



2006 en cifras

	2006*	2005*	2004*	2003	2002	2001	2000	%06/05	CAA%06/00
Datos económico-financieros									
Importe neto de la cifra de negocios	12.355	8.321	7.254	6.026	5.040	4.240	3.598	48%	23%
Resultado de explotación	1.459	714	717	615	485	389	271	104%	32%
Resultado Neto	1.426	416	529	341	456	218	159	243%	44%
Beneficio por acción	10,16	2,96	3,77	2,43	3,25	1,56	1,14	243%	44%
Total Activo	54.980	21.498	15.161	14.552	11.267	10.981	8.821		
Fondos propios	6.662	2.968	2.518	1.754	1.495	1.198	1.050		
Inversiones brutas	4.446	1.665	389	862	541	430	367		
Deuda Neta/(Caja)	3.064	272	(139)	591	(303)	287	417		
Dividendos brutos totales	140	126	115	84	92	56	39		
Datos operativos									
Número de empleados	88.902	57.247	49.892	34.347	28.454	23.522	24.208		
Cartera de construcción	8.023	7.500	6.721	6.106	5.922	5.599	5.283		
Preventas inmobiliarias		788	694	720	655	603	601		
Cartera de servicios	8.629 ⁽¹⁾	7.174 ⁽¹⁾	4.973 ⁽¹⁾	5.177 ⁽¹⁾	816	718	729		
Ratios									
Margen de explotación	11,8%	8,6%	9,9%	10,2%	9,6%	8,8%	7,5%		
Margen Neto	11,5%	5,0%	7,3%	5,7%	9,0%	5,1%	4,4%		
ROE	21,4%		17,2%	20,0%	33,9%	19,4%	16,1%		
Apalancamiento	46%	9%	-	34%	-	24%	39%		
Pay-out	10%	9%	22%	25%	21%	26%	24%		
Datos por acción									
Capitalización	10.373	8.205	5.515	3.897	3.387	2.762	1.908		
Cotización cierre de ejercicio	73,95	58,50	39,32	27,78	24,15	19,69	13,60		
Volumen efectivo diario negociado	47,9	27,5	12,7	12,0	10,2	6,3	4,6		
Dividendo bruto por acción	1,00	0,90	0,82	0,60	0,67	0,41	0,28		
Revalorización anual	26%	49%	42%	15%	23%	45%	-6%		
Número acciones a final de ejercicio	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743		

Debido a la venta de Ferrovial Inmobiliaria en diciembre de 2006 y de acuerdo a las NIC, esta actividad pasa a ser considerada como "Operación discontinuada". En consecuencia, las cuentas anuales de Ferrovial 2006 integran esta Unidad de negocio considerando solo su aportación al Beneficio Neto. Con el objeto de permitir la comparación, las cifras correspondientes a 2005 han sido ajustadas con el mismo criterio.

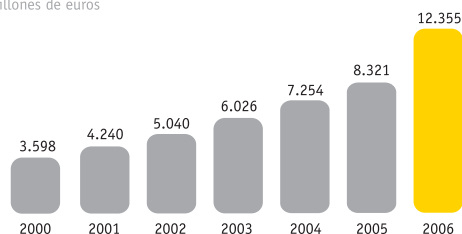
(1) No incluye la cartera de Tubelines
(*) Datos conforme a Normativa IAS

Presencia mundial en 2006

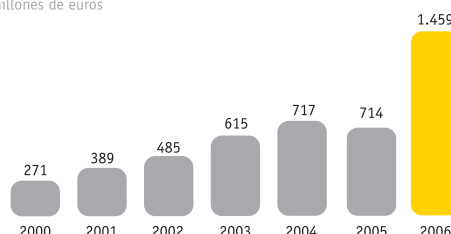


CRECIMIENTO Y RENTABILIDAD

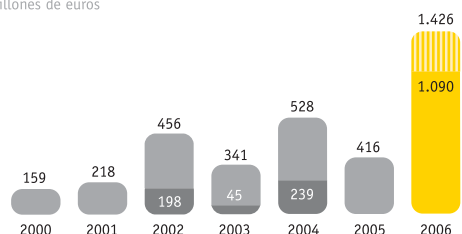
VENTAS | CAA 23%
millones de euros



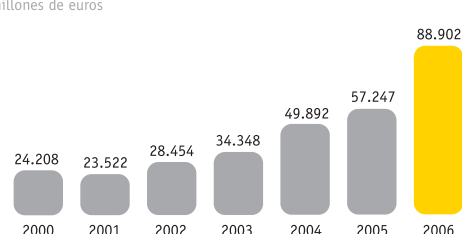
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN | CAA 32%
millones de euros



BENEFICIO NETO | CAA 44%
millones de euros

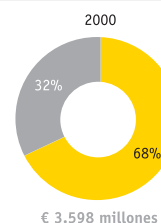


EVOLUCIÓN NÚMERO EMPLEADOS
millones de euros

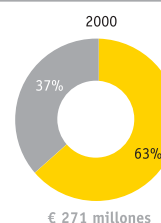


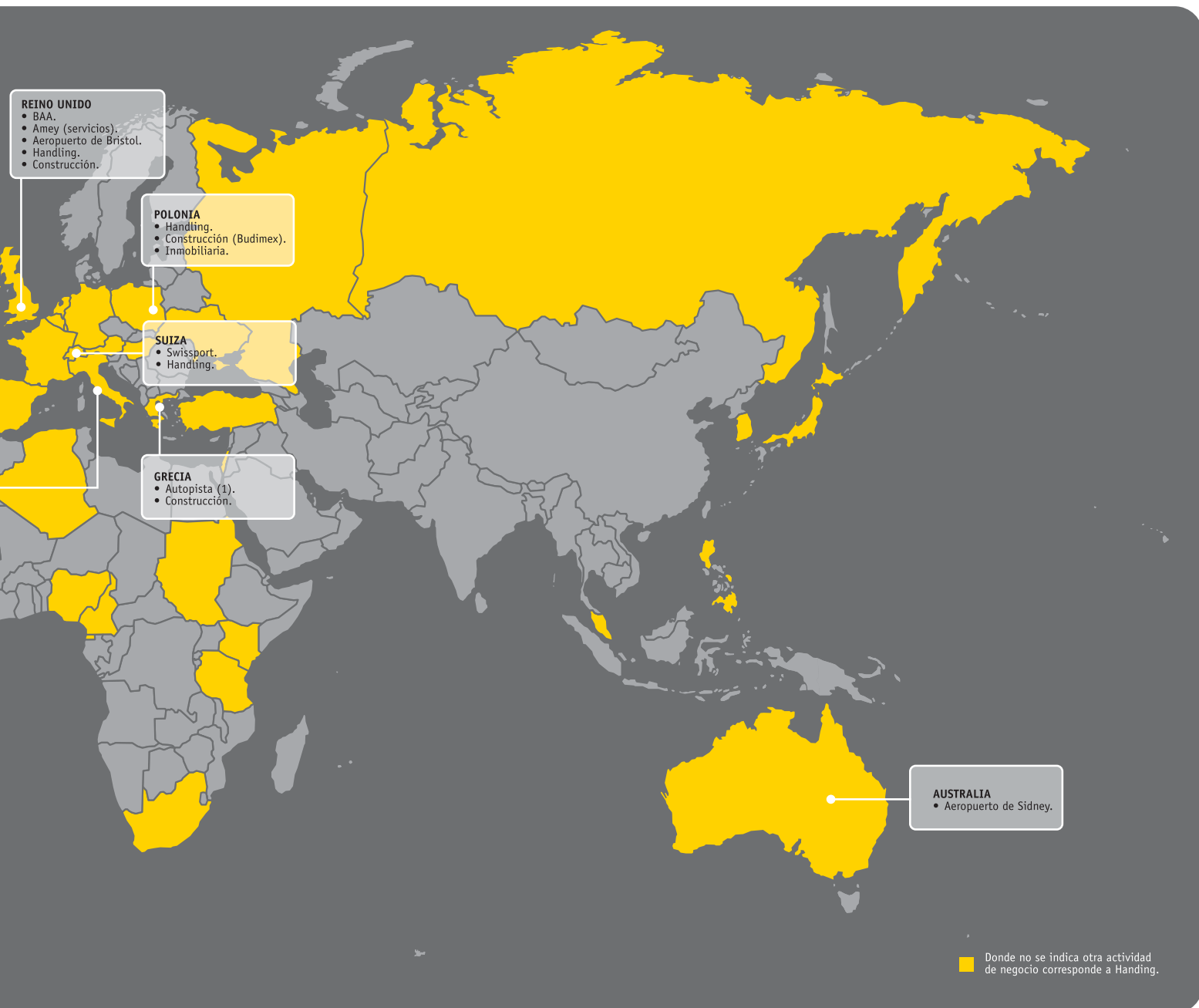
INTERNACIONAL

Ventas

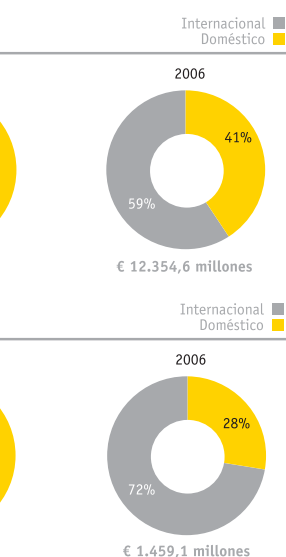


EBIT





IZACIÓN



DIVERSIFICACIÓN

CONSTRUCCIÓN

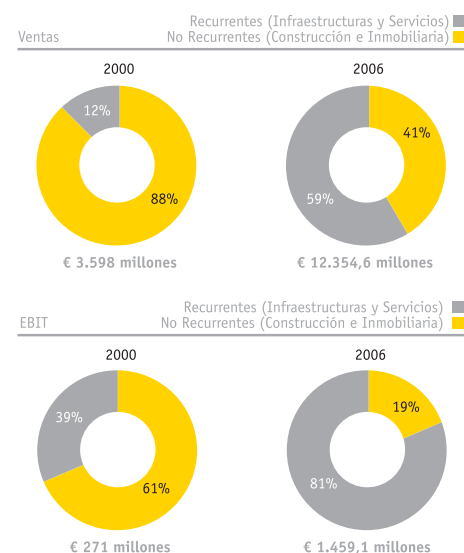
Ventas	5.146,4
EBIT	279,8
Margen %	5,4%
Cartera	8.023,0
Flujo de operaciones	173,8

INFRAESTRUCTURAS

Ventas	2.972,2
EBIT	906,0
Margen %	30,5%
Cartera	4.188,0
Flujo de operaciones	250,7

SERVICIOS

Ventas	4.300,0
EBIT	273,6
Margen %	6,4%
Cartera	8.629,0
Flujo de operaciones	216,3



Índice

Carta a los accionistas	2
Consejo de Administración	4
Comité de Dirección	5
■ Descripción del grupo	6
Evolución del ejercicio	8
Actividades	
Construcción	14
Ferrocarriles	17
Carreteras	18
Obras hidráulicas	20
Aeropuertos	22
Edificación	23
Infraestructuras	24
Aeropuertos	26
Autopistas	38
Aparcamientos	42
Servicios	44
Mantenimiento de infraestructuras	48
Servicios urbanos y residuos	52
Handling aeroportuario	54
Facility management	58
■ Información económica. Cuentas Anuales	62
Informe de gestión	64
Evolución de los negocios	83
Información bursátil	86
Informe de la Comisión de Auditoría	89
Cuentas Anuales Consolidadas	92
Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas	96
Informe de Auditoría	222
■ Gobierno corporativo	224
Informe sobre Gobierno Corporativo	226
■ Responsabilidad corporativa	262
Estrategia de	
Responsabilidad Corporativa	264
El compromiso con nuestros	
empleados	271
Calidad laboral	272
Igualdad de oportunidades	274
Seguridad de los trabajadores	276
Nuestra responsabilidad sobre	
los productos y servicios	278
Innovación tecnológica	280
Calidad	284
Gestión de compras	286
El compromiso con la comunidad	288
Responsabilidad con el	
medio ambiente	290
Compromiso social	296
Indicadores de progreso	302
Glosario de términos	303
Informe de verificación	304



Cert no. CQ-COC-000010
© 1996 Forest Stewardship Council

Esta memoria está impresa en papel Symbol Freelifa Satin. La fibra virgen utilizada en la fabricación de este papel procede de bosques gestionados con criterios de sostenibilidad y certificados independientemente de acuerdo con la norma Forest Stewardship Council (FSC).

Señores y señoras accionistas:

Ferrovial ha cerrado en 2006 un ejercicio histórico con un beneficio neto de 1.426 millones de euros y con una importante revalorización en Bolsa por sexto año consecutivo.

La adquisición de BAA, el mayor gestor privado de aeropuertos del mundo, es la operación más importante del año y culmina un proceso de inversiones de más de 8.000 millones de euros desde el año 2000. Como consecuencia de esta política y de la buena evolución de nuestros negocios principales, descontadas las adquisiciones, el Grupo Ferrovial ha alcanzado una nueva dimensión, en la que los ingresos obtenidos por actividades desarrolladas fuera de España suponen ya un 60% de las ventas y el 72% del resultado neto de explotación consolidado.

También ha habido desinversiones importantes durante el ejercicio. La aceptación de una oferta presentada para la compra de la División Inmobiliaria se enmarca dentro

del contexto de concentración en las actividades principales del grupo. Además se ha vendido la participación en Europistas –de la que fuimos socios fundadores en 1968 y que marcó la entrada en el negocio concesional– y el aeropuerto de Bristol. Tras estas operaciones Ferrovial ha renovado su capacidad de inversión y mejorado su posición de endeudamiento, lo que le permitirá seguir creciendo y mantener el liderazgo en proyectos de diseño, construcción, financiación y operación de infraestructuras de transporte.

Pero no todo son grandes operaciones financieras. El éxito de este grupo empresarial, con unos activos cercanos a los 55.000 millones de euros y un capital humano compuesto por más de 100.000 personas, radica en la calidad de sus equipos y por tanto en su capacidad de atracción, motivación, formación y retención de talento. Por ello estamos desarrollando un plan que nos sitúe

como una excelente compañía para trabajar y convertirnos así en la primera opción laboral, dentro de nuestro sector, para los mejores profesionales. Hemos puesto en marcha la Universidad Ferrovial, que ha impartido sus primeros cursos en los primeros meses de 2007, y se han comenzado programas específicos para mejorar la salud y la seguridad en el trabajo y la conciliación entre la vida laboral y la familiar.

Estas actuaciones han llevado a la Compañía a una posición de reconocimiento por parte de analistas independientes. Por quinto año consecutivo, Ferrovial es el único grupo constructor español presente en el índice de Dow Jones de Sostenibilidad y encabeza el ranking del sector constructor a nivel mundial. También es miembro del prestigioso FTSE4Good (Footsie for Good), que verifica la Responsabilidad Corporativa de las empresas de referencia en el mundo, mientras que el último



estudio de Innovest Strategic Value Advisors nos sitúa entre las 100 empresas con mejor sostenibilidad a nivel global, con calificación “AAA”, por la adecuada gestión de riesgos medioambientales y sociales.

Actuamos con integridad. Queremos hacer las cosas bien y evitar que ninguna práctica pueda poner en peligro nuestra reputación. Para ello, hemos implantado sistemas de control y difusión de los códigos y reglamentos internos que permiten a todos conocer las normas y respetarlas de forma sencilla y natural dentro de nuestro trabajo diario.

Confío en que, tras la lectura de esta Memoria, se convenzan de nuestra vocación de gestores de calidad en el largo plazo en los sectores en que estamos presentes. Su reconocimiento de este compromiso y su apoyo a nuestra gestión nos ayudan, sin duda, a la hora de afrontar nuevos retos y explorar nuevos horizontes.



Rafael del Pino

Rafael del Pino
Presidente de Ferrovial
Marzo, 2007

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

PRESIDENTE

Rafael del Pino

Ejecutivo y dominical

Presidente del Consejo de Administración desde 2000

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

MBA, Sloan School of Management, MIT.

Miembro del Consejo de Banesto.

Consejero Delegado de Grupo Ferrovial desde 1992 y Presidente desde 2000

VICEPRESIDENTES

Santiago Bergareche Busquet

Independiente

Miembro del Consejo de Administración desde 1999

Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho por la Universidad Comercial de Deusto.

Presidente no ejecutivo de Dinamía Capital Privado.

Consejero de Vocento y Gamesa.

Se incorporó al Grupo en 1995 como Presidente de Agromán. Entre febrero de 1999 y enero de 2002 fue Consejero Delegado de Grupo Ferrovial.

Jaime Carvajal y Urquijo

Independiente

Miembro del Consejo de Administración desde 1999

Licenciado en Derecho (Madrid) y Master en Economía por la Universidad de Cambridge (Reino Unido)

Presidente de Advent Internacional (España), Parques Reunidos, Ericsson España y ABB, S.A., Consejero de Lafarge Asland, Aviva and Solvay Ibérica. Entre otros cargos, ha sido Presidente de Ford España.

CONSEJERO DELEGADO

Joaquín Ayuso García

Ejecutivo

Miembro del Consejo de Administración desde 2002

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Se incorporó a Ferrovial en 1982.

Desde 1992 hasta enero de 2002 ha sido Director General del área de construcción.

CONSEJEROS

Fernando del Pino y Calvo-Sotelo

Dominical

Miembro del Consejo de Administración desde 1999

Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales.

Trabajó en Chase Manhattan Bank y formó parte del equipo directivo del Family Office del Grupo Familiar Del Pino. Actualmente dirige una empresa de inversión independiente.

María del Pino

Dominical

Miembro del Consejo de Administración desde 2000, en representación primero de Profesa Investments B.V. y desde 2003 en representación de Casa Grande de Cartagena S.L.

En 2006 fue elegida miembro del Consejo de Administración por cooptación.

Licenciada en Ciencias Económicas y PDD por el Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE).

Vicepresidenta de la Fundación Rafael del Pino.

Vicepresidenta de Casa Grande de Cartagena S.L.

Miembro del Patronato de la Fundación Codespa.

Miembro del Patronato de la Fundación Científica de la Asociación Española Contra el Cáncer.

Eduardo Trueba Cortés

Dominical

Miembro del Consejo de Administración desde 2000 (en representación de Portman Baela, S.L.)

Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho (ICADE)

Desde 1993 dirige el Family Office del Grupo Familiar del Pino.

Juan Arena de la Mora

Independiente

Miembro del Consejo de Administración desde 2000

Doctor Ingeniero ICAI, Licenciado en Ciencias Empresariales, Graduado en Psicología, Diplomado en Estudios Tributarios y AMP Harvard Business School

Consejero de Bankinter desde 1987 y Consejero Delegado desde 1993. Desde 2002 es Presidente de Bankinter.

Santiago Eguidazu Mayor

Independiente

Miembro del Consejo de Administración desde 2001

Economista, Técnico Comercial y Economista del Estado.

Presidente del Grupo Nmás 1.

Consejero de Vocento. Ha sido Socio, Consejero Delegado y Vicepresidente de AB Asesores y Vicepresidente de Morgan Stanley Dean Witter.

Gabriele Burgio

Independiente

Miembro del Consejo de Administración desde 2002

Licenciado en Derecho y MBA por INSEAD en Fontainebleau.

Presidente Ejecutivo de NH Hoteles desde 1999.

Consejero Delegado en Jolly Hotels S.p.A desde 2006.

Con anterioridad, ha sido Consejero Delegado de Cofir y trabajó para Bankers Trust en Nueva York y Manufacturers Hannover en Italia.

CONSEJERO SECRETARIO

José M^a Pérez Tremps

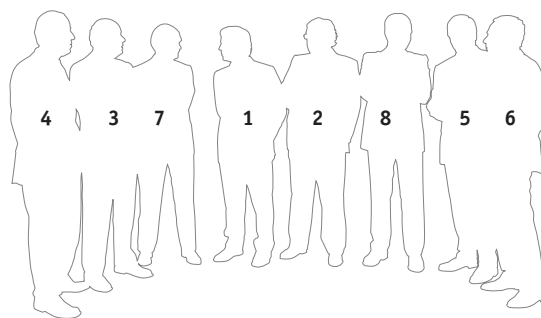
Ejecutivo

Miembro del Consejo de Administración desde 1992

Licenciado en Derecho.

Letrado del Consejo de Estado y miembro del Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado. Fue Secretario del Consejo de Administración y de Asuntos Jurídicos del Instituto Nacional de Industria.

Desempeña la Secretaría General de Grupo Ferrovial desde 1990.



COMITÉ DE DIRECCIÓN

CONSEJERO DELEGADO

Joaquín Ayuso García (1)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Nacido en 1955. Se incorporó a Ferrovial en 1982 y fue nombrado Director General del área de construcción en 1992, puesto que ha desempeñado hasta enero de 2002.

ADJUNTO AL CONSEJERO DELEGADO

Álvaro Echániz Urcelay (2)

Licenciado en Ciencias Empresariales. Nacido en 1960. Se incorporó a Ferrovial con la adquisición de Agromán, empresa de la que fue Director Económico Financiero. Entre 1999 y septiembre de 2002 ha sido Director Económico Financiero de Cintra.

CONSEJERO SECRETARIO GENERAL

José M^a Pérez Tremps (3)

Abogado. Letrado del Consejo de Estado y Miembro del Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado. Nacido en 1952. Entró a formar parte de Ferrovial en 1990 como Secretario General y, desde 1992, es también Consejero de la sociedad matriz del Grupo.

DIRECTOR GENERAL ECONÓMICO-FINANCIERO

Nicolás Villén Jiménez (4)

Ingeniero Industrial, Master of Business Administration (MBA) por la Universidad de Columbia y Master of Science por la Universidad de Florida. Nacido en 1949. Ingresó en Ferrovial en 1993.

DIRECTOR GENERAL DE LA DIVISIÓN DE CONSTRUCCIÓN

José Manuel Ruiz de Gopegui (5)

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Nacido en 1954. Ingresó en Ferrovial en 1981 y desde entonces ha sido Delegado de Aragón, Director de Zona y, desde 1999 y hasta enero de 2006, Director de Construcción Interior.

DIRECTOR GENERAL DE RECURSOS HUMANOS

Jaime Aguirre de Cárcer y Moreno (6)

Licenciado en Derecho y Dirección de Empresas (ICADE-ICAI) Nacido en 1951. Se incorporó a Ferrovial en 2000.

DIRECTOR GENERAL DE LA DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS

Juan Béjar Ochoa (7)

Licenciado en Derecho y Ciencias Empresariales (ICADE). Nacido en 1957. Ingresó en Ferrovial en 1991 y ha sido Director de Diversificación y Director General de Desarrollo. Desde 1998 es Director General del área de concesiones de infraestructuras.

DIRECTOR GENERAL DE LA DIVISIÓN DE SERVICIOS

Íñigo Meirás Amusco (8)

Licenciado en Derecho y Master of Business Administration (MBA) por el Instituto de Empresa. Nacido en 1963. Ingresó en Ferrovial en 1992 y ha sido Director General de Autopista del Sol y Director de Autopistas de Cintra hasta noviembre de 2000.



Evolución del ejercicio 8

Actividades

Construcción 14

Ferrocarriles 17

Carreteras 18

Obras hidráulicas 20

Aeropuertos 22

Edificación 23

Infraestructuras 24

Aeropuertos 26

Autopistas 38

Aparcamientos 42

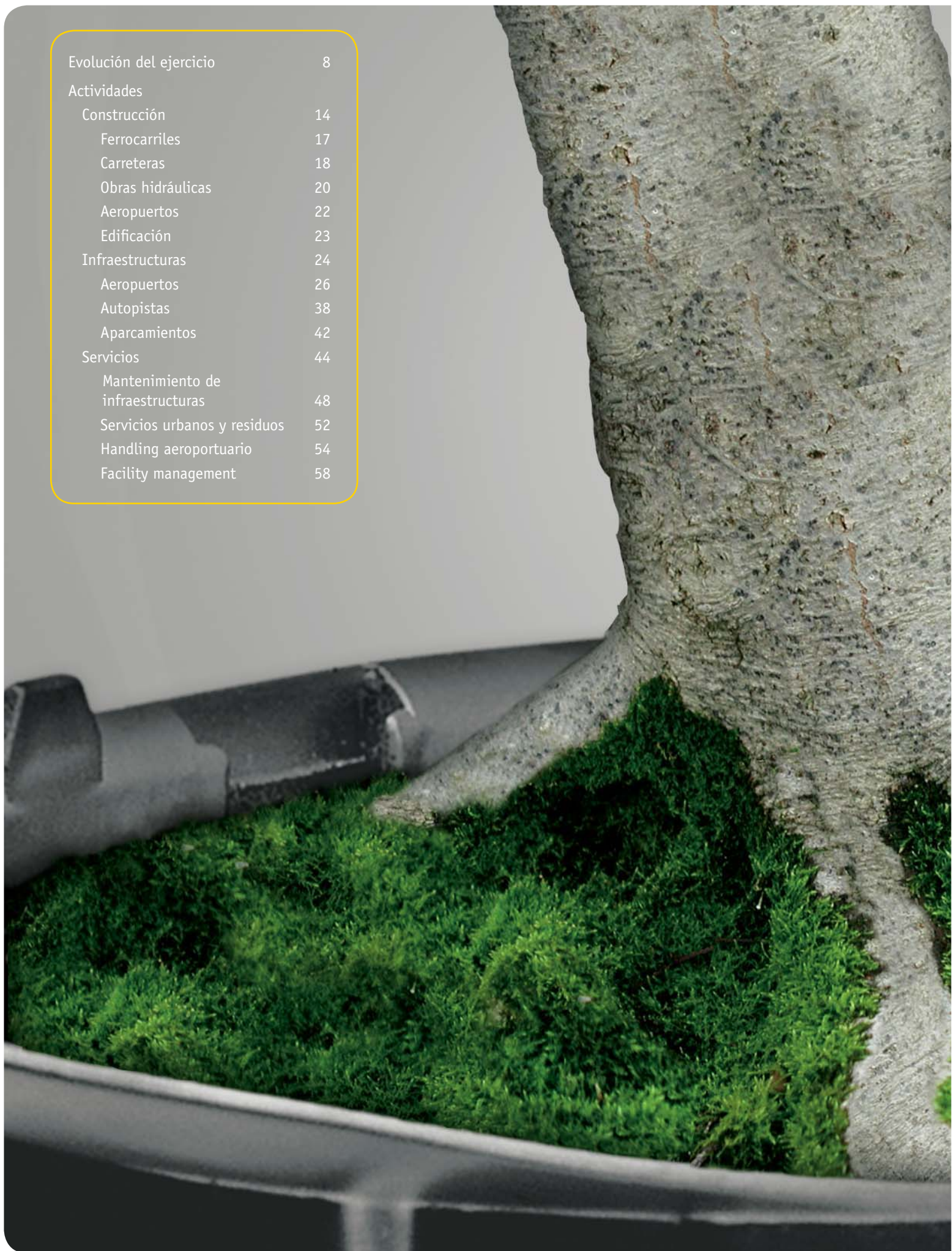
Servicios 44

Mantenimiento de
infraestructuras 48

Servicios urbanos y residuos 52

Handling aeroportuario 54

Facility management 58







El bambú japonés tarda siete años en dar señales de vida una vez que se planta su semilla. El buen abono y el riego constante son, aparentemente, estériles. Pero a partir del séptimo año, sólo en seis semanas el bambú puede crecer más de 30 metros. Esa capacidad de crecimiento no se improvisa: hicieron falta varios años de aparente inactividad, para que este bambú creara el complejo sistema de raíces que le permitirían hacer de su desarrollo un crecimiento sostenible.



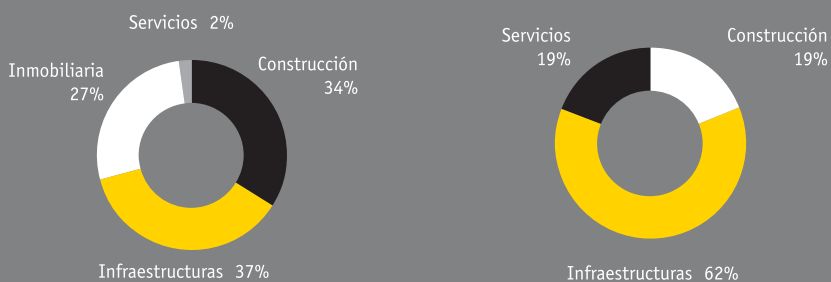


Aeropuerto de Gatwick (Londres, Reino Unido)

La adquisición de BAA -el mayor operador privado de aeropuertos del mundo- supone un paso decisivo en la internacionalización y crecimiento de Ferrovial

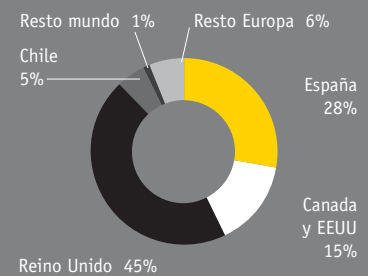
La nueva Ferrovial

Evolución del resultado de explotación desde el año 2000 al 2006



Internacionalización

Resultado de explotación por áreas geográficas en 2006





8.700
millones de
inversiones brutas
desde el año 2000

76%
de las inversiones
se realizan
fuera de España

3.672
millones de
euros: la
inversión de BAA

59%
de la facturación
proviene de
fuera de España

Las adquisiciones se realizan siempre asumiendo posiciones mayoritarias que permitan gestionar las compañías

Para Ferrovial, el año 2006 marca un hito en la evolución de su modelo de negocio desde la construcción hacia las infraestructuras. La adquisición de la británica BAA —el mayor operador privado de aeropuertos del mundo— supone un paso decisivo en el proceso de internacionalización y crecimiento sostenible de la compañía.

Mediante una intensa política de inversiones (8.700 millones de euros desde el 2000), Ferrovial ha sabido aprovechar los recursos que genera la construcción —negocio poco intenso en capital, con mucha generación de caja, pero con poco margen y cíclico— para entrar en las grandes operaciones de infraestructuras de transporte a nivel internacional, con proyectos más intensivos en capital, ingresos más visibles, estables y, sobre todo, con un mayor margen. Ferrovial ha

Flujo de caja año 2006

Deuda inicio año 2006	-271,8
Flujo de operaciones	806,9
Flujo de inversión	-3.239,6
Inversiones	-4.425,9
Desinversiones	408,7
Desinversión neta actividad discontinuada	777,7
Flujo de capital	
Dividendos	-147,5
Tipo de cambio	-78,0
Intereses pagados	-134,2
Deuda final año 2006 sin recurso a Grupo	-3.064,2

utilizado la construcción como motor de financiación de una expansión hacia otros negocios más rentables y con capacidad de generar flujos crecientes de caja a largo plazo.

La creación de valor en todas las compañías del Grupo pasa a través de la gestión del negocio para obtener el mejor resultado bruto de explotación (EBITDA) posible. Por ello, las adquisiciones se realizan asumiendo posiciones mayoritarias que permitan gestionar las compañías adquiridas y no se busca sólo obtener rentabili-

dades como consecuencia de meras inversiones financieras.

Las adquisiciones realizadas tienen, además, un funcionamiento similar al de la construcción (*managing business project*) y han aportado a Ferrovial una capacidad para gestionar de forma eficiente las operaciones denominadas DBFO (del inglés Design, Build, Finance and Operate; Diseño, Construcción, Financiación y Operación) en las infraestructuras del transporte.

La apuesta de Ferrovial por BAA ha sido un paso de

gigante en esta estrategia. El Grupo ha invertido 3.672,1 millones de euros para tomar cerca del 62% de la británica, ha duplicado su EBITDA por encima de los 2.000 millones de euros y ha rebasado la cifra de los 100.000 empleados.

La adquisición de BAA ha supuesto el espaldarazo definitivo a la internacionalización del grupo: más de la mitad de los trabajadores no son españoles y los mercados anglosajones se erigen como nuevos “mercados domésticos”. En la nueva Ferrovial, el Reino Unido —donde destaca también la actividad de Amey y la concesionaria de varias líneas del metro londinense, Tube Lines— genera el 33% de los ingresos, un peso similar al del mercado español. La mayor parte de los ingresos de Ferrovial ya no proceden de España. En concreto, el 59% de su cifra de negocio se genera en el extranjero. Porcentaje

72%
del EBIT
proviene del
exterior

81%
del EBIT generado
por actividades
recurrentes

87%
de las inversiones
brutas 2006 son
en el Reino Unido

Aeropuerto de Aberdeen (Escocia, Reino Unido)

El mercado aeroportuario es uno de los que tiene un mayor potencial de crecimiento para los próximos años

que se eleva hasta el 73% en el caso del resultado bruto de explotación (EBITDA).

Al cierre de 2006, Ferrovial tiene el balance más grande del sector. Aunque lo relevante, desde la óptica del crecimiento sostenible, es la capacidad de generación de negocio ya que el 82% del EBITDA ahora es recurrente. También se abren nuevas opciones de obra inducida para Ferrovial ya que el mercado aeroportuario es uno de los que tiene un mayor potencial de crecimiento para los próximos años. La consolidación del mercado de las líneas aéreas de bajo coste (*lowcost*) duplicará el tráfico aéreo en Europa en los próximos quince años. Esta tendencia beneficiará sin duda a Ferrovial que ha tomado una posición privilegiada en la gestión de aeropuertos y en el *handling* a través de su filial Swissport.

La adquisición de BAA ha

Inversiones del año 2006

dic-06	Inversión	Desinversión	Total
Construcción	-60,0	3,0	-57,0
Inmobiliaria	-2,0	577,7	575,7
Infraestructuras	-4.156,5	399,7	-3.756,8
Servicios	-204,2	6,0	-198,2
Otros	-3,3	200,0	196,7
TOTAL	-4.425,9	1.186,4	-3.239,6

permitido reducir aún más el riesgo-país. A día de hoy, los resultados de Ferrovial ya no dependen del ciclo constructor español. De hecho, el perfil actual de la compañía muestra un equilibrio de los tres principales negocios (construcción, infraestructuras y servicios), con mayor presencia en el mercado internacional que en el doméstico.

Una operación como la de BAA no se improvisa. Y sólo la experiencia acumulada en adquisiciones previas y, especialmente, en la mejora de la gestión de dichas compañías, ha permitido a Ferrovial desarrollar los equipos

directivos y el *know-how* en el sector necesario para acometer con éxito una adquisición de tanta envergadura. Desde el año 2000 la compañía ha sido capaz de completar con éxito la integración de importantes empresas adquiridas como las constructoras Budimex (2000) y Webber (2005), la británica Amey (2003) o la suiza Swissport (2005).

Este nuevo perfil internacional explica la venta, a finales de 2006, de la división inmobiliaria de Ferrovial a Habitat Grupo Empresarial por 2.200 millones de euros. Si bien el negocio inmobiliario demuestra mantener buenos márgenes

de crecimiento, la aceptación a la oferta de compra de la División Inmobiliaria se enmarca dentro de la lógica empresarial de Ferrovial, con más de la mitad de los ingresos del Grupo generados fuera de España y un crecimiento de ingresos en los mercados internacionales del 87,7%.

Con esta operación, que no afecta a las actividades inmobiliarias en Polonia, Ferrovial renueva significativamente su capacidad de inversión, y mejora su posición financiera, para consolidar de nuevo su liderazgo en las grandes operaciones internacionales de infraestructuras del transporte. La venta de la división inmobiliaria deja, además, la estructura del Grupo equilibrada en los tres grandes negocios de la compañía —la construcción, las infraestructuras y los servicios— desde el punto de vista de cifra negocio.

Ferrovial ha renovado su capacidad de inversión y ha alargado la vida madura de sus concesiones hasta los 73 años

■ Construcción

La Construcción sigue siendo una actividad básica en el futuro de Ferrovial: la fortaleza del mercado español —impulsado ahora por las inversiones en infraestructuras de las Comunidades Autónomas—, el posicionamiento selectivo en mercados exteriores en crecimiento así como una importante generación de caja de la actividad son factores determinantes para mantener este negocio como un área clave para la estrategia de la compañía.

Fuera de España, la división de Construcción trabaja desde hace años para posicionarse

en mercados con un importante potencial de crecimiento, principalmente Europa del Este —donde adquirió en 2000 el principal grupo constructor polaco, Budimex— y Estados Unidos, con la compra hace un año de Webber, grupo constructor con una destacada presencia en Texas, el segundo mercado de infraestructuras de Estados Unidos. La presencia de esta actividad internacional seguirá igualmente ligada al desarrollo de otros negocios de la compañía que generan obra de construcción inducida: infraestructuras y servicios.

■ Infraestructuras

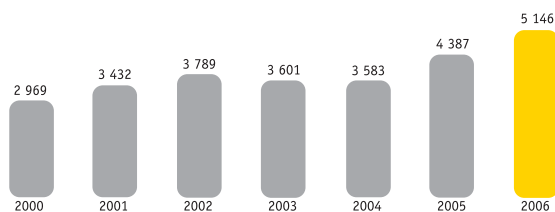
En el mercado de la promoción privada de Infraestructuras de transporte, Ferrovial cuenta con una trayectoria de cerca de cuarenta años, a lo largo de la cual se ha configurado como uno de los principales grupos a nivel mundial con 20 proyectos de autopistas de peaje adjudicadas en España, Portugal, Irlanda, Chile, Grecia, Canadá y Estados Unidos; y 253.023 plazas de aparcamiento, principalmente en España. La inversión gestionada total asciende a unos 14.000 millones de euros aproximadamente. A estas infraestructuras, hay que sumar BAA, con 7 aeropuertos, en el Reino Unido. Además, BAA posee los aeropuertos de Nápoles y Budapest y participaciones en

aeropuertos de Estados Unidos y Australia.

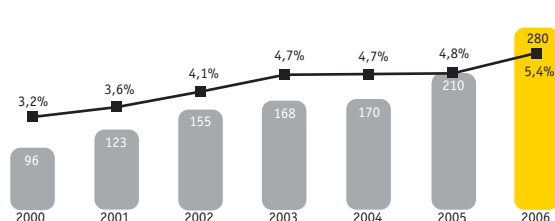
El negocio de autopistas de peaje y aparcamientos se canaliza a través de Cintra, sociedad cotizada en la Bolsa de Madrid. La empresa tiene más de 7.800 millones en activos consolidados, y opera alrededor de 2.500 kilómetros de autopistas. Durante el ejercicio, Cintra ha materializado nuevos contratos de concesión en España, Irlanda, Chile, Grecia, Portugal y EEUU. La empresa ha protagonizado una de las principales privatizaciones de concesiones de autopistas desarrolladas en Estados Unidos. La empresa ha resultado ganadora de la concesión de la autopista Indiana Toll Road en Estados Unidos, privatizada recientemente.

CONSTRUCCIÓN

Cifra de negocio

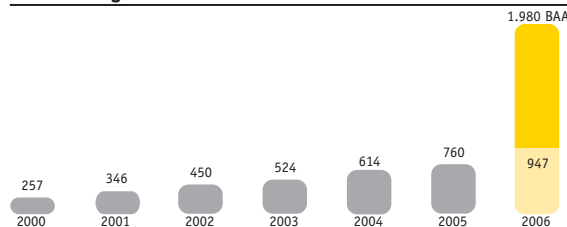


Resultado y margen de explotación



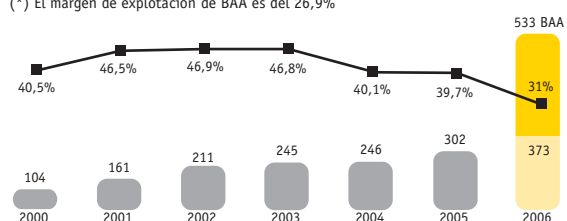
INFRAESTRUCTURAS

Cifra de negocio



Resultado y margen de explotación *

(*) El margen de explotación de BAA es del 26,9%



En la nueva Ferrovial, el Reino Unido genera ya el 33% de los ingresos, un peso similar al del mercado español



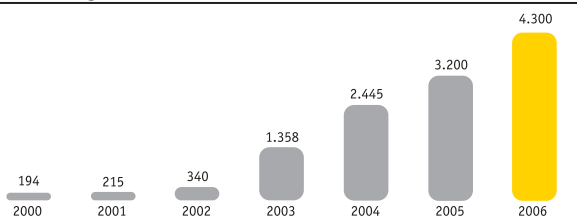
Empleados de Amey en el Reino Unido

Servicios

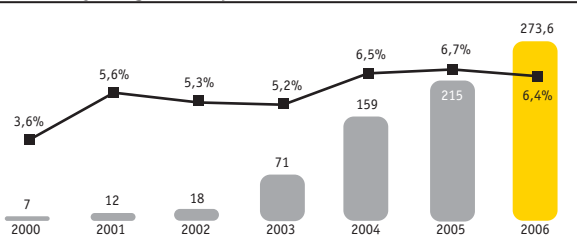
La actividad se concreta en las actividades de servicios urbanos (limpieza viaria, recogida y tratamiento de residuos sólidos urbanos e industriales y jardinería), la gestión integral de edificios e instalaciones (*facility management*), la conservación integral de infraestructuras de transporte y el *handling* aeroportuario, que se ha visto reforzado desde 2005 con la adquisición de Swissport, el primer operador global e independiente.

SERVICIOS

Cifra de negocio



Resultado y margen de explotación



Crecimiento

En una perspectiva de futuro, para el Grupo Ferrovial las tres áreas de negocio son fundamentales.

Aunque el perfil de deuda del Grupo se ha incrementado, está respaldado por una mayor capacidad de generación de flujos de caja a largo plazo.

Además, en su mayoría se trata de deuda sin recurso a la matriz del grupo, la cual se ha recortado sobre todo tras la venta del negocio inmobiliario en España y Portugal.

El nuevo perfil del Grupo Ferrovial, orientado a las grandes operaciones DBFO (Design, Build, Finance and Operate) de Infraestructuras, es el de una empresa que ha crecido con fuerza pero de forma sostenible: ha incrementado la calidad y duración de la cartera.

Este modelo de desarrollo sostenible empieza a ser reconocida en los mercados financieros. Ferrovial figura entre las 100 primeras empresas con calificación triple "AAA", por sus prácticas en la gestión de riesgos medioambientales, sociales y de gobierno corporativo, según el último rating elaborado por Innovest Strategic Value Advisors.

El Grupo también ha sido seleccionado por AIS (Analistas Internacionales en Sostenibilidad), dentro del sector de construcción e ingeniería, para el selectivo fondo de inversión de Triodos. Por quinto año consecutivo Ferrovial es el único grupo constructor español seleccionado en el DJSI World y el DJSI STOXX. Y, por segundo año consecutivo, el Grupo es miembro del prestigioso índice FTSE4Good (Footsie for Good).

DOW JONES
SUSTAINABILITY INDEXES





Hotel Marqués de Riscal en Elciego (La Rioja Alavesa, España)

Ferrovial es una de las principales constructoras europeas con un fuerte crecimiento del 14% en el mercado español y del 24% en el ámbito internacional

Ferrovial Agromán

Es la sociedad cabecera de la división de construcción del Grupo que lleva a cabo esta actividad en todos los ámbitos de la obra civil y la edificación. En el ámbito de la obra civil, diseña y construye carreteras, ferrocarriles, obras hidráulicas, obras marítimas, infraestructuras, obras hidroeléctricas y obras industriales. Ferrovial Agromán tiene también una importante cartera de edificación no residencial y de viviendas. En 2006, la facturación, excluyendo Budimex y Webber, ascendió a 4.035 millones de euros, con una cartera de 6.831 millones de euros.



Más información:
www.ferrovial.com

Cadagua

Empresa de ingeniería y construcción de plantas de tratamiento de agua y residuos, líder en el mercado español y con reconocido prestigio internacional en instalaciones desaladoras de agua de mar. La compañía tuvo en 2006 una facturación de 149 millones de euros y una cartera de 676,8 millones de euros.



Más información:
www.cadagua.es

Budimex

Filial de construcción de Ferrovial en Polonia desde el año 2000 y primer grupo constructor polaco por volumen de negocio y capitalización bursátil. La actividad principal de la compañía es la construcción de todo tipo de obras –civil, edificación e industrial–, que completa con una presencia creciente en el mercado inmobiliario. En el año 2006 facturó 789 millones de euros y cuenta con una cartera de 688 millones de euros.



Más información:
www.budimex.com.pl

Webber

Webber, adquirida por Ferrovial en septiembre de 2005, centra su actividad en la construcción de infraestructuras de obra civil y es uno de los tres principales grupos constructores del Estado de Texas y líder en la producción y distribución de áridos reciclados. La compañía realizó en 2006 unas ventas de 322 millones de euros y tiene una cartera 504 millones de euros.



Más información:
www.webber.com

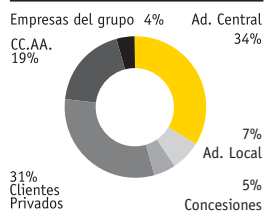


Arco de los Tilos en la Isla de La Palma (Canarias, España)

■ Evolución del ejercicio

Clientes españoles

Cartera de Construcción en España distribuida por tipología de clientes



El incremento de la producción se ha visto acompañado por un crecimiento de la rentabilidad, pues el margen de explotación se sitúa en el 5,4%, con un aumento de 0,6 puntos hasta los 70 millones de euros. Este incremento se debe a la mejora significativa del área internacional, que ha pasado de tener un margen del 2,0% al 4,1%. El margen en España fue del 6,4% frente al 5,6% del año 2005.

La cartera de obra de Ferrovial asciende a 8.023 millones de euros y garantiza una producción de 18,6 meses. En 2006, se ha visto incrementada en un 7% sobre la de diciembre de 2005 (7.500 millones de euros).

La inversión en el mercado español ha sido del 69% frente al 31% realizada en otros

países. En España, Ferrovial se mantiene como una de las empresas líderes en la contratación con clientes privados, que supone el 31% del total de la cartera.

Ferrovial ha obtenido un fuerte crecimiento de las ventas (14%) en su actividad de construcción en España y del 24% a nivel internacional. En este comportamiento destaca la contribución de Budimex, la constructora polaca del Grupo Ferrovial, que ha obtenido un crecimiento del 17% debido al aumento en la contratación y al dinamismo del negocio inmobiliario. Budimex, ha tenido un incremento de obra presentada de un 43% con respecto a 2005 y un aumento de la contratación del 52%. También la cartera se ha incrementado en un 26%, hasta alcanzar los

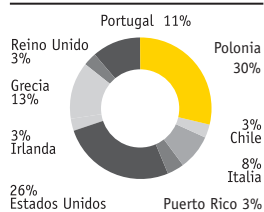
688 millones de euros.

Cabe destacar el incremento del 32% de la cartera internacional con adjudicaciones relevantes como la Autopista Ionian Roads en Grecia por 309 millones de euros, la Autopista de Las Azores en Portugal por 269 millones de euros y la Autopista Indiana Toll Road en Estados Unidos por 198 millones de euros.

La presencia de Ferrovial en Estados Unidos se ha visto reforzada por la adquisición de una de las principales empresas constructoras de infraestructuras de obra civil del Estado de Texas, el grupo Webber en septiembre de 2005. Durante este ejercicio, Webber ha incrementado la obra presentada en un 27% y la cartera en un 11% con respecto al año anterior.

Cartera fuera de España

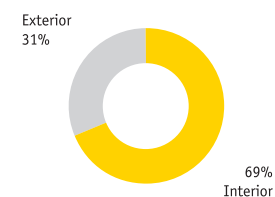
Distribución por países de la cartera exterior. Datos en porcentaje



Mercados

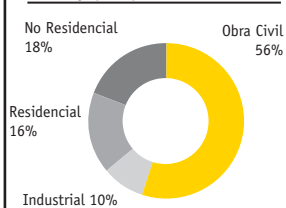
Porcentaje de obra dentro y fuera de España

Total: 8.023 millones de euros



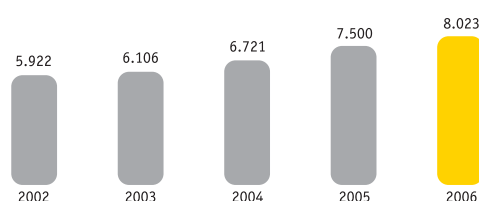
Cartera

Porcentaje por tipo de obra



Crecimiento

Evolución de la cartera en Construcción. Datos en millones de euros





Prolongación línea 5 del Metro de Madrid (España)

Metro

Ferrovial Agromán ha ejecutado un nuevo túnel de conexión entre las estaciones de la línea 3 del Metro de Madrid de Moncloa y Argüelles. El túnel, de 250 metros de longitud, es 200 metros más corto que el que existía en la actualidad, uno de los más antiguos de la red. También se ha realizado la infraestructura para la instalación de 4 vías (2 para cocheras y 2 para el túnel de la línea) y se han realizado mejoras para la accesibilidad de los pasajeros con la instalación de 32 ascensores y 29 escaleras mecánicas.

A finales de noviembre, se inauguraba la prolongación de la línea 5 del Metro de Madrid, con dos nuevas estaciones: Alameda de Osuna y El Capricho. Las obras, de 2,4 kilómetros, han sido ejecutadas en su totalidad por Ferrovial Agromán.

Las obras ejecutadas comprenden la construcción de un intercambiador para cuatro líneas de metro con

una superficie de ocupación en planta de 11.400 metros cuadrados, con 6 niveles (desde la cota 0 hasta la cota -30) y más de 35.000 metros cuadrados de subterráneos. Se han ejecutado 1.090 metros de túnel construido a mano por el método tradicional de Madrid, en la prolongación de la Línea 1 de Metro y 760 metros de túnel construido por el mismo método en la duplicación de túnel de la línea 10. El proyecto incluye, además, la construcción de tres telescopios para permitir los movimientos de los trenes de la línea 10 hacia las dos líneas resultantes de la duplicación.

Dentro de las principales obras en ejecución están los seis tramos de la Línea 9 del Metro de Barcelona, gestionados por GISA que pertenece al Plan Director de Infraestructuras de Transporte Público 2001-2010. Esta nueva línea metropolitana tiene una longitud de 41 kilómetros y 43 estaciones.

Ferrocarriles

Ferrovial Agromán ha concluido la nueva conexión entre las estaciones de Atocha y Chamartín, en su tramo de Nuevos Ministerios-Chamartín de Madrid por un importe de 68,7 millones de euros. La obra está finalizada, pero no se inaugurará hasta que no se completen otros tramos del proyecto.

Una UTE participada por Ferrovial Agromán en un 90% está realizando la obra civil del desdoblamiento de la línea de la Red Ferroviaria Italiana entre San Lorenzo al Mare y Andora en la región italiana de Imperia. La obra tiene un importe de 287,19 millones de euros.



Nuevas adjudicaciones

La Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento de España adjudicó en noviembre a Ferrovial Agromán la construcción de la nueva línea de Alta Velocidad entre Orense y Lugo en la variante de San Julián. Ferrovial participará en la UTE de forma mayoritaria (75%). El presupuesto de la obra asciende a 78 millones de euros.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en España (ADIF) adjudicó a Ferrovial el proyecto de construcción de la plataforma del nuevo acceso ferroviario de Alta Velocidad de Levante (Madrid-Región de Murcia) en el tramo que une Arcas del Villar y Fuentes. El presupuesto de la obra asciende a 72,8 millones de euros.

Túnel de Pajares (Asturias, España)

Ferrovial ya ha construido 350 kilómetros de túneles: 10 veces la longitud del túnel del Canal de la Mancha



Autopista Ocaña-La Roda (España)

■ Autopistas y autovías

A finales de julio se abrió al público, con un adelanto de casi 5 meses sobre la fecha prevista, la nueva autopista Ocaña-La Roda (AP-36), de 177 kilómetros de longitud, que supone un acceso a la zona del Levante español, alternativo a la actual N-III. Es una nueva vía de alta capacidad cuyo presupuesto de obra ha ascendido a 565 millones de euros. El plazo de concesión es de 36 años (hasta febrero de 2040), aunque podría ser prorrogado entre uno y hasta un máximo cuatro años si se cumplen determinados criterios de calidad relacionados con la captación de vehículos pesados,

accidentalidad, congestión de la vía, tiempo de espera en los puestos de peaje, estado del firme y calidad del servicio prestado al usuario.

En la autovía Cantabria-Meseta, Ferrovial ha construido el tramo Pesquera-Reinosa, que une el norte y el centro de España. Este tramo tiene una longitud de 8,6 kilómetros y ha supuesto una inversión superior a los 112 millones de euros dada la complejidad técnica de la obra. Se han realizado 14 viaductos y un doble túnel, a los que se añaden cinco pasos inferiores y un paso de fauna. En la actualidad, Ferrovial está construyendo el tramo Molledo-Pesquera

de la misma autovía.

Además, Ferrovial Agromán ha ejecutado en su totalidad la autovía Camino de Castilla (Elche, España) que mejora las comunicaciones entre la A-31 (Madrid-Alicante) y la A-7 (Madrid-Murcia). El tramo, inaugurado en febrero de 2006, tiene una longitud de 6,2 kilómetros y cuenta con 17 estructuras de paso.

En Chile, se ha iniciado la construcción del acceso sur a Santiago desde la Ruta 5, que une las localidades de San Fernando y Talca. Las obras de esta autopista, propiedad de Cintra, fueron adjudicadas en 1999 a Ferrovial Agromán por 336,1 millones de euros.

La adjudicación ha supuesto el proyecto, mantenimiento y construcción de la Autopista Ruta 5 en sus tramos Santiago-San Fernando, San Fernando-Talca, el *bypass* Rancagua y el acceso sur a Santiago.

En Estados Unidos, Webber ha participado en la mejora de los accesos a la localidad de Harris (Houston, Texas) desde las autopistas Nasa Road-Harris (20 millones de euros) y la SH-249-Harris (18,2 millones de euros). También ha participado en el proyecto de mejora de la conexión entre la autopista interestatal IH-10 y la localidad tejana de Chamber County por un importe de 15,1 millones de euros.



Autovía Cantabria - La Meseta (España)



■ Madrid Calle 30 (España)

El pasado julio, finalizaron los trabajos de excavación y montaje del túnel norte del *bypass* Sur del gran cinturón que rodea la capital española, la M-30. La infraestructura tiene 3.578 metros de longitud. La obra adjudicada en 2004 por el Ayuntamiento de Madrid conecta el Paseo de Santa María de la Cabeza con la N-III.

El importe de la adjudicación asciende a 258,7 millones de euros. Para llevar a cabo las obras, que Ferrovial desarrolla en una UTE al 50%, se construyó la mayor tuneladora del mundo ("Dulcinea"), con 15,2 metros de diámetro y 22.000 kilowatios de potencia y la capacidad de realizar

al tiempo la excavación y el revestimiento. La obra se ha inaugurado oficialmente en marzo de 2007.

La construcción de este túnel permitirá reducir el recorrido en un kilómetro y medio de los 260.000 conductores que pasan a diario por el arco sur de la M-30, de los cuales un tercio utilizarán los nuevos túneles.

Además, el ayuntamiento de Madrid ha adjudicado a Ferrovial Agromán el soterramiento de la M-30 en el tramo que une el Puente de Segovia y el de San Isidro. La obra, con un presupuesto de 213,21 millones de euros, fue inaugurada en enero de 2007.

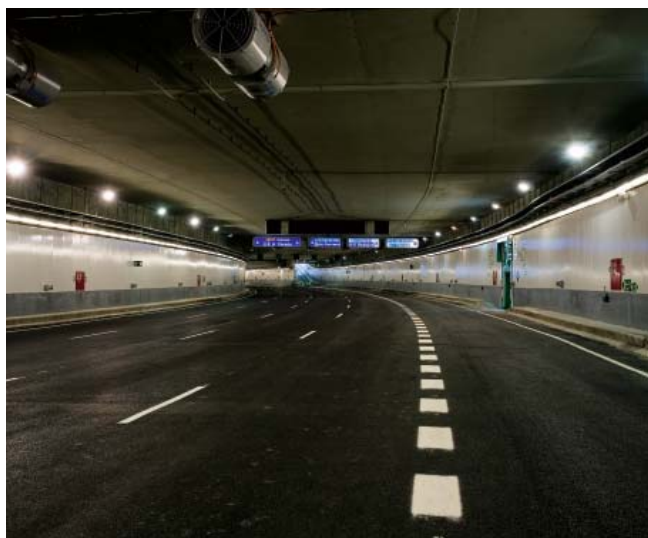
■ Nuevas adjudicaciones

La cartera internacional de Ferrovial se ha incrementado el 33% con adjudicaciones relevantes como la autopista Ionian Roads de Grecia (309 millones de euros), la autopista de las Azores de Portugal (269 millones de euros) y la autopista Indiana Toll Road en Estados Unidos (198 millones de euros).

Otras adjudicaciones de obras en Estados Unidos, a través de Webber, son la remodelación de la autopista IH 610 del Condado de Harris (Houston, Texas) por 60 millones de euros y la reposición de calzadas y estructuras en la autopista IH35 en el Condado de Ellis, al sur de Dallas (Texas) por 47 millones de euros.

En España, la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias ha adjudicado a Ferrovial —en una UTE que lidera al 55%— la construcción de la nueva carretera Adeje-Santiago del Teide y la conexión con el puerto de Fonsalia (Tenerife). El presupuesto de la obra asciende a 159,8 millones de euros.

La Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITT) ha adjudicado a Ferrovial la construcción de la nueva ronda de circunvalación oeste de la localidad de Málaga (España), en el tramo de conexión de la autopista AP-7 con la carretera MA-417. El presupuesto de la obra asciende a 98,3 millones de euros.



Nuevo túnel de la Calle 30 (Madrid, España)

Hasta hoy, Ferrovial ha construido 2.500 kilómetros de autopistas (la distancia entre Lisboa y Varsovia), 12.000 kilómetros de nuevas autovías y carreteras (como recorrer el perímetro de Estados Unidos) y el acondicionamiento y mejora de 24.000 kilómetros de carreteras (tres veces la distancia que separa Londres de Pekín)



Estación depuradora de aguas residuales (EDAR) en Gryfino (Polonia)

■ Desaladoras

Ferrovial está llevando a cabo las obras de la desaladora más grande de Europa, en el Campo de Cartagena (España), por un importe de 24,8 millones de euros. La instalación es capaz de producir 50 hectómetros cúbicos de agua potable al año, ampliable a 57, para abastecer a 2 millones de habitantes y garantizar cerca de 6.000 hectáreas de regadío.

Cadagua se ha adjudicado la Desaladora de Águilas (España), proyectada para facilitar el riego a la región de Murcia, por un importe de 239 millones de euros. El proyecto incluye paneles solares para recuperación de energía y su aprovechamiento en el calentamiento de agua sanitaria y alumbrado de las instalaciones.

La planta desaladora de agua marina de Alicante inaugurada a comienzos de 2007, tiene una capacidad para producir 5.000 metros cúbicos al día de agua desalada. La obra ha tenido un presupuesto de 67,14 millones de euros.

■ Depuradoras

En julio de 2004, Ferrovial y su filial Cadagua, especializada en la construcción y explotación de plantas de tratamiento de agua, resultaron adjudicatarias, del proyecto de ampliación de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de Bens en A Coruña. El contrato, con un importe de 70,3 millones de euros, contempla la mejora de la depuración y vertido de la ciudad.

Ferrovial ha obtenido la adjudicación para llevar a cabo las obras de ampliación de la estación depuradora de aguas residuales de Arenales, en Elche (España). El proyecto, con una inversión superior a los 7 millones de euros, incluye las obras de conducción necesarias para la reutilización de las aguas depuradas. Se dispondrán de unos caudales entorno a los 1,5 hectómetros cúbicos para la agricultura.

■ Otras obras

Ferrovial ha resultado adjudicataria de dos proyectos de plantas de tratamiento de agua en Polonia, a través de sus filiales Budimex y Cadagua. El importe de las obras asciende a 46,6 millones de euros y, en ambos casos, estará financiado en un 70% por los Fondos Europeos de Cohesión. Budimex y Cadagua llevarán a cabo las tareas de gestión del biogás y secado térmico de fangos en la planta de tratamiento de aguas residuales de Cos, en Poznan (Polonia). Asimismo, ambas compañías han comenzado los trabajos de construcción de una planta de tratamiento de agua potable con una capacidad de 25.000 metros cúbicos diarios en la localidad de Jelenia Gora (Polonia). Las adjudicaciones son fruto del acuerdo alcanzado el pasado año entre las dos compañías para licitar conjuntamente proyectos de tratamiento de agua en Europa del Este. La obra ha sido ejecutada por 12,5 millones de euros. Ferrovial ha recibido la

adjudicación de las obras de construcción del cuarto tramo del segundo anillo principal de distribución de agua potable de la Comunidad de Madrid (ETAP y Depósito de Valmayor-Ramal de conexión al nudo de Majadahonda). El presupuesto base de licitación del proyecto, cofinanciado mediante el Fondo de Cohesión de la Unión Europea, asciende a 66.541.440 euros. Las obras, con un plazo de ejecución de veintiséis meses, forman parte del nuevo plan para garantizar el suministro de agua a los municipios de la corona metropolitana oeste-sur-este de Madrid y a todas las zonas periféricas de desarrollo urbano que en los próximos años experimentarán un mayor crecimiento.

Desaladoras de Cadagua



Relación de desaladoras de Cadagua con su capacidad de producción diaria en metros cúbicos

1. MELILLA 20,000 m ³ /d	3. GALTAR 3,500 m ³ /d	5. FORMENTERA 4,000 m ³ /d	7. CEUTA 23,286 m ³ /d	9. MADINAT YANBUS SAUDI ARABIA 50,400 m ³ /d	11. JERBA TUNISIA 15,000 m ³ /d	13. CAMPO DE CARTAGENA 140,000 m ³ /d	15. RINCÓN DE LEÓN (TECLARY TREATMENT) UF+RO 25,000 m ³ /d
2. SAN NICOLAS DE TOLENTINO 5,000 m ³ /d	4. AGRAGUA 15,000 m ³ /d	6. ALICANTE 50,000 m ³ /d	8. SANTA CRUZ DE TENERIFE 20,700 m ³ /d	10. DHEKELIA CYPRUS 40,000 m ³ /d	12. ZARZIS TUNISIA 15,000 m ³ /d	14. LANZAROTE II 7,500 m ³ /d	

La expansión de Cadagua

Ferrovial ha entrado con fuerza en el mercado de las obras hidráulicas, tratamiento de agua y medio ambiente a través de su filial Cadagua, que ha diseñado y construido 200 instalaciones de tratamiento de agua (ETAP, EDAR e IDAM) con una capacidad total instalada de 13,5 millones de metros cúbicos.

En aguas industriales, Cadagua cuenta con 130 instalaciones con una capacidad total de 1,5 millones de metros cúbicos diarios. Además, tiene 25 plantas de ósmosis inversa, entre desaladoras y depuradoras de agua marina

(IDAM). Su capacidad de producción es de 240.000 metros cúbicos diarios y está previsto que la duplique en 2008, hasta alcanzar los 480.000 metros cúbicos diarios.

En operaciones y mantenimiento, Cadagua gestiona plantas con capacidad para atender a una población de 17 millones de habitantes.

Las instalaciones más singulares de explotación por su relación con su impacto ambiental y las medidas correctivas aplicadas en ellas se encuentran los Secados Térmicos de Butarque y Sur, este último inmerso en el

Parque Regional del Sureste de la Comunidad de Madrid. En estos centros, se controlan las emisiones atmosféricas, en función de la catalogación de los focos; la contaminación de suelos; el análisis de legionella, y se hace analítica del biosólido (producto final).

Cadagua tiene, también, una importante cartera de proyectos de I+D+i y de mejora en relación con el medio ambiente, de los que se informa en esta Memoria en el capítulo de la Responsabilidad Corporativa.

En los últimos años, Ferrovial ha construido 145 presas cuya agua podría abastecer a la población española durante 2 años, 4.000 kilómetros de canales, que podrían unir Madrid y Moscú, 6.000 kilómetros de conducciones de agua (se podría transportar el agua de Madrid a Nueva York) y 25 kilómetros de muelles e infraestructuras de puertos donde podrían atracar 72 buques como el Queen Mary II



Terminal 4. Aeropuerto de Barajas (Madrid, España)

■ Terminal 4 del Aeropuerto de Barajas

En febrero de 2006 se inauguró la nueva Terminal 4 del aeropuerto de Madrid-Barajas (España), en cuya construcción participó Ferrovial Agromán a través de la correspondiente UTE. La Terminal 4 duplica la capacidad operativa del aeropuerto que podrá acoger 70 millones de pasajeros anuales y llegar paulatinamente a los 120 movimientos aéreos a la hora. La nueva área terminal está integrada por un edificio principal y otro satélite, además de un aparcamiento y nuevas carreteras de acceso. Cuenta con dos nuevas pistas,

dos nuevas plataformas de estacionamiento de aeronaves, dos centrales eléctricas y avanzados sistemas de seguridad. El edificio principal, de 470.261 metros cuadrados, tiene 39 posiciones de contacto de aeronaves (*fingers*), mientras que el satélite consta de casi 300.000 metros cuadrados y de 26 *fingers*, ambos edificios se unen mediante un túnel subterráneo de 2.874 metros. Ferrovial ha participado en la construcción del edificio principal. El presupuesto de las obras ascendió a 541,8 millones de euros.

■ Ampliación del Aeropuerto Varsovia (Polonia)

Ferrovial Agromán y Budimex han concluido las obras de ampliación del Aeropuerto de Varsovia Okecie, por un importe de 201,7 millones de euros. El proyecto pretende duplicar la capacidad del aeródromo de la capital polaca hasta los 12,5 millones de pasajeros anuales y permitirá al aeropuerto preparar sus instalaciones para la entrada en el Unión Europea. El contrato ha incluido la construcción de una nueva terminal, una nueva plataforma, una estación de tren subterránea y tres aparcamientos con 7.000 plazas.

■ Nuevas adjudicaciones

Webber se ha adjudicado la ampliación de la pista secundaria del Aeropuerto de Dallas Forth Worth, por 33 millones de euros, y las obras del área de estacionamiento de las aeronaves de Continental Airlines en el aeropuerto de San Antonio (Austin) por 8,34 millones de euros.



Nueva terminal de Varsovia (Polonia)

Hasta hoy, Ferrovial ha construido 35 aeropuertos que permiten viajar a 140 millones de pasajeros al año



Hotel Marqués de Riscal en la Ciudad del Vino, Elciego (La Rioja Alavesa, España)

■ Principales obras

Ferrovial Agromán ha construido el Hotel Marqués del Riscal, diseñado por el arquitecto canadiense Frank Owen Gehry. El Hotel se encuentra dentro del recinto privado de las bodegas de los “Herederos del Marqués de Riscal” en la localidad alavesa de Elciego (España).

Gehry ha diseñado un edificio con su seña de identidad: el revestimiento exterior de titanio de formas ondulantes. Recuerda al museo Guggenheim de Bilbao, también construido por Ferrovial, pero esta vez Gehry ha usado los colores de la tierra y de la empresa: titanio rosa (en alusión al vino tinto), oro (la malla que cubre las botellas de Riscal) y plata (la cápsula que cubre el tapón de corcho).

Ferrovial se ha encargado de construir la segunda fase del Hospital madrileño de Santa Cristina. La obra ha supuesto la apertura de 104 camas correspondientes a cuatro unidades de hospitalización para ginecología, especialidades

quirúrgicas medicina interna y unidades especiales. Las nuevas instalaciones de 5.141 metros cuadrados distribuidos en cuatro plantas han sido realizadas por una UTE en la que ha participado Ferrovial Agromán. La inversión ha sido de 5,9 millones de euros.

El 31 de enero de 2007 se ha inaugurado la tercera y última fase de este hospital con una inversión de más de 5 millones de euros. La obra, sobre una superficie de 3.870 metros cuadrados, permite la instalación de 92 nuevas camas.

Por otra parte, Ferrovial Agromán ha ampliado en 147.000 metros cuadrados las instalaciones de la papelera Holmen Paper, una de las mayores en España, con una capacidad de producción de 300.000 toneladas de papel prensa al año, 100% reciclado, el 50% del consumido en España. La ampliación eleva a 322.000 metros cuadrados la ocupación total de Holmen Paper.

■ Nuevas adjudicaciones

Una UTE participada por Ferrovial Agromán en un 40% se ha adjudicado el pasado noviembre la construcción de la primera fase del nuevo Hospital General de Toledo, el segundo de mayor presupuesto en toda España. Concretamente, la obra asciende a 258,4 millones de euros. El hospital dispondrá de 774 habitaciones, 36 quirófanos, 200 consultas y 81 boxes de Unidades de Cuidados Intensivos en una superficie construida de 364.142 metros cuadrados. El centro sanitario

se extenderá a lo largo de un kilómetro y contará con un sistema de transporte totalmente robotizado.

Por otra parte, Ferrovial se adjudicó el pasado marzo la construcción del centro penitenciario “Els Lledoners” en la localidad barcelonesa de Sant Joan de Vilatorrada con un presupuesto de 74,6 millones de euros. El centro es la primera prisión con gestión privada del mantenimiento de España, con derecho de superficie por un plazo de 32 años.



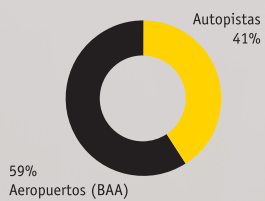
Imagen virtual del futuro Hospital General de Toledo (España)

Ferrovial ha construido más de 11 millones de metros cuadrados de edificaciones no residenciales, 100 hoteles para alojar a 7 millones de personas y 130 hospitales que atienden a más de 7 millones de enfermos



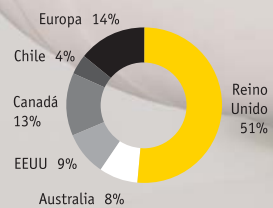
Inversión por actividades

Datos en porcentaje



Desglose por valoración

Datos en porcentaje





Terminal 5. Aeropuerto de Heathrow (Londres, Reino Unido)

Ferrovial es uno de los principales promotores privados de infraestructuras de transporte en el mundo, con una inversión comprometida en el capital de las concesionarias de unos 34.000 millones de euros en aeropuertos, autopistas y aparcamientos

BAA

BAA, el mayor consorcio mundial de aeropuertos adquirido por Ferrovial en junio de 2006, gestiona siete aeropuertos en el Reino Unido: Heathrow, Gatwick, Stansted, Southampton, Aberdeen, Glasgow y Edimburgo; en Europa gestiona los aeropuertos de Nápoles y Budapest. Mantiene participaciones en otros aeropuertos de Australia, Estados Unidos y Europa. En estos aeropuertos operan 370 aerolíneas y transitan 160,8 millones de pasajeros al año. En lo que respecta a la carga aérea la cifra alcanza más de 1,8 millones de toneladas.



Más información:
www.baa.co.uk

Ferrovial Aeropuertos

Ferrovial Aeropuertos forma parte junto a Cintra (gestión de autopistas) y Cintra Aparcamientos, de Ferrovial Infraestructuras, matriz en la que se agrupan todas las actividades de concesión de infraestructuras de transporte que se desarrollan en el mercado de las autopistas de peaje, la gestión aeroportuaria y los aparcamientos. Ferrovial Aeropuertos gestiona el Aeropuerto de Belfast en Reino Unido y el de Cerro Moreno en Antofagasta, Chile; y tiene una participación del 20,7% en el Aeropuerto de Sidney, Australia.



Más información:
www.ferrovial.es

Cintra

Filial de autopistas y aparcamientos, es uno de los principales promotores privados de infraestructuras de transporte en el mundo. Gestiona 20 autopistas de peaje con alrededor de 2.500 kilómetros en España (Ausol I, Ausol II, Autema, M-45, Radial 4, Ocaña-La Roda, M 203, Madrid Levante), Portugal (Euroscut Algarve, Euroscut Norte Litoral), Irlanda (N4-N6 Kinnegad-Kilcock), Grecia (Ionian Roads), Chile (Maipo, Talca-Chillán, Ruta de la Araucanía, Ruta de los Ríos, Santiago Talca), Canadá (407 ETR) y Estados Unidos (Chicago Skyway, Indiana Toll Road). Además, gestiona 253.023 plazas de estacionamiento en 142 ciudades de España, Andorra y Puerto Rico.



Más información:
www.cintra.es



AEROPUERTOS

■ La adquisición de BAA

En junio de 2006, un consorcio de empresas liderado por Ferrovial y formado por Caisse de dépôt et placement du Québec y una sociedad de inversiones gestionada por GIC Special Investments Pte Ltd, completó la adquisición de BAA, el mayor consorcio mundial de aeropuertos. Su mercado principal es Londres, con un movimiento de más de 125 millones de pasajeros al año. En conjunto, la compañía obtuvo un resultado de explotación (EBITDA) de 845,8 millones de euros, con una cifra de negocio de 1.979 millones de euros.

Tras la adquisición de BAA, Ferrovial se convierte en el primer operador privado de infraestructuras del mundo, gestionando siete aeropuertos en el Reino Unido: Heathrow, Gatwick, Stansted, Southampton, Aberdeen, Glasgow y Edimburgo; en Europa los aeropuertos de Nápoles y Budapest. Además mantiene participaciones en otros 12 aeropuertos de Australia, Estados Unidos y Hungría. La actividad de concesiones de infraestructuras es uno de los principales motores de crecimiento de Ferrovial. Se

considera un proyecto empresarial de generación de valor en un mercado en expansión, que demanda compañías con experiencia y capacidad de inversión para dar respuesta a los proyectos, en número creciente, de promoción privada en el mundo.



1.979,7
facturación en
millones de euros

845,8
EBITDA

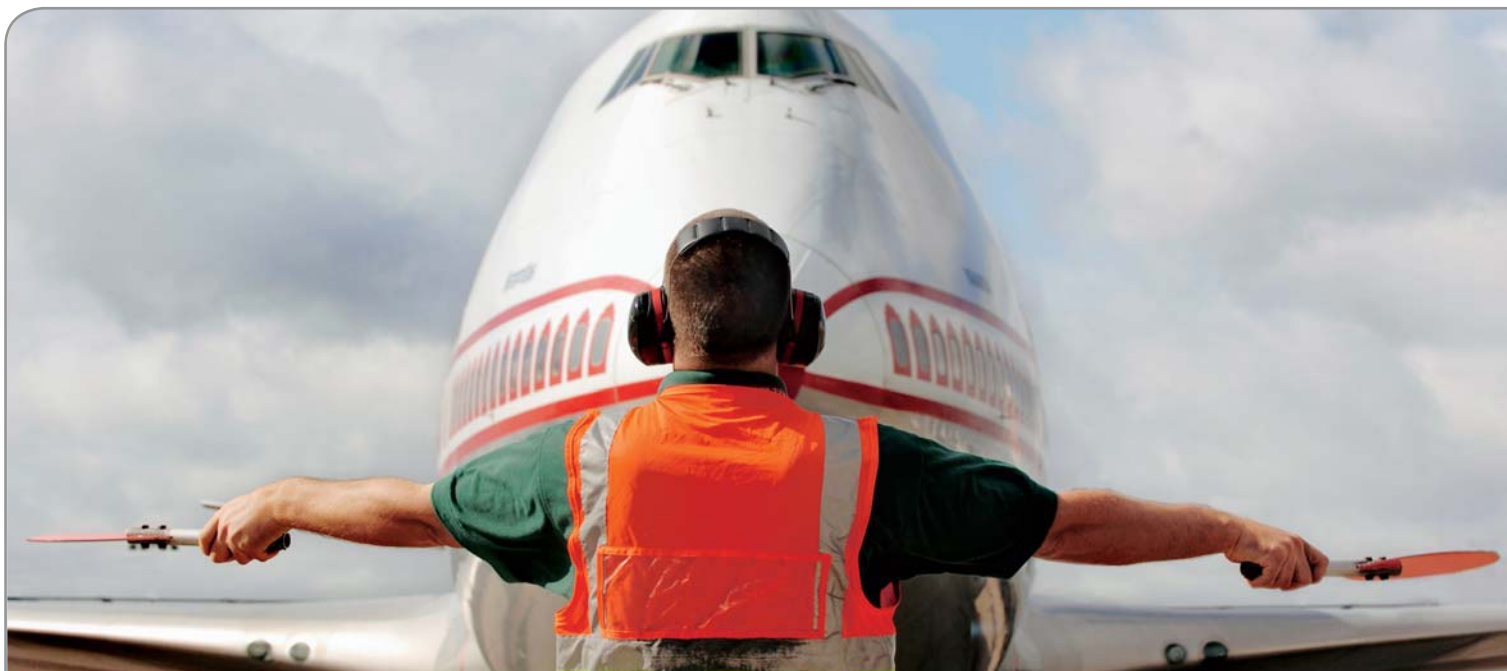
42,7%
margen de
explotación

370
aerolíneas
gestionadas

1,7
millones de
toneladas de carga

147,5
pasajeros en sus
aeropuertos del Reino Unido

	Heathrow	Gatwick	Stansted	Glasgow	Edimburgh	Aberdeen	Southampton
Nº de pasajeros (millones)	67,3	34,1	23,7	8,8	8,6	3,2	1,9
Movimientos aéreos	470.800	254.500	190.245	96.753	116.397	100.251	46.340
Carga (toneladas)	1.300.000	212.000	228.000	6.300	36.000	4.100	200



HEATHROW

Fecha de apertura
1946

Pistas
2

Terminales
4 (quinta en fase de construcción)

Aerolíneas
90

Destinos
184

Pasajeros
67,3
millones al año

Movimientos aéreos
470.800
al año

Carga aérea transportada más de
1.300.000
toneladas al año

Superficie
1.227
hectáreas

Espacio comercial
46.000
metros cuadrados



Heathrow genera unas ventas de 1.544,12 millones de euros y unos beneficios de explotación de 608,82 millones de euros

- Es el aeropuerto internacional más activo del mundo considerado el principal centro de distribución de tráfico aéreo (*hub*) dentro del sector.
- En 2006, la evolución financiera fue positiva, con unos ingresos de 1.544,12 millones de euros y unos beneficios de 608,82 millones de euros, a pesar del ligero descenso de pasajeros, de 67,7 millones a 67,3 millones (-0,5%), debido a las incidencias sufridas durante el año.





Transformando Heathrow

El programa de transformación de Heathrow propone construir una nueva terminal, Heathrow Este, "sensible al medioambiente", lo que mejoraría significativamente la calidad del servicio aunque no supone un aumento de capacidad. En octubre de 2006 se solicitó el permiso y se espera respuesta en abril de 2007. BAA tiene pensado abrir la primera fase a tiempo para los Juegos Olímpicos de Londres en 2012. British Airways pasará a la Terminal 5 y se aprovechará ese espacio para agrupar a las alianzas aéreas entre 2008 y 2012. Existe la intención de remodelar la Terminal 3 modernizando la zona de acceso con el objeto de reforzar la seguridad, reducir la congestión del tráfico, ofrecer mejores vías peatonales y lograr un entorno menos saturado y más espacioso para los pasajeros y las aerolíneas. El sistema "Transporte Personal Rápido" (actualmente en fase de prueba) permite a los pasajeros desplazarse dentro del aeropuerto con su equipaje en vehículos eléctricos de cuatro plazas. Se está construyendo un carril "guía" a disposición de los residentes locales, entre la Terminal 5 y el aparcamiento Longford.

Heathrow Connect

Heathrow Connect se ha consolidado como una opción viable de transporte alternativo entre la ciudad y el Aeropuerto de Heathrow para los pasajeros de Londres. Este servicio ha mejorado el acceso al aeropuerto para residentes pasajeros del metro de Londres que utilizan el intercambiador de Ealing Broadway y trabajadores del aeropuerto. En noviembre de 2006, los precios se redujeron significativamente permitiendo hacerse con una notable parte del mercado local londinense. Este cambio de estrategia ha dado como resultado un crecimiento del 141% y 140.000 pasajeros atendidos durante el año.



Prototipo



Más información:
www.heathrowconnect.com

Terminal 5

Se encuentra actualmente en fase de construcción. A finales de 2006, el porcentaje de finalización casi alcanzaba el 90%, cumpliendo los plazos previstos (y, en algunos casos, superándolos). La fecha programada para su apertura es marzo de 2008. Cabe destacar la instalación de la red de área local, con más de 500.000 kilómetros de cable para dar soporte a todos los sistemas de la Terminal 5. Además, se han unido los sistemas ferroviarios de la red del metro de Londres y la compañía Heathrow Express, instalando seis vehículos en los túneles del sistema lanzadera para el traslado de pasajeros entre el edificio terminal y los edificios satélites. El sistema de equipajes con capacidad para procesar 12.000 maletas a la hora en momentos de máxima actividad también está finalizado.

Heathrow Express

Fecha de apertura: 1988
Pasajeros al año: 5,34 millones

Heathrow Express es el servicio dedicado e ininterrumpido de tren entre la estación de London Paddington y las cuatro terminales del Aeropuerto de Heathrow. Gracias a la puntualidad y fiabilidad, ha aumentado el número de pasajeros un 1,6% hasta 5,34 millones, y se estima que esta cifra aumente hasta los 5,48 millones en 2007. Los ingresos han alcanzado los 117,65 millones de euros. El beneficio de explotación se incrementó hasta los 27,94 millones de euros. Tras un acuerdo con los reguladores de seguridad se le permite incrementar de 643.720 kilómetros a 1.609.300 kilómetros recorridos antes de pasar la obligatoria revisión general, lo que repercute en un ahorro de costes de 51,47 millones de euros durante la vida total de la flota. Está en proceso de construcción la estación subterránea para la Terminal 5.



Más información:
www.heathrowexpress.com



GATWICK

Fecha de apertura

1958

Pistas

1

Terminales

2

Aerolíneas

82

Destinos

220

Pasajeros

34,1

millones al año

Movimientos aéreos

254.500

al año

Carga aérea
transportada más de

212.000

toneladas al año

Superficie

678

hectáreas

Espacio comercial

28.000

metros cuadrados



Gatwick genera unas ventas de 519,12 millones de euros y unos beneficios de explotación de 163,24 millones de euros

- Es el segundo aeropuerto más grande del Reino Unido y el séptimo del mundo por tráfico, además de ser el de más actividad con una sola pista a nivel mundial.
- Gracias al empleo de aeronaves de mayor tamaño y al incremento de los operadores de bajo coste, el número de pasajeros ha aumentado hasta los 34 millones, un 4,2% más que en 2005, con unos ingresos de 519,12 millones de euros y unos beneficios de explotación de 163,24 millones de euros.
- En 2006, se iniciaron los trabajos de reforma del aparcamiento de corta estancia de la Terminal Norte, con la instalación de puentes aéreos acristalados en varias localizaciones, mejorando las vías de acceso. También se han lanzado dos importantes nuevas rutas: a Nueva York JFK y a Hong Kong.
- Se ha conseguido los mejores registros acústicos de su historia realizando "aproximaciones de descenso continuado" (CDA, *continuous descent approach*), más del 90% de las llegadas nocturnas a Gatwick adoptaron este procedimiento.



Más información:
www.gatwickairport.com



STANSTED

Fecha de apertura 1991	Pistas 1	Terminales 1	Aerolíneas 43	Destinos 169
Pasajeros 23,7 millones al año	Movimientos aéreos 190.245 al año	Carga aérea transportada más de 228.000 toneladas al año	Superficie 957 hectáreas	Espacio comercial 12.000 metros cuadrados



Stansted genera unas ventas de 261,76 millones de euros y unos beneficios de explotación de 76,47 millones de euros

- Es el tercer aeropuerto del Reino Unido por tamaño y número de pasajeros. Con una posición privilegiada gracias a los vuelos de bajo coste, sigue ocupando un lugar importante en los planes de desarrollo sostenible del transporte aéreo en el Reino Unido.
- En 2006 obtuvo niveles récord en cuanto a beneficios, rutas y pasajeros. Atendió a 23,6 millones de pasajeros, un 7,6% más que en 2005. Los ingresos alcanzaron los 261,76 millones de euros y su beneficio de explotación fue de 76,47 millones de euros.
- Se lanzaron 26 nuevos servicios y se expandió la red de rutas internacionales, incluyendo nuevos destinos: Washington, Las Vegas, Karachi, Helsinki y Varsovia. En 2006, se sellaron acuerdos con aeropuertos y aerolíneas en China.
- El aeropuerto tiene dos grandes proyectos de expansión para alcanzar los 35 millones de pasajeros en 2015 y los 68 millones al año para 2030.



Más información:
www.stanstedairport.com



GLASGOW

Fecha de apertura

1966

Pistas

1

Terminales

1

Aerolíneas

34

Destinos

84

Pasajeros

8,8

millones al año

Movimientos aéreos

96.753

al año

Carga aérea transportada más de

6.300

toneladas al año

Superficie

337

hectáreas

Espacio comercial

5.649

metros cuadrados



Glasgow genera unas ventas de 108,82 millones de euros y unos beneficios de explotación de 42,65 millones de euros

- Es el aeropuerto de mayor actividad de los tres aeropuertos internacionales de Escocia.
- La cifra de pasajeros aumentó un 0,6% hasta los 8,8 millones, gracias a un incremento del 1,9% del tráfico internacional. Los ingresos fueron de 108,82 millones de euros y el beneficio de explotación se situó en los 42,65 millones de euros.
- Su plan estratégico conlleva inversiones a diez años por un importe de 426,47 millones de euros. Existe un acuerdo entre BAA y Strathclyde Partnership for Transport en relación con el servicio de tren proyectado hasta el Aeropuerto de Glasgow (el Glasgow Airport Rail Link). Se espera que esté operativo en 2010.
- Sky lounge, la nueva sala de espera para pasajeros, con secciones separadas para viajeros de negocios y para grupos vacacionales, ha tenido una buena acogida y unos 35.000 viajeros han pasado por ella.



Más información:

www.glasgowairport.com



EDIMBURGO

Fecha de apertura
1977

Pistas
2

Terminales
1

Aerolíneas
39

Destinos
68

Pasajeros
8,6
millones al año

Movimientos aéreos
116.397
al año

Carga aérea
transportada más de
36.700
toneladas al año

Superficie
336
hectáreas

Espacio comercial
3.886
metros cuadrados



Edimburgo genera unas ventas de 116,18 millones de euros y unos beneficios de explotación de 48,53 millones de euros



- Es el aeropuerto de la capital de Escocia y se ha consolidado como uno de los principales aeropuertos regionales de Europa. En 2006, presentó un plan de inversiones para satisfacer la creciente demanda de los pasajeros. Se introdujeron 21 nuevos servicios tanto domésticos como internacionales con un crecimiento superior al 17% del tráfico internacional.
- El número de pasajeros creció un 1,9% hasta los 8,6 millones. Los ingresos alcanzaron los 116,18 millones de euros, y el beneficio de explotación creció hasta los 48,53 millones de euros.
- El aeropuerto de Edimburgo es un destino cada vez más atractivo para las aerolíneas de largo recorrido y para las de bajo coste. En diciembre se abrió el dique sureste, ofreciendo capacidad adicional dentro de la terminal, así como nuevas instalaciones comerciales y salas para los pasajeros.



Más información:
www.edinburghairport.com



ABERDEEN

Fecha de apertura

1934

Pistas

1

Terminales

5

Aerolíneas

20

Destinos

36

Pasajeros

3,2
millones al año

Movimientos aéreos

100.251
al año

Carga aérea
transportada más de

4.100
toneladas al año

Superficie

215
hectáreas

Espacio comercial

1.834
metros cuadrados



Aberdeen genera unas ventas de 52,94 millones de euros y unos beneficios de explotación de 19,17 millones de euros

- Es el aeropuerto de mayor crecimiento de BAA Scotland y uno de los helipuertos comerciales con mayor tráfico de Europa.
- Durante 2006, el aumento en la cifra de pasajeros fue del 10,9% hasta rozar los 3,2 millones; Los ingresos se incrementaron hasta los 52,94 millones de euros, mientras que el beneficio de explotación ascendió a 19,12 millones de euros.
- Según el plan estratégico, se ha aprobado la ampliación de 300 metros de la pista norte, paso clave para el desarrollo futuro del aeropuerto. Los trabajos de diseño ya han comenzado y se espera que la primera fase de la ampliación de la pista esté finalizada en los próximos dos años, lo que permitirá acoger aeronaves de mayor tamaño con capacidad para volar mayores distancias.
- Está previsto ampliar y remodelar la terminal de llegadas internacionales con más espacio en la zona de control de aduanas y pasaportes y mejores instalaciones de recogida de equipajes. Este proyecto permitirá duplicar el número de pasajeros en 2030.



Más información:

www.aberdeenairport.com



SOUTHAMPTON

Fecha de apertura

1910

(las instalaciones actuales datan de 1994)

Pistas

1

Terminales

1

Aerolíneas

9

Destinos

36

Pasajeros

1,9

millones al año

Movimientos aéreos

46.340

al año

Carga aérea

transportada más de

200

toneladas al año

Superficie

114

hectáreas

Espacio comercial

760

metros cuadrados



Southampton genera unas ventas de 30,88 millones de euros y unos beneficios de explotación de 11,76 millones de euros

- Es el aeropuerto con facturación rápida que conecta con la zona central del sur de Inglaterra.
- Durante 2006, la cifra de pasajeros aumentó un 4,1% hasta alcanzar los casi 1,9 millones. Este incremento del tráfico, unido al crecimiento de las ventas, han favorecido unos ingresos de 30,88 millones de euros y un beneficio de explotación de 11,76 millones de euros.
- Se realizaron obras en la plataforma de estacionamiento de aeronaves en preparación de la entrada en servicio en 2007 de una nueva aeronave de mayor tamaño, el Embraer 195, que reduce las emisiones acústicas en un 35% y consume un 20% menos de combustible que el BAe 146, al que sustituye. Esto supone una mejora en la eficiencia y la sostenibilidad.
- Según su plan estratégico, está previsto que la cifra anual de pasajeros crezca hasta los 3 millones en 2015 y hasta los 6 millones en 2030. También se incluye información sobre los planes de Southampton sobre cuestiones medioambientales clave, como el ruido, la calidad del aire, el acceso en superficie y el cambio climático.



Más información:

www.southamptonairport.com

Participaciones de BAA en aeropuertos fuera del Reino Unido

Aeropuerto	Pasajeros (millones)	Participación de BAA (en el capital)	Fecha de adquisición	Tipo de contrato (gestión)	Duración del contrato
Australia					
Melbourne	22	19,8%	1997	Aeroportuario	50 años
Perth	7,6	15%	2001	Aeroportuario	50 años
Launceston	0,9	19,8%	1997	Aeroportuario	50 años
Territorios del Norte	1,5	10%	2001	Aeroportuario	50 años
Europa					
Budapest	8,3	75%, menos una acción	2005	Aeroportuario	75 años
Nápoles	5	65%	1997	Aeroportuario	40 años
EE.UU.					
Baltimore/Washington	20,7	-	2006	Distribución	10 años
Boston Logan	24,9	-	2003	Distribución	10 años
Pittsburgh	10	-	1992	Distribución	25 años
Indianápolis	8,3	-	1995	Aeroportuario	13 años

Otros aeropuertos de Ferrovial

Aeropuerto	Pasajeros (millones)	Participación de BAA (en el capital)	Fecha de adquisición	Tipo de contrato (gestión)	Duración del contrato
Sidney	29,1	20,7%	2002	Aeroportuario	99 años
Cerro Moreno	0,6	100%	2000	Aeroportuario	10 años
Belfast	2,1	100%	1983	Aeroportuario	113 años

Otros aeropuertos

Budapest

Ha incrementado el tráfico el 4,2% hasta los 8,3 millones de pasajeros. Las líneas de bajo coste se estabilizaron tras 3 años de crecimiento continuado, pero se han lanzado 11 nuevas aerolíneas, 13 nuevos destinos y 19 nuevos servicios en rutas ya existentes. El beneficio de explotación se situó en los 33,82 millones de euros, mientras que los ingresos alcanzaron los 285,29 millones de euros.

Nápoles

El crecimiento continuo del tráfico se vio reflejado en un fuerte incremento de los ingresos, hasta los 50 millones de euros y un beneficio de explotación de 8,82 millones de euros, pese a la reducción de los cargos aplicados por las compañías en virtud de un cambio en la legislación italiana. El lanzamiento de nuevas aerolíneas y rutas amplió el número de destinos progra-

mados. La cifra de pasajeros subió un 11% superando los 5 millones, principalmente debido al aumento de los pasajeros en vuelos regulares internacionales. Se espera que este dinamismo continúe en 2007.

Sidney

Es el aeropuerto más importante de Australia tanto en vuelos domésticos como en vuelos internacionales y por él pasan la mitad de los pasajeros que entran en Australia y una cuarta parte de los pasajeros domésticos. En 2006, el número de pasajeros creció un 2,9% respecto a 2005, superando los 29,1 millones de pasajeros; la facturación ascendió a 397,05 millones de euros y los beneficios de explotación fueron de 316,53 millones de euros. Hay que destacar la inversión de 46,99 millones de euros para adaptar el aeropuerto al nuevo avión comercial A380. Ferrovial tiene una participación del 20,9%.

Otros negocios

World Duty Free

Es el líder mundial en el sector de distribución aeroportuaria íntegramente participado por BAA. Los ingresos crecieron hasta los 575 millones de euros, y el beneficio de explotación aumentó hasta los 39,71 millones de euros. La crisis de agosto y la consiguiente prohibición de transportar productos líquidos a bordo tuvo un impacto positivo en el negocio. Hasta finales de septiembre, las ventas habían caído un 15% de media, en los sectores de licores, perfumería y tabaco. Las ventas se recuperaron con fuerza en octubre, y continuaron haciéndolo durante todo el año.



BAA Lynton

BAA Lynton es la división inmobiliaria de BAA cuyas actividades son la adquisición, promoción e inversión en inmuebles comerciales en los aeropuertos británicos o sus alrededores.

Su principal función es gestionar la Airport Property Partnership (APP), una empresa conjunta al 50% con Morley Fund Management. BAA Lynton creó la APP en marzo de 2005 mediante la inyección en la *joint venture* de activos inmobiliarios comerciales del sector aeroportuario valorados en 1.176,47 millones de euros.

La cartera inmobiliaria de la APP, está compuesta por almacenes de carga relacionados con aeropuertos y oficinas, así como suelo susceptible de desarrollo.



Más información:

www.bud.hu
www.gesac.it
www.melair.com
www.sydneyairport.com.au
www.worlddutyfree.com



BELFAST

Fecha de apertura

1983

Pistas

1

Terminales

1

Aerolíneas

7

Destinos

20

Pasajeros

2,1

millones al año

Movimientos aéreos

37.000

al año

Carga aérea
transportada más de
1,3 millones de
toneladas

Superficie

124,43

hectáreas

Espacio comercial

1.200

metros cuadrados



Belfast genera unas ventas de 27,6 millones de euros y unos beneficios de explotación de 7,4 millones de euros

- Es el único aeropuerto de Irlanda del Norte que garantiza la interconectividad entre Belfast y el resto de Europa y el mundo, a través de la conexión con Heathrow (Londres). Está orientado a los viajes de negocios y los pasajeros domésticos.
- En 2006, se registró un total de 2.079.794 pasajeros, con una facturación de 27,6 millones de euros y unos beneficios de explotación de 7,4 millones de euros.
- Además de los servicios del aeropuerto, cuenta con un área comercial (tiendas de regalo, restaurantes y cafeterías), dos aparcamientos con más de 2.100 plazas y otras instalaciones.



Más información:

www.belfastcityairport.com



AUTOPISTAS

Cintra, la filial concesionaria de autopistas de Ferrovial, ha cumplido en octubre de 2006 su segundo año de cotización en Bolsa, con una revalorización de las acciones del 62%

■ Descripción del negocio

Cintra desarrolla su actividad en el área de la OCDE y, en los dos últimos años, se ha centrado de forma especial en Estados Unidos.

Actualmente explota 20 concesiones en distintos lugares del mundo y tiene pendiente de obtener la adjudicación definitiva de otras cinco, que suman un total de 2.927 kilómetros en España, Portugal, Irlanda, Italia, Chile, Canadá y Estados Unidos.

En este último país, además, es socio estratégico del Estado de Texas para el desarrollo de uno de los proyectos de infraestructuras más ambiciosos del Estado: el Trans-Texas Corridor. Ferrovial ha obtenido la primera adjudicación de dicho plan con los segmentos 5 y 6 de la autopista de peaje SH-130.

■ Evolución de los proyectos

Durante el 2006, se confirma la tendencia de fuerte crecimiento en el número de proyectos obtenidos y el alargamiento de la duración de los años de concesión.

Irlanda

En Irlanda, el Consorcio liderado por Cintra en un 90% fue elegido como Licitador Preferente (*Preferred Tenderer*) para el diseño, financiación, construcción, operación y mantenimiento, durante 45 años, de la Autopista de Peaje M3 entre Clonee y el Norte de Kells. La inversión total prevista en el proyecto, de 50 kilómetros de longitud, es de 600 millones de euros, aproximadamente.

Grecia

El 19 de diciembre se firmó el contrato de concesión para el diseño, construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje Ionian Roads durante los próximos 30 años. El proyecto, dividido en dos secciones diferentes, cuenta con una longitud de 378,7 kilómetros, de los que

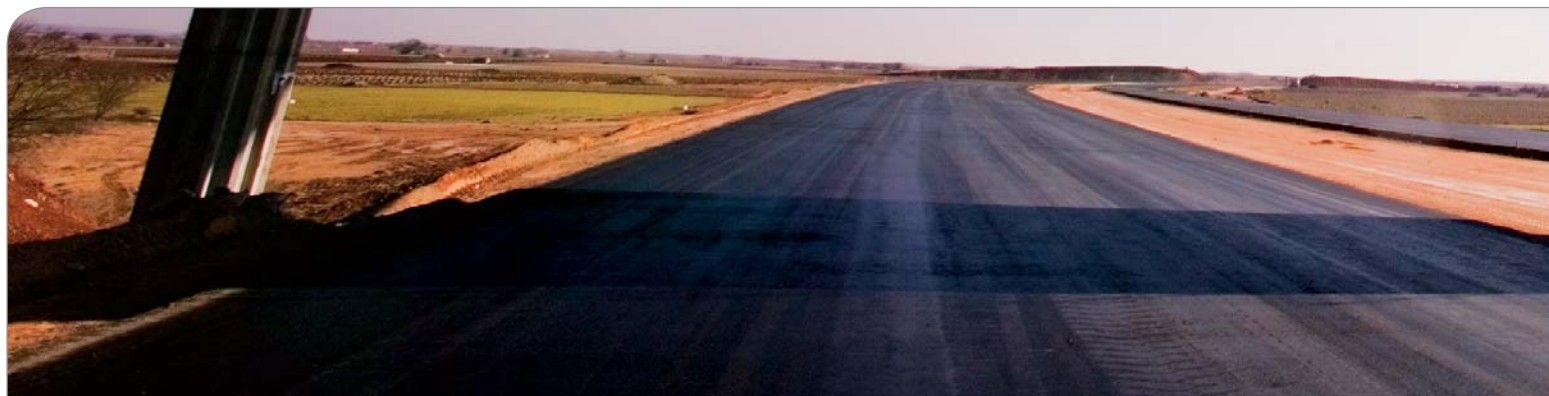
159 son de nueva construcción y la parte restante, o está ya construida (161,7 kilómetros), o será ejecutada por parte del Estado (58 kilómetros). Existen 151 kilómetros ya operativos y que se transferirán al concesionario cuatro meses después del inicio de la concesión.

Portugal

En Portugal, el Consorcio liderado por Ferrovial Infraestructuras, con una participación del 89%, firmó el contrato de concesión el pasado 22 de diciembre para el diseño, construcción, rehabilitación, financiación y explotación durante los próximos 30 años de un sistema viario de gran capacidad bajo el método de peaje en sombra, en la Isla de San Miguel (Azores). El proyecto tendrá una longitud total de 87,5 kilómetros, de los que 47,9 kilómetros son de nueva construcción, 23,4 kilómetros de rehabilitación y 16,2 kilómetros ya están construidos y en operación.

Estados Unidos

El Consorcio participado por Cintra en un 50%, resultó seleccionado como *preferred bidder* el 23 de enero de 2006 para el mantenimiento y explotación de la autopista de peaje de 253 kilómetros de longitud, Indiana Toll Road (ITR), en Estados Unidos, durante los próximos 75 años. La firma del acuerdo de concesión se realizó el 12 de abril. El importe de la inversión fue de 3.029 millones de euros (3.800 millones de dólares). El 29 de junio, el Consorcio liderado por Cintra en un 65% firmó un acuerdo con el Departamento de Transportes de Texas (TxDOT) para diseñar, construir y operar los segmentos 5 y 6 de la autopista de peaje SH-130, el primero de los proyectos del Trans-Texas Corridor. La autopista de 64 kilómetros de longitud, cuenta con una inversión total prevista de 985,68 millones de euros (1.300 millones de dólares) y la duración del contrato de concesión será de 50 años.



Autopista Madrid Levante (Ocaña – La Roda) AP-36 (España)

■ Autopistas gestionadas

(Cifras en millones de euros)

	Km	Inversión Gestionada	% Cintra	Situación	Localización	Período Concesión
España						
Autema (Terrassa-St. Cugat)	48,3	222,3	76,3	Operación	España	1986-2036
Ausol I (Málaga-Estepona)	82,7	672,8	80,0	Operación	España	1996-2046
Ausol II (Estepona-Guadiaro)	22,5		80,0	Operación	España	1999-2054
M-45 (O'Donnell-N IV Madrid)	14,5	195,8	50,0	Operación	España	1998-2029
R 4 (Madrid-Ocaña)	98,0	763,5	55,0	Operación	España	2000-2065
Autopista Madrid-Levante	178,0	566,5	51,8	Operación	España	2004-2040
Alcalá O'Donnell	12,3	69,5	100,0	Construcción	España	2005-2035
EEUU						
Chicago Skyway	12,5	1.427,3	55,0	Operación	Estados Unidos	2005-2104
Segmentos 5&6 SH-130	64,0	-	65,0	Pendiente Adjudicación Definitiva	Estados Unidos	2011-2061
Indiana Toll Road	253,0	2.896,8	50,0	Operación	Estados Unidos	2006-2081
SH-121	41,6	-	85	Pendiente Adjudicación Definitiva	Estados Unidos	2008-2058
Canadá						
407 ETR (Toronto)	108,0	2.728,1	53,2	Operación	Canadá	1999-2098
Italia						
Cremona - Mantova	59,3	-	68,0	Pendiente Adjudicación Definitiva	Italia	2007-2062
Portugal						
Scut Algarve	130,0	277,3	77,0	Operación	Portugal	2000-2030
Scut Norte Litoral	113,0	382,0	75,5	Operación	Portugal	2001-2031
Scut Açores (*)	87,5	408,0	89,0	Construcción	Portugal	2006-2036
Irlanda						
Eurolink (N4/N6)	36,0	338,6	66,0	Operación	Irlanda	2003-2033
M3 (Clonee -Kells)	50,0	-	75,0	Pendiente Adjudicación Definitiva	Irlanda	2007-2052
Chile						
Temuco-Río Bueno	172,0	189,2	75,0	Operación	Chile	1998-2023
Santiago-Talca	237,0	612,3	100,0	Operación	Chile	1999-2024
Talca-Chillán	193,0	285,3	67,6	Operación	Chile	1996-2015
Chillán-Collupulli	160,0	253,3	100,0	Operación	Chile	2006-2021
Collipulli-Temuco	144,0	233,8	100,0	Operación	Chile	1999-2024
Grecia						
Ionian Roads	378,7	1.150,0	33,3	Construcción	Grecia	2007-2037
Central Greece	231,0	-	33,3	Pendiente Adjudicación Definitiva	Grecia	2007-2037
TOTAL	2.927,0	13.672,4				

(*) De conformidad con lo establecido en el folleto de admisión a cotización de las acciones de Cintra, esta sociedad adquirirá la participación de Ferrovial Infraestructuras tan pronto como sea posible y sujeto a las aprobaciones administrativas necesarias.



■ Otros hechos relevantes

Adjudicaciones al cierre del ejercicio

En febrero de 2007, la oferta presentada por Cintra se adjudicó el concurso para la construcción y explotación de la autopista SH 121 en el Estado de Texas. Se trata de una autopista de peaje electrónico sin barreras de 41 kilómetros. La inversión prevista asciende a 2.626,87 millones de euros. El plazo de concesión será de 50 años.

En Grecia, Cintra resultó adjudicatario provisional (*Provisional Contractor*) el pasado 5 de febrero para el diseño, construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje Central Greece Motorway —E65— con 1.500 millones de euros de inversión para los próximos 30 años. Cintra participa con un 33,34% en el consorcio.

La autopista tiene con una longitud total de 231 kilómetros.

El plazo de ejecución de las obras de construcción se estima en 66 meses y el inicio de la actividad podría producirse para finales de 2009 una vez sean transferidos los tramos construidos por la Administración.

Operaciones societarias

Cintra adquirió el pasado 10 de abril un 10% adicional de la autopista R-4 en Madrid, alcanzando un porcentaje de participación sobre el capital de la sociedad del 55% por 54,9 millones de euros.

El 30 de octubre, Cintra adquirió el 100% del capital de la Autopista del Bosque en Chile, concesionaria del tramo Chillán a Collipulli de la autopista Ruta 5 de Chile. La adquisición se financiará con flujos de la propia concesionaria y no implicará desembolso de capital por parte de Cintra.

La concesión, de 160 kilómetros de longitud, vencía, inicialmente, en 2021, pero tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) en 2004, el periodo de duración se hace variable, terminando una vez que el valor presente de los ingresos futuros alcance el importe de ingresos garantizado. Este mecanismo ya existe en tres de las cuatro autopistas gestionadas por Cintra Chile.

A lo largo del ejercicio se ha realizado la venta de nuestra participación sobre Europistas por 369,1 millones de euros.

Aperturas de autopistas

En España abrió al tráfico el pasado verano la autopista Madrid-Levante, cuya adjudicación se produjo en febrero de 2004. Se trata de una nueva vía de alta capacidad cuyo presupuesto de obra es de 565 millones de euros y su apertura al público se ha adelantado 5 meses y medio, ya que su inauguración estaba prevista inicialmente para enero de 2007. Constituye un eje paralelo a la actual autovía A-3 que discurre íntegramente por Castilla-La Mancha, comenzando en la provincia de Toledo, en el punto final de la Autopista de Peaje R-4, recorriendo además la provincia de Cuenca para finalizar en el inicio de la provincia de Albacete.

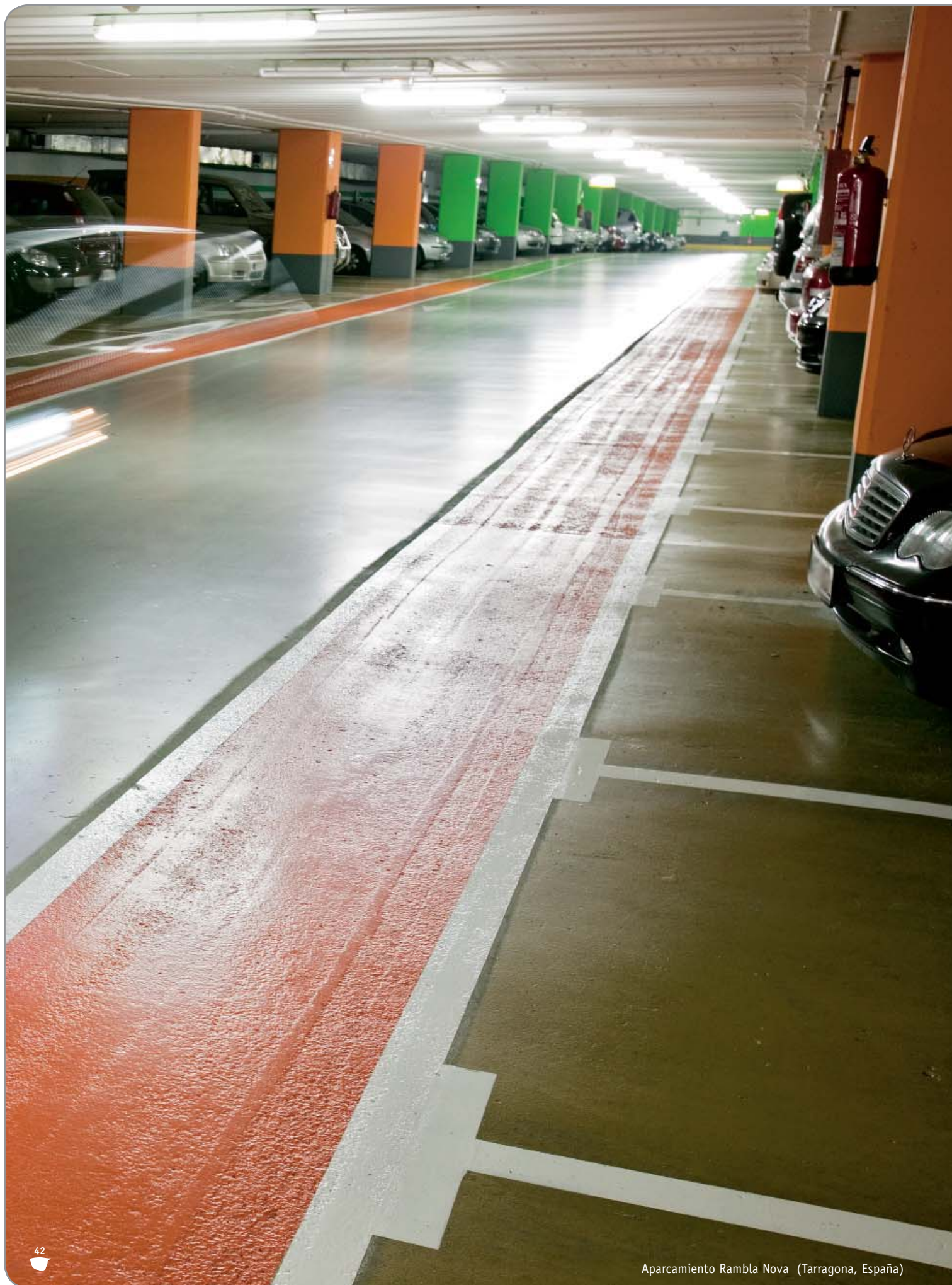
El pasado 20 de septiembre la autopista 407-ETR abrió al tráfico las obras de ampliación llevadas a cabo en los segmentos C-4, C-5 y C-6, y que ha supuesto añadir un carril más por sentido en un tramo de 25 kilómetros. Tras dicha ampliación, la autopista 407-ETR registró, el pasado 6 de octubre, un nuevo récord histórico de tráfico diario con un total de 423.434 viajes.

A lo largo del 2007, está prevista la ampliación de los segmentos C-2 y C-3, lo que añadirá un carril más por sentido en otros 25 kilómetros.

Financiación de autopistas

El pasado 14 de marzo, Cintra Chile procedió a refinanciar la deuda existente en la Ruta de los Ríos. La mejora de las condiciones del préstamo permite distribuciones adicionales a los accionistas por importe de 47 millones de euros.

La Sociedad Concesionaria de la Autopista del Maipo procedió el 20 de diciembre a la emisión de bonos en Chile por 156 millones de euros. La nueva deuda permite financiar nuevas obras de construcción y el pago a Cintra Chile de un dividendo extraordinario de hasta 128 millones de euros.



APARCAMIENTOS

Ferrovial, a través de Cintra, es una de las principales empresas en el mercado español de la promoción privada de aparcamientos, con la gestión de 253.023 plazas en 142 ciudades en España, Andorra y Puerto Rico

A lo largo del año, Cintra Aparcamientos ha analizado 119 proyectos de inversión, ha presentado 51 ofertas y ha resultado ganadora en 26 de los 46 concursos resueltos, lo que supone un porcentaje de éxito de la compañía del 56,5%. La inversión total comprometida en nuevos contratos a lo largo del año ha alcanzado los 60,8 millones de euros.

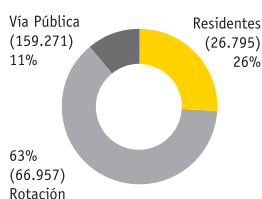
Cintra Aparcamientos ha obtenido la adjudicación de 9 aparcamientos de rotación o mixtos, entre los que cabe destacar el aparcamiento de Okendo (Guipúzcoa), el aparcamiento del Muelle de las Delicias en el Puerto de Sevilla, o el aparcamiento de Rambla del Celler en San Cugat (Barcelona).

En 2006, se ha obtenido la adjudicación de nuevos aparcamientos en aeropuertos de AENA como Valladolid, Pamplona y Murcia con más de 2.000 nuevas plazas.

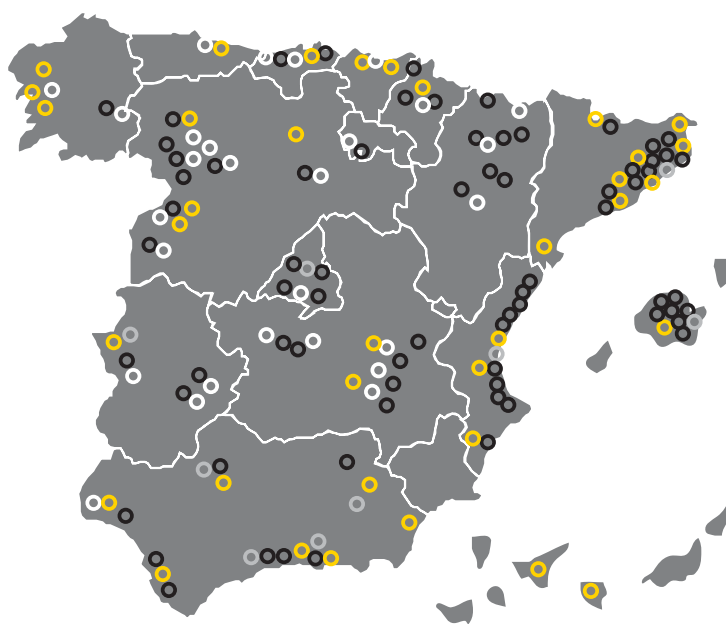
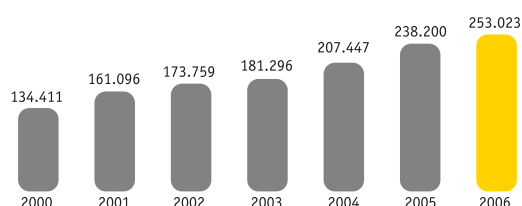
En vía pública se han obtenido las adjudicaciones de los concursos de regulación de estacionamiento en Valencia, Ávila, Alcobendas, Noja, Medina Sidonia, Sagunto, La Jonquera, Berga, Oropesa de Mar, así como la concesión del servicio Integral de Retirada de Vehículos en Palma de Mallorca o San Fernando.

Cintra Aparcamientos ha continuado con el desarrollo e implantación de nuevas tecnologías y soluciones de gestión para continuar con la mejora constante del servicio a sus clientes.

Plazas por tipología
Datos en porcentaje



Evolución de plazas
2000 - 2006



- O.R.A. 159.271 plazas
- Rotación 104 aparcamientos, 66.957 plazas
- Residentes 81 aparcamientos, 26.795 plazas
- Grúa

La presencia de Ferrovial en el sector abarca todas las líneas de negocio: promoción y explotación de aparcamientos de rotación; servicios de regulación y gestión de estacionamientos en superficie (O.R.A.) y promoción y cesión de uso de inmuebles de aparcamientos para residentes, además de una serie de servicios adicionales, como son el suministro y mantenimiento de equipos de control. De las plazas gestionadas, 26.795 son plazas de residentes y 66.957 de rotación. En la vía pública se gestionan 159.271 plazas.





Mantenimiento de iluminación pública (Reino Unido)

La división de Servicios se ha posicionado como uno de los principales operadores a nivel internacional, donde realiza el 70% de sus ventas

Amey

Empresa británica dedicada al mantenimiento de infraestructuras (urbanas, carreteras y ferrocarril) y a la gestión integral de edificios e instalaciones (*facility management*). Fue adquirida por Ferrovial en mayo de 2003. En febrero de 2005, Amey elevó hasta el 66% su participación en Tube Lines, compañía concesionaria del mantenimiento y gestión del Metro de Londres, con tres líneas: Jubilee, Northern y Piccadilly. La compañía es responsable del mantenimiento de 335 kilómetros de vía y 100 estaciones por las que transitan más de 500 millones de pasajeros al año. La facturación de Amey asciende a 1.932,6 millones de euros.



Más información:
www.amey.co.uk

Cespa

Cespa es la filial de Ferrovial, desde 2003, dedicada a la prestación de servicios urbanos. Se dedica a la gestión y tratamiento de todo tipo de residuos en España, Portugal, Marruecos y Andorra. Es líder en la actividad de jardinería y se encuentra entre las tres primeras empresas del sector para las actividades de recogida de residuos sólidos urbanos (RSU) y limpieza viaria. En la actividad de servicios urbanos da cobertura a 822 municipios, mantiene más de 28 millones de metros cuadrados de zonas verdes y da servicio a 5,8 millones de habitantes en la recogida de basura y a 5,2 millones en la limpieza viaria. Factura 823,6 millones de euros.



Más información:
www.cespa.es

Swissport

Líder mundial en la prestación de servicios de *handling* aeroportuario de pasajeros y cargo presente en 42 países y en más de 180 aeropuertos. Swissport fue adquirida por Ferrovial en octubre de 2005. Realiza la mayor parte de sus actividades en Europa (59%) y Norteamérica (33%). En España está presente en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Lanzarote, Almería, Jerez, Murcia y Alicante. Swissport presta servicio a más de 70 millones de pasajeros, 650 aerolíneas y gestiona más de tres millones de toneladas de carga al año. Su facturación ha alcanzado los 1.087,4 millones de euros.



Más información:
www.swissport.info

Ferrosfer

Gestiona 2.700 edificios con más de 4,4 millones de metros cuadrados, desde hospitales a museos, universidades, centros penitenciarios, centros comerciales, instalaciones deportivas, fábricas y oficinas.

Grupisa

Líder español del sector de la conservación integral de infraestructuras, la producción e instalación de señalización horizontal y vertical en carreteras, aeropuertos y ciudades.

Eurolimp

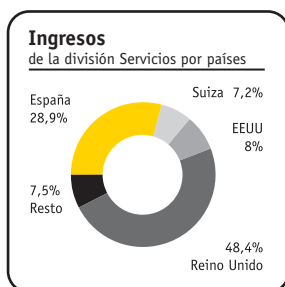
Eurolimp forma parte de la división de servicios del Grupo Ferrovial desde diciembre de 2001 dedicado a la gestión de interiores.



Más información:
www.eurolimp.com
www.grupisa.es
www.ferrosfer.com



■ Evolución del negocio



El mercado de los servicios en el Reino Unido, el principal en el que opera Ferrovial, es uno de los más desarrollados del mundo. En la gestión de los servicios en el Reino Unido se esperan continuados crecimientos debido al desarrollo a gran escala de programas PFI (Private Finance Initiative) o PPP (Public Private Partnership) en educación, sanidad y carreteras.

En España, el mercado de mantenimiento y conservación de infraestructuras cuenta con partidas presupuestarias permanentes y con incrementos porcentuales moderados, como resultado de los procesos de la externalización por parte de las administraciones central, autonómica, provincial y municipal.

Actualmente, todas las administraciones en España con competencia en carreteras realizan la conservación y mantenimiento de su red a través de los contratos de Conservación Integral de Carreteras, con apenas modificaciones en su contenido.

Por otra parte, los opera-

dores privados de *handling* están conociendo una fuerte expansión por la tendencia hacia la externalización de estas actividades hacia operadores independientes, buscando una mayor eficacia y reducción de costes. La emergencia de las compañías de bajo coste (*low cost*) también ha favorecido el creciente negocio del *handling* privado e independiente con respecto a las grandes líneas aéreas.

En este contexto, Ferrovial se ha consolidado como uno de los principales operadores europeos en el sector de Servicios. El objetivo de esta división pasa por la consolidación y crecimiento en el mercado de servicios urbanos, *facility management*, la conservación integral de infraestructuras y servicios aeroportuarios de *handling*, así como el análisis permanente de oportunidades de nuevos negocios, complementarios y con potencial de crecimiento.

El crecimiento del negocio en el Reino Unido es una prioridad para la actividad de mantenimiento de infraestruc-

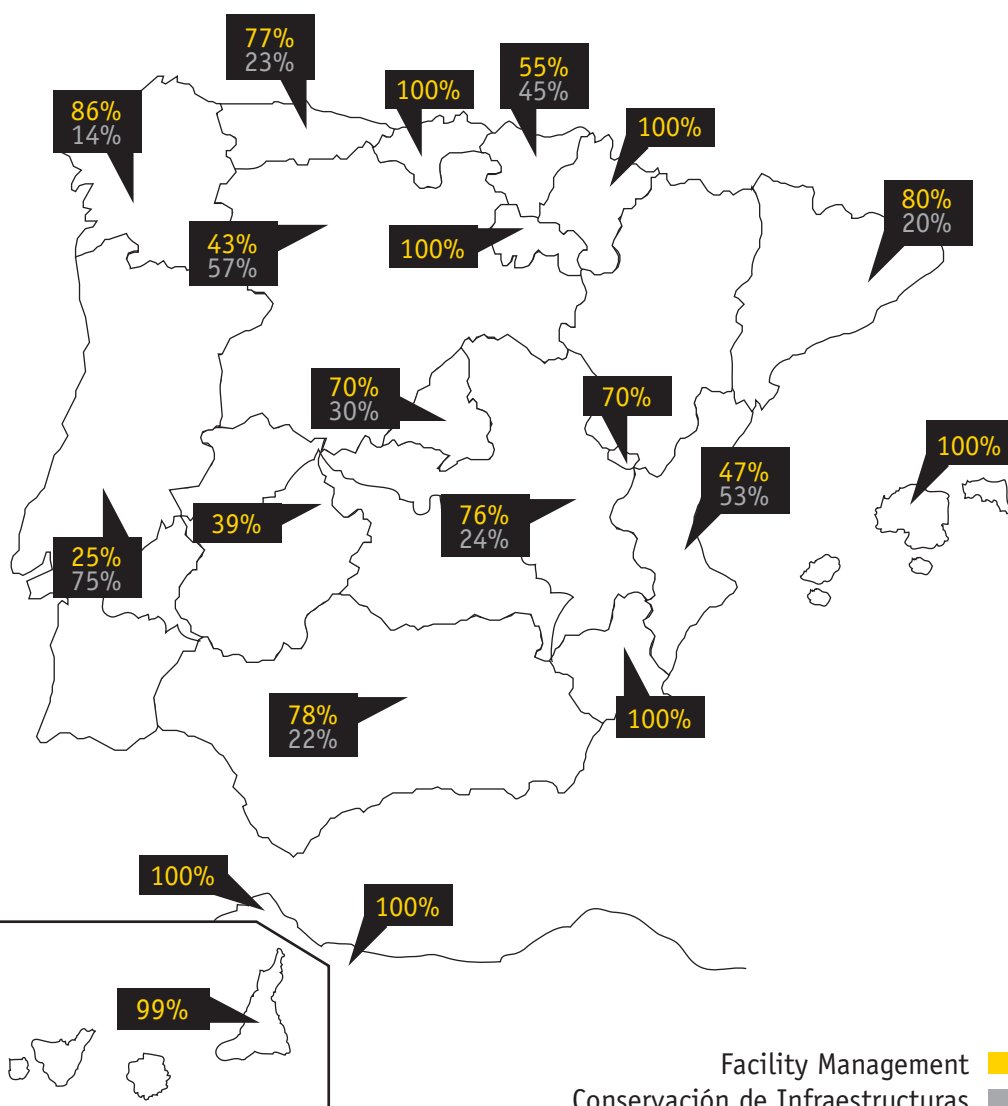
turas a través de una mayor variedad de oferta de servicios y la adjudicación de nuevas oportunidades de negocio. Ferrovial tiene intención de expandir la presencia de Amey en el mercado británico con nuevos servicios y contratos dentro de los tres principales sectores a los que ya atiende la compañía: Administración Central, sector aéreo y educación, donde los servicios de Amey benefician a 188.000 escolares británicos.

En el área de servicios urbanos, tanto en recogida de residuos como en limpieza viaria, Ferrovial se encuentra entre las tres primeras empresas del sector en España. En jardinería, Cespa sigue siendo la empresa líder del sector. La compañía pretende mantener el liderazgo incrementando su cuota de mercado, especialmente en tratamiento de residuos, y a través de la inversión de I+D+i, y en las tecnologías más avanzadas como el diseño de sistemas de auto-certificación de servicios para garantizar la máxima calidad de servicio.



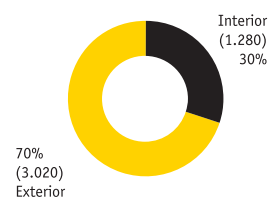
Mantenimiento de infraestructuras, Metro de Madrid (Madrid, España)

■ Distribución del negocio de Servicios en España



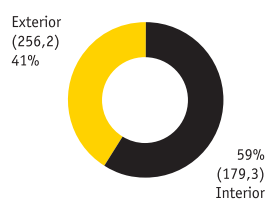
Ventas 2006

4.300 millones de euros.
Datos en porcentaje



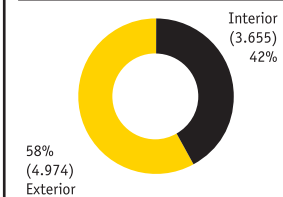
EBITDA 2006

435,5 millones de euros.
Datos en porcentaje



Cartera 2006

8.629 (no incluida la cartera de Tube Lines)
Datos en porcentaje

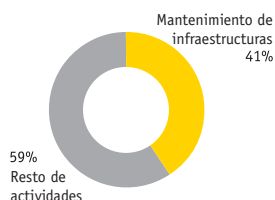




MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS

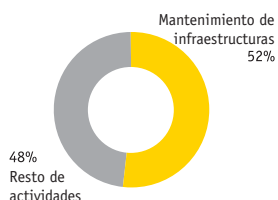
Ingresos

Participación de la división Mantenimiento de infraestructuras en el INCN de Servicios



Beneficio

Participación de la división Mantenimiento de infraestructuras en el EBIT de Servicios



Amey

La mayor actividad se centra en el Reino Unido, donde Ferrovial, a través de su filial Amey, continúa aumentando su mercado de clientes principalmente entre las entidades públicas como la Administración Central o las locales, para el mantenimiento de las redes de carreteras y ferrocarriles. Amey cuenta con una cartera de 4.974 millones de euros y con una facturación de 1.932,6 millones de euros, el 9,1% más que el año anterior. Esta cifra no incluye la cartera de Tube Lines, de 14.331 millones de euros. La compañía cuenta con 7.500 empleados.

Amey realiza actualmente el mantenimiento y conservación de 20.000 kilómetros de carreteras, 2.100 kilómetros de vías de ferrocarril, 35.000 estructuras y puentes y más de 500.000 luminarias. El promedio de madurez de sus contratos es de 5 años en los proyectos de mantenimiento integral y de entre 2 y 4 años en los contratos menores de renovación de señalética.

Más de

27.000
kilómetros de
carreteras

Owen Williams

Amey adquirió, en febrero de 2006, la compañía de servicios profesionales Owen Williams. La operación, por valor de 35,2 millones de euros, permitirá incrementar su capacidad para ofrecer servicios integrales de apoyo, desde el diseño hasta la gestión y el mantenimiento. Esta empresa proporciona soluciones en el diseño y gestión de proyectos y aprovechamiento de recursos a los sectores de carreteras y transporte locales y estratégicos, bienes inmuebles del sector público y el ferrocarril. En la actualidad, Owen Williams participa en los proyectos de la primera autovía privada del Reino Unido; la instalación del Sistema de Avisos para la Protección de Trenes; la rehabilitación de la línea férrea West Coast y la rehabilitación de escuelas, hospitales y otros edificios públicos en Gran Bretaña. La compañía tiene, asimismo, contratos de consultoría a largo plazo con los condados de West Sussex, East Sussex, Herefordshire y el Servicio de Carreteras de Irlanda del Norte.

2.100
kilómetros de
vías de ferrocarril

Metro de Londres (Tube Lines)

Amey, a través de su filial Tube Lines se encarga del mantenimiento, conservación y modernización de tres líneas del Metro de Londres (Jubilee, Northern y Piccadilly) durante 30 años. Tube Lines cuenta con 1.500 empleados y con una inversión prevista de 3.235,29 millones de libras. Entre las tres líneas suman 100 estaciones, 335 kilómetros de vía y más de 500 millones de pasajeros al año.

El año 2006, cuarto año de operaciones de Tube Lines, la mayoría de los objetivos de

rendimiento se han cumplido superando las expectativas. Los proyectos de inversiones continúan realizándose según el calendario previsto. Durante este ejercicio se han renovado 20 estaciones y se ha terminado el proyecto de señalización para la extensión de la Piccadilly Line hasta la nueva Terminal 5 del Aeropuerto de Heathrow. También se ha ganado el proyecto para solucionar la congestión en Convent Garden y varios esquemas para facilitar la accesibilidad a las estaciones.





■ Londres

Durante 2006, Amey se ha adjudicado un contrato por 423 millones de euros para el mantenimiento y mejora de las carreteras en la zona norte de Londres con Transport for London (TfL), organismo municipal encargado de los transportes en la capital inglesa. El contrato tiene una duración de seis años, con posibles ampliaciones de un año hasta un máximo de diez.

También ha logrado varios contratos con Network Rail por un total de 367 millones de euros, para la renovación de señalización de grandes máquinas de mantenimiento de vías (*stone-blowers*) y varios proyectos de remodelación, por ejemplo, Bletchley Milton Keynes.

■ Autopista M25

El consorcio integrado por Amey y la constructora británica Laing O'Rourke ha sido seleccionado como uno de los tres finalistas para el diseño, la construcción, la financiación y las operaciones durante los próximos 30 años de la ampliación de la autopista M25, por un valor aproximado de 7.100 millones de euros. El proyecto, considerado como el mayor concurso de carreteras británicas, contempla la ampliación a cuatro carriles por cada sentido de 102 kilómetros de la autopista de circunvalación M25, una de las vías con mayor tráfico del mundo, así como su posterior mantenimiento. Aunque se encargará de ese mantenimiento, mientras que las obras de construcción las realizará una UTE de Ferrovial Agromán.

■ Norte de Irlanda

El consorcio ALF, integrado por Amey y la segunda constructora de Irlanda del Norte, Lagan, ha sido elegido por el Ministerio de Desarrollo Regional como licitador preferente provisional (*provisional preferred bidder*) para el diseño, construcción, financiación y explotación de un conjunto de 125 kilómetros de carreteras de Irlanda del Norte. La concesión tendrá una duración de 30 años y representa una inversión de 367 millones de euros. El programa comprende la prolongación, ensanchamiento, mejora y mantenimiento integral de un total de 125 kilómetros de carreteras entre las que destacan varios tramos de las autopistas A1 —que incluye una carretera de circunvalación, con dos carriles en ambos sentidos, para bordear las localidades de Newry, entre Beech Hill y Cloghogue—, la A4, entre Dungannon y Ballygawley, y la A5 en Irlanda del Norte.

■ Escocia

Amey desarrolla otros importantes servicios de conservación de carreteras como el contrato de mantenimiento, gestión y explotación de la red de carreteras principales del suroeste de Escocia, adjudicado a principios de 2006. El proyecto, con un importe de 220,59 millones de euros se prolongará hasta el año 2011, con la posibilidad de prórroga durante dos años más. El contrato incluye el mantenimiento, gestión y explotación de 600 kilómetros de autopistas y autovías, más 400 kilómetros de carreteras de doble sentido y unas 1.800 estructuras. Además, asesorará al Ejecutivo escocés en la puesta en marcha su programa de transportes e infraestructuras, con la mejora de la red de carreteras escocesas y la seguridad vial de las mismas.

49.000
señales urbanas y
de aeropuertos

14.000
metros cuadrados
de carteles

35.000
estructuras
y puentes

Más de
500.000
luminarias





Instalaciones del Metro de Londres (Londres, Reino Unido)

Nuevos contratos de mantenimiento de infraestructuras (Amey)

Contrato	Presupuesto (M€)	Duración (años)
Transport for London North	423,53	6
Type A signalling	195	5
Type C signalling	150	5
Merthyr Valley enhancement	156	25
DBFO2	782,35	30
Network Rail Stoneblowers	13,24	2
Network Rail Type A E&P	2,5	2
RLE St Pancras Signalling	2,21	0,5
Network Rail Voice Recorders	2,69	2
Network Rail MK/Bletchley Stge 4	2,94	1
Highways Agency Support Framework	2,21	5
South Ayrshire UA	7,35	1
Network Rail Cardiff Valley Enhance.	11,76	1
Siemens Portsmouth Re-signalling	3,82	1

Mantenimiento de infraestructuras



Carreteras en España y Portugal

En España y Portugal, Ferrovial ha afianzado durante 2006 su liderazgo en el área de mantenimiento y conservación de infraestructuras a través de Grupisa. La compañía gestiona 7.840 kilómetros de autopistas y carreteras y realiza el mantenimiento de 49.000 señales urbanas y de aeropuertos y 14.000 metros cuadrados de carteles.

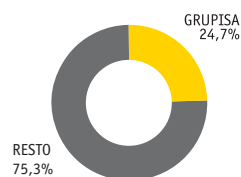
Actualmente realiza la conservación de veinte contratos con el Ministerio de Fomento como el de la M-40 y varios con administraciones locales y autonómicas, mantiene 3,8 millones de metros cuadrados de pavimento, 184.799 ml de cuneta de revestida, 148.502 ml de colector de drenaje, 2.448 unidades de señales de código y 2.456 unidades de balizas en isletas.

Durante el ejercicio, la compañía se ha adjudicado la conservación y mantenimiento de las carreteras N-322 en Jaén, la N-111, N-122 y N-234 en Soria; así como la A-3 y la N-220 en Valencia. También se ha adjudicado diversas tareas de mantenimiento de las terminales 2 y 4 del aeropuerto de Madrid-Barajas y las medidas especiales de

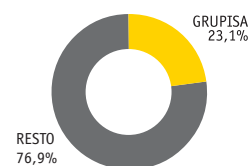
circulación de la Dirección General de Tráfico en Madrid, Pontevedra, Asturias, Sevilla, Málaga, Granada y Jaén. Como obras menores, la compañía se ha adjudicado la señalización en la nueva Área Terminal de Barajas, la conservación del Aeropuerto de Málaga, la adecuación del campo de vuelo de Barcelona, la señalización horizontal en las carreteras de León y de Ávila y la actualización de la señalización en la A-49 en Sevilla.

Cuota de mercado

Ministerio de Fomento



Administraciones Públicas

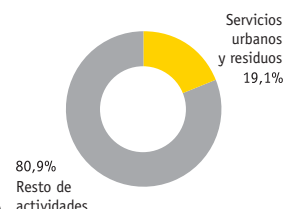




SERVICIOS URBANOS Y RESIDUOS

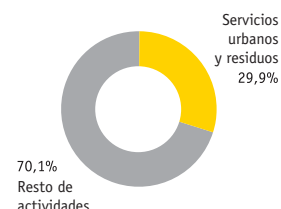
Ingresos

Participación de la división Servicios urbanos y residuos en el INCN de Servicios



Beneficio

Participación de la división Servicios urbanos y residuos en el EBIT de Servicios



Presta servicio a **822** municipios en España y Portugal (5,6 millones de habitantes)

Beneficia a **5,8** millones de personas en recogida de residuos (6,5 millones de toneladas de residuos urbanos)

2006 ha sido el “año de las licitaciones” en el sector de los Servicios Urbanos. Se han presentado más de 600 ofertas por un importe de 4.876 millones de euros, casi el triple de los 1.700 millones de euros licitados el pasado año. Ferrovial centra su negocio en la gestión integral de residuos, jardinería y limpieza urbana e industrial a través de Cespa y sus filiales Ecocat (gestión de residuos peligrosos) y su marca Ecoclinic (gestión de residuos sanitarios).

Cespa cuenta con 14.508 empleados y una flota de 6.539 vehículos. Da servicio a 822 municipios en España y Portugal, que abarcan una población de 5,6 millones de habitantes. La recogida de residuos beneficia a 5,8 millones de personas. En total, se gestionan 6,5 millones de toneladas de residuos urbanos al año tanto en España como

en Portugal, 37 depósitos controlados, más de 90 plantas de tratamiento. La compañía también se encarga de la jardinería de 28 millones de metros cuadrados de espacios públicos.

En 2006, la compañía ha facturado 823,6 millones de euros, el 9,7% más que el año anterior gracias a la nueva contratación. La cartera, 3.021 millones de euros, ha experimentado un incremento del 29% por la renovación del contrato de recogida urbana tradicional (RUT) y limpieza viaria (LV) de Granada, la renovación de RUT, LV y recogida selectiva de Huelva, las nuevas contrataciones de Aranjuez y de Colmenar Viejo, el nuevo contrato de limpieza viaria y recogida de residuos urbanos de Sitges y la renovación del contrato de recogida de residuos urbanos de la Mancomunidad de Vega de Henares.

■ Limpieza viaria y gestión de residuos

Otros contratos importantes son los de limpieza viaria de Alella, de Llinars del Vallés, de Daganzo, de Cizur Menor, Medina del Campo, Ocaña, La Carolina; la recogida de residuos y limpieza viaria de Aranjuez, de Sitges, de Lorquí, Alguazas, Colmenar Viejo; la recogida de residuos de la Cabrera, de Béjar, Arenys de Munt, Sant Vicenç de Montalt; la recogida selectiva de la Diputación de Huelva, el mantenimiento de jardinería de Oleiros, Ourense, Elgoibar, Castellbisbal, la recogida de residuos de Mancomunidad de Jarama, Mancomunidad de Vega de Henares, de Sigüenza, Mancomunidad Tajo-Guadiela, la jardinería del Puerto de Santa María de Getxo, Área Metropolitana de Barcelona, El Masnou, Bilbao, la limpieza de Tafalla, Valdepeñas, la recogida y limpieza de Durango, Los Molinos, Llinars del Vallés. También destacan las obras de jardinería que se han adjudicado durante el año entre las que destacaríamos la del parque Juan Pablo II de Madrid.

■ Servicios industriales

En cuanto a servicios industriales destaca la gestión de la planta de transferencia de Viladecans y la transferencia de residuos urbanos del Área Metropolitana de Barcelona. Cabe destacar también la gestión de residuos de Ford.

■ Renovaciones

Las renovaciones conseguidas en el 2006 han sido, principalmente, la del contrato de recogida de residuos y limpieza viaria de Huelva, así como la prórroga del contrato de Granada de los mismos servicios. El contrato de Huelva genera una facturación anual de unos 11 millones de euros, en cada uno de los 8 años de contrato, y su inversión inicial es de 5 millones de euros.

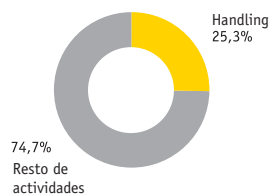
En el caso de Granada la facturación anual para los 14 años de contrato asciende a unos 40 millones de euros y la inversión inicial es de 19 millones de euros.



HANDLING AEROPORTUARIO

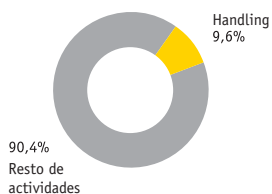
Ingresos

Participación de la división Handling en el INCN de Servicios



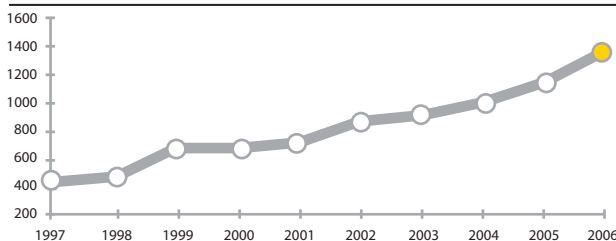
Beneficio

Participación de la división Handling en el EBIT de Servicios



Cifra de negocio

Datos en miles de dólares



2006 ha sido el año de la consolidación de Swissport como empresa líder del mercado a nivel mundial. Swissport opera en 180 aeropuertos de 42 países y presta servicio a 650 aerolíneas. Durante 2006, los tres negocios fundamentales dentro de este sector crecieron un 14%. Destaca la tasa de éxito en nuevos contratos, con un ratio de tres contratos ganados por cada contrato perdido.

■ Handling de tierra

En el negocio del *handling* de tierra, se han renovado los principales acuerdos a largo plazo con SWISS/Lufthansa, Ryanair y Air Malta asegurando su continuidad. Se han abierto para la compañía nuevos mercados como Pakistán, Japón y Ucrania y se han obtenido nuevas licencias.

■ Carga

En las operaciones de carga se han cerrado nuevos contratos con United y se han firmado los acuerdos marco con CAL y Jade, confirmando el deseo creciente de las aerolíneas de trabajar con soluciones integradas.

■ Servicios especiales

En cuanto a los servicios especiales de aviación (*Aviation Specialty Services*) se han alcanzado 60 acuerdos contractuales garantizados en mercados ya existentes, ampliándolos a las líneas de negocio. También se ha aumentado el ámbito de operaciones con la incorporación de nuevas operaciones de repostaje y se han mantenido las cabinas en nuevas localizaciones en Estados Unidos. Por otra parte, Swissport ha iniciado las actividades de seguridad aérea en Brasil y las operaciones de aviación ejecutiva con base en Zürich.



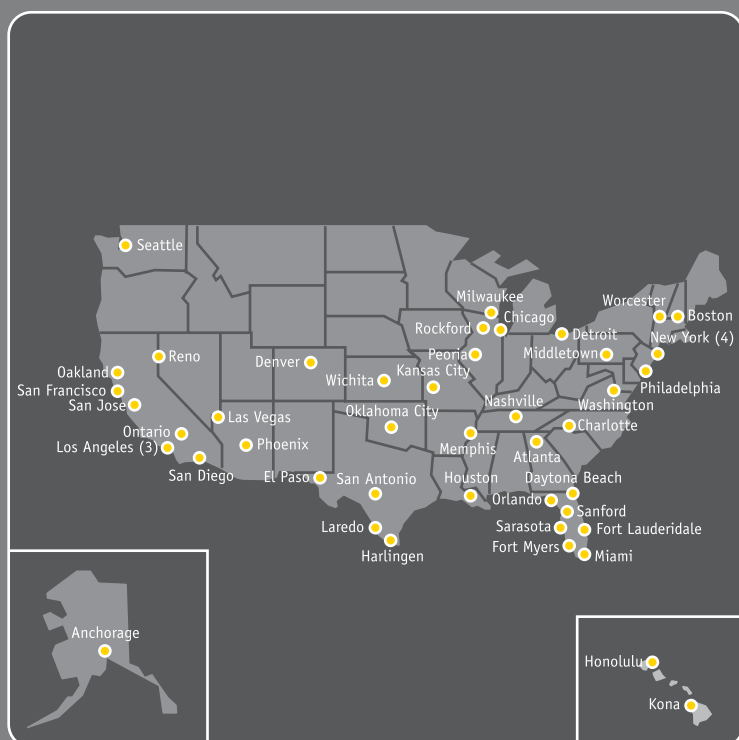
Mantenimiento aeroportuario (Swissport)

70 millones de pasajeros

180 aeropuertos y 42 países

650 aerolíneas en el mundo de clientes

■ Aeropuertos en los que opera Swissport en el mundo

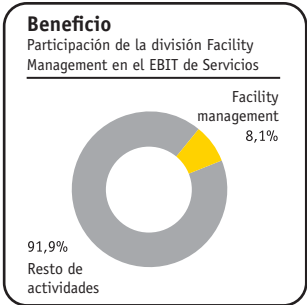
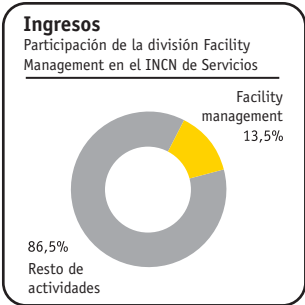






Mantenimiento de infraestructuras (Birmingham, Reino Unido)

FACILITY MANAGEMENT



300
colegios

188.000
escolares



En el ámbito del *facility management*, Amey gestiona numerosos edificios de organismos públicos (defensa, administraciones locales, hospitales, colegios, etc.) y privados. Es igualmente razonable la consecución de más de un 80% de las renovaciones de contratos a las que optaba en 2006. En educación, asiste a más de 300 colegios, 188.000 escolares, sirve 1,8 millones de comidas, atiende 80.000 avisos en su *call center* y mantiene 2,5 millones de metros cuadrados de edificios.



Servicio de comedor en un colegio inglés (Reino Unido)

■ Building Schools for the Future (Bradford)

El consorcio Integrated Bradford (del Reino Unido), liderado por Amey, ha cerrado la financiación para el programa Building Schools for the Future (BSF) en Bradford. El proyecto, a realizar conjuntamente con el Ayuntamiento de Bradford, está dotado con un presupuesto de 588,24 millones de euros y un plazo de 30 años. El BSF tiene como meta promover un nuevo planteamiento sobre el diseño, construcción y gestión de escuelas secundarias. Los servicios de construcción serán desarrollados por una *joint venture* liderada por Ferrovial Agromán y Amey asumirá la responsabilidad de la gestión de las instalaciones escolares. Esto incluirá servicios que van desde cuidadores hasta limpieza, pasando por mantenimiento general y seguridad.

■ Irlanda del Norte y Escocia

Seleccionado como adjudicatario preferente en el proyecto PFI liderado por Amey: Belfast and Library Board; y también en otros tres proyectos de educación, dos en Escocia (Clackmannanshire y Borders) y uno en Irlanda del norte: Belfast Institute of Further and Higher Education. También se ha obtenido un contrato para el mantenimiento del Aeropuerto de Belfast.

1,8 millones
de comidas

65 hospitales
(30.000 camas)

Nuevos contratos de Facility Management (Amey)

Contrato	Presupuesto (M€)	Duración (años)
Scottish Borders PFI	87,60	30
DTI Nat. Physical Laboratory	33,93	5
BELB	554,41 + 327,94	30 + 7
BIFHE	51,47	25
Clackmannanshire	92,26	30



21 fábricas
(17.000 personas)

5.000
viviendas

22.000
metros cuadrados
de oficinas

140.000
personas atendidas



Ferroser

Ferroser ha conservado su posición como líder del mercado español en el mantenimiento de edificios y la gestión de servicios de edificios, hospitales, museos, universidades, centros penitenciarios, centros comerciales, instalaciones deportivas, fábricas, oficinas y edificios singulares.

Actualmente realiza el mantenimiento integral de 2.700 edificios con más de 4,4 millones de metros cuadrados de instalaciones industriales. La empresa cuenta con 13.618 empleados, que atienden a 1.725 clientes.

Ferroser gestiona el contrato de mantenimiento preventivo y correctivo de todos los locales del Grupo VIPs, con opción de construir los nuevos locales. Hasta ahora se han adjudicado

la construcción de 4 restaurantes: Madrid, Sevilla, Málaga y La Coruña. Se trata de un contrato con 230 locales en 2006, repartidos en 15 ciudades y 100.000 clientes diarios.

Entre otros contratos importantes del ejercicio destacan el mantenimiento del Campus Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, las infraestructuras de la Base Conde Gazola de Jaén, el Hospital Fuenlabrada, las sedes del Ministerio de Asuntos Exteriores, el Hospital Clínico Universitario de Valladolid, el Hospital de Riotinto, los Centros Penitenciarios Madrid I, II y V y el mantenimiento de fábricas como Faurecia (Grupo Peugeot-Citroen) en Galicia y Valencia y L'Oréal en Burgos, entre otros.



Limpieza del Metro de Madrid (Madrid, España)

5 aeropuertos
(limpieza de
50.000 aviones)

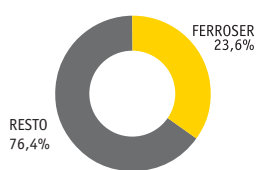
40 estaciones
de metro y 70
estaciones de tren

20 museos,
85 hoteles, 230
instalaciones
deportivas

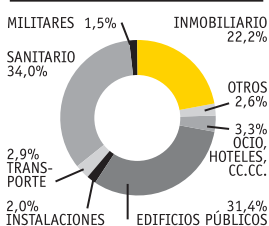
62 prisiones
(52.000 reclusos)

■ Eurolimp

Ferrosier
Cuota de mercado



Cartera Ferrosier y Eurolimp
(MGIS) Distribución



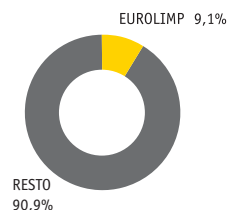
En España, Ferrovial realiza las actividades de *facility management* a través de Eurolimp. La compañía da servicio a 65 hospitales, con un total aproximado de 30.000 camas; 2.100.000 metros cuadrados en instalaciones escolares, 22.000 metros cuadrados de oficinas con 140.000 personas atendidas; y 21 fábricas en las que trabajan 17.000 personas. Se limpian y mantienen más de 5.000 viviendas. El *call center* atiende más de 280.000 avisos.

En transportes, Eurolimp mantiene 5 aeropuertos, en los que se gestionan 11.000 señales estáticas y 900 dinámicas y la limpieza de 50.000 aviones, 40 estaciones de metro y 40 estaciones de tren.

En actividades relacionadas con el ocio, se gestionan 20 museos, 85 hoteles y 230 instalaciones deportivas. Por último, la compañía mantiene 62 prisiones con 52.000 reclusos.

En mantenimiento y conservación, la cartera en el año 2006 ha crecido por la adquisición del contrato de limpieza del metro de Madrid, la renovación del contrato de limpieza del Hospital Universitario Virgen del Rocío, el contrato de limpieza del Hospital 12 de Octubre y el Área Sanitaria del Campo de Gibraltar, la conservación de red de carreteras de Guipúzcoa, el mantenimiento del edificio Ericsson y las obras de reforma del Hospital de Calahorra.

Eurolimp
Cuota de mercado



Mantenimiento de
2.700 edificios
(más de 4,4 millones
de metros cuadrados)

Informe de gestión	64
Evolución de los negocios	83
Información bursátil	86
Informe de la Comisión de Auditoría	89
Cuentas Anuales Consolidadas	92
Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas	96
Informe de Auditoría	222





Informe de gestión 2006

I. Evolución de los negocios en el ejercicio 2006

■ 1. Principales magnitudes

El año 2006 ha supuesto un importante cambio de perfil para Grupo Ferrovial, principalmente, por:

- Incorporación de BAA desde el 1 de julio.
- Incorporación de Indiana Toll Road (ITR) desde el 1 de julio.
- Venta de la división Inmobiliaria el 28 de diciembre.
- Venta de la participación en Europistas y en el Aeropuerto de Bristol.
- Swissport y Webber, adquiridas durante 2005, en 2006 integran por primera vez 12 meses.

Estos cambios en el perfil del Grupo han tenido su reflejo tanto en la Cuenta de resultados, aumentando el INCN 4.034 millones de euros (+48,5%), como en el Balance que alcanza los 54.980 millones de euros, con un crecimiento del +156%.

Financieras

	dic-06	dic-05	Var (%)
Resultado neto	1.425,7	415,9	242,8
BPA	10,16	2,97	242,8
Resultado Bruto de Explotación	2.324,3	1.130,6	105,6
Resultado de Explotación	1.459,1	714,0	104,4
INCN	12.354,6	8.320,6	48,5
Deuda Financiera Neta*	-3.064,2	-271,8	n.s.
Apalancamiento	46%	9%	
Inversiones Brutas	4.445,8	1.664,6	167,1

*excluida deuda de Concesionarias

Operativas

	dic-06	dic-05	Var (%)
Cartera de Construcción	8.023	7.500	7,0
Cartera de Servicios	8.629	7.174	20,3
Evolución Tráfico autopistas (IMD)			
ETR 407 (Km recorridos 000)	2.124.145	2.064.073	2,9
Chicago Skyway	50.514	48.241	4,3
Indiana Toll Road*	34.282	-	-
Autema	21.529	19.586	9,9
Ausol I	20.772	19.973	4,0
Ausol II	19.782	18.286	8,2
Evolución Tráfico aeropuertos (pax. 000)			
BAA* (millones)	84,5		
Sidney	29.940	28.654	4,5
Belfast	2.080	2.210	-5,9
Plazas de aparcamiento	253.023	238.200	6,2

* Periodo julio-diciembre 2006

■ 2. Análisis de resultados

2.1 Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Nota: Debido a la venta de Ferrovial Inmobiliaria el pasado 28 de diciembre de 2006 y de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera, esta actividad pasa a ser considerada como "Operación discontinuada". En consecuencia, las cuentas anuales consolidadas de Ferrovial correspondientes a 2006 integran esta Unidad de negocio considerando solo su aportación al Beneficio Neto. El resto de cifras de la cuenta de resultados solo consideran las operaciones en Polonia. Con el objeto de permitir la comparación, las cifras correspondientes a 2005 han sido ajustadas con el mismo criterio.

	dic-06	dic-05	Var (%)
Importe neto de la cifra de negocio	12.354,6	8.320,6	48,5
Otros ingresos	16,2	76,3	-78,7
Total ingresos de explotación	12.370,8	8.396,9	47,3
Gastos externos y de explotación	6.905,3	5.392,2	28,1
Gastos de personal	3.141,2	1.874,0	67,6
Resultado bruto de explotación	2.324,3	1.130,6	105,6
Margen bruto de explotación	18,8%	13,6%	
Dotación amortizaciones inmovilizado	762,2	330,7	130,5
Variación provisiones de circulante	103,0	85,9	19,9
Total gastos de explotación	10.911,7	7.682,8	42,0
Resultado neto de explotación	1.459,1	714,0	104,4
Margen neto de explotación	11,8%	8,6%	
Resultado financiero	-1.232,1	-359,3	-242,9
Rtdo. Fro. proyectos de infraestructuras	-1.136,7	-375,1	-203,0
Resultado financiero resto de sociedades	-95,4	15,8	n.s.
Resultados por puesta en equivalencia	28,5	11,6	145,6
Otras ganancias y pérdidas	422,2	79,3	n.s.
Resultado antes de impuestos	677,8	445,6	52,1
Impuesto sobre beneficios	171,3	137,7	24,4
Resultado consolidado	506,6	307,9	64,5
Resultado neto operaciones discontinuadas	873,4	79,4	n.s.
Resultado neto atribuible	1.379,9	387,3	256,3
Resultado atribuido a socios externos	45,8	28,5	60,6
Resultado neto total	1.425,7	415,9	242,8

Excluidas las principales ampliaciones del perímetro de consolidación y las operaciones no recurrentes, el crecimiento orgánico es:

- Ventas: +10,4%
- Resultado bruto de explotación: +18,8%
- Resultado neto de explotación: +22,6%
- Resultado neto: +35,5%

2.2 Importe Neto de la Cifra de Negocio - Ventas

Las ventas han tenido un incremento en el ejercicio del 48,5%. El crecimiento orgánico es de un 10,4%.

Ventas	dic-06	dic-05	Var (%)
Construcción	5.146,4	4.387,3	17,3
Inmobiliaria	3,0	1,3	134,0
Infraestructuras	2.927,2	760,3	285,0
Servicios	4.300,0	3.200,1	34,4
Ajustes (*)	-22,0	-28,4	
Total	12.354,6	8.320,6	48,5

(*) Corresponde a ajustes de consolidación por facturaciones intergrupo.

El crecimiento de la cifra de negocio se debe a:

La incorporación al perímetro de consolidación de BAA, Owen Williams, junto con el aumento del perímetro de Autopistas aportan unas ventas de 2.146,2 millones, así como la incorporación de un año completo de Swissport y Webber.

El alto crecimiento de la división de Construcción tanto en la actividad interior (+14%) como en Budimex (+17,0%). Webber aporta una ventas de 322 millones de euros frente a los 89 millones de 2005.

El crecimiento muy elevado en Infraestructuras (+285%) liderado por la inclusión de un semestre de BAA, aportando 1.980 millones de euros.

El buen comportamiento del tráfico en las principales autopistas y el aumento de las tarifas de la 407 ETR desde el 1 de febrero (8,7% para vehículos ligeros en hora punta y 9,9% en hora valle).

Destaca también, la integración de la ITR, N4-N6 (desde diciembre '05), Ocaña-La Roda y Bosque. El cambio del sistema de facturación en la autopista Norte-Litoral y la integración global de la autopista chilena Talca Chillan.

La división de Servicios también presenta un fuerte crecimiento (+34%), principalmente por la aportación de Swissport (1.087 millones de euros frente a 261 en 2005), y de Owen Williams (57 millones de euros).

La aportación porcentual de las distintas áreas de negocio a la cifra de negocios es la siguiente:

	dic-06	dic-05
Construcción	41%	53%
Inmobiliaria	0%	0%
Infraestructuras	24%	9%
Servicios	35%	38%

La distribución por áreas geográficas es la siguiente:

	dic-06	%	dic-05	%	Var %
España	5.110,0	41%	4.461,4	54%	14,5%
Reino Unido	4.087,2	33%	1.871,3	22%	118,4%
Canadá y EE.UU.	1.081,1	9%	498,1	6%	117,0%
Polonia	846,4	7%	710,6	9%	19,1%
Chile	275,4	2%	246,1	3%	11,9%
Resto Europa	784,5	6%	388,3	5%	102,0%
Resto del Mundo	170,0	1%	144,8	2%	17,4%
Total Internacional	7.244,6	59%	3.859,2	46%	87,7%
Total	12.354,6	100%	8.320,6	100,0%	48,5%

Las ventas internacionales superan por primera vez a las ventas domésticas, representando un 59%. Las ventas internacionales crecen un 88% debido, principalmente, a la inclusión de BAA, Owen Williams, la autopista ITR y la N4-N6 en el perímetro de consolidación y la integración de un año completo de Webber y Swissport.

2.3. Gastos de Personal

La partida registra un incremento del 67,6% hasta alcanzar un importe de 3.141 millones de euros. La plantilla media a diciembre de 2006 asciende a 88.902 frente a los 57.247 empleados a diciembre de 2005, aumento derivado de las adquisiciones ya mencionadas.

2.4. Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)

La cuenta de pérdidas y ganancias refleja un importante incremento del Ebitda (+105,6%), motivado principalmente por la incorporación de BAA. El crecimiento orgánico ha sido del 18,8%. El margen consolidado (18,8%) aumenta respecto al mismo periodo del año anterior (13,6%), debido principalmente a la integración de BAA, cuyo margen asciende a 42,7%. El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

Resultado Bruto de Explotación	dic-06	dic-05	Var (%)
Construcción	424,4	314,5	34,9
Inmobiliaria	-1,3	-1,1	17,3
Infraestructuras	1.461,0	479,5	204,7
Servicios	435,5	335,4	29,8
Ajustes	4,7	2,3	
Total	2.324,3	1.130,6	105,6

La aportación de las actividades de Infraestructuras y Servicios es del 82% del Resultado bruto de explotación, frente al 18% de las actividades de Construcción e Inmobiliaria. Las inversiones realizadas y la venta de Inmobiliaria provocan el incremento del peso de las actividades de Infraestructura y Servicios.

	dic-06	dic-05
Construcción	18%	28%
Inmobiliaria	0%	0%
Infraestructuras	63%	42%
Servicios	19%	30%

En el presente ejercicio la contribución al Resultado bruto de explotación de las actividades realizadas fuera de España aumenta hasta el 73%, superior al porcentaje que representan sobre ventas (59%). El resultado procedente de Reino Unido, tras la adquisición de BAA, supera al obtenido en España.

La distribución del EBITDA por zonas geográficas es la siguiente:

	dic-06	%	dic-05	%	Var %
España	633,4	27%	518,6	46%	22,1%
Reino Unido	1.048,3	45%	191,8	17%	446,6%
Canadá y EE.UU.	354,8	15%	247,7	22%	43,2%
Polonia	21,3	1%	5,9	1%	261,0%
Chile	121,0	5%	74,8	7%	61,8%
Resto Europa	120,6	5%	88,7	8%	36,0%
Resto del Mundo	24,8	1%	3,2	0%	n.s.
Total Internacional	1.690,8	73%	612,1	54%	176,2%
Total	2.324,3	100%	1.130,6	100%	105,6%

2.5. Amortizaciones y provisiones

Durante el ejercicio se ha producido un importante incremento de la cifra de amortizaciones, principalmente por Infraestructuras por la incorporación de BAA-ADI (315 millones de euros). Cintra (autopistas, aparcamientos) tiene unas amortizaciones de 220,8 millones de euros, de las cuales 54 millones se deben a la entrada en explotación de nuevas autopistas. También se produce un importante incremento de las amortizaciones en Construcción, debido al incremento de la inversión en maquinaria de años anteriores.

	dic-06	dic-05	Var (%)
Construcción	80,4	54,1	48,6%
Inmobiliaria	0,1	0,1	36,7%
Infraestructuras	536,8	167,0	221,5%
Servicios	143,4	108,1	32,7%
Otros	1,4	1,4	4,1%
Total	762,2	330,7	130,5%

Las provisiones aumentan un 20%, hasta los 103,0 millones de euros, la mayor parte de este incremento se genera en Construcción.

	dic-06	dic-05	Var (%)
Construcción	64,1	50,5	26,9%
Inmobiliaria	0,4	0,0	n.s.
Infraestructuras	18,2	10,7	70,4%
Servicios	18,4	12,0	54,2%
Otros	1,8	12,7	-86,0%
Total	103,0	85,9	19,9%

2.6. Resultado de Explotación (EBIT)

Registra un incremento del 104,4% muy superior al incremento de la cifra de negocio, motivado en gran medida por la incorporación de BAA. El crecimiento orgánico ha sido del 22,6%. El margen consolidado (11,8%) aumenta respecto al mismo periodo del año anterior (8,6%), debido principalmente a la integración de BAA, cuyo margen asciende a 26,9%, frente a la integración de Swissport cuyo margen es el 2,4%.

Resultado Neto de Explotación	dic-06	dic-05	Var (%)
Construcción	279,8	209,8	33,4
Inmobiliaria	-1,8	-1,2	-50,0
Infraestructuras	906,0	301,9	200,1
Servicios	273,6	215,3	27,1
Ajustes	1,5	-11,8	
Total	1.459,1	714,0	104,4

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

	dic-06	dic-05
Construcción	19%	29%
Inmobiliaria	0%	0%
Infraestructuras	62%	42%
Servicios	19%	30%

La aportación de las actividades de Infraestructuras y Servicios es del 81% del Resultado neto de explotación, frente al 19% de las actividades de Construcción e Inmobiliaria. Las inversiones realizadas y la venta de Inmobiliaria provocan el incremento del peso de las actividades de Infraestructura y Servicios.

En el presente ejercicio la contribución al resultado neto de explotación de las actividades realizadas fuera de España aumenta hasta el 72%.

La distribución del EBIT por zonas geográficas es la siguiente:

	dic-06	%	dic-05	%	Var %
España	401,4	28%	315,2	44%	27,3%
Reino Unido	671,6	46%	133,6	19%	402,7%
Canadá y EE.UU.	217,0	15%	162,3	23%	33,7%
Polonia	-0,4	0%	-4,5	-1%	-91,1%
Chile	88,0	6%	56,7	8%	55,2%
Resto Europa	71,8	5%	45,1	6%	59,2%
Resto del Mundo	9,7	1%	5,6	1%	73,2%
Total Internacional	1.057,7	72%	398,8	56%	165,2%
Total	1.459,1	100%	714,0	100%	104,4%

2.7. Resultado Financiero

	dic-06	dic-05
Proyectos de infraestructuras	-1.136,7	-375,1
Resto del grupo	-95,4	15,8
Resultado por financiación	-113,2	-2,5
Otro resultado financiero	17,8	18,3
Total	-1.232,1	-359,3

La ampliación del perímetro de consolidación supone un incremento de la deuda neta de 8.486 a 32.818 millones de euros, provocando el incremento del gasto financiero. Las variaciones se deben, principalmente, a:

a) Proyectos de Infraestructuras

1. Incorporación de BAA/ADI, cuyo gasto financiero asciende a -654,1 millones de euros.
2. Otras Concesiones:
La incorporación del servicio de la deuda de las nuevas concesiones:
 - ITR (inicio de actividades 1 de julio), incrementado los gastos financieros en 39,2 millones de euros.
 - Ocaña-La Roda (entró en funcionamiento el 27 de julio), aportando 16,5 millones de euros de gastos financieros.
 - Norte-Litoral, la práctica finalización de las obras en la au-

topista ha supuesto el inicio de la facturación por peaje. El gasto financiero en esta autopista ha sido de 11,9 millones de euros

- N4-N6 (puesta en servicio el 2 de diciembre de 2005), ha generado unos gastos financieros de 9,9 millones de euros
- Autopistas chilenas, mayor gasto financiero (4,1 millones de euros), motivado principalmente, por la consolidación de la autopista Talca-Chillán por integración global desde mayo de este año y la consolidación de la deuda de la autopista del Bosque, adquirida el pasado 30 de octubre.
- Chicago Skyway, aumento del gasto financiero por el mayor nivel de deuda tras el reapalancamiento de la concesionaria, realizado en el mes de agosto de 2005 unido a la consolidación de la autopista durante casi un mes más durante el año 2006. Por otro lado, la depreciación del dólar ha permitido reducir dicho gasto. Ambos efectos han producido un aumento de los gastos financieros de 4,1 millones de euros.
- 407-ETR disminución del gasto financiero (25,3 millones de euros) debido a un triple efecto:
 - o Por una parte, el mayor volumen de deuda de la concesionaria ha aumentado el gasto financiero en 5,1 millones de euros.
 - o La apreciación del dólar canadiense ha supuesto un mayor gasto de 8,6 millones de euros.
 - o Por otro lado, el menor componente de inflación de los RRBs (2,36% en 2006 respecto a 2,58% en 2005) y de los SIPs (2,39% a diciembre de 2006 respecto a 2,63% a diciembre de 2005) ha disminuido los gastos financieros en 39 millones de euros.

b) Resto del Grupo

El epígrafe de "Resultado por financiación" sufre un empeoramiento de 111,2 millones de euros, fundamentalmente por la deuda asumida para la compra del capital de BAA.

2.8 Resultados por puesta en equivalencia

Ha habido una importante mejora debido principalmente a Construcción y la incorporación de filiales de BAA.

2.9. Otras pérdidas y ganancias

Ascienden a 422 millones de euros que corresponden en su ma-

yoría a las plusvalías generadas por la venta de la participación en Europistas (199,8 millones de euros) y la venta del Aeropuerto de Bristol (221,1 millones de euros). En 2005 esta partida ascendía a 79 millones de euros, que en gran medida procedían de la venta de la participación en ONO (45,7 millones de euros) y del 5% de Ausol (31,4 millones de euros).

2.10. Impuestos

El gasto contable por impuestos asciende a 171,3 millones de euros, que representa una tasa impositiva del 25,3%, inferior a la tasa del pasado ejercicio (30,9%).

2.11. Resultado neto de operaciones discontinuadas

Tras la venta de Inmobiliaria en diciembre de 2006 y según la NIIF 5 se incluye en este epígrafe tanto el resultado neto correspondiente a 2006 (107,9 millones de euros) como la plusvalía (765,5 millones de euros) generada en la venta de dicha actividad.

2.12. Resultado Neto

El resultado neto del año 2006 asciende a 1.425,7 millones de euros y representa un incremento del 242,8% frente al resultado neto del año 2005. Excluyendo los cambios en el perímetro (202,1 millones) y las operaciones discontinuadas (765,5 millones), el crecimiento del resultado neto "pro-forma" es del 35,5%.

Resultado neto de explotación	dic-06	dic-05	Var. %
Resultado Neto	1.425,7	415,9	242,8
Venta Inmobiliaria	765,5		
Venta Bristol	221,1		
Venta Europistas	103,1		
Venta 5% Ausol		16,9	
Liberación provisión Maipo		19,9	
Venta ONO		38,8	
Webber	14,1	2,7	
Swissport	4,5	1,3	
O. Williams	1,5		
BAA	-112,9		
Cambio perímetro de autopistas	-29,3	-1,9	
Resultado Neto Pro-forma	458,1	338,2	35,5

■ 3. Análisis por áreas de negocio

3.1. Construcción

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	5.146,4	4.387,3	17,3
Resultado Bruto de Explotación	424,4	314,5	34,9
Margen bruto	8,2%	7,2%	
Resultado explotación	279,8	209,8	33,4
Margen explotación	5,4%	4,8%	
BAI	327,5	244,0	34,2
Margen BAI	6,4%	5,6%	
Cartera	8.023	7.500	7,0
Inversión	51	288	-82,4

Durante el año se ha producido un fuerte aumento de la facturación (+17,3%) con mejora de la rentabilidad.

También ha habido un incremento de ventas debido a la positiva evolución del negocio a nivel interior (+14,0%), mejora de Budimex (+17,0%) e incorporación de un año completo de Webber (aportando 322 millones de euros vs. 89 millones de euros en 2005 de facturación y una cartera de 504 millones de euros).

Excluidas las variaciones en el perímetro las ventas presentan un crecimiento del +12% y el resultado neto de explotación del +28%.

La cartera de la división Construcción aumenta un 7,0% respecto a 2005 (6,7% excluyendo Webber) crecimiento destacable dado el alto nivel de ejecución de obra.

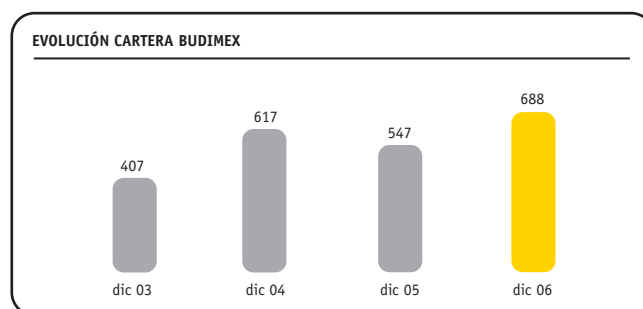
La distribución de las ventas por áreas geográficas y tipo de obras es la siguiente:

a) Budimex

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	789,0	674,2	17,0
Resultado bruto de Explotación	17,3	10,0	72,1
Margen bruto	2,2%	1,5%	
Resultado explotación	3,7	0,3	n.s.
Margen explotación	0,5%	0,0%	
BAI	5,0	2,8	76,1
Margen BAI	0,6%	0,4%	
Cartera	688	547	25,8

Muestra signos positivos de recuperación de la actividad combinando crecimiento de ventas, con mejora de rentabilidad y aumento significativo de cartera, a pesar del alto nivel de ejecución. En moneda local, las ventas presentan una subida del 14,2% y la cartera aumenta un 25,5% respecto al año 2005.

La siguiente gráfica muestra la evolución de la cartera de Budimex en los últimos años:



b) Webber

Las cuentas muestran la integración por primera vez de un año completo de Webber, tras su adquisición en septiembre de 2005. Incremento de la cartera (+11,2%).

	dic-06	dic-05*	Var (%)
Ventas	322,0	89,3	n.s.
Resultado bruto de Explotación	30,6	8,8	n.s.
Margen bruto	9,5%	9,9%	
Resultado explotación	17,1	4,5	n.s.
Margen explotación	5,3%	5,0%	
BAI	17,5	4,1	n.s.
Margen BAI	5,4%	4,6%	n.s.
Cartera	504	453	11,2

* 15 sept.-diciembre 2005

c) Construcción ExBudimex y Webber:

En las ventas, se combina el incremento de la actividad interior (+14,0%) con una caída de la actividad exterior (-7,2%). Ha habido un fuerte aumento de la rentabilidad.

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	4.035,4	3.650,8	10,5
Resultado bruto de Explotación	376,5	295,7	27,3
Margen bruto	9,3%	8,1%	
Resultado explotación	259,0	205,0	26,3
Margen explotación	6,4%	5,6%	
BAI	305,0	237,1	28,6
Margen BAI	7,6%	6,5%	
Cartera	6.831	6.500	5,1

d) Cartera:

	dic-06	dic-05	Var (%)
Obra Civil	4.365,2	4.292,5	1,7
Edf. Residencial	1.347,3	1.216,4	10,8
Edf. No-Residencial	1.550,2	1.229,0	26,1
Industrial	760,2	762,5	-0,3
Total	8.022,9	7.500,4	7,0

La caída de cartera de obra civil doméstica viene determinada por la selección de proyectos primando la rentabilidad frente al volumen.

3.2. Inmobiliaria

Nota: Debido a la venta de Ferrovial Inmobiliaria el pasado 28 de diciembre de 2006 y de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera, esta actividad pasa a ser considerada como "Operación discontinuada". En consecuencia, las cuentas anuales consolidadas de Ferrovial correspondientes a 2006 integran esta Unidad de negocio considerando solo su aportación al Beneficio Neto. El resto de cifras de la cuenta de resultados solo consideran las operaciones en Polonia. Con el objeto de permitir la comparación, las cifras correspondientes a 2005 han sido ajustadas con el mismo criterio.

Venta de la división Inmobiliaria:

Ferrovial vendió su negocio inmobiliario, salvo las operaciones en Polonia, a Habitat por 2.200 millones de euros (EV), incluyendo una deuda de 600 millones de euros. Ferrovial tendrá una participación del 20% en el nuevo Grupo Habitat, lo que supone una inversión de 125 millones de euros. La plusvalía neta, después de impuestos y descontada la participación del 20% en el nuevo Grupo Habitat, asciende a 765,5 millones.

Venta: Principales cifras		Forma de cobro	
Precio de venta (EV)	2.200	Diciembre 2006	200
Deuda	600		
Net Equity	1.600	Fecha Cierre (Autorización Competencia)	1.150
Valor en libros 06(e)	450	Pago Aplazado (Deuda Subordinada)	250
Plusvalía (100%)	1.150	Total	1.600

Operaciones en Polonia

Las operaciones en Polonia se encuentran en fase de inicio, lo que implica una serie de costes de estructura y desarrollo del negocio que aún no son compensados por la facturación, dado que no se han producido entregas en 2006. La cifra de ventas recoge pequeños ingresos por alquileres.

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	3,0	1,3	130,8
Resultado bruto de explotación	-1,3	-1,1	-0,2
Rdo. Neto op. discontinuadas	865,0	79,4	n.s.

Las cifras de la cuenta de resultados de Ventas y Rdo. bruto de explotación se refieren exclusivamente a la actividad en Polonia. La cifra del Rdo. neto incluye tanto la plusvalía de la venta, como el Rdo. neto del ejercicio. Con el objeto de permitir la comparación, las cifras correspondientes a 2005 han sido ajustadas con el mismo criterio.

3.3. Infraestructuras

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	2.927,2	760,3	285,0
Resultado Bruto explotación	1.461,0	479,5	204,7
Margen Bruto explotación	49,9%	63,1%	
Resultado explotación	906,0	301,9	200,1
Margen explotación	31,0%	39,7%	
BAI	122,1	-17,0	n.s.
Margen BAI	4,2%	-2,2%	
Inversión en capital de proyectos	4.188	430	n.s.

Mejora de la facturación en un 285,0%, fundamentalmente, por la incorporación al perímetro de consolidación de BAA (1.980 millones de euros).

En autopistas destaca la incorporación de: ITR, N4-N6 (desde diciembre '05), Ocaña-La Roda y Bosque. El cambio del sistema de facturación en la autopista Norte-Litoral y la integración global de la autopista chilena Talca-Chillan, junto con la inclusión de un mes más de resultados de la autopista Chicago Skyway (con efecto 24 de enero 2005).

Destaca el aumento en la facturación de aparcamientos (+10,4%) por el incremento de plazas de aparcamiento en gestión

(+14.823), principalmente por la adjudicación del aparcamiento de la terminal T-4 del aeropuerto de Madrid-Barajas.

Resultado financiero, importante incremento de los gastos financieros motivados por la adquisición de BAA y en menor medida por el inicio de actividades de diversas autopistas. En 2005 existía un ingreso financiero no recurrente (42,2 millones de euros) obtenido en Chile.

El Resultado antes de impuestos incluye en ambos ejercicios ingresos no recurrentes; en 2006 se incluye la venta de la participación en Europistas (199,8 millones de euros) y en el aeropuerto de Bristol (221,1 millones de euros), en 2005 incluye la venta del 5% de Ausol (32 millones de euros).

Las principales inversiones se han desarrollado en la actividad de aeropuertos con la adquisición de BAA por un importe de 3.672 millones de euros. Son de destacar las inversiones realizadas en la actividad de autopistas por la adquisición de ITR (302,9 millones de euros), la compra del 10% adicional de la autopista R-4 (54,9 millones de euros) y por las ampliaciones de capital en autopista Madrid-Levante (22 millones de euros) y N4/N6 (28,1 millones de euros).

a) Financiaciones

Refinanciación de la Ruta de los Ríos. La mejora de las condiciones del préstamo permite distribuciones adicionales, aproximadamente 47 millones de Euros.

Reapalancamiento de la Autopista del Maipo mediante una emisión de bonos en Chile (aprox. 156 millones de euros). La nueva deuda permite financiar nuevas obras de construcción y el pago de un dividendo extraordinario (aprox. 128 millones de euros) a Cintra Chile.

b) Adjudicaciones

	Concesión	Inversión	Participación %	Años	KM.	Fecha
Adjudicaciones/ Adquisiciones	ITR	3.029	50,0%	75	253	enero
	IONIAN ROADS	1.150	33,3%	30	379	junio
	SH-130	1.000	65,0%	50	64	junio
	AZORES	408	89,0%	30	88	diciembre
Licitador preferente	M-3	600	90,0%	45	50	septiembre

c) Operaciones societarias

Adquisición de un 10% (54,9 millones de euros) adicional de la autopista R-4 en Madrid (10 de abril) incrementando su participación directa hasta el 55%.

Adquisición del 100% del capital de la Autopista del Bosque en Chile (30 de octubre), concesionaria del tramo Chillán a Collipulli de la autopista Ruta 5 de Chile. La adquisición se financiará con flujos de la propia concesionaria y no implicará desembolso de capital por parte de Cintra. La concesión vencía, inicialmente, en 2021, pero tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) en 2004, el periodo de duración se hace variable, terminando una vez que el valor presente de los ingresos futuros alcance el importe de ingresos garantizado. Este mecanismo ya existe en tres de las cuatro autopistas gestionadas por Cintra Chile hasta ese momento.

d) BAA

	dic-06
Ventas	1,979,7
Resultado Bruto explotación	845,8
Margen Bruto explotación	42,7%

BAA ha entrado a formar parte del perímetro de consolidación del Grupo Ferrovial desde el pasado 1 de julio de 2006. Sólo se han integrado los resultados de BAA correspondientes al periodo julio-diciembre de 2006. Una vez finalizado el proceso de compra, se procedió a la exclusión de Bolsa de BAA con fecha 15 de agosto.

Cuenta de resultados

	ADI/BAA (julio-diciembre) 2006	Ajustes precio	Financieros equity	Total
Importe neto cifra de negocios	1.979,7			1.979,7
EBITDA	845,8			845,8
%/INCEN	42,7%			42,7%
Resultado de explotación	590,2	-57,3		533,0
%/INCEN	29,8%			26,9%
Resultado financiero	-658,2		-94,1	-752,4
Resultado puesta en equivalencia	4,4			4,4
Resultado antes de impuestos	-63,6	-57,3	-94,1	-215,0
Impuesto de sociedades	-17,1	-19,1	-32,9	-69,2
Rdo. atribuido a minoritarios	-18,1	-14,9		-33,0
Beneficio neto	-28,4	-23,3	-61,2	-112,9

La cifra de ventas de BAA (solo se ha consolidado un semestre) supone un 68% de la división de Infraestructuras. La aportación de ADI (Airport Development and Investment Limited, sociedad tenedora de las acciones de BAA), al resultado neto de Ferrovial es de -28,4 millones, cifra que ya incluye el gasto financiero de la deuda de adquisición. La consolidación de las cuentas de ADI incluyen además:

- El impacto por la amortización surgida en el proceso de asignación de la diferencia entre el precio pagado y el valor teórico contable de la compañía (PPA), al haber asignado parte de dicha diferencia a activos amortizables (dicho proceso tiene carácter provisional ya que conforme a la NIIF 3 este proceso está sujeto a revisión durante el plazo de un año). El impacto en el resultado neto de esta mayor amortización es de -23,3 millones de euros.

- El gasto financiero incurrido por Ferrovial Infraestructuras para financiar su aportación de capital en la compra de BAA. El impacto en resultado neto es de -61,2 millones de euros.
- Teniendo en cuenta todos los efectos, el impacto total de la integración de BAA/ADI en el resultado neto es de -112,9 millones de euros.

Evolución del Tráfico

BAA presentaba un crecimiento en los cuatro primeros meses de su año fiscal (abril-julio) del 4,5%, por encima de las expectativas, dado el incremento del precio del combustible y costes energéticos.

El refuerzo de medidas de seguridad el 10 de agosto afectó a todos los aeropuertos de Reino Unido, y todos los trayectos entre Europa y EEUU se retrasaron o fueron cancelados. Esto causó que parte de los pasajeros, en particular los que realizaban conexiones en el aeropuerto de Heathrow, pospusieran sus vuelos o eligieran otros aeropuertos.

Estos efectos continuaron en septiembre pero la tendencia del tráfico se presentaba ligeramente positiva (0,3% agosto, 0,6% septiembre), además al final de este mes ya había indicios de la recuperación de la confianza de los pasajeros.

El mercado doméstico de Reino Unido ha sido el sector más afectado. Esto se explica en parte por la mayor facilidad para encontrar otro tipo de transporte dentro del país y por la tendencia a largo plazo de compañías aéreas como British Airways de reducir los "slots" domésticos para aumentar el número de vuelos internacionales.

Los días previos a la Navidad, periodo de elevada intensidad de viajeros, se vieron afectados por la intensa niebla presente en el sur de Inglaterra. Se estima que la niebla afectó a 175.00 pasajeros un 1,7% del total esperado. Eliminando este efecto, el tráfico de diciembre habría crecido un +3,2%.

Variación mensual del Tráfico en el Reino Unido

La evolución del tráfico en el periodo jul.-dic. ha sido del +1,5%

Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
3,1%	+0,3%	+0,6%	+1,6%	+2,1%	+1,6%

La evolución del tráfico incluyendo Budapest y Nápoles durante el periodo julio-diciembre ha sido del +7%.

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

Millones de libras

Julio-diciembre	INCEN	Var. %	EBITDA	Var. %
Heathrow	578,5	5,0	312,5	-2,3
Gatwick	193,0	11,8	95,9	8,8
Stansted	94,5	7,0	42,9	-0,2
Escocia	101,8	6,6	53,3	7,7
Southampton	10,9	1,4	5,2	-11,5
Reino Unido	978,6	6,6	509,7	0,7
Nápoles	18,6	14,0	5,7	-3,5
Budapest	100,1	-	38,2	-
Total Aeropuertos	1.097,3	17,5	553,6	8,1
WDF	208,3	-0,7	18,3	-5,8
Otros	42,4	-	4,0	-
Total BAA	1.348,0	14,5	575,9	9,2

Principales magnitudes de estacionalidad:

BAA - ADI	T3	T4
INCEN	1.039,3	940,4
Resultado bruto de explotación	492,5	353,3
% s/ INCEN	47,4%	37,6%
Amortizaciones & provisiones	177,1	135,7
Resultado neto de explotación	315,4	217,6

Sindicación de la Deuda:

Durante los meses de verano se ha realizado el proceso de sindicación tanto de la deuda de adquisición de ADI como de la deuda asumida por Ferrovial Infraestructuras. A pesar de la alarma terrorista producida en agosto, la sindicación presentó una sobre demanda cercana al 200%, indicativo de la confianza de la comunidad financiera en el proyecto de BAA. Junto al elevado volumen sindicado 10.850 millones de libras, destaca la sindicación de 2.000 millones de libras de deuda subordinada, el mayor importe realizado hasta la fecha para este tipo de deuda en Reino Unido.

Igualmente se ha realizado la cobertura a tipo fijo tanto de la deuda de adquisición como de la deuda existente en BAA. El porcentaje de deuda a tipo fijo oscila entre el 90% para el quinquenio 2003-2008 y disminuye hasta el 60% para el quinquenio 2018-2023.

Importe (£mn)	Suscrito	Demandado	Suscripción %	Instituciones Num.
Contribución Ferrovial Infraestructuras	1.850	3.200	173%	34
Deuda de adquisición Senior y Capex	7.000	15.200	218%	40
Deuda Junior	2.000	2.400	121%	36
Total	10.850	20.800		

e) Infraestructuras – Autopistas

Tráfico	dic-06	dic-05	Var.
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	2.124,145	2.064,073	2,9%
Chicago Skyway	50.514	48.422	4,3%
Indiana Toll Road	34.282		
Ausol I	20.772	19.973	4,0%
Ausol II	19.782	18.286	8,2%
Autema	21.529	19.586	9,9%
Radial 4	9.333	6.791	37,4%
Ocaña-La Roda	4.298		
N4-N6	20.939		
M-45	86.537	79.368	9,0%
Santiago-Talca	64.322	59.483	8,1%
Talca-Chillán	39.463	36.732	7,4%
Collipulli-Temuco	27.241	26.269	3,7%
Temuco-Río Bueno	18.296	16.925	8,1%
Euroscut Algarve	19.099	18.677	2,3%
Euroscut Norte Litoral	29.625		

INCN (datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
407 ETR	318,2	280,5	13,4%
Chicago Skyway (1)	44,8	40,7	10,0%
Indiana Toll Road (2)	29,8		
Ausol	61,6	57,3	7,5%
Autema	40,2	36,7	9,5%
Radial 4	18,9	12,8	47,7%
Ocaña-La Roda	6,6		
N4-N6	15,5	0,7	n.s.
M-45	11,9	11,3	5,3%
Autopistas Chilenas	129,3	88,9	45,4%
Euroscut Algarve	33,3	31,8	4,6%
Euroscut Norte Litoral	31,0	2,8	n.s.

EBITDA (datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
407 ETR	249,2	213,0	17,0%
Chicago Skyway (1)	35,8	29,9	19,7%
Indiana Toll Road (2)	21,5		
Ausol	50,3	49,4	1,7%
Autema	31,0	29,2	6,5%
Radial 4	8,3	4,5	83,9%
Ocaña-La Roda	3,3		
N4-N6	9,9	0,2	n.s.
M-45	11,3	10,7	5,6%
Autopistas Chilenas	86,3	63,5	35,9%
Euroscut Algarve	29,2	27,2	7,4%
Euroscut Norte Litoral	22,6	0,2	n.s.

Margen EBITDA	dic-06	dic-05	Var.
407 ETR	78,3%	75,9%	3,1%
Chicago Skyway (1)	79,9%	73,4%	8,8%
Indiana Toll Road (2)	72,2%		
Ausol	81,6%	86,3%	-5,4%
Autema	77,3%	79,5%	-2,8%
Radial 4	43,7%	35,0%	24,9%
Ocaña-La Roda	49,9%		
N4-N6	64,2%	33,1%	n.s.
M-45	94,8%	95,1%	-0,4%
Autopistas Chilenas	66,7%	71,4%	-6,6%
Euroscut Algarve	87,5%	85,3%	2,6%
Euroscut Norte Litoral	72,7%	6,7%	n.s.

1. Consolidado desde el 24 de enero de 2005

2. Consolidado desde el 1 de julio de 2006

El principal motivo del crecimiento de esta división es la buena evolución del tráfico, con crecimientos significativos en todas las autopistas.

Además, el aumento de tarifas en la autopista 407-ETR. La tarifa para vehículos ligeros aumentó un 8,7% en hora punta, hasta los 16,25 céntimos de dólar canadiense por kilómetro, y un 9,9% en hora valle. A pesar de este incremento de tarifas, la media de viajes diarios creció un 3% mientras que el número total de kilómetros recorridos lo hizo en un 2,9%.

El inicio de las operaciones en la autopista ITR, que aporta unas ventas de 29,8 millones de euros. La autopista ha empezado a consolidarse, por integración proporcional, desde el pasado 1 de julio.

El inicio de la facturación por tráfico en la autopista Norte-Litoral. Hasta ahora se venía facturando una pequeña cantidad por kilómetro operativo pero tras la finalización de la práctica totalidad de las obras de construcción se ha pasado a facturar por el tráfico de la autopista. En el mes de diciembre se facturaron al Gobierno Portugués 29,7 millones de euros correspondientes al nuevo método de cálculo para el período febrero-diciembre de 2006.

La integración global de la autopista chilena Talca-Chillán desde el pasado 1 de mayo, después de que Cintra incrementase su participación hasta el 67,61%. Anteriormente, la autopista se consolidaba por puesta en equivalencia. Las ventas de la autopista durante este período han sido de 22,3 millones de euros.

La entrada en funcionamiento de la autopista N4-N6 en Irlanda. La autopista fue abierta al tráfico en diciembre del año 2005 y ha generado unas ventas durante el último ejercicio de 15,5 millones de euros.

La apertura de la nueva autopista Ocaña-La Roda que ha aportado unas ventas, desde el inicio de sus operaciones el pasado 27 de julio, de 6,6 millones de euros.

Incorporación de la autopista del Bosque, en Chile. Las ventas de la autopista desde su adquisición, el pasado 30 de octubre, han sido de 4,3 millones de euros.

La contabilización de los ingresos de la autopista Chicago Skyway durante el año completo. La autopista inició su actividad el 24 de enero de 2005.

Incremento de 14.823 en el número de plazas gestionadas en la actividad de aparcamientos, lo que representa un incremento del 6,2% respecto al año anterior.

Variación del tipo de cambio. La apreciación del dólar canadiense (4,6%) y del peso chileno (3,4%) han tenido un efecto positivo en los ingresos denominados en euros. Por el contrario, la depreciación del dólar a disminuido en un 2% las ventas en euros procedentes de los activos americanos.

f) Otros aeropuertos

Sidney				
	dic-06	dic-05	Var %	Var. % moneda local
Ventas	404,2	384,2	5,2	7,3
Resultado Bruto de Explotación	334,3	313,9	6,5	
Margen Bruto de Explotación	82,7%	81,7%		
Resultado de Explotación	246,2	228,3	7,8	
Margen de Explotación	60,9%	59,4%		
Pasajeros (000)				
Internacionales	9.905	9.822	0,8	
Doméstico	20.035	18.832	6,4	
Total	29.940	28.654	4,5	

Belfast				
	dic-06	dic-05	Var. %	Var. % moneda local
Ventas	27,6	27,4	0,7	0,3
Resultado Bruto de Explotación	7,4	6,8	8,1	
Margen Bruto de Explotación	26,8%	24,8%		
Resultado de Explotación	4,1	3,4	22,0	
Margen de Explotación	14,9%	12,4%		
Pasajeros (000)				
Total	2.080	2.210	-5,9	

Acuerdo con Macquarie Airports

El 29 de marzo 2006, se produce un acuerdo entre Ferrovial Infraestructuras, S.A y Macquarie Airports (MAP), en virtud del cual ambas partes se han concedido opciones condicionadas de compra y venta sobre las participaciones que Ferrovial Aeropuertos, S.A. (filial 100% de Ferrovial Infraestructuras, S.A) ostenta en el capital de las sociedades tenedoras de los derechos sobre los aeropuertos de Bristol y Sidney.

El 30 de noviembre, se modifica el plazo de ejercicio de las opciones de compra y venta de las acciones de las sociedades tenedoras de los derechos sobre el aeropuerto de Sidney, que se

ha acordado que comenzará el 1 de febrero de 2007 y finalizará el 31 de marzo de 2007.

El 30 de noviembre, MEIF ejerce la opción de compra sobre la participación de Ferrovial Aeropuertos en el Aeropuerto de Bristol al precio acordado de 105,9 M de libras (aproximadamente 149,8M de euros) deducidas las distribuciones realizadas desde el 29 de marzo hasta la fecha de transmisión. La plusvalía neta generada por la operación alcanza la cifra de 221,1 millones de euros.

g) Aparcamientos

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	132,4	119,9	10,4
Resultado bruto de explotación	46,0	41,7	10,3
Margen bruto	34,7%	34,8%	
Resultado explotación	27,8	26,5	5,0
Margen explotación	21,0%	22,1%	
Plazas de aparcamiento	253.023	238.200	6,2

El crecimiento de los ingresos (+10,4%) se explica fundamentalmente por nuevos contratos ORA e incremento del número de plazas en actividad, principalmente debido a la incorporación de los aparcamientos de la nueva terminal T-4 del aeropuerto de Madrid-Barajas y a la ampliación del contrato de regulación de estacionamiento de vehículos en vía pública de Pamplona.

3.4. Servicios

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	4.300,0	3.200,1	34,4
Resultado bruto de explotación	435,5	335,4	29,8
Margen bruto	10,1%	10,5%	
Resultado explotación	273,6	215,3	27,1
Margen explotación	6,4%	6,7%	
BAI	238,1	179,1	32,9
Margen BAI	5,5%	5,6%	
Cartera	8.629	7.174	20,3
Inversión	197	935	-79

Las cifras de 2006, consolidan a Servicios como la segunda división en importancia dentro de Ferrovial tanto por ventas (por detrás de construcción) como por aportación al resultado bruto de explotación (por delante de construcción y solo por detrás de infraestructuras).

Destaca la elevada generación de flujo de caja operativo (216 millones) y el sólido crecimiento de cartera (20,3%), alcanzando los 8.629 millones (sin incluir la correspondiente al contrato del metro de Londres, 14.331 millones) que permitirá un crecimiento constante de la actividad en los próximos ejercicios.

Las ventas presentan un fuerte incremento, 34,4% (9% orgánico) impulsadas por la incorporación de un ejercicio completo de la actividad de handling, realizada a través de Swissport frente a 3 meses en 2005.

El margen neto de explotación (6,4%) presenta mejoras en todas las actividades de la División, disminuyendo por el peso de Swissport (25% de las ventas de la División), que presenta un margen (2,4%) inferior a la media de la División. Excluido Swissport, el margen neto de explotación alcanzaría el 7,6% frente al 7,2% equivalente de 2005.

a) Amey

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	1.932,6	1.771,1	9,1
Resultado Bruto de explotación	197,7	165,5	19,5
Margen Bruto de explotación	10,2%	9,3%	
Resultado explotación	135,5	114,4	18,4
Margen explotación	7,0%	6,5%	
BAI	129,9	97,1	33,8
Margen BAI	6,7%	5,5%	
Cartera (*)	4.974	4.223	17,8

(*) No incluida la cartera de Tubelines (14.331 millones de euros)

Destaca la adquisición de la firma de ingeniería Owen Willians que permite alcanzar un incremento de ventas del 9,1%, frente a un 6% de crecimiento orgánico.

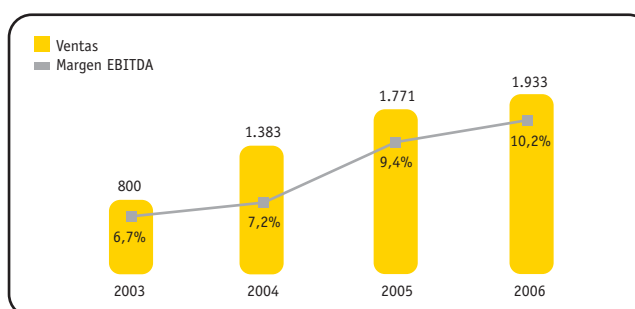
Tubelines, 2006 ha sido el año de mayor ejecución del contrato principal, lo cual ha permitido un aumento de ventas del 5,4%, que compensa el menor nivel de ingresos por trabajos realizados fuera del contrato principal.

	AMEY (EX- TUBELINES)			TUBELINES		
	dic-06	dic-05	Var (%)	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	1.061,0	944,3	12,4	871,6	826,8	5,4
Resultado Bruto de explotación	95,7	70,6	35,6	102,0	95,0	7,4
Margen Bruto de explotación	9,0%	7,5%		11,7%	11,5%	

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

Tubelines ha acelerado la realización de una serie de gastos, 14,3 millones frente a 4,3 en 2005, en proyectos de menor escala, no obligados por el contrato principal, pero que generarán una mayor eficiencia en periodos futuros, cuando una parte de los ingresos estén ligados a ratios de eficiencia.

A pesar de este gasto, el mayor nivel de ejecución del contrato principal y los ahorros en costes de estructura han permitido aumentar el margen bruto de explotación hasta el 11,7% (12,9% si se excluyen los mencionados gastos).



El resto de actividades de Amey presenta un incremento de ventas del 12,4% y un fuerte incremento del resultado bruto de explotación (+35,6%), que permite elevar la rentabilidad sobre ventas al 9% (7,5%). El aumento de facturación viene impulsado por las actividades de AIS (infraestructuras) que compensa la menor actividad de ABS (facility management). En dicha actividad, se ha realizado un proceso de selección de cartera, cancelando o no renovando contratos, que aportando volumen de ventas, generaban pérdidas o tenían una baja rentabilidad. Esta política ha supuesto una menor facturación estimada de 50 millones de euros (3% de las ventas totales de Amey).

b) Swissport

	dic-06	dic-05*	Var (%)
Ventas	1.087,4	261,2	n.s.
Resultado bruto de explotación	58,5	14,7	n.s.
Margen bruto	5,4%	5,6%	
Resultado explotación	26,2	4,4	n.s.
Margen explotación	2,4%	1,7%	
BAI	14,5	0,8	n.s.
Margen BAI	1,3%	0,3%	

*octubre-diciembre 2005

Destaca el crecimiento comercial con la entrada en el mercado de Europa del Este, a través de la compra del 51% del segundo operador en el aeropuerto de Kiev, la compra de SGS Shimaya en Japón (país clave para acceder a las oportunidades en Asia), la adjudicación de 6 licencias en aeropuertos españoles, incluido Madrid (acceso a un mercado de crecimiento de "low cost") y la adjudicación de "Preferred Bidder" para el outsourcing de los servicios de Groundhandling de Air New Zealand en sus principales aeropuertos.

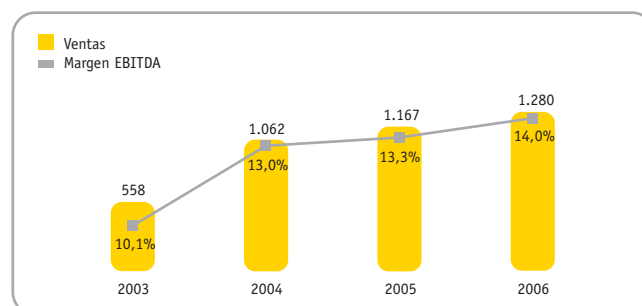
La evolución del año completo en moneda local muestra la positiva evolución tanto de las ventas (+14,3%) como del Rdo. bruto de explotación (+19,6%).

Francos suizos	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	1.713,9	1.498,9	14,3
Resultado bruto de explotación	92,3	77,1	19,6
Margen bruto	5,4%	5,1%	

c) Servicios Ex Amey y Swissport

	dic-06	dic-05	Var (%)
Ventas	1.280,0	1.167,8	9,6
Resultado bruto de explotación	179,3	155,2	15,5
Margen bruto	14,0%	13,3%	
Resultado explotación	111,9	96,5	16,0
Margen explotación	8,7%	8,3%	
BAI	93,7	81,2	15,4
Margen BAI	7,3%	7,0%	
Cartera	3.655	2.950	24,0

Estas actividades (servicios urbanos, mantenimiento y limpieza de interiores y facility management) impulsada en 2003 con la compra de Cespa, presenta desde ese momento y por tercer año consecutivo crecimientos de rentabilidad de dos dígitos, por encima de los crecimientos de ventas. Con una contribución a las ventas de la división del 30%, su aportación al resultado bruto de explotación es del 41% al contar con los mayores márgenes de la División.



El crecimiento 2006 en ventas (+9,6%) y resultado bruto de explotación (+15,5%) es orgánico, fruto del continuado esfuerzo comercial, como se refleja en el crecimiento de cartera (+24,0%) que aumenta un 70% frente al cierre de 2004.

Este aumento de actividad y el control de costes, han permitido consolidar la mejora de rentabilidad que aumenta hasta el 14,0% (13,3%).

Evolución de la cartera

2004	2005	2006
2.150	2.950	3.660

■ 4. Balance consolidado a 31-12-06 y otras magnitudes financieras

miles de euros	dic-06	dic-05
Activo no corriente	43.090,2	13.073,7
Activos intangibles	179,4	157,0
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	30.869,6	8.556,6
Inmovilizado material	753,6	727,9
Fondo de comercio de consolidación	9.275,0	1.984,3
Participaciones puestas en equivalencia	82,0	182,7
Activos financieros no corrientes	1.930,6	1.465,1
Cuentas a cobrar proy. De infraestructuras	1.154,5	824,1
Activos financieros disponibles para la venta	181,0	0,0
Otras activos financieros	595,1	641,0
Derivados financieros a valor razonable	203,6	152,4
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	2.264,3	0,0
Impuestos diferidos	1.156,0	530,3
Activo corriente	8.265,9	7.741,8
Existencias	383,4	1.843,3
Clientes y otras cuentas a cobrar	5.483,2	3.603,1
Tesorería y equivalentes	2.399,3	2.295,4
Sociedades de proyectos de infraestructuras	972,6	723,2
Resto de sociedades	1.426,7	1.572,2
Total activo	54.980,0	21.498,2
Patrimonio neto	6.662,1	2.968,2
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	3.504,2	2.076,1
Socios externos	3.157,9	892,1
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	304,0	255,6
Provisiones para riesgos y gastos	963,1	518,4
Acreedores no corrientes	32.907,9	9.758,8
Deuda financiera	32.707,6	9.441,7
Sociedades de proyectos de infraestructuras	28.932,7	8.566,9
Resto de sociedades	3.774,9	848,2
Otras deudas financieras	0,0	26,6
Deuda no financiera	200,3	317,1
Derivados financieros a valor razonable	475,0	379,3
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	185,5	0,0
Impuestos diferidos	3.660,8	338,7
Acreedores corrientes	9.821,5	7.279,2
Deuda financiera	2.838,4	1.748,0
Sociedades de proyectos de infraestructuras	2.122,5	752,8
Resto de sociedades	715,8	993,1
Otras deudas financieras	0,1	2,1
Deuda por operaciones de tráfico	6.558,3	5.198,9
Deudas con empresas asociadas	104,6	106,9
Acreedores comerciales	5.524,1	4.295,5
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes	413,7	260,1
Otras deudas no comerciales	515,9	536,5
Provisiones para operaciones de tráfico	424,9	332,3
Total pasivo y patrimonio neto	54.980,0	21.498,2

■ Comentarios al balance de situación

En el ejercicio 2006, se produce un salto importante en el tamaño del Balance debido principalmente a la incorporación de BAA. El total de activos alcanza los 54.980,0 millones de euros (21.498,2 en 2005). Sobre este total un 17% de los activos se encuentran situados en España, frente al 83% situados en el extranjero. Destaca el incremento de activos en Reino Unido, 35.604,4 millones de euros, frente a los 2.680,1 millones de euros del ejercicio anterior.

Las variaciones más importantes del Balance 2006 (2005) son las siguientes:

- **Inmovilizado en proyectos de infraestructuras:** 30.869,6 millones de euros (8.556,6 millones de euros). Las variaciones más importantes del perímetro son; la adquisición en junio de BAA (26.008,0 millones de euros), la compra del 50% de Indiana Toll Road (ITR) (1.510,2 millones de euros), la desinversión de Bristol International Airport en diciembre (141,3 millones de euros), el cambio de método de consolidación de la autopista Talca Chillan (251,9 millones de euros) y la adquisición de la autopista Chillan Collipulli en noviembre (272,7 millones de euros).
- **Participaciones puestas en equivalencia:** 82,0 millones de euros (182,7 millones de euros). Destaca la baja de Sydney Airport Corporation, Ltd. (97,8 millones de euros), que aparece en las cuentas como Activo clasificado como mantenido para la venta.
- **Fondo de comercio de consolidación:** 9.275,0 millones de euros (1.984,3 millones de euros). La principal variación se produce por la adquisición del Grupo BAA que genera un fondo de comercio de 7.351,5 millones de euros. En el ejercicio se ha dado de baja el fondo de comercio del Aeropuerto de Bristol (49,5 millones de euros) al haber sido vendido y de Don Piso (17,9 millones de euros) debido a la venta de la división Inmobiliaria.

- **Activos clasificados como mantenidos para la venta:** 2.264,3 millones de euros (0). Ese importe corresponde íntegramente a la división de Infraestructuras, en concreto al Aeropuerto de Sidney (97,8 millones de euros) y al Aeropuerto de Budapest (2.166,5 millones de euros).
- **Existencias:** 383,4 millones de euros (1.843,3 millones de euros). La fuerte disminución del volumen de existencias se debe en su práctica totalidad la variación en la actividad inmobiliaria debido a la venta en diciembre 2006 de la mayor parte de este negocio. La cifra de existencias en dicha actividad se sitúa en 110,5 millones de euros frente a los 1.634,7 millones de euros del ejercicio anterior.
- **Clientes y otras cuentas a cobrar:** La principal diferencia se encuentra en "Otros deudores", 1.660,1 millones de euros (535,9 millones de euros). Este importante aumento se origina principalmente por el reconocimiento de 1.150 millones en diciembre de la cuenta a cobrar a Grupo Habitat por parte de Grupo Ferrovial por la venta de la Inmobiliaria.

Dentro de las cuentas de pasivo destacan las siguientes variaciones:

- **Patrimonio neto atribuible a los accionistas:** 3.504,2 millones de euros (2.076,1 millones de euros). Este incremento se debe principalmente al Resultado neto del ejercicio (1.425,7 millones de euros), el dividendo del año (-133,2 millones de euros) y las diferencias de conversión (+125,3 millones de euros).
- **Socios externos:** 3.157,9 millones de euros (892,1 millones de euros). El principal aumento se produce por la entrada en el perímetro de consolidación de las sociedades del Grupo BAA (2.009,3 millones de euros).
- **Provisiones para riesgos y gastos:** 963,1 millones de euros (518,4 millones de euros). El aumento más significativo se produce dentro del saldo de provisiones para planes de pensiones, destacando los saldos que aportan Grupo BAA (347,2 millones de euros) y Grupo Amey (240,8 millones de euros).

4.1 Posición neta de tesorería a 31-12-06

	dic-06	dic-05
Construcción	1.930,0	1.938,3
Inmobiliaria	-56,9	-706,0
Servicios	-1.518,6	-1.469,3
Corporación-resto	-182,6	-464,1
PNT Grupo ex-infraestructuras (a)	171,9	-701,1
Ferrovial Infraestructuras	-3.453,1	39,1
Cintra S.A.	253,7	210,6
Otros	-36,6	179,6
PNT sociedades matrices Infraestructuras (b)	-3.236,1	429,3
PNT sin proyectos infraestructuras c = (a+b)	-3.064,2	-271,8
BAA	-19.914,3	
Resto aeropuertos	-30,7	-276,3
Autopistas	-8.252,7	-6.740,5
Tubelines y otras concesiones de Amey	-1.556,3	-1.197,9
PNT proyectos infraestructuras (d)	-29.754,0	-8.214,7
Posición neta de tesorería total (c+d)	-32.818,2	-8.486,5

La posición neta de tesorería del Grupo ex-Infraestructuras, no incluye la cantidad de 1.150 millones de euros, pendiente de cobro por la venta de Inmobiliaria.

La evolución de la tesorería en el ejercicio ha sido la siguiente:

Deuda inicio año 2006	-271,8
Flujo de operaciones	806,9
Flujo de inversión	-3.239,6
Inversiones	-4.425,9
Desinversiones	408,7
Desinversión neta actividad discontinuada	777,7
Flujo de capital	
Dividendos	-147,5
Tipo de cambio	-78,0
Intereses pagados/recibidos	-134,2
Deuda final año 2006	-3.064,2

4.2. Flujo de caja por divisiones

	dic-06	dic-05
Construcción	173,8	501,7
Infraestructuras	250,7	414,3
Inmobiliaria	100,2	61,4
Servicios	216,3	169,4
Corporación/Resto	65,9	3,6
Flujo de Operaciones	806,9	1.150,5
Construcción	-57,0	-237,7
Infraestructuras	-3.756,8	-376,6
Inmobiliaria	575,7	-21,1
Servicios	-198,2	-915,2
Corporación/Resto	196,7	142,7
Flujo Neto de Inversión	-3.239,6	-1.407,9
Flujo de la Actividad	-2.432,7	-257,4

Construcción: El flujo de operaciones es inferior al de 2005, debido a que en 2005 se incluyen adelantos de certificación (181,8 millones de euros), y un empeoramiento de 12 días en el periodo medio de cobro en 2006.

El flujo de la actividad de **Infraestructuras** recoge, principalmente, los importes recibidos en concepto de dividendos y devoluciones de capital de sociedades concesionarias (181,6 millones de euros) y aparcamientos (46,0 millones de euros). Empeora en términos absolutos debido a que en 2005 incluía la devolución de fondos propios, ligados a operaciones de reapalancamiento por valor de 253,8 millones de euros procedentes de la autopistas Chicago Skyway (166,2 millones de euros) y el aeropuerto de Bristol (87,6 millones de euros).

Servicios, incluye el cobro de un dividendo de 6,6 millones de euros realizado por Tubelines. Swissport aporta un flujo positivo de 32,6 millones de euros (-11,8 millones de euros en 2005).

El flujo de inversiones y desinversiones del ejercicio ha sido:

dic-06	Inversión	Desinversión	Total
Construcción	-60,0	3,0	-57,0
Inmobiliaria	-2,0	577,7	575,7
Infraestructuras	-4.156,5	399,7	-3.756,8
Servicios	-204,2	6,0	-198,2
Otros	-3,3	200,0	196,7
Total	-4.425,9	1.186,3	-3.239,6

Construcción, recoge la inversión en inmovilizado material, principalmente, maquinaria. En 2005, incluía la compra de Webber (179 millones de euros).

Infraestructuras, dentro de las inversiones, destaca la adquisición de BAA (3.672 millones de euros) e Indiana Toll Road (303 millones de euros). En términos de desinversiones, destaca la venta de la participación en Europistas (237,5 millones de euros) y del aeropuerto de Bristol (149,8 millones de euros).

Inmobiliaria, el flujo positivo (desinversión) recoge principalmente la cancelación de la deuda de la actividad inmobiliaria (577,6 millones de euros) tras la venta de esta Unidad de negocio.

Servicios, destaca la compra de Owen Williams (35,7 millones de euros) por Amey y los desembolsos realizados en Calle 30, S.A. y la inversión en maquinaria.

Corporación, presenta un flujo positivo de 196,7 millones de euros, relacionado con el cobro de 200 millones como pago anticipado por la venta de la actividad Inmobiliaria.

II. Evolución de las actividades medioambientales

Dentro de los compromisos de Ferrovial en el ámbito de la responsabilidad corporativa, ocupa un lugar prominente la política medioambiental que se concreta en la utilización de sistemas de gestión medioambiental y en el establecimiento de indicadores y seguidores objetivos de desempeños ambientales.

En el informe anual de Responsabilidad Corporativa que publica la compañía se presenta un detalle exhaustivo de la evolución de todos estos indicadores en el ejercicio 2006.

III. Evolución de actividades de recursos humanos

Las políticas de Recursos Humanos son un elemento clave dentro de los compromisos de Ferrovial en el ámbito de la responsabilidad corporativa. Las actividades de Recursos Humanos se orientan a garantizar el crecimiento sostenido de la organización y desarrollar el potencial de sus empleados con el fin de incrementar el nivel de competitividad de la compañía en el merca-

do. En el informe anual publicado por la compañía se realiza un seguimiento detallado de la evolución de las actividades de Recursos Humanos realizadas en 2006, así como de los principales indicadores vinculados con las mismas.

IV. Principales riesgos e incertidumbres a los que la empresa se enfrenta

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

Con carácter general, Ferrovial considera relevantes aquellos riesgos que pueden comprometer la rentabilidad económica de su actividad, la solvencia financiera de la sociedad implicada o el Grupo, la reputación corporativa y la integridad de sus empleados. En particular, los riesgos más significativos son:

- Riesgos relacionados con las deficiencias o retrasos con ocasión de la ejecución de obras o la prestación de servicios suministrados a clientes y usuarios.
- Riesgos medioambientales.
- Riesgos de carácter financiero.
- Riesgos por la causación de daños.
- Riesgos vinculados a la seguridad y salud de los trabajadores.
- Riesgos de daños en bienes y activos de las empresas del grupo.
- Y riesgos regulatorios y sociopolíticos, especialmente en la actividad de Infraestructuras.

La Sociedad cuenta con sistemas de control que se han concebido para la efectiva identificación, medición, evaluación y priorización de los riesgos bajo la perspectiva de la gestión integral de riesgos y afectan a todas las áreas de actividad de Grupo Ferrovial y a todos los ámbitos corporativos. Estos sistemas generan información suficiente y fiable para que las distintas unidades y órganos con competencias en la gestión de riesgos decidan en cada caso si éstos son asumidos en condiciones controladas, o son mitigados o evitados.

El Informe Anual de Gobierno Corporativo detalla la información anterior en el capítulo sobre "Sistemas de Control de Riesgos".

V. Evolución previsible de los negocios

A pesar de que a principios del ejercicio se manejaban previsiones más pesimistas que lo que la realidad nos ha dejado, el ejercicio 2006 ha supuesto una prórroga en la evolución favorable de la economía mundial. Si en los últimos 2 años se empezaban a vislumbrar indicios de un cambio de ciclo, el crecimiento de la economía americana en el segundo trimestre de 2006, con crecimientos reales por debajo de su crecimiento potencial, parecen ratificar que el cambio de tendencia liderado por Estados Unidos es una realidad, si bien todavía existen dudas sobre la intensidad en que éste cambio va a tener lugar.

La tregua en las escaladas del precio del barril de petróleo ha motivado que el crecimiento mundial durante 2006 haya rondado el 5% según el FMI. A pesar de ello, los datos confirman la tendencia a la baja iniciada en 2004. Así, las previsiones en el crecimiento del PIB no resultan muy halagüeñas, con tasas del 2,5% para Estados Unidos, 2% para Japón y 2,1% para la zona euro. En el caso de España, el crecimiento se sitúa por encima de la media alcanzando el 3,4%, presentando, no obstante, una tímida caída con respecto a los resultados de 2006 (3,8%).

En Estados Unidos, especialmente en la segunda mitad del año 2006, se ha producido un descenso del crecimiento del PIB a precios constantes estableciéndose en torno al 3,3% de media anual. En 2007 este valor bajará al 2,5%, la cifra más baja desde 2001, encontrando la causa principal en el declive del mercado inmobiliario y de automoción. Sin embargo, la opción de un aterrizaje más o menos suave continúa siendo la más favorable. La confirmación del debilitamiento de EEUU supone un lastre importante que puede alimentar una inercia global de desaceleración, provocando adicionalmente que el excelente comportamiento de economías emergentes, pero muy influenciadas por la economía norteamericana (casos de China y México) se frene en cierta medida.

En Asia, las cifras de crecimiento serán acordes con la tónica positiva de los últimos años (ritmos cercanos al 7%). No obstante, en Japón se espera una leve desaceleración del crecimiento debido a una bajada del consumo interno. Esto se ve compensado con su formidable balanza exterior, con una inflación que se situará en torno al 0,2% y una tasa de paro que será una de las más bajas del mundo industrializado, alrededor del 4%. Por otro lado, China seguirá creciendo con tasas espectaculares, cercanas al 10%, asumiendo un papel determinante en el precio del petróleo, pues ya es el tercer importador mundial.

Los datos de la zona euro, muestran que en 2006 se ha cerrado con un aumento del 2,7%, mientras que para 2007 se prevé un crecimiento del 2,1%, consolidándose la demanda interna como principal motor del crecimiento. Detrás de esta realidad seguiremos encontrando el buen comportamiento de Alemania, donde la recuperación del sector de la construcción ha sido clave para el momento actual de la inversión en el país. Adicionalmente, el mercado laboral continúa presentando una situación favorable. El paro cayó en el último trimestre hasta mínimos de 2001, y el empleo avanzó un 1,5%. En Polonia, la tasa de crecimiento económica prevista será del 5,0% en 2007 y medio punto menor hacia 2008-2009. La inflación, a pesar de cerrar 2006 con cifras algo peor de lo estimado, permite pensar que, eliminando el efecto del crecimiento de la factura energética, se encuentra en niveles sostenidos (inflación subyacente del 1,6%).

El crecimiento de la economía española ha sido ligeramente inferior al del año pasado, alcanzando un 3,4% en términos de crecimiento del PIB, de forma que continúa creciendo y creando empleo por encima de sus socios comunitarios. De cara al 2007, se prevé una cierta ralentización del ritmo de actividad, aunque apoyada en un crecimiento más equilibrado. En línea con lo ocurrido en 2006, el sector de construcción contribuirá de manera decisiva al crecimiento del país en 2007, aunque con mayor moderación, debido al previsible debilitamiento del ciclo inmobiliario tras un largo período de fuerte crecimiento.

En este contexto europeo e internacional, Ferrovial ha seguido manteniendo su estrategia de expansión y diversificación en todos los sectores donde desarrolla sus actividades, destacando por su relevancia la adquisición del gestor de aeropuertos BAA, afrontando este nuevo ejercicio en posición de mantener su liderazgo y trayectoria de crecimiento y rentabilidad.

Durante éstos últimos años, la actividad de Construcción en España ha experimentado un notable crecimiento, beneficiándose de la excelente situación del sector resultado de diversos factores, como el desarrollo del Plan Nacional de Infraestructuras 2000-2007, financiado parcialmente por fondos de la Unión Europea y Fondos de Cohesión, la fuerte licitación por parte de las Administraciones Públicas, así como el gran auge de precios del mercado inmobiliario, que se ha traducido en importantes crecimientos con máximos históricos en márgenes.

En base a estos aspectos, la actividad constructora en España se espera que siga creciendo durante el ejercicio 2007 con tasas aún por encima del PIB, aunque a ritmos inferiores a los alcanzados en 2006. Así, mientras que en 2006 se ha crecido a ritmos del 5,8%, el promedio de estimaciones de analistas sitúa el crecimiento en torno al 4,1% para 2007, sustentado principal-

mente en la edificación y la obra civil, el mercado que afronta el período de previsión con mejores perspectivas, con crecimientos superiores al 6%, impulsadas sobre todo por las infraestructuras de transporte. En este contexto, Ferrovial intentará mantener su posición en el mercado, haciendo hincapié en la competitividad en las licitaciones, aunque manteniendo niveles de rentabilidad adecuados.

Del mismo modo, en la División de Construcción y a nivel internacional, Ferrovial continuará desarrollando su estrategia de diversificación, apoyándose en la notable experiencia global adquirida por Ferrovial Agromán y el negocio de Infraestructuras que pueden aportar en su expansión al resto de Divisiones del Grupo, especialmente en mercados desarrollados de países OCDE, con excelentes perspectivas en las que poder aportar el know how adquirido, y mercados de difícil entrada, como es el caso de Estados Unidos. Muestra de ello, el ejercicio 2006 se ha caracterizado por el aumento del peso de la actividad internacional, cuya facturación representa un 59,4% del total de la cifra de negocio de Ferrovial, un 73,11% del resultado de explotación y un 4,9% del beneficio neto, derivado de la plusvalía por la venta del negocio inmobiliario a Habitat (frente al 43,3%, 46,4% y 19,6%, respectivamente, en el ejercicio 2005).

A lo largo de 2006, Budimex ha continuado erigiéndose como referente en el mercado constructor de Polonia, donde se estima un crecimiento del PIB para 2007 del 4,3%, frente al 5,0% estimado para 2006. En concreto, el sector de la construcción se prevé que crezca en torno al 8,9% en 2006, frente al 6% registrado el año anterior, apoyado fundamentalmente en los crecimientos tanto de la obra civil como en la edificación.

Adicionalmente, se ha consolidado la presencia de Ferrovial en Estados Unidos derivada de la adquisición realizada en 2005 de la empresa constructora Webber, con actividad en los sectores de desarrollo de infraestructuras de obra civil, reciclado de áridos y extracción y suministro de arena en el estado de Texas. Para el año 2007, el Estado de Texas prevé un importante crecimiento de la licitación, pasando de los 5,3 mMUS\$ en 2006 a los 8,8 mMUS\$ previstos durante el año 2007.

En la División de Infraestructuras, cabe mencionar por su relevancia dentro del Grupo la adquisición realizada a finales del mes de junio del operador de aeropuertos más importante a nivel mundial (BAA), a través del consorcio Airport Development and Investment Limited (ADI), en el que Ferrovial participa junto con la Caisse de Dépôt et Placement du Québec y una sociedad de inversión dirigida por GIC Special Investments Pte Ltd. de Singapur. Esta incorporación refuerza de manera significativa la capacidad de crecimiento de la división y del Grupo en su con-

junto, suponiendo para el 2006 un 16,0% de la facturación, que se transforma en un 25,9% para el 2007 (en términos de EBITDA, dichas aportaciones serían del 36,4% y del 49,5% respectivamente, para 2006 y 2007).

Adicionalmente, la situación en fase inicial de muchos proyectos importantes junto con la buena marcha de aquellos más maduros que la división tiene en cartera supone un notable potencial de creación de valor en esta área para Ferrovial. En 2006, ha destacado la apertura al tráfico antes de lo previsto de la autopista Ocaña-La Roda en España, así como la adjudicación de la autopista Indiana Toll Road y la adquisición de la Autopista del Bosque en Chile, además de la consolidación de la autopista N4/N6 en Irlanda abierta al tráfico el año anterior, estando prevista para el 2007 la apertura de la M-203 Alcalá O'Donnell.

En este sector, destaca Estados Unidos por su importante relevancia dentro del panorama mundial de los Proyectos de Infraestructuras de Transportes, ya que continuará liderando el crecimiento económico de los países más desarrollados. Consecuentemente con esta oportunidad de negocio, durante el ejercicio 2006 Ferrovial ha reafirmado su estrategia de diversificación y presencia en el mercado norteamericano mediante la consolidación de los contratos de concesiones ya conseguidos, como el de la autopista Chicago Skyway, la designación como socio estratégico durante 50 años para el diseño y planificación de un proyecto de corredor multimodal en Texas (el mayor promovido en el país), o la adjudicación en abril de 2006 del proyecto Indiana Toll Road (con una inversión total de 3.173 millones de euros, de los cuales, 635 millones de euros corresponden a capital a desembolsar).

Las expectativas para el 2007 en Europa son también positivas, donde a lo largo del ejercicio 2006 se ha conseguido la adjudicación del proyecto de la nueva autopista de peaje Autostrade per la Lombardia (con una inversión de 6,8 millones de euros), así como la gestión de la autopista griega Ionian Roads (con una inversión superior a los 1.000 millones de euros), y la designación como provisional contractor para la construcción y explotación de la autopista Central Greece Motorway (con una inversión estimada de 1.500 millones de euros).

Por último, en el área de Aparcamientos el número de plazas se ha incrementado en 2006 en 14.823 plazas (+6,2% respecto al 2005), mientras que las perspectivas para 2007 son también positivas, con crecimientos estimados en el número de plazas, fundamentalmente en rotación y superficie.

En cuanto al negocio aeroportuario, ha quedado demostrada su capacidad de regeneración y recuperación después de períodos de incertidumbre, como los provocados por los atentados del 11-S, el virus de la gripe aviar (H5N1), la guerra de Irak o los últimos

intentos de atentados con explosivos líquidos (agosto 2006). El interés de la iniciativa privada en este mercado sigue sustentándose en crecimientos estimados del tráfico aéreo en torno al 5,5% para los próximos años, los altos niveles de crecimiento a largo plazo, impulsados por la creciente demanda de vuelos comerciales, y la diversificación de la fuente de ingresos a través del desarrollo de negocios no-aeronáuticos. Según la IATA, el tráfico de pasajeros internacional ha registrado un crecimiento del 5,8% en los primeros once meses del año 2006 respecto a 2005 y un 6,7% en noviembre, que representa el índice más alto desde el mes de mayo pasado. Por zonas geográficas, se observaron mayores avances en el tráfico internacional en Oriente Medio (con un incremento del tráfico del 15,1%). En Norteamérica, el tráfico aumentó el 5,7%, en Europa el 5,3% y en Asia y Pacífico el 5,2%, mientras que Latinoamérica fue la única región del mundo en que se registró un descenso de los viajeros internacionales por avión (-2,4% en el tráfico acumulado a noviembre).

En el área de Servicios, se ha completado el proceso de absorción de los negocios adquiridos en 2003 (Grupo Cespa en España, y Amey en Reino Unido), integrados ya en la filosofía y estrategia del Grupo, que en estos primeros años de gestión están realizando una importante aportación tanto a los resultados de éstas áreas como a la generación de flujos de caja; aportación que se prevé creciente para los próximos ejercicios.

En el Reino Unido, el sector de los PFI / PPP o proyectos de promoción y financiación privada de infraestructuras y servicios se consolida en una fase de madurez. Las perspectivas de crecimiento, aún significativas, y el natural proceso de mejora y selección de los competidores, hacen el futuro halagüeño para aquéllos que sean capaces de aportar valor con su gestión. Buena muestra de la apuesta de Ferrovial por este mercado, ha sido la adquisición realizada en febrero, por parte de Amey, de la compañía de servicios profesionales Owen Williams, con un marcado carácter estratégico en su apuesta por los contratos integrales de servicios a largo plazo, al incrementar su capacidad para ofrecer servicios integrales de apoyo, desde el diseño hasta la gestión y el mantenimiento/operación. La adquisición responde a una tendencia creciente en la licitación pública en los sectores de carreteras, ferrocarril y gobierno local que demandan compañías capaces de ofrecer una gama completa de servicios de apoyo. Con una experiencia de más de 80 años, Owen Williams es el principal proveedor de servicios profesionales de apoyo a una gama amplia de organismos públicos, destacando su participación en alguno de los proyectos más emblemáticos del Reino Unido, como el Estadio de Wembley, y los edificios del Daily Express en Londres, Manchester y Glasgow.

Las previsiones del sector de servicios urbanos a corto y medio plazo apuntan a una moderada trayectoria de desaceleración, de manera que el valor total del mercado podría alcanzar una tasa de crecimiento del 8,3% en 2006, hasta situarse en 4.225 millones de euros, esperándose tasas del 7-8% para los dos años posteriores. Adicionalmente, cabe esperar un aumento de la rivalidad en el sector, en un marco de entrada de nuevos competidores y creciente dificultad de acceso a las concesiones derivada de la cobertura de servicios que están alcanzando las principales ciudades. Las estrategias de los principales operadores se centrarán en la obtención de la renovación de adjudicaciones cercanas a su finalización, tratando de buscar un aumento de su cuota de mercado mediante el acceso a nuevas concesiones. En este sentido, cabe mencionar que los cinco primeros operadores del sector (Grupo FCC, Urbaser, Grupo Cespa, Grupo Sufi y Lipasam), concentraron el 70,3% del valor total del mercado en 2005.

En el caso del mantenimiento y limpieza, el aumento de los presupuestos destinados al mantenimiento de las carreteras e infraestructuras ferroviarias, especialmente por parte de la Administración Central, así como la creciente externalización de esta actividad por los organismos públicos y concesionarias, favorecerán la entrada de nuevos competidores así como el desarrollo de la actividad en los próximos años. De este modo, se prevé un gran dinamismo del mercado, con tasas de crecimiento esperadas para el bienio 2006-2007 cercanas al 22%. Cabe destacar, igualmente, la tendencia hacia la sustitución del antiguo facility management por la figura de los contratos PPP y PFI.

En el caso de conservación de infraestructuras, se ha reforzado la presencia de Ferrovial mediante la adquisición del 20% del capital de Madrid Calle 30. El objeto de esta sociedad es la gestión de los servicios de reforma, conservación y explotación de la vía urbana M-30, mediante la constitución de una sociedad de economía mixta (Asociación Público-Privada), durante un período de 20 años.

Por último, en lo que respecta a la actividad de handling, las previsiones indican que las líneas aéreas van a continuar el proceso de subcontratación de dicha actividad gracias al proceso de desregulación. Si, adicionalmente, tenemos en cuenta el previsible crecimiento en los tráficos de pasajeros y número de vuelos, las estimaciones para 2007 son positivas. En esta área, Ferrovial se ha situado como referente del sector mediante la adquisición a finales de 2005 de Swissport, operador líder en el mundo en la gestión independiente –no asociada a aerolínea o aeropuerto– de servicios de handling aeroportuario. Swissport desarrolla dos líneas principales de negocio: los servicios de handling de pasajeros y rampa y los servicios de handling de cargo, en los que

mantiene una posición de liderazgo. Adicionalmente, la compañía presta otros servicios aeroportuarios, como el repostaje de aviones, la seguridad en aeropuertos, la gestión de contenedores de carga para aviación y servicios integrales para aviones privados.

En lo referente al sector inmobiliario, el año 2006 se ha caracterizado por la venta realizada en diciembre de dicho negocio a la compañía Habitat. De esta forma, la actividad desarrollada por Ferrovial estará formada por el negocio inmobiliario en Polonia, junto con la consolidación por puesta en equivalencia de la participación del 20% en Habitat, cuya adquisición está prevista en 2007. En el caso de Polonia, se prevé un crecimiento del PIB del 4,3%, frente al 5, 0% estimado para el 2006, y en concreto, el sector de la construcción se prevé que crezca en torno al 8,9% en 2007 (6% el año anterior), apoyado fundamentalmente en los crecimientos tanto de la obra civil como de la edificación.

VI. Actividades tecnológicas

Ferrovial, a lo largo del ejercicio 2006, ha continuado desarrollando sus actividades tecnológicas en las diferentes áreas de actividad en las que opera. La información relativa a estas actividades se describe de forma detallada en el informe de Responsabilidad Corporativa.

VII. Objetivos y políticas de gestión de riesgos financieros

La información relativa a estas políticas se describe de forma detallada en las notas a los estados financieros consolidados de grupo.

VIII. Información bursátil, autocartera y principales accionistas

El Ibex-35 cerró el ejercicio con una subida del 31,8%, hasta situarse en los 14.146,5 puntos, logrando su cuarto año consecutivo al alza; resultando 2006 el mejor año para el selectivo español desde 1998 y siendo su rentabilidad acumulada en los últimos 4 años del 135%. Todo lo anterior sitúa al Ibex-35 muy por encima de los principales índices europeos y, estadounidenses.

La fuerte subida del ejercicio 2006, se ha visto soportada por, sólidos datos macroeconómicos, por un aumento importante en el reparto de dividendos y por las operaciones corporativas habidas en los sectores energético, eléctrico e inmobiliario.

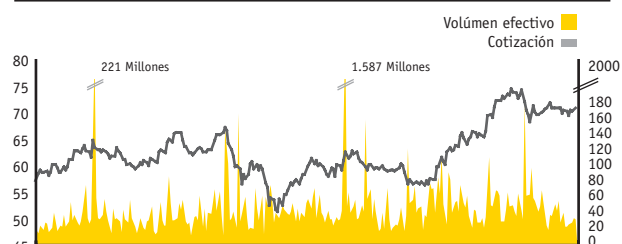
Los mercados han tenido también que hacer frente a variables no tan positivas, como el alza en los tipos de interés a ambos lados del Atlántico, un precio del petróleo poco estable y una excesiva debilidad del Dólar respecto al Euro.

Ferrovial cierra su sexto año consecutivo de ascensos en bolsa con una revalorización anual del 26%. La cotización ha estado lastrada desde comienzos del ejercicio por el flujo de noticias sobre la adquisición de BAA, tocando mínimos tras el anuncio definitivo de la compra (junio). En el último trimestre, y tras la aclaración de las incertidumbres sobre la sindicación de la deuda suscrita para la adquisición, Ferrovial alcanza máximos históricos el 16 de noviembre, 78,35 euros, cerrando el año en 73,95, lo que le da un valor en bolsa de 10.373 millones de euros.

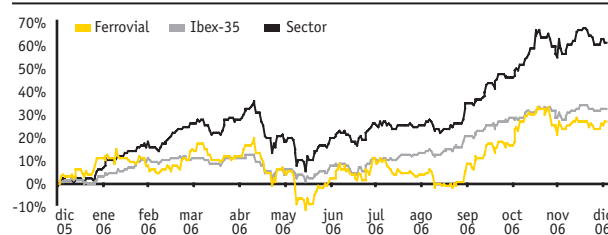
Evolución Ferrovia, Ibex-35 e Índice Sectorial - Histórico

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	1999-2006
FER	-37%	-6%	45%	23%	15%	42%	49%	26%	222%
IBEX	18%	-22%	-8%	-28%	28%	17%	18%	32%	41%
Sector	-26%	-7%	26%	4%	25%	27%	54%	61%	254%

Evolución de cotización y volumen efectivo 2006

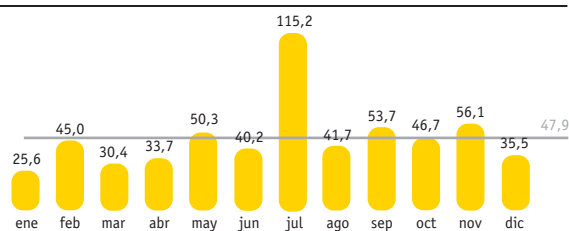


Evolución Ferrovia, IBEX-35 e Índice Sectorial En 2006



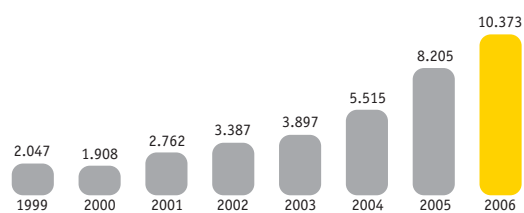
Efectivo

Media diaria - Millones de euros



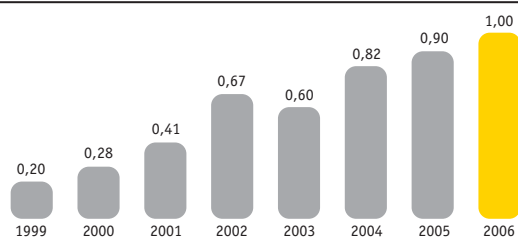
Capitalización

En millones de euros



Tal y como muestra el siguiente gráfico el importe de los dividendos pagados por el grupo, se ha ido incrementando considerablemente desde la Salida a Bolsa de Grupo Ferrovial en 1999.

Dividendos por acción



Datos Bursátiles (datos en euros)

Histórico Ferroviario	2006	2005	2004 NIIF	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Cierre	73,95	58,50	39,32	39,32	27,78	24,15	19,69	13,60	14,40
Máximo	78,35	71,45	39,80	39,80	28,29	28,95	22,00	18,35	23,55
Mínimo	51,20	39,07	27,60	27,60	21,91	19,70	13,53	11,75	14,20
Medio ponderado	64,00	52,15	34,02	34,02	24,62	24,70	18,58	14,23	20,17
Efectivo negociado año (millones de euros)	12.177,10	7.038,60	4.307,48	4.307,48	3.007,60	2.539,49	1.587,50	1.144,80	1.143,90
Nº acciones negociadas (año)	190.274.573	134.968.415	126.599.317	126.599.317	122.158.971	102.641.026	85.425.146	80.475.919	56.710.300
Volumen medio diario (millones de euros)	47,90	27,50	17,20	17,20	12,00	10,20	6,30	4,60	6,80
Rotación de capital	136%	96%	90%	90%	87%	73%	61%	57%	40%
Capitalización (millones de euros)	10.373	8.205	5.515	5.515	3.897	3.387	2.762	1.908	2.047
Nº acciones capital social	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	142.132.147
Valor nominal acción	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro	1 euro
Dividendo bruto por acción*	1,00	0,90	0,82	0,82	0,60	0,67	0,41	0,28	0,20
Ratios bursátiles									
Beneficio neto por acción (BPA)*	10,16	2,97	3,78	3,97	2,43	3,25	1,56	1,14	0,78
Valor contable por acción	47,50	21,57	17,95	16,06	12,50	10,66	8,54	7,48	6,53
Precio / valor contable	1,56	2,71	2,19	2,45	2,22	2,27	2,31	1,82	2,21
PER (cotización / BPA)*	7,28	19,73	10,40	9,90	11,44	7,43	12,62	11,93	18,41
Rentabilidad total accionista (%)	28,12%	51,07%	44,50%	44,50%	17,50%	26,10%	47,80%	-3,60%	-36,40%

(*) Estos valores se han visto influenciados significativamente en 2002, 2003, 2004 y 2006 por resultados extraordinarios generados.

Autocartera

La situación de autocartera a 31 de diciembre es la siguiente:

	2006	2005	2004
Nº de acciones	133.183	207.008	207.008
% de capital	0,10%	0,15%	0,15%
Coste libros	9.798 miles de euros	4.364 miles de euros	3.209 miles de euros
Coste por acción	73,57	21,09	15,50

Durante 2006 se han comprado 377.031 acciones propias, y vendido 450.856, con un saldo neto vendedor en el ejercicio de 73.825 acciones, que generaron un incremento en reservas de 188.362 euros.

Accionariado (*)

(*) Fuente: IR Channel – enero 2006 – Miles de Acciones

Accionistas	País	Títulos	% Capital
Accionistas de control	España	81.802	58,30%
Santander Asset Management	España	996	0,70%
Bestinver Gestión S.G.I.I.C. S.A.	España	795	0,60%
T. Rowe Price International (UK) Inc.	Reino Unido	764	0,50%
Fidelity International Limited	Reino Unido	753	0,50%
Banque Syz & Co. S.A.	Suiza	654	0,50%
RCM (UK) Ltd.	Reino Unido	606	0,40%
Bergareche Busquet (Santiago)	España	603	0,40%
Norges Bank (NOR)	Noruega	501	0,40%
BBVA Gestión, S.A., S.G.I.I.C.	España	472	0,30%

Índices a los que pertenece Ferrovial:

- IGBM
- Índice Construcción Bolsa de Madrid
- IBEX-35
- IBEX Industrial y Varios
- Bloomberg European 500
- Bloomberg European 500 Construction and Engineering
- Bloomberg European Industrials Index
- DJ Euro Stoxx Price Index
- DJ Euro Stoxx Construction
- DJ Stoxx 600
- DJ Stoxx Construction
- Morgan Stanley Capital International (MSCI)
- FTSE Eurotop 300
- S&P 350
- DJ Euro Stoxx Construction
- DJ Stoxx 600

Índices de Responsabilidad Social Corporativa

- DJSI – Dow Jones Sustainability World Index
- DJSI – Dow Jones Sustainability Stoxx Index
- FTSE4Good Europe Index
- FTSE4Good Global Index
- Ethibel
- ASPI Eurozone

IX. Información de la Comisión de Auditoría y Control

Informe de la Comisión de Auditoría y Control

Composición y funciones

Durante el año 2006 se han producido los siguientes cambios en la composición de la Comisión de Auditoría y Control:

- En el mes de junio, el Consejero Dominical PORTMAN BAELA S.L., representado por D. Eduardo Trueba Cortés, fue designado miembro de la Comisión, en sustitución de D. Santiago Bergareche Busquet.
- Y en el mes de septiembre, se nombró miembro de la Comisión a D. Juan Arena de la Mora, Consejero Independiente, en sustitución de CASA GRANDE DE CARTAGENA S.L.

También en el mes de junio, el Consejero Independiente D. Gabriele Burgio sustituyó en la Presidencia a D. Santiago Eguidazu Mayor, al cumplirse el plazo de 4 años de duración establecido para este cargo.

La totalidad de sus miembros continúan siendo, por tanto, Consejeros Externos, y la presidencia recae en un Consejero Independiente, según lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración.

En lo que respecta a sus funciones no ha habido ninguna variación respecto al ejercicio precedente, correspondiendo a esta Comisión, de conformidad con lo establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, competencias en relación principalmente con los auditores externos; la dirección de auditoría interna; la información financiera; el gobierno corporativo y el control de riesgos. El Informe Anual de Gobierno Corporativo contiene una descripción detallada de estas competencias.

En 2006, la Comisión ha celebrado seis reuniones.

Actividades realizadas

Información económico financiera

La Comisión de Auditoría y Control auxilia al Consejo de Administración en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera que la Sociedad debe suministrar periódicamente.

Consecuentemente, y con carácter previo a su conocimiento por el Consejo de Administración y a su remisión a las autoridades o mercados, la Comisión ha analizado tanto los estados financieros anuales como la información trimestral y semestral, con la colaboración de la Dirección General Económico Financiera.

Auditoría externa

Los auditores externos de la Sociedad comparecieron ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2005. En su comparecencia informaron sobre el alcance de las auditorías, el método y calendario utilizados; los principios y criterios contables de elaboración de las cuentas y otros aspectos relevantes de su función. Está previsto que se produzca en los primeros meses de 2007 una comparecencia similar en relación con las cuentas anuales del ejercicio 2006.

Del mismo modo y con contenidos similares, informaron también a la Comisión los auditores externos de otras compañías del Grupo.

Las comparecencias de los auditores externos tuvieron lugar sin la presencia del equipo directivo de la Sociedad.

Por último, en este ámbito de actuación, la Comisión de Auditoría y Control propondrá al Consejo de Administración, para que a su vez se someta a la consideración de la Junta General en 2007, la renovación del auditor externo de la Sociedad.

Procedimientos de Control

En 2006 han continuado los trabajos que se iniciaron en 2005 para el examen de los procedimientos de verificación de los sistemas de información y control económico-financiero, analizándose en una primera parte de estos trabajos los existentes en la división inmobiliaria. El estudio, elaborado con la colaboración de asesores externos, identificó los objetivos de control más específicos tanto de tipo operativo como financiero, significándose el alto número de controles utilizados y su eficacia, nivel de automatización y carácter fundamentalmente preventivo.

Código Unificado de Buen Gobierno

La Comisión estableció un calendario de implantación de las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno y efectuó un análisis sobre el impacto que su asunción tendría en el régimen corporativo vigente, bien sea en las prácticas seguidas hasta el momento o en el contenido de las normas internas. Tras este análisis, la Comisión hizo una propuesta de asunción al Consejo de Administración y se acometieron los trabajos de revisión de la normativa interna para adaptar ésta al acuerdo finalmente adoptado por el Consejo de Administración.

El nuevo Reglamento del Consejo de Administración y las modificaciones introducidas en el Reglamento de la Junta General han sido examinados por la Comisión de Auditoría previa a su sometimiento, bien para informe, bien para aprobación, a la Junta General de Accionistas de 2007.

Otras actuaciones en materia de Gobierno Corporativo

La Comisión ha llevado a cabo, además, estas otras actuaciones en esta materia:

- Examinó el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2005 con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración.
- Informó sobre transacciones entre consejeros y altos directivos con la Sociedad y entidades de su grupo, para su posterior aprobación por el Consejo de Administración.
- Conoció de la actualización del Reglamento Interno de Conducta en relación con el ámbito de compañías del grupo a cuyos administradores resulta de aplicación dicho Reglamento.
- Fue informada del procedimiento emitido por la Sociedad que establece pautas de actuación para facilitar las denuncias de hechos o circunstancias susceptibles de producir un daño en el patrimonio empresarial.

A comienzos del 2007, la Comisión analizará, con anterioridad a su aprobación por el Consejo de Administración, el Informe Anual del ejercicio 2006.

Plan de Auditoría Interna

El Director de Auditoría Interna expuso a la Comisión su plan de trabajo que, de forma general, comprende auditorías de carácter recurrente y proyectos especiales tanto en los negocios como en la matriz del grupo. Entre los proyectos especiales, destacan los trabajos de revisión post-compra en sociedades adquiridas por el grupo en los últimos años.



Análisis de riesgos y sistemas para su control.

En 2006 se ha continuado con el seguimiento periódico del análisis de riesgos y de los sistemas para su control cuyo conocimiento está atribuido a esta Comisión.

La Dirección de Calidad y Medio Ambiente ha informado a la Comisión sobre las modificaciones que se han ido produciendo en relación con información previamente proporcionada. En relación con la estructura de coberturas por seguros, se han conocido las asumidas con ocasión de la incorporación de BAA al Grupo.

Otras actuaciones

La Comisión ha analizado otros temas con la colaboración de distintas unidades directivas de la Sociedad. Así, se examinó un informe realizado sobre los principales criterios y sistemas establecidos para garantizar la seguridad en los sistemas de información del grupo, cuyos objetivos esenciales son la seguridad y la protección del valor de la información y la garantía de su confidencialidad, integridad y disponibilidad. La Comisión analizó también un estudio efectuado por la Dirección de Auditoría Interna cuyo objeto es la identificación de aquellas áreas y funciones del Grupo en las que resulta necesario aplicar con mayor rigor los controles por su mayor exposición a posibles menoscabos patrimoniales. Asimismo tuvo oportunidad de conocer un informe sobre la situación de los fondos de pensiones en filiales extranjeras de la Sociedad.



Grupo Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

Cuentas Anuales Consolidadas correspondientes al ejercicio 2006

■ Balance de situación consolidado de los ejercicios 2006 y 2005

Miles de euros

ACTIVO	NOTA	2006	2005
Activos no corrientes		43.090.208	13.073.690
Inmovilizado inmaterial	4	179.398	157.041
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	5	30.869.559	8.556.601
Inmovilizado material	6	753.558	727.928
Fondo de comercio de consolidación	10	9.275.036	1.984.318
Participaciones puestas en equivalencia	7	82.021	182.671
Activos financieros no corrientes	8	1.930.636	1.465.131
Cuentas a cobrar sociedades concesionarias	8	1.154.476	824.120
Activos financieros disponibles para la venta	8	181.036	0
Otros activos financieros	8	595.124	641.011
Derivados financieros a valor razonable	9	203.556	152.396
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	11	2.264.346	0
Impuestos diferidos	23	1.156.008	530.354
Activos corrientes		8.265.858	7.741.756
Existencias	12	383.373	1.843.302
Clientes y otras cuentas a cobrar		5.483.243	3.603.076
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	13	3.823.937	2.988.216
Otros deudores	14	1.660.152	535.915
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		148.137	232.220
Provisiones	15	-148.983	-153.275
Tesorería y equivalentes	20	2.399.242	2.295.378
Sociedades de proyectos de infraestructuras		972.552	723.208
Resto de sociedades		1.426.690	1.572.170
TOTAL ACTIVO		54.979.976	21.498.196
PASIVO Y PATRIMONIO NETO	NOTA	2006	2005
Patrimonio neto		6.662.118	2.968.201
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	16	3.504.189	2.076.054
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	17	3.157.929	892.147
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	18	304.052	255.572
Provisiones para riesgos y gastos	19	963.112	518.358
Pasivos no corrientes		32.907.885	9.758.845
Deuda financiera		32.707.615	9.441.702
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	20	28.932.725	8.566.829
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	20	3.774.890	848.236
Otras deudas financieras	20	0	26.637
Deuda no financiera	20	200.270	317.143
Derivados financieros a valor razonable	9	474.997	379.325
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	11	185.487	0
Impuestos diferidos	23	3.660.815	338.653
Pasivos corrientes		9.821.510	7.279.242
Deuda financiera		2.838.423	1.748.049
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	20	2.122.458	752.787
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	20	715.849	993.133
Otras deudas financieras	20	116	2.129
Deudas por operaciones de tráfico		6.558.297	5.198.883
Deudas con empresas asociadas	22	104.579	106.893
Acreedores comerciales	22	5.524.098	4.295.450
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		413.690	260.056
Otras deudas no comerciales	22	515.930	536.484
Provisiones para operaciones de tráfico	15	424.790	332.310
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		54.979.976	21.498.196

Las notas 1 a 44, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2006.

■ Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2006 y 2005

		Miles de Euros	
	NOTA	2006	2005
Cifra de ventas		12.354.580	8.320.593
Otros ingresos de explotación		16.224	76.263
Total ingresos de explotación	25	12.370.804	8.396.856
Consumo y otros gastos externos		5.128.678	4.403.715
Gastos de personal	26	3.141.177	1.873.969
A) sueldos, salarios y asimilados		2.776.302	1.550.953
B) cargas sociales		364.875	323.016
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado		762.207	330.658
Variación de las provisiones de tráfico		102.951	85.880
Otros gastos de explotación		1.776.658	988.605
Total gastos de explotación		10.911.671	7.682.827
Resultados de explotación	28	1.459.133	714.029
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-1.136.665	-375.127
Resultado financiero del resto de sociedades		-95.405	15.826
Resultado financiero por financiación		-113.212	-2.450
Resultado financiero por otros conceptos		17.807	18.276
Resultados financieros	29	-1.232.070	-359.301
Participación en beneficio de sociedades puestas en equivalencia		28.532	11.615
Otras ganancias y pérdidas	30	422.248	79.283
Beneficios consolidados antes de impuestos	31	677.843	445.626
Impuesto sobre sociedades	23	171.282	137.739
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	32	506.561	307.887
Resultado neto operaciones discontinuadas	33	873.356	79.428
Resultado consolidado del ejercicio		1.379.917	387.315
Resultado atribuido a socios externos	17	45.824	28.537
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante (beneficio)		1.425.741	415.852
Beneficio por acción	34		
De operaciones continuadas atribuido a la sociedad dominante			
Básico		3,94	2,40
Diluido		3,94	2,40
De operaciones discontinuadas atribuido a la sociedad dominante			
Básico		6,24	0,57
Diluido		6,24	0,57
Del ejercicio atribuido a la sociedad dominante			
Básico		10,18	2,97
Diluido		10,18	2,97

Las notas 1 a 44, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2006.

■ Estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos de los ejercicios 2006 y 2005 (nota 16.2)

Miles de Euros

	2006	2005
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura antes de impuestos	85.321	-23.079
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura (impuesto)	-37.780	6.950
Ganancias/(pérdidas) actuariales en planes de prestación definida antes de impuesto	-73.929	-81.069
Ganancias/(pérdidas) actuariales en planes de prestación definida (impuesto)	14.936	24.321
Ganancias/(pérdidas) por diferencias de conversión	161.609	1.439
Ganancias/(pérdidas) por otros movimientos	-7.712	6.833
Resultado neto registrado directamente en patrimonio	142.445	-64.605
Resultado consolidado del ejercicio	1.379.918	387.314
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio	1.522.363	322.709
Atribuido a la sociedad dominante	1.552.506	359.613
Atribuido a socios externos	-30.143	-36.904

Las notas 1 a 44, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2006.

■ Estado de flujo de caja consolidado de los ejercicios 2006 y 2005 (nota 35)

	2006	2005
Resultado Neto	1.425.741	415.852
Ajustes al resultado	906.838	725.448
Minoritarios	-45.824	-28.537
Amortizaciones/provisiones	865.158	416.538
Resultado por equivalencia	-28.532	-11.615
Resultado por financiación	1.249.878	395.916
Impuesto	171.282	137.739
Trabajos para el inmovilizado	-9.520	-25.884
Otras ganancias y pérdidas	-422.248	-79.281
Resultado neto operaciones discontinuadas	-873.356	-79.428
Pago de Impuesto	-123.744	-92.596
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	-367.440	71.497
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras	37.753	37.964
Flujo operaciones actividades discontinuadas	100.164	61.415
Flujo de operaciones	1.979.312	1.219.580
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	-215.397	-312.311
Inversión proyectos Infraestructura	-18.060.818	-2.324.315
Inversión inmovilizado financiero	-101.758	-899.662
Desinversión	408.699	217.712
Flujo neto inversión actividades discontinuadas	777.638	-21.059
Flujo de inversión	-17.191.636	-3.339.635
Flujo de actividad	-15.212.325	-2.120.055
Flujo de capital y socios externos	2.625.734	320.370
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-133.201	-120.921
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-92.121	-178.047
Otros movimientos de Fondos Propios	1.319	-265
Flujo financiación propia	2.401.731	21.137
Intereses pagados	-1.201.461	-483.881
Aumento endeudamiento bancario	15.616.926	4.230.325
Disminución endeudamiento bancario	-884.487	-1.473.298
Intereses recibidos	225.712	78.444
Flujo financiación actividades discontinuada	-748.363	-35.062
Flujo de financiación	15.410.059	2.337.664
Variación tesorería y equivalente	197.736	217.610
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	2.295.378	2.032.605
Tesorería y equivalentes al final del periodo	2.399.242	2.295.378
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalente	93.872	-45.164

Las notas 1 a 44, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2006.

■ 1. Actividades de la sociedad y perímetro de consolidación

1.1. Sociedades que forman el Grupo y actividades realizadas

Grupo Ferrovial, en adelante el Grupo Ferrovial o Ferrovial, está constituido por la sociedad dominante Grupo Ferrovial, S.A., y sus sociedades dependientes y asociadas, que se detallan en el Anexo I.

A través de estas sociedades, el Grupo desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes áreas de actividad, que constituyen a su vez sus segmentos primarios de información conforme a lo indicado en la NIC 14.

a. Construcción y ejecución de toda clase de obras, públicas y privadas, tanto en España como en el exterior, operando fundamentalmente a través de Ferrovial Agromán, S.A., sociedad cabecera de esta división de negocio. Destaca dentro de la actividad internacional, la realizada en Polonia, a través de Budimex, S.A. y sus sociedades participadas, primer grupo constructor en dicho mercado y cuyas acciones cotizan en la bolsa de Varsovia, en el cual el Grupo ostenta una participación del 59,06 %, y la actividad realizada en EEUU (Estado de Texas) a través del Grupo Webber en que Ferrovial tiene una participación del 100 %.

b. Infraestructuras. Esta actividad se realiza mediante el desarrollo, financiación, ejecución y explotación de proyectos de autopistas de peaje, aeropuertos y aparcamientos.

La sociedad cabecera de la actividad de infraestructuras es Ferrovial Infraestructuras, S.A. que a su vez desarrolla su actividad fundamentalmente a través de dos sociedades:

.Cintra, S.A. sociedad cotizada en la Bolsa de Madrid en la que Ferrovial Infraestructuras tiene una participación del 62,03% dedicada a la actividad de autopistas y aparcamientos.

BAA plc sociedad británica que es titular a través de sus participadas de siete aeropuertos en el Reino Unido y de otros activos en el negocio aeroportuario y en la que Ferrovial Infraestructuras tiene una participación indirecta del 61,06%, a través de las sociedades FGP Topco y Airport Development Investment Limited

c. Servicios. Esta división cuya sociedad cabecera es Ferrovial Servicios S.A. está dividida en las siguientes áreas de actividad:

- Conservación y Mantenimiento de infraestructuras y de edificios e instalaciones. Realizada a través de Amey, Plc. en el Reino Unido y de Grupisa, S.A. y Ferrovial Servicios S.A. en

España Dentro de la actividad realizada por Amey, Plc, destaca por su relevancia, la participación en el 66% del capital de Tube Lines, Ltd empresa titular de una concesión administrativa para la conservación, mantenimiento y renovación de tres líneas de la red del metro de Londres por 30 años.

- Servicios urbanos y tratamiento de residuos. Actividad realizada fundamentalmente a través de Cespa, S.A.
- Handling Aeroportuario, actividad realizada a través del Grupo Swissport.

d. Promoción inmobiliaria. Dicha actividad venía realizándose hasta el ejercicio 2006 a través de Ferrovial Inmobiliaria S.A. En el ejercicio 2006 Grupo Ferrovial ha vendido su participación en Ferrovial Inmobiliaria S.A lo que en la práctica ha supuesto la venta de la actividad inmobiliaria en España. Dicha actividad, tal y como se indica posteriormente, ha sido tratada en los presentes estados financieros como actividad discontinuada (ver nota 33 sobre actividades discontinuadas).

No obstante Grupo Ferrovial sigue participando en la actividad inmobiliaria en el mercado polaco, a través de su filial Budimex Nieruchomosci Inwestycje Sp. Zo.o, dicha sociedad está participada en un 50% por Grupo Ferrovial y en otro 50% por Budimex.

Además de la descripción de las actividades realizadas por el grupo, es importante destacar a efectos de la comprensión de los presentes estados financieros que una parte significativa de las actividades tanto en la división de infraestructuras como de la división de servicios se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras. Dichos proyectos se desarrollan a través de contratos a largo plazo, en los que la sociedad titular del proyecto en la que normalmente el grupo participa con otros socios, financia la construcción o rehabilitación de una infraestructura pública, o adquiere el derecho a explotar una infraestructura preexistente y posteriormente opera y mantiene la infraestructura recuperando la inversión mediante el cobro de un peajes o tarifas reguladas por una entidad pública (división de Infraestructuras) o mantiene la infraestructura y presta servicios vinculados a la misma, según los requerimientos de la administración, y recupera la inversión mediante una cantidad en parte fija y en parte variable en función de los servicios prestados, la calidad de los mismos y la disponibilidad del activo para su uso (división de Servicios).

A estos efectos también es importante tener en cuenta que el concepto proyecto de infraestructuras no es coincidente con el de

concesión de infraestructuras, ya que las concesiones son un tipo especial de proyecto de infraestructuras en el que los activos son propiedad de la administración coincidente teniendo el derecho la sociedad concesionaria a explotar los activos durante un periodo de tiempo determinado vencido el cual el activo revierte a la administración.

Los proyectos de infraestructura se financian mayoritariamente con deuda financiera garantizada con los propios flujos de los proyectos, (desvinculada por lo tanto de la estructura financiera del resto del grupo) y en menor medida con ampliaciones de capital que sí deben ser financiadas con la estructura financiera del grupo.

En base a lo anteriormente indicado, y con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del grupo, se desglosan en los presentes estados financieros de forma separada, el impacto de este tipo de proyectos, tanto en el inmovilizado, en la deuda financiera, como en los flujos de caja generados.

1.2. Variaciones en el perímetro de consolidación

Durante el ejercicio 2006 los principales cambios en el perímetro de consolidación han sido los siguientes:

a. Infraestructuras. Adquisición de BAA plc

En Abril de 2006 Grupo Ferrovial a través de la sociedad Airport Development and Investments (ADI), sociedad participada por FGP Topco en la que Ferrovial participa en un 61% y en compañía de los otros accionistas de dicha sociedad, Caisse de Depot et Placement du Québec (CDPQ) y GIC Special Investments Pte Ltd. lanzó una oferta de adquisición de acciones por el 100% del capital de BAA plc, sociedad hasta entonces cotizada en la bolsa de Londres y titular de siete aeropuertos en el Reino Unido, entre los que destacan los tres principales de Londres (Heathrow, Gatwick y Stansted) y otros activos relacionados con el negocio aeroportuario. La compra de dicha participación quedó cerrada a finales de Junio de 2006, pasando Grupo Ferrovial a consolidar el 61,06% de BAA a partir de dicha fecha por el método de integración global.

Dada el volumen de la inversión realizada, (el precio pagado por las acciones de BAA alcanzó los 15.546 millones de euros, y los activos aportados por BAA al balance de Ferrovial alcanzan un importe de 31.174 millones de euros), la integración de BAA ha supuesto para Grupo Ferrovial un cambio muy significativo en

sus principales magnitudes financieras. A lo largo de las presentes notas a los estados financieros se detalla el impacto que en cada uno de los apartados supone esta integración.

b. Infraestructuras. Desinversión en el aeropuerto de Bristol

Como consecuencia de la entrada en el capital de BAA, Grupo Ferrovial alcanzó un acuerdo en marzo de 2006 con Macquarie Airports (MAP), por el cual se otorgaban a sendas opciones de compra y de venta sobre las participaciones de Ferrovial en los aeropuertos de Bristol (50% del total del capital) y de Sidney (22% del total del capital). Fruto de dichos acuerdos en Diciembre de 2006, Grupo Ferrovial ha vendido la participación que tenía en el aeropuerto de Bristol y que hasta la fecha había venido consolidando por el método de integración proporcional. La participación en el Aeropuerto de Sidney no ha sido vendida a la fecha de cierre de los estados financieros, no obstante dicha participación ha sido reclasificada en el balance como activos no corrientes destinados a la venta.

c. Otros cambios de perímetro en la división de infraestructuras.

Otros cambios que se han producido en el perímetro de este negocio a lo largo del ejercicio 2006 son los siguientes:

- El principal proyecto de autopistas de peaje adjudicado a Cintra en el ejercicio 2006 ha sido la privatización de la autopista situada en Estados Unidos, en concreto el Estado de Indiana denominada Indiana Toll Road. Dicho contrato fue adjudicado en Abril a un consorcio en el que participaba Cintra en un 50% siendo el otro socio Macquarie Infrastructure Group. La toma de control del contrato del activo se produjo con efectos de 1 de Julio, procediéndose a su consolidación mediante el método de integración proporcional a partir de dicha fecha.
- Por su parte, en mayo de 2006 la Sociedad del Grupo Cintra Chile Ltda. ha aumentado su participación en Talca Chillán Sociedad Concesionaria, S.A. pasando a poseer un 67,61% frente al 43,42% que poseía con anterioridad por lo que esta sociedad dependiente que en 2005 era consolidada por el método de puesta en equivalencia ha pasado a integrarse por el método de integración global.

En Octubre de 2006, Cintra ha adquirido el 100% de la sociedad Autopista del Bosque S.A sociedad titular de la concesión de la

autopista de peaje en Chile entre Chillán y Collipulli, pasándose a consolidar desde dicha fecha por el método de consolidación global.

Cintra Concesiones de Infraestructura de Transporte ha enajenado a lo largo del ejercicio 2006 el 32,49% que poseía en la sociedad Europistas, C.E.S.A. Dicha sociedad hasta la fecha de su salida del perímetro de consolidación ha sido consolidada por puesta en equivalencia.

Por último, otros cambios en el perímetro de consolidación de esta división han sido la compra de un 10% adicional de la sociedad Autopista Madrid-Sur, C.E.S.A. y la constitución de la sociedad Autostrade per la Lomabardía.

d. Servicios

En febrero de 2006 se ha producido la adquisición por parte de Amey Plc del 100% de la sociedad Owen Williams Group Ltd., compañía de ingeniería de obra civil y consultoría en el Reino Unido.

Otros cambios de carácter menos significativo en la división de servicios han sido la compra de un 55% de la sociedad Empresa Mixta de Gestión Medioambiental de Toledo (GESMAT) así como el incremento de participación del 40% al 51% en Swissport Corea Ltd y la adquisición del 100% de Shin Maywa Groundservices Japan Ltd.

e. Inmobiliaria

En Diciembre de 2006, Grupo Ferrovial ha procedido a enajenar su negocio inmobiliario en España formado por Ferrovial Inmobiliaria y sus sociedades participadas. Dicha actividad era una línea de negocio principal para Ferrovial por lo que debe ser calificada conforme a la NIIF 5 como actividad discontinuada. Dicha calificación, implica que tanto el impacto en la cuenta de resultados neto de impuestos de dicha actividad en el ejercicio 2006 como a efectos comparativos en el ejercicio 2005, se presente en una línea única denominada resultado de las actividades discontinuadas sin afectar al resto de líneas de la cuenta. En la nota de esta memoria, se presenta un detalle de dichos resultados. En la Nota 10.3 de la presente memoria se detalla toda la información relacionada con el registro contable de las adquisiciones anteriormente comentadas que tienen la consideración de combinaciones de negocio conforme a lo indicado en la NIIF 3.



■ 2. Resumen de las principales políticas contables

2.1. Bases de presentación

La información financiera consolidada presentada en estas cuentas anuales ha sido elaborada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera aprobadas por la Unión Europea (NIIF UE) al cierre del ejercicio.:

Respecto a los criterios utilizados en la aplicación de dichas normas, es de destacar los siguientes apartados:

- La entidad ha optado por las siguientes opciones en aquellos casos en que la NIIF permite distintos criterios alternativos:
 - a. Valoración de inmovilizado material e inmaterial a coste histórico, capitalizando gastos financieros durante el periodo de construcción.
 - b. Aquellas compañías de control conjunto y uniones temporales de empresas existentes son consolidadas por el método de integración proporcional.

Dichos criterios han sido los mismos que los aplicados en el ejercicio 2005.

En el ejercicio 2005, se aprobó por el IASB la nueva versión de la NIC 19 que resultaba de obligatorio cumplimiento en los ejercicios iniciados a partir del 1 de Enero de 2006. Dicha nueva versión permite reconocer los resultados generados por déficit de pensiones directamente en reservas como alternativa al criterio aplicado anteriormente denominado método del corredor. Con el objeto de seguir un criterio homogéneo con el aplicado por sus filiales en el Reino Unido, Grupo Ferrovial ha decidido en el ejercicio 2006 acogerse a la modificación introducida en esta norma pasando de aplicar el llamado “método del corredor” para las pérdidas/ganancias actuariales al registro íntegro de las mismas en patrimonio según lo comentado en la nota 2.4.18 de la presente memoria. El efecto en de este cambio de política contable ha supuesto un impacto negativo en el patrimonio de 20.545 miles de euros y 55.088 miles de euros en 2006 y 2005 respectivamente.

En noviembre de 2006 el IASB ha aprobado la interpretación IFRIC 12 relativa al tratamiento contable de contratos de concesiones. Dicha interpretación que sería obligatoria para los ejercicios iniciados a partir de 1 de Enero de 2008, aún no ha sido aprobada por la Unión Europea. Grupo Ferrovial no ha aplicado dicha interpretación en el cierre del ejercicio 2006. Los criterios aplicados en el reconocimiento de resultados de los contratos de concesiones han sido por lo tanto los mismos que los aplicados en el ejercicio 2005. Dichos criterios se detallan en el apartado 2.4.2 y 2.4.23.2.a y 2.4.23.4 de las políticas contables.

Además de las interpretaciones sobre concesiones anterior-

mente mencionadas se han aprobado y publicado nuevas normas contables (NIIF) e interpretaciones (IFRIC) cuya fecha de entrada en vigor está prevista para los ejercicios contables iniciados el 1 de enero de 2007 o con posterioridad a dicha fecha.

Por parte de la Dirección de Grupo Ferrovial se está realizando la evaluación del posible impacto de las mismas.

- 1) Normas, modificaciones a normas e interpretaciones obligatorias para todos los ejercicios comenzados en o a partir del 1 de enero de 2006:
 - NIC 19 (Modificación diciembre 2004) – “Retribuciones a empleados”.
- 2) Normas, modificaciones e interpretaciones con fecha de entrada en vigor en 2006 pero cuya aplicación no tiene efecto en las cuentas del Grupo:
 - NIC 21 (Modificación diciembre 2005) – “Inversión neta en un negocio en el extranjero”.
 - NIC 39 (Modificación junio 2005) – “Opción del valor razonable”.
 - NIC 39 (Modificación abril 2005) – “Contabilidad de cobertura de flujos de efectivo de transacciones intragrupo previstas”.
 - NIC 39 (Modificación agosto 2005) – “Contratos de garantía financiera”
 - NIIF 1 (Modificación junio 2005) – “Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de Información Financiera” y NIIF 6 (Modificación junio 2005) – “Exploración y evaluación de recursos minerales”.
 - NIIF 6 – “Exploración y evaluación de recursos minerales”.
 - CINIIF 4 – “Determinación de si un acuerdo contiene un arrendamiento”.
 - CINIIF 5 – “Derechos por la participación en fondos para el desmantelamiento, la restauración y la rehabilitación medioambiental”.
 - CINIIF 6 – “Obligaciones surgidas de la participación en mercado específicos-Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos”.
- 3) Normas, modificaciones a normas e interpretaciones emitidas por el IASB y cuya fecha de entrada en vigor es posterior al 1 de enero de 2006 y que el Grupo no ha adoptado con anticipación:
 - CINIIF 7 – “Aplicación del procedimiento de la reexpresión

según la NIC 29 Información financiera en economías hiperinflacionarias” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de marzo de 2006); La CINIIF 7 proporciona las pautas sobre cómo aplicar los requisitos de la NIC 29 en un periodo contable en el que la entidad identifica la existencia de hiperinflación en la economía de su moneda funcional, si que dicha economía hubiera sido hiperinflacionaria en el periodo anterior. Dado que ninguna de las entidades del Grupo opera en una entidad cuya moneda funcional sea la de una economía hiperinflacionaria, la CINIIF 7 no es relevante para las operaciones del Grupo.

- CINIIF 8 – “Ámbito de aplicación de la NIIF 2” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de mayo de 2006); La CINIIF 8 exige la consideración de las transacciones que implican una emisión de instrumentos de patrimonio neto – en aquellos casos en que la contraprestación identificable sea inferior al valor razonable de los instrumentos de patrimonio neto emitidos – a efectos de determinar si dichas transacciones entran o no en el alcance de la NIIF 2. El Grupo comenzará a aplicar la CINIIF 8 a partir del 1 de enero de 2007, si bien se espera que su aplicación no tenga ningún efecto sobre las cuentas del Grupo.
- CINIIF 9 – “Nueva evaluación de los derivados implícitos” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de junio de 2006); La CINIIF 9 obliga a las entidades a evaluar si un derivado implícito debe separarse del contrato principal y reconocerse como derivado cuando la entidad entra a formar parte del contrato. La reevaluación posterior está prohibida a menos que se hubieran producido modificaciones en las condiciones del contrato que impliquen una modificación significativa de los flujos de efectivo que hubieran surgido del contrato en otro caso, en cuyo caso sí se debe realizar una reevaluación. Dado que ninguna de las entidades pertenecientes al Grupo ha cambiado las condiciones de sus contratos, Cintra entiende que la CINIIF 9 no dará lugar a ningún impacto relevante en el tratamiento contable de las operaciones del Grupo.
- NIIF 7 – “Instrumentos financieros: Información a revelar” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2007). Esta NIIF introduce nuevos requerimientos para mejorar la información revelada sobre los instrumentos financieros presentada en los estados financieros y sustituye a la NIC 30, Información a revelar en los estados financieros de bancos y entidades financieras similares, y algunos de los requisitos de la NIC 32, Instrumentos financieros: información a revelar y su presentación. La enmienda a

NIC 1 introduce requisitos de revelación sobre el capital de una entidad. La NIIF 7 es aplicable a los periodos anuales que comienzan el 1 de enero de 2007 o posteriores a dicha fecha. La aplicación de la misma no será significativa en relación con los estados financieros consolidados de Grupo Ferrovial.

4) Normas, modificaciones a normas e interpretaciones emitidas por el IASB pendientes de adopción por la Unión Europea, cuya fecha de entrada en vigor establecida por el IASB es posterior al 1 de enero de 2006 y que el Grupo en consecuencia no ha adoptado con anticipación:

- IFRS 8 – “Operating Segments” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2009). Esta norma vendrá a sustituir a NIC14 – “Información financiera por segmentos” y responde al proyecto de convergencia con la normativa americana en esta área contenida en FAS131 – “Disclosures about Segments of an Enterprise and Related Information”, basando el desglose de información por segmentos en la información utilizada para la toma de decisiones. Grupo Ferrovial está evaluando el impacto del nuevo desarrollo normativo sobre su información financiera.
- IFRIC 10 – “Interim Financial Reporting and Impairment” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de noviembre de 2006). El IFRIC 10 prohíbe que las pérdidas por deterioro que se hayan reconocido en un periodo intermedio sobre el fondo de comercio, inversiones en instrumentos de patrimonio neto e inversiones en activos financieros reconocidos por su coste, se reviertan en una fecha de balance posterior. El Grupo considerará la aplicación del IFRIC 10 una vez sea adoptada por la Unión Europea, si bien no se espera que esta aplicación tenga ningún impacto sobre las cuentas del Grupo.
- IFRIC 11 – “IFRS 2 – Group and Treasury Share Transactions” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de marzo de 2007). El IFRIC 11 desarrolla la aplicación de la NIIF2 en pagos basados en acciones de la sociedad cuando éstas son adquiridas a terceros o proporcionadas por sus accionistas, o pagos basados en acciones de otra entidad del mismo Grupo. Una vez adoptada por la Unión Europea Grupo Ferrovial evaluará su aplicación anticipada, aun cuando no se espera que esta norma genere impactos significativos sobre la información financiera.
- IFRIC 12 – “Service Concession Arrangements”, ver lo mencionado con anterioridad.



Las cuentas anuales individuales de 2006 de las sociedades consolidadas y las presentes cuentas anuales consolidadas se hallan pendientes de aprobación por las correspondientes Juntas Generales de Accionistas. No obstante, los Administradores de las sociedades esperan que las cuentas anuales sean aprobadas sin modificación alguna.

2.2. Criterios de consolidación

Durante el ejercicio 2006 y 2005, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es el mismo o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante.

La elaboración de las Cuentas Anuales consolidadas se han basado en la aplicación de los siguientes métodos:

a. Método de Consolidación global

Se consolidan por el método de consolidación global todas aquellas sociedades que tienen la consideración de sociedades dependientes. A estos efectos se consideran sociedades dependientes aquellas en las que Grupo Ferrovial, S.A. mantiene el control efectivo de su gestión porque posee más del 50% de los derechos de voto directamente o indirectamente mediante la existencia de acuerdos con otros accionistas. A la hora de evaluar si el Grupo controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente ejercitables o convertibles.

En el Anexo I a estas notas se desglosan los datos de identificación de las sociedades dependientes incluidas en el perímetro de consolidación por el método de integración global. Dicha inclusión en el perímetro de consolidación del Grupo se realiza a partir del momento en que se materializa formalmente el mencionado control efectivo de la filial.

El valor de la participación de los accionistas minoritarios en el patrimonio y en el resultado del ejercicio de las sociedades dependientes consolidadas por integración global se presenta en los capítulos "Socios externos" del balance de situación consolidado y "Resultado atribuido a socios externos" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Los estados financieros de las sociedades dependientes, cuyos registros se encuentren en moneda distinta al euro incluidos en el proceso de consolidación se convierten aplicando el tipo de cambio de cierre a todos sus activos y pasivos, a excepción del patrimonio y los saldos de las participaciones en empresas del

Grupo y asociadas, que se valoran al tipo de cambio del momento en que se incorporaron al Grupo. Los resultados, por su parte, se convierten al tipo de cambio medio del ejercicio. La diferencia surgida de aplicar el proceso de conversión anteriormente descrito, se registra dentro del epígrafe de Fondos Propios como "Diferencias de conversión".

b. Método de integración por puesta en equivalencia

Se consolidan por el método de puesta en equivalencia las sociedades que tienen la consideración de asociadas. A estos efectos, se entienden por asociadas, todas aquellas sociedades en las que se tiene una influencia significativa en su gestión, pero sin ejercer el control y sin que haya gestión conjunta con terceros

Por aplicación del método de puesta en equivalencia se reconoce el porcentaje de participación en el patrimonio de dicha sociedad como "Reservas en sociedades asociadas" y la participación en el resultado del ejercicio que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias como "Participación en pérdidas/beneficios de las sociedades puestas en equivalencia".

En el Anexo I a estas notas se desglosan los datos de identificación de las asociadas incluidas en el perímetro de consolidación.

c. Método de integración proporcional

Se consideran negocios conjuntos aquellos en los que la gestión de las sociedades participadas es realizada conjuntamente por la Sociedad Dominante y por terceros no vinculados al Grupo, sin que ninguno ostente un control superior al del otro.

Los activos y pasivos asignados a las operaciones conjuntas o los que se controlan conjuntamente con otros partícipes se presentan en el balance de situación consolidado clasificados de acuerdo con su naturaleza específica en el porcentaje de participación existente. De la misma forma, los ingresos y gastos con origen en negocios conjuntos se presentan en la cuenta de resultados consolidada conforme a su propia naturaleza también al mencionado porcentaje de participación.

En el Anexo I a estas notas se desglosan los datos de identificación de los negocios conjuntos incluidos en el perímetro de consolidación.

Las sociedades más representativas que se integran por el método de integración proporcional en el ejercicio 2006 son I Tube Lines Ltd, Indiana Toll Road y Lynton. (subgrupo de sociedades incluido dentro del grupo BAA titular de diversos activos inmobiliarios). Las principales cifras que aportan los negocios conjuntos al Balance de situación y la Cuenta de pérdidas y ganancias consolidados son:

Miles de euros

Conceptos	2006	2005
Total Activos	5.882.122	2.718.152
Activos No Corrientes	3.771.882	1.753.709
Activos Corrientes	2.110.240	964.443
Total Pasivos	5.882.122	2.718.152
Patrimonio neto y Pasivos no corrientes	4.205.604	1.964.935
Pasivos Corrientes	1.676.518	753.217
Importe Neto cifra negocios	2.271.430	891.832
Resultado Neto	70.676	63.521

Dentro de los negocios conjuntos en los que participa Ferrovial destacan las actividades realizadas por las Uniones Temporales de Empresas. Las Uniones Temporales de Empresas son entidades jurídicas reconocidas en el derecho español, que no tienen personalidad jurídica propia y mediante las que se establece un sistema de colaboración empresarial entre distintas sociedades (partícipes) durante un periodo de tiempo para el desarrollo o ejecución de una obra, servicio o suministro en las que se entiende existe un control conjunto de la misma por los diferentes partícipes.

d. Saldos y transacciones con empresas del Grupo

Los saldos y transacciones entre empresas del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación.

No obstante, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por la división de construcción a las sociedades titulares de una concesión de infraestructuras, no son eliminados en el proceso de consolidación ya que este tipo de contratos se consideran como contratos de construcción en los que el grupo realiza una obra para la administración concedente recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente. De esta forma, la administración tiene el control del activo desde el momento inicial, entregando a cambio de la realización de la obra el derecho anteriormente mencionado, de tal manera que se puede concluir que a nivel de grupo la obra ha sido realizada para la administración, por lo que se ha realizado frente a terceros.

Dicho criterio ha sido reconocido expresamente por la interpretación IFRIC 12 (International Financial Reporting Interpretation Committee), sobre el negocio concesional recientemente aprobada por el IASB.

En relación con las transacciones comentadas anteriormente en el ejercicio 2006, el segmento de construcción de Grupo Ferrovial ha facturado a la división de infraestructuras por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 383.911 miles de euros (520.395 para 2005), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 490.036 miles de euros (470.398 para 2005).

El beneficio derivado de estas operaciones, asignable al porcentaje de participación que Grupo Ferrovial ostenta en las sociedades concesionarias que han recibido los servicios, y neto de impuestos y de minoritarios, ha sido de 32.568 miles de euros (14.947 para 2005).

e. Homogeneización de partidas

Con el objeto de presentar de forma homogénea las diferentes partidas que componen estas cuentas anuales consolidadas, se han aplicado criterios de homogeneización contable a las cuentas individuales de las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación. A efectos de aplicar de forma homogénea las NIIF a nivel de todas las sociedades que componen el Grupo Ferrovial, la compañía ha editado en el ejercicio 2006 un manual de normas contables que resume los criterios seguidos por el grupo a efectos de la aplicación práctica de las NIIF. El contenido de dichas normas se resume en el apartado 2.4 de las presentes notas relativo a Políticas Contables.

2.3. Comparabilidad de la información

Conforme a lo exigido por la NIIF 1, la información contenida en estas notas a las cuentas anuales consolidadas referida al ejercicio 2005 se presenta, a efectos comparativos con la información relativa al ejercicio 2006 y, por consiguiente, no constituye por sí misma, las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2005.

La información financiera consolidada presentada en estas cuentas anuales consolidadas relativa al ejercicio 2005, ha sido recalculada como consecuencia del cambio de políticas contables realizado durante el ejercicio 2006 relativo a fondos de pensiones (véase Nota 2.1), con el objeto de permitir la comparabilidad entre ambos ejercicios.

Igualmente se han reclasificado como operaciones discontinuadas en el ejercicio 2005 el resultado de aquellas actividades que han sido calificadas como tales en el ejercicio 2006.

2.4. Políticas contables aplicadas por partidas de balance consolidado y de cuenta de resultados consolidada

2.4.1 Activos intangibles

Los elementos incluidos en el epígrafe “Activos intangibles” del Balance de situación consolidado adjunto, se reconocen inicialmente por su precio de adquisición o coste de producción, y posteriormente se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. El Grupo no aplica el criterio alternativo de valoración a valor razonable permitido por la NIC 38.

Amortizaciones

Los activos intangibles con vida útil finita se amortizan siguiendo el método lineal, en el caso de las concesiones administrativas durante el período de vigencia de la concesión, y el resto de conceptos durante su vida útil.

2.4.2 Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas por las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras en relación con las infraestructuras objeto de explotación (fundamentalmente Autopistas y Aeropuertos) incorporando en el valor de las mismas tanto el coste de construcción como costes vinculados a la misma (estudios técnicos, expropiaciones y gastos financieros devengados durante el periodo de construcción).

Dichas inversiones se clasifican en el Balance de Situación adjunto de forma diferenciada ya que cuentan con una serie de características especiales que las diferencian de otro tipo de activos fijos:

- Una autoridad pública controla o regula qué servicio debe prestar la sociedad concesionaria en relación con la infraestructura, a quien se le puede prestar el servicio, y en que condiciones (fundamentalmente precio) se debe prestar el mismo.
- Al estar afectos a un servicio público, los activos no pueden ser transferidos a terceros o su transferibilidad está restringida
- En el caso de activos afectos a un contrato de concesión los mismos son propiedad de la autoridad concedente y son explotados por la sociedad concesionaria durante el periodo de explotación, finalizado el cual, los activos mantienen un valor significativo, valor que es controlado por la entidad concedente, sin que el concesionario tenga ningún derecho sobre los mismos.

Por otro lado, otro punto a considerar para identificar estos activos de forma separada en el Balance, es su vinculación como fuente generadora de los flujos de caja de la deuda vinculada a proyectos que se identifican de forma separada en el balance (ver nota 20 relativa a la posición de tesorería).

Amortizaciones

A efectos del criterio de amortización, es necesario distinguir los activos afectos a proyectos de infraestructuras incluidos en un contrato de concesión de duración limitada en el tiempo de aquellos activos de proyectos de infraestructuras que no están sujetos a un contrato de concesión.

Así, los primeros se amortizan linealmente en función de la vida de la concesión., mientras que los segundos se amortizan en función de las respectivas vidas útiles de las distintas naturalezas de activos que los componen.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes así como la duración de dichos contratos:

Sociedad Concesionaria	Años de concesión	Año de inicio de la Concesión
Autopista Collipulli Temuco	25	1.999
Autopista Temuco Río Bueno	25	1.998
Autopista Santiago Talca	25	1.994
Autopista Talca Chillán	19	1.996
Autopista Chillán Collipulli	24	1.998
407 ETR Internacional Inc.	99	1.999
ITR Concession Company	75	2.006
Skyway Concession Co.	99	2.005
Autopista del Sol (Málaga-Estepona)	50	1.996
Autopista del Sol (Estepona-Guadiaro)	55	1.999
Autopista Terrasa-Manresa	51	1.986
Autopista Trados M-45	31	1.998
Autopista Madrid-Sur	65	2.000
Autopista Madrid-Levante	36	2.004
Euroscut Norte Litoral	30	2.001
Euroscut Algarve	30	2.000
Autostrade Lombardia	55	2.006
Eurolink Motorway	30	2.003
M-203 Alcalá O'Donnell	30	2.005
Ionian Roads	30	2.006

2.4.3 Inmovilizaciones materiales

Los elementos incluidos en el epígrafe “Inmovilizaciones materiales” del Balance de situación consolidado adjunto, figuran valorados por su precio de adquisición o por su coste de producción reducidos por las provisiones y amortizaciones existentes sobre los mismos. El Grupo no aplica el criterio alternativo de valoración a valor razonable permitido por la NIC 16.

Algunos activos del Grupo pueden estar actualizados, en su caso, tanto por el Real Decreto - Ley 7/1996 como por la Norma Foral de Vizcaya 3/1991, de 21 de marzo, por la que se adapta el sistema tributario vizcaíno al Nuevo Concierto Económico entre el Estado y la Comunidad Autónoma del país Vasco, y con la Norma Foral de Vizcaya 6/96, de 21 de noviembre de 1996, de Actualización de Balances. La NIIF 1 permite mantener estas revalorizaciones realizadas conforme a la normativa anterior vigente.

El incremento neto de valor resultante de las operaciones de actualización de 1996 se amortiza en los períodos impositivos que restan por completar la vida útil de los elementos patrimoniales actualizados. El efecto en la amortización de cada ejercicio no es significativo.

Los gastos de mantenimiento, conservación y reparación normales se cargan a los resultados del ejercicio en que se incurren. Los costes de renovación, ampliación o mejora del inmovilizado material son incorporados al activo como mayor valor del bien exclusivamente cuando suponen un aumento de su capacidad, productividad o alargamiento de su vida útil.

Los importes de los trabajos realizados por la empresa para su propio inmovilizado material se calculan, para cada inversión, sumando al precio de las materias consumibles, los costes directos o indirectos imputables a dichas inversiones.

Los gastos financieros incurridos en el periodo de construcción o producción previo a la puesta en funcionamiento de los activos, son capitalizados como mayor valor de estos.

Los gastos financieros objeto de activación provienen tanto de fuentes de financiación específica destinados de forma expresa a la adquisición del elemento de inmovilizado, como de fuentes de financiación genérica de acuerdo a las pautas establecidas para activos cualificados en la NIC 23.

Los resultados generados por la desinversión o correcciones de valor de las partidas componentes del epígrafe “Inmovilizaciones materiales”, se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada dentro del resultado de la actividad ordinaria.

Las sociedades del Grupo utilizan para el cálculo de la amortización de los bienes incluidos dentro del inmovilizado material aquel sistema que más se adecua a la depreciación técnica efecti-

va de cada bien y a los años de vida útil estimada para el mismo. La compañía revisa anualmente las vidas útiles y los valores residuales de estos activos.

Los años utilizados por las sociedades consolidadas para cada tipo de inmovilizado son, básicamente, los siguientes:

	Años de vida útil
Edificios y otras construcciones	10-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	2-25
Mobiliario y enseres	2-15
Elementos de transporte	3-20
Otro inmovilizado	2-20

2.4.4 Propiedades de inversión

Se incluyen dentro del concepto de Propiedades de Inversión los valores netos de los terrenos, edificios y otras construcciones que se mantienen bien para explotarlos en régimen de alquiler, bien para obtener una plusvalía en su venta como consecuencia de los incrementos que se produzcan en el futuro en sus respectivos precios de mercado.

Los elementos incluidos en este epígrafe se presentan valorados a su coste de adquisición menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. El Grupo no aplica el criterio alternativo de valoración a valor razonable permitido por la NIC 40.

Las sociedades del Grupo utilizan para el cálculo de la amortización de las propiedades de inversión el método lineal en función de los años de vida útil estimados para los mismos.

El único subgrupo que posee Propiedades de Inversión es BAA. Dado que todos los activos fijos de dicho subgrupo figuran registrados en el epígrafe “Activos de Proyectos de Infraestructuras”, dentro de la nota relativa a dicho epígrafe se proporciona el detalle de los activos calificados como Propiedades de Inversión.

2.4.5 Pérdidas por deterioro

En el caso de fondos de comercio que tienen una vida útil indefinida o que no se encuentran en funcionamiento por alguna circunstancia, el Grupo realiza anualmente pruebas de deterioro del valor. En el caso de activos sujetos a amortización, en cada cierre contable el Grupo evalúa la posible existencia de pérdidas permanentes de valor que obligue a reducir los importes en libros. Si existiese cualquier indicio de pérdida, se calcula el valor recuperable del activo al objeto de identificar el alcance de la pérdida

por deterioro en caso de que su valor recuperable sea inferior a su valor contable.

El importe recuperable se determina como el mayor entre el valor de mercado (valor en transacción entre partes independientes menos costes asociados a la misma) y el valor de uso. El valor de uso se calcula a partir de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados a un tipo que refleja las valoraciones actuales del mercado con respecto al valor del dinero y los riesgos específicos asociados al activo.

Si se estima que el importe recuperable de un activo es inferior a su importe en libros, éste último se reduce a su importe recuperable reconociendo el saneamiento correspondiente.

Si una pérdida por deterioro revierte posteriormente, el importe en libros del activo se incrementa hasta el límite del valor original por el que dicho activo estuviera registrado con anterioridad al reconocimiento de dicha pérdida de valor.

A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro, estas se determinan para cada activo individualmente. En caso de que esto no sea posible, se determinan para cada grupo identificable de activos más pequeño que genera entradas de efectivo independientes de los derivados de otros activos (unidades generadoras de efectivo).

2.4.6 Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que las condiciones de los mismos transfieran sustancialmente los riesgos y beneficios derivados de la propiedad al Grupo, el cual habitualmente, tiene la opción de adquirirlo al finalizar el contrato en las condiciones acordadas al formalizarse la operación. Los demás arrendamientos se clasifican como arrendamientos operativos.

Arrendamientos financieros

El Grupo reconoce los arrendamientos financieros como activos y pasivos en el balance de situación, al inicio del arrendamiento, al valor de mercado del activo arrendado o al valor actual de las cuotas de arrendamiento mínimas, si éste último fuera menor. Para calcular el valor actual de las cuotas de arrendamiento se utiliza la tasa de interés implícita del contrato.

El coste de los activos adquiridos mediante contratos de arrendamiento financiero se presenta en el balance de situación consolidado, según la naturaleza del bien objeto del contrato.

Los gastos financieros se distribuyen durante el período de arrendamiento de acuerdo con un criterio financiero.

Arrendamientos operativos

En las operaciones de arrendamiento operativo, la propiedad del bien arrendado y, sustancialmente todos los riesgos y beneficios que recaen sobre el bien, permanecen en el arrendador.

Los gastos del arrendamiento, cuando el Grupo actúa como arrendatario, se imputan linealmente a la cuenta de resultados durante la vigencia del contrato con independencia de la forma estipulada en dicho contrato para el pago de las mismas. En el caso de que en el contrato se hubiesen establecido incentivos al mismo por parte del arrendador consistentes en pagos a realizar por este que deberían corresponder al arrendatario, los ingresos procedentes de los mismos se imputan a resultado como una reducción en los costes de dicho contrato de una forma lineal al igual que éstos.

2.4.7 Activos Financieros

a. Activos financieros a valor razonable con cambios en el resultado

Son todos aquellos activos que se hayan adquirido con el propósito principal de generar un beneficio como consecuencia de fluctuaciones en su valor.

Se valoran por su “valor razonable” tanto en el momento inicial como en valoraciones subsiguientes, registrando las variaciones que se produzcan directamente en la cuenta de resultados consolidada.

Los activos de esta categoría se clasifican como activos corrientes si se espera realizarlos en los 12 meses siguientes a la fecha del balance.

b. Activos financieros disponibles para la venta

Se incluyen en este epígrafe los valores adquiridos que no se mantienen con propósito de negociación inmediata y que tampoco tienen un vencimiento fijo, correspondiendo fundamentalmente a participaciones financieras en sociedades no integradas en el perímetro de consolidación del grupo.

Se valoran por su “valor razonable”, registrando las variaciones que se produzcan directamente en el patrimonio neto hasta que el activo se enajene, siempre que sea posible determinar el mencionado “valor razonable”.

Los activos de esta categoría se clasifican como activos corrientes si se espera realizarlos en los 12 meses siguientes a la fecha del balance.

c. Inversiones a vencimiento o cuentas a cobrar

Se incluyen dentro de esta categoría todas las partidas incluidas

dentro de los epígrafes del Inmovilizado Financiero denominados “Cuentas a cobrar sociedades concesionarias” y “Otros activos financieros” correspondiendo a las inversiones cuyos cobros son de cuantía fija o determinable con un vencimiento determinado y respecto a la cuales las sociedades del Grupo tienen la intención y capacidad de mantener hasta su vencimiento.

Tanto las inversiones a vencimiento como los créditos concedidos se valoran inicialmente por su valor razonable y posteriormente a coste amortizado reconociendo en la cuenta de resultados los intereses devengados en función de su tipo de interés efectivo. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala exactamente el desembolso inicial del instrumento financiero con la totalidad de sus flujos de efectivo estimados hasta su vencimiento.

Los activos de esta categoría se clasifican como activos corrientes si se espera realizarlos en los 12 meses siguientes a la fecha del balance.

Dentro del epígrafe “Otros activos financieros” se incluye un concepto denominado “Inversiones en Agrupaciones de Interés Económico” que corresponde con activos, cuyos cobros son de cuantía determinable y no están negociados en un mercado activo, relacionados con determinadas ventajas fiscales obtenidas como consecuencia de la inversión en agrupaciones de interés económico que realizan una actividad de arrendamiento de activos dirigida por otra entidad no vinculada a Grupo Ferrovial que es la que retiene la mayoría de los beneficios y está expuesta a los riesgos relacionados con dicha actividad. En definitiva, se trata una operación cerrada para Grupo Ferrovial quien goza de las ventajas fiscales derivadas de acuerdo al régimen especial previsto en la disposición adicional decimoquinta de la ley del Impuesto sobre Sociedades.

Los resultados de las mismas atendiendo a la naturaleza anteriormente comentada han sido registrados en el epígrafe de impuestos sobre sociedades de la cuenta de pérdidas y ganancias, siguiendo un criterio lineal a lo largo del período de obtención de beneficios y no anticipando en ningún caso ingresos respecto a la recepción de fondos derivada de la inversión.

Bajas de activos financieros

Un activo financiero es dado de baja del balance cuando se transfieren sustancialmente los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo financiero.

En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de demora.

Determinación del valor razonable de activos financieros

En aquellos casos en los que los activos financieros cotizan en un mercado oficial activo dicho valor razonable se calcula en base al precio de cotización al cierre. Si no existe un mercado cotizado se obtiene mediante técnicas de valoración (descuento de flujos de caja, transacciones comparables etc.).

2.4.8 Derivados financieros a valor razonable

Las operaciones realizadas por Grupo Ferrovial con derivados financieros se adecuan a la política de gestión de riesgos descrita en la nota 3 de la presente memoria.

La información financiera relativa a derivados financieros se presenta de acuerdo a la NIC 32 y 39, siendo su tratamiento contable el siguiente:

a. Costes de la transacción: se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en el momento en que se reconoce el derivado si es de cobertura o cuando se incurran si es especulativo.

b. Los derivados de cobertura se valoran por su valor mercado a la fecha de contratación. Las variaciones posteriores en el valor de mercado se registran de la siguiente forma en función de si son o no eficientes y del tipo de cobertura:

Se consideran derivados de cobertura eficientes aquellos para los que el resultado del test de efectividad sobre los mismos se encuentra en el rango del 80 al 125%.

Para aquellos derivados que resultan no eficientes por encontrarse fuera del rango mencionado, las variaciones posteriores en el valor de mercado se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Para aquellos derivados que resultan eficientes, las variaciones posteriores en el valor de mercado se registran como sigue en función del tipo de cobertura:

i. Cobertura de flujos de caja:

El riesgo a cubrir es la exposición a cambios en el valor de transacciones a realizar altamente probables de tal forma que existan sobre las mismas una evidencia razonable sobre su cumplimiento en el futuro, atribuible a un riesgo concreto.

La pérdida o ganancia en el instrumento de cobertura se registra por la parte no eficiente en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, mientras que la parte eficiente se reconoce directamente en el Patrimonio neto del Balance de situación consolidado. El importe diferido en el Patrimonio neto no se reconoce en la cuenta de resultados hasta que las pérdidas o ganancias de las operaciones cubiertas se registren en resultados o hasta la fecha de

vencimiento de las operaciones.

- ii. Cobertura de valor razonable de activos o pasivos reconocidos en el balance de situación consolidado:

El riesgo a cubrir es la exposición a cambios en el valor de un activo o un pasivo reconocido en el balance, una parte de dicho activo o pasivo que sea atribuible a un riesgo concreto o compromisos en firme sobre transacciones a realizar.

La pérdida o ganancia en el instrumento de cobertura, así como la pérdida o ganancia producida en el activo o pasivo cubierto, se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas.

- iii. Cobertura de riesgos en inversiones en entidades extranjeras consolidadas:

El riesgo a cubrir es la exposición a cambios en el valor de inversiones extranjeras consolidadas, flujos o dividendos provenientes de las mismas, atribuible a oscilaciones en el tipo de cambio de la divisa en que se encuentran nominadas las mismas.

Las pérdidas o ganancias se imputan dentro del Patrimonio neto.

- c. **Operaciones especulativas:** las pérdidas o ganancias se registran en la cuenta de resultados consolidada.

2.4.9 Combinaciones de Negocio

Se considera Fondo de Comercio la diferencia positiva originada entre el coste de la inversión y el valor teórico contable en el momento de su incorporación al Grupo, minorada en el importe de las revalorizaciones de activos o las modificaciones de valor de pasivos y/o afloraciones de estos imputadas directamente a los elementos patrimoniales de la sociedad dependiente o asociada.

En las adquisiciones de empresas asociadas realizadas a partir de la fecha de entrada en vigor de las NIIF, los fondos de comercio generados se consideran como mayor valor de la participación. Los fondos de comercio generados con anterioridad a 1 de enero de 2004 se han considerado igualmente, como mayor valor de la participación.

De acuerdo a la NIIF 3, el Fondo de comercio de consolidación no se amortiza. En este sentido, al cierre de cada ejercicio, o siempre que existan indicios de pérdida de valor, el Grupo procede a estimar, mediante el denominado "Test de deterioro" la posible existencia de pérdidas permanentes de valor que reduzcan el valor recuperable de los fondos de comercio a un importe inferior al coste neto registrado. En caso afirmativo, se procede a su saneamiento. Los saneamientos contabilizados no son objeto de reversión posterior.

Para realizar el mencionado test de deterioro todos los fondos de comercio son asignados a una o más unidades generadoras de efectivo. El valor recuperable de cada unidad generadora de efectivo se determina como el mayor entre el valor de uso y el precio de venta que se obtendría de una transacción.

2.4.10 Existencias

El precio de coste de las materias primas y otros materiales adquiridos a terceros se determina en función de su precio de adquisición (precio promedio) o al valor neto de realización, el menor.

En el caso de bienes cuyo precio de adquisición o coste de producción no sea identificable de modo individualizado, se adopta con carácter general el método del precio medio ponderado.

El valor neto de realización representa la estimación del precio de venta menos todos los costes estimados de venta y distribución.

El Grupo realiza una evaluación del valor neto realizable de las existencias dotando las oportunas provisiones en aquellos casos en las que el coste excede de su valor neto de realización.

2.4.11 Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Este tipo de activos financieros se valoran a coste amortizado de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo tal y como se describe en la Nota 2.4.7, menos la provisión por pérdidas por deterioro.

El importe de la provisión es la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor presente de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados al tipo de interés efectivo.

Dichos activos se dan de baja en el balance cuando se entienden que se han transferidos los riesgos y beneficios inherentes a los mismos. Para ello se realiza un análisis detallado de las diferentes operaciones de cesión de activos evaluando para cada uno de los casos, si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de demora.

2.4.12 Tesorería y equivalentes

El efectivo y equivalentes de efectivo incluyen el efectivo en caja, los depósitos a la vista en entidades de crédito y otras inversiones a corto plazo de gran liquidez con un vencimiento original de tres meses o menos y que no se encuentran sujetos a un riesgo relevante de cambios en su valor.

2.4.13 Activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta y actividades discontinuadas.

a. Activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta

Los activos no corrientes se clasifican como activos mantenidos para la venta si se considera que su importe en libros se recuperará a través de una operación de venta en vez de a través del uso continuado. Esta condición se considera cumplida únicamente cuando la venta es altamente probable, y está disponible para su venta inmediata en su condición actual y previsiblemente se completará en el plazo de un año desde la fecha de clasificación.

Los activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta se presentan valorados al menor importe entre su valor contable y el valor razonable minorados ambos por los costes necesarios para su enajenación. A partir del momento de la clasificación de los activos en este epígrafe no están sujetos a amortización.

b. Actividades discontinuadas

Se registran como actividades discontinuadas aquellas que han sido enajenadas, se ha dispuesto de ellas por otra vía o han sido clasificadas como mantenida para la venta y representan una línea de negocio o área geográfica de operaciones, forma parte de un plan único o es una filial adquirida exclusivamente con vistas a su reventa.

El resultado generado por las actividades discontinuadas se presenta en una única línea específica en la cuenta de resultados neto de impuestos.

2.4.14 Patrimonio neto atribuible a los accionistas

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto. Los costes incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción, neta de impuestos.

Cuando cualquier entidad del Grupo adquiere acciones de la sociedad dominante (acciones propias), la contraprestación pagada, incluido cualquier coste incremental directamente atribuible (neta de impuesto sobre ganancias) se deduce del patrimonio neto atribuible a los accionistas de la Sociedad. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido, neto de cualquier coste incremental de la transacción directamente atribuible y los correspondientes efectos del impuesto sobre las ganancias, se incluye en el patrimonio neto atribuible a los accionistas de la sociedad dominante.

Las diferencias de conversión provenientes de inversiones en sociedades extranjeras se clasifican dentro del mencionado patrimonio neto y son imputadas al resultado de producirse la enajenación de dichas inversiones.

2.4.15 Subvenciones e ingresos a distribuir en varios ejercicios

Las subvenciones se reconocen por su valor razonable cuando hay una seguridad razonable de que la subvención se cobrará y el Grupo cumplirá con todas las condiciones establecidas. Las subvenciones oficiales relacionadas con costes se difieren y se reconocen en la cuenta de resultados consolidada durante el periodo necesario para correlacionarlas con los costes que pretenden compensar. Las subvenciones oficiales relacionadas con la adquisición de inmovilizado, se incluyen en pasivos no corrientes como subvenciones oficiales diferidas y se abonan en la cuenta de resultados consolidada sobre una base lineal durante las vidas esperadas de los correspondientes activos.

2.4.16 Provisiones

El Grupo registra una provisión cuando existe un compromiso u obligación frente a un tercero que cumple los siguientes requisitos: es una obligación presente que surge como consecuencia de acontecimientos pasados, cuya liquidación se espera suponga una salida de recursos y cuyo importe o momento de ocurrencia no se conocen con certeza pero puede ser estimada con suficiente fiabilidad.

Por su parte se consideran pasivos contingentes aquellas posibles obligaciones surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización está condicionada a que ocurra o no uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de las entidades consolidadas. Conforme a los requerimientos de la NIC 37, estos pasivos contingentes no se reconocen en las cuentas anuales consolidadas, sino que se informa sobre los mismos (véase Nota 24).

2.4.17 Obligaciones con el personal

De acuerdo con las reglamentaciones de trabajo vigentes y determinados contratos laborales, las sociedades del Grupo están obligadas al pago de indemnizaciones a los empleados con los que, bajo determinadas condiciones, rescindan sus relaciones laborales.

El Grupo sigue el criterio de constituir, en el momento en que un plan de reestructuración es aprobado por los Administradores,

hecho público y comunicado a los trabajadores, las oportunas provisiones para hacer frente a los pagos futuros derivados de la aplicación de dichos planes en función de las mejores estimaciones disponibles de los costes previstos de acuerdo con los estudios actuariales correspondientes.

2.4.18 Obligaciones por pensiones

A efectos de su tratamiento contable es necesario distinguir aquellos planes de aportación definida en los que la obligación de la empresa consiste exclusivamente en aportar una cantidad anual, de los planes de prestación definida en los que los trabajadores tienen derecho a una prestación concreta en el devengo de la jubilación.

a. Planes de aportación definida

En los planes de aportación definida se reconoce anualmente como gasto las aportaciones devengadas.

b. Planes de prestación definida

Balance de situación Consolidado

El pasivo reconocido en el balance respecto a los planes de pensiones de prestaciones definidas es el valor actual de la obligación por prestaciones definidas en la fecha del balance menos el valor razonable de los activos afectos al plan y cualquier coste por servicios pasados no reconocido.

La obligación por prestaciones definidas se calcula anualmente por actuarios independientes de acuerdo con el método de la unidad de crédito proyectada.

El valor actual de la obligación se determina descontando los flujos de salida de efectivo futuros estimados a tipos de interés de bonos del Estado denominados en la moneda en que se pagarán las prestaciones y con plazos de vencimiento similares a los de las correspondientes obligaciones.

Pérdidas y Ganancias Actuariales

Se consideran pérdidas y ganancias actuariales aquellas que surgen de ajustes por la experiencia y cambios en las hipótesis actuariales.

Durante el ejercicio 2005, el Grupo seguía la política de registrar estas en la cuenta de resultados aplicando el denominado “método del corredor”, mediante el cual se reconocían en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada aquellas diferencias actuariales que excediesen del mayor de los siguientes importes:

- El 10% del valor actual de las obligaciones por pensiones.
- El 10% del valor razonable de los activos afectos al plan.

El exceso se imputaba a resultados sistemáticamente durante los años restantes de la vida laboral media.

Como consecuencia de la modificación introducida en la NIC 19, durante el ejercicio 2006 el Grupo se ha acogido a la posibilidad recogida en la nueva redacción de la Norma consistente en el reconocimiento íntegro de las pérdidas y ganancias actuariales en el periodo en el que ocurren directamente en patrimonio.

Modificaciones en las características del Plan

En el caso de modificaciones en las características del plan, si como consecuencia de cambios en los compromisos, los derechos que surgen de estos se consolidan automáticamente, el coste de los servicios pasados se reconoce inmediatamente en la cuenta de resultados consolidada. Si por el contrario son revocables o no se consolidan, el coste se reconoce linealmente entre el periodo medio que reste hasta su consolidación definitiva.

Reducciones y Liquidaciones del Plan

Si se produce una reducción o liquidación del plan, se reconoce en ese mismo momento las ganancias o pérdidas derivadas de las mismas por los siguientes conceptos: cambios en el valor actuarial del fondo (obligaciones y activos afectos al mismo) y costes de los servicios pasados que no hubieran sido previamente reconocidos y se hayan consolidado en ese momento.

Sobredotación del plan

Si en el importe a reconocer en el balance de situación por prestaciones definidas, el plan se encontrase sobredotado, el Grupo procede al reconocimiento de un activo neto por dicho importe, excepto en el caso en que el exceso en el valor razonable de los activos afectos a dicho plan sobre el valor actual de las obligaciones por prestaciones definidas no pueda recuperarse en su totalidad mediante reembolsos o reducciones de las aportaciones futuras, en cuyo caso el activo a reconocer será el menor de los siguientes importes:

- El importe de dicho exceso.
- El importe total de las pérdidas actuariales netas y el coste de los servicios pasados acumulados no reconocidos a la fecha y el valor actual de cualesquiera beneficios económicos disponibles en la forma de reembolsos procedentes del plan o reducciones en las aportaciones futuras al mismo, descontado con los tipos de bonos emitidos por el Estado en la fecha de valoración y para el mismo vencimiento.

En caso de que resulte de aplicación este punto, cualquier

aumento o disminución en el valor actual de los reembolsos o reducciones en las aportaciones futuras es reconocido inmediatamente en el patrimonio dentro del estado de ingresos y gastos reconocidos.

2. 4.19 Compensaciones basadas en acciones

a. Sistemas Retributivos vinculados a la evolución de la acción liquidados en efectivo

Dichos sistemas son valorados en el momento inicial de otorgamiento de los mismos mediante un método financiero basado en un modelo binomial mejorado teniendo en cuenta el precio de ejercicio, la volatilidad, el plazo de ejercicio, los dividendos esperados, el tipo de interés libre de riesgo y las hipótesis realizadas respecto al ejercicio esperado anticipado.

La imputación de la mencionada valoración a resultados, conforme a NIIF 2, se realiza dentro de la partida de gastos de personal durante el periodo de tiempo establecido como requisito de permanencia del empleado para su ejercicio de forma proporcional durante el mismo, reconociendo como contrapartida un pasivo a favor del mencionado empleado. Así mismo, cada año se realiza una reestimación de la valoración inicial mencionada reconociendo en el resultado del ejercicio tanto la parte relativa a dicho ejercicio como la parte correspondiente a ejercicios anteriores.

Posteriormente, una vez transcurrido el periodo mencionado establecido como requisito de permanencia del empleado para el ejercicio de dichos sistemas, se reconoce en la cuenta de resultados la diferencia entre el precio de valor de liquidación y el pasivo reconocido según lo descrito anteriormente para aquellas operaciones liquidadas. Para aquellas operaciones vivas al cierre se realiza igualmente una imputación a la cuenta de resultados por el importe de la diferencia entre el pasivo reconocido a la fecha y la actualización de valor correspondiente.

Por último y tal como se menciona con más detalle en la nota 37 de la memoria, para cubrir el posible quebranto patrimonial que dichos sistemas retributivos, la empresa ha contratado varios contratos de permuta financiera liquidables exclusivamente en dinero.

b. Sistemas Retributivos liquidados mediante entrega de opciones sobre acciones.

Al igual que los sistemas descritos anteriormente son valorados en el momento inicial de otorgamiento de los mismos mediante el método financiero anteriormente mencionado para el caso de sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción.

La imputación de la mencionada valoración a resultados, dentro de la partida de gastos de personal, se realiza también en estos sistemas durante el periodo de tiempo establecido como requisito de permanencia del empleado para su ejercicio de forma proporcional durante el mismo, con contrapartida en este caso en el patrimonio de la sociedad y sin realizar ningún tipo de reestimación sobre su valoración inicial conforme a lo establecido en la NIIF 2.

Por último y tal como se menciona con más detalle en la nota 38 de la memoria, para cubrir estos sistemas retributivos, la empresa ha contratado varios contratos de permuta financiera liquidables exclusivamente en dinero que tienen la consideración de derivados y que intentan cubrir flujos futuros de efectivos necesarios para liquidar los mencionados sistemas retributivos. Dichos derivados son tratados contablemente conforme a las reglas generales aplicables a los mismos (nota 2.4.8).

2.4.20 Pasivos financieros

Estas deudas se reconocen inicialmente por el valor razonable de la contraprestación recibida menos los gastos iniciales vinculados a la obligación, registrándose posteriormente por su coste amortizado según el método de interés efectivo. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala exactamente la corriente esperada de pagos futuros previstos hasta el vencimiento del pasivo con el importe inicial recibido.

A efectos del cálculo de los mencionados flujos prevista se utilizara para la estimación de los mismos los tipos de interés existentes a fecha de realización de la valoración.

En el caso de que la tasa de interés efectiva se considere distinta del interés de mercado se valora el pasivo teniendo en cuenta el valor actual de los flujos futuros a esa tasa de mercado en el caso de préstamos con tipo de interés explícito. De no encontrarse dicho tipo de interés concretado la valoración de estos también se realiza al mencionado tipo de interés de mercado.

En el caso de producirse renegociación de deudas existentes, se considera que no existen modificaciones sustanciales del pasivo financiero cuando se cumple la siguiente condición:

- El prestamista del nuevo préstamo debe ser el mismo que el que otorgo el préstamo inicial.
- El valor actual de los flujos de caja incluyendo los costes de emisión y formalización asociados al mismo usando el método del interés efectivo no difiere en más de un 10% del valor actual de los flujos de caja pendientes de pagar del pasivo original calculado bajo ese mismo método.



2.4.21 Activos y pasivos corrientes

En general, los activos y pasivos se clasifican como corrientes o no corrientes en función del ciclo de explotación. Sin embargo, dada la diversidad de actividades desarrolladas por el Grupo en las cuales la duración del ciclo de explotación varía de unas a otras, en general se ha optado por considerar como activos y pasivos corrientes todos aquellos con vencimiento igual o anterior a doce meses contados a partir de la fecha del mismo, y como no corrientes las de vencimiento posterior a dicho período.

2.4.22 Impuesto sobre sociedades e Impuestos diferidos

El término Impuesto sobre Sociedades consolidado incluye todos los impuestos, ya sean nacionales o extranjeros, que se relacionan con las ganancias sujetas a imposición. El Impuesto sobre Sociedades incluye también otros tributos, como los impuestos que gravan la repatriación de resultados, así como cualquier otra imposición que tome como base de cálculo el resultado contable.

Gasto por impuesto de las sociedades individuales

El gasto (ingreso) por el Impuesto sobre Sociedades para las compañías del perímetro de consolidación individualmente consideradas» se calcula por la suma del "Impuesto Corriente" y la variación del "Impuesto Diferido", teniendo en cuenta, en su caso, la eliminación de los ajustes de consolidación fiscal.

- El Impuesto Corriente es la cuota a pagar (recuperar) a la Hacienda Pública como consecuencia de la ganancia (pérdida) fiscal obtenida en el ejercicio, antes de descontar las retenciones y los pagos a cuenta efectuados, y considerando los ajustes de consolidación que procedan.
- El Impuesto Diferido (de Activo o de Pasivo) es la parte del gasto por el Impuesto sobre Sociedades a pagar (recuperar) en ejercicios futuros. Dentro de estos Impuestos Diferidos se distinguen las "Diferencias Temporales", que son las diferencias entre la ganancia fiscal y el resultado contable, que se originan en un ejercicio y revierten en otro u otros posteriores; y la "Activación (Aplicación) de Créditos Fiscales" durante el ejercicio por pérdidas fiscales, por deducciones o bonificaciones, del propio ejercicio o de ejercicios anteriores, pendientes de aplicar.

Gasto por impuesto consolidado

El gasto devengado por Impuesto sobre Sociedades reflejado en las Cuentas Consolidadas se calcula mediante la agregación

del gasto registrado por cada una de las sociedades que forman el perímetro de consolidación, aumentado o disminuido, según corresponda, por el impacto fiscal de los ajustes de consolidación contable, y por las Diferencias Temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros en las cuentas anuales consolidadas (método de pasivo).

En el caso de que se produzcan combinaciones de negocio, se registra el correspondiente Impuesto Diferido derivado del proceso de asignación de precio y de la amortización de los fondos de comercio que se generen. Sin embargo, no se reconocen los Impuestos Diferidos cuando la transacción no es una combinación de negocios o no tiene efecto en el momento que ocurre sobre el resultado contable ni sobre la base imponible.

Los activos y pasivos por Impuestos Diferidos se calculan a los tipos impositivos vigentes a la fecha del balance de situación y que se prevé que serán aplicables en el período en el que se realice el activo o se liquide el pasivo.

Los activos y pasivos por Impuestos Diferidos se cargan o abonan a la cuenta de resultados, salvo cuando se refieren a partidas que se llevan directamente a las cuentas del patrimonio neto, en cuyo caso los activos y pasivos por Impuestos Diferidos también se registran con cargo o abono a dichas cuentas del patrimonio neto.

Por los beneficios no distribuidos de las filiales no se reconoce un pasivo por Impuestos Diferidos cuando el Grupo puede controlar la reversión de las Diferencias Temporarias y no es probable que éstas sean revertidas en un futuro previsible.

Los activos por Impuestos Diferidos y los créditos fiscales derivados de bases impositivas negativas se reconocen cuando resulta probable que la Sociedad pueda recuperarlos en un futuro» con independencia del momento de recuperación y siempre y cuando la recuperación se prevea dentro del período legal de aprovechamiento. Los activos y pasivos por Impuestos Diferidos no se descuentan: y se clasifican como activo (pasivo) no corriente en el balance de situación.

Con ocasión de cada cierre contable, se revisan los Impuestos Diferidos registrados (tanto activos como pasivos) con objeto de comprobar que se mantienen vigentes, efectuándose las oportunas correcciones a los mismos de acuerdo con los resultados de los análisis realizados.

La diferencia entre el gasto por el Impuesto sobre Sociedades contabilizado al cierre del ejercicio anterior y el gasto por el Impuesto sobre Sociedades que resulta de las declaraciones fiscales finalmente presentadas constituye un cambio en las estimaciones contables y se registra como gasto/ingreso del ejercicio corriente.

2.4.23 Reconocimiento de resultados

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio del devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos. Concretamente, los ingresos se calculan al valor razonable de la contraprestación a recibir y representan los importes a cobrar por los bienes entregados y los servicios prestados en el marco ordinario de la actividad, menos descuentos, devoluciones, impuesto sobre el valor añadido y otros impuestos relacionados con las ventas.

A continuación se detalla de forma específica el criterio seguido para el reconocimiento de resultados en cada una de los segmentos en los que opera Grupo Ferrovial.

2.4.23.1 Actividad de Construcción

Para el reconocimiento de los resultados de construcción la empresa sigue los criterios establecidos en la NIC 11.

Conforme al párrafo 22 de la mencionada NIC 11, cuando el resultado de un contrato de construcción puede ser estimado con suficiente fiabilidad, los ingresos ordinarios y los costes asociados con el mismo son reconocidos en resultados como tales, con referencia al estado de terminación de la actividad producida por el contrato en la fecha de cierre del balance. Cualquier pérdida esperada en el contrato de construcción es reconocida como tal inmediatamente.

De entre los métodos establecidos en el párrafo 30 de la NIC 11 para determinar el estado de realización de un contrato, la empresa sigue habitualmente el criterio del examen del trabajo ejecutado (párrafo 30 b).

Este método se puede llevar a la práctica por la existencia en todos los contratos generalmente de:

- una definición de todas y cada una de las unidades de obra que es necesario ejecutar para completar la totalidad de la misma;
- la medición de cada una de estas unidades de obra y
- el precio al que se certifica cada una de estas.

Para la aplicación práctica de este método, al final de cada mes se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada una de las obras. La suma total es el importe al que ascienden los trabajos realizados al precio establecido en el contrato, que se debe reconocer como ingreso de la obra desde su comienzo. Por diferencia con la misma cifra del mes anterior se obtiene la producción del mes y ésta es la que se registra contablemente como ingreso.

Los costes de ejecución de las obras se reconocen contablemente en función de su devengo, reconociendo como gasto los realmente incurridos en la ejecución de las unidades de obra realizadas, así como los que pudiéndose incurrir en el futuro deban ser imputados a las unidades de obra ahora ejecutadas.

Como indica el párrafo 29 de la NIC 11, la aplicación de este método de reconocimiento de resultado se combina con la elaboración de un presupuesto que se realiza para cada contrato de obra por unidad de obra, y que se utiliza como herramienta clave en la gestión con el objeto de mantener un seguimiento detallado unidad por unidad de obra de donde se están produciendo las desviaciones entre la realidad y lo presupuestado.

En aquellos casos excepcionales, que no sea posible estimar el margen para la totalidad del contrato se reconoce el total de los costes incurridos en el mismo y como ingreso de dicho contrato las ventas razonablemente aseguradas relativas a la obra realizada, con el límite de los mencionados costes incurridos en el contrato. (NIC 11 p.32)

Reconocimiento de modificaciones al contrato principal

Eventualmente a lo largo de la ejecución de las obras surgen imprevistos no contemplados en el contrato principal y que suponen mayores trabajos a realizar.

Estos cambios sobre el contrato inicialmente formalizado requieren una aprobación técnica por parte del cliente, y posteriormente aprobación económica que permite, a partir de ese momento, la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales.

El criterio seguido por Grupo Ferrovial a este respecto en línea con lo indicado en el párrafo 14 de la NIC 11, es no reconocer los ingresos por estos trabajos adicionales hasta que la aprobación de los mismos esté razonablemente asegurada por el cliente (párrafo 13 (a)) y el importe que es probable que acepte el cliente, puede ser medido con suficiente fiabilidad (párrafo 13 (b)).

Los costes asociados a estas unidades de obra sin embargo sí se reconocen en el momento en que se producen los mismos, con independencia del grado de aprobación por parte del cliente de los trabajos realizados.

Intereses de demora

El reconocimiento de los intereses de demora originados por retrasos en el cobro de certificaciones, se realiza conforme a lo indicado en la NIC 18 p. 29, cuando sea probable que se van a recibir efectivamente dichos intereses de demora y además el importe de los mismos puede ser medido de forma fiable.

Amortización de maquinaria

En cuanto a la amortización de maquinaria de obra, la práctica de Grupo Ferrovial distingue:

- Máquinas u otros activos inmovilizados que se compran para una obra cuya vida útil se circunscribe a la duración de la misma. Dichos activos se amortizan en la vida de la obra, según el patrón de consumo previsto de los beneficios económicos del activo considerando como criterio más correcto de consumo el volumen de obra ejecutada sobre el total previsto. En este apartado se incluyen fundamentalmente pequeña maquinaria de obra, útiles y herramientas así como instalaciones fijas de obra. En aquellos casos que por contrato esté asegurada la recompra del activo a un precio determinado, se considera dicho precio como valor residual del mismo.
- Aquella maquinaria adquirida para ser gestionada de forma centralizada desde el parque de maquinaria. En este apartado se incluye fundamentalmente gran máquina de obra civil. En este caso son amortizadas en función de criterios técnicos basados fundamentalmente por la naturaleza de la maquinaria en un método de amortización acelerada de forma degresiva de tal manera que la amortización es superior en los primeros años de vida del activo.

Gastos anticipados

Se recogen bajo esta denominación los gastos iniciales de obra derivados de los siguientes conceptos:

- formalización del contrato principal (gastos de licitación)
- gastos de maquinaria para llegada a obra (cuando sea propiedad de la Sociedad)
- adquisición de proyectos exteriores
- colaboraciones y estudios exteriores
- seguro de construcción
- cerramientos
- otros gastos iniciales de obra (no generales)

Estos gastos conforme a lo indicado en la NIC 11 p. 27, se registran como activos siempre que sea probable que los mismos sean recuperables en el futuro, y se van reconociendo como gasto en función de la evolución de la mencionada producción real sobre la prevista en cada contrato.

Aquellos gastos anticipados correspondientes a la formalización o vinculados a la obtención de un determinado contrato que no se encuentre adjudicado al cierre del ejercicio, son imputados a resultados excepto en el caso en que se establezca expresamente la posibilidad de facturación de los mismos al organismo concedente en cuyo caso se reconocen como cuenta a cobrar con dicho organismo. (NIC 11 p. 21).

Otras provisiones

Entre éstas cabe destacar:

a. Provisiones por gastos diferidos

Las provisiones por diferidos cubren los pagos que tienen que producirse por diversos conceptos tales como gastos de fianzas del contrato principal, retirada de maquinaria de obra, retirada de instalaciones, gastos de fin de obra a liquidación y conservación en periodo de garantía. Dichas provisiones corresponden a una obligación existente conforme al contrato (NIC 37 14 (a)) en base a la cual es probable que la entidad tenga que desprenderse de recursos para hacer frente a la misma. (NIC 37 14 (b)) y respecto a la cual se puede realizar una estimación fiable (NIC 37 14 (c)). Los pagos por estos conceptos se producen, normalmente, una vez finalizada la obra y reconocidos los ingresos correspondientes. Por esta razón, se realizan provisiones, según las mejores estimaciones posibles y según las características de la obra, en razón a un porcentaje inicial estimado sobre la obra ejecutada a realizar de acuerdo a los presupuestos de la misma, que en general no se puede variar hasta la terminación del contrato. No obstante lo anterior, el porcentaje inicial anteriormente mencionado puede variarse en el caso de que la estimación inicial resulte inapropiada a la vista del desarrollo del contrato. En este caso, se procede a la regularización a origen de la provisión tan pronto como se tiene conocimiento de este hecho, considerando este registro un cambio en la estimación original.

A la entrega de la obra objeto del contrato y a resultados de la estimación actualizada posible se procede a revertir el exceso de provisión, si lo hubiera, utilizando las correspondientes cuentas de ingreso. Con posterioridad, estas provisiones sólo se pueden utilizar para el fin previsto y permanecen en el pasivo mientras existe riesgo en la correspondiente obra.

b. Provisiones para pérdidas presupuestadas

Conforme a lo indicado en el párrafo 36 de la NIC 11, cuando sea probable que el resultado final de una obra vaya a suponer el reconocimiento de una pérdida, dichas pérdidas deberán de reconocerse inmediatamente en los estados financieros.

A efectos de determinar dicha probabilidad se seguirán criterios homogéneos por tipos de clientes o tipo de obra, basados en la experiencia histórica acumulada y en los criterios de gestión de presupuestos de obras.

c. Provisiones por clientes de dudoso cobro

Aquellas cuentas a cobrar con un periodo de cobro estimado superior al año se valorarán conforme al método de coste amortizado.

Adicionalmente en cada fecha de cierre de balance se evalúa si existe evidencia objetiva de que una cuenta a cobrar ha sufrido deterioro (NIC 39 p. 58).

Generalmente se considerará que se ha producido una pérdida por el 100% del valor de una cuenta a cobrar si ha existido un caso de suspensión de pagos, quiebra, reclamación judicial o impago de letras, pagarés o cheques.

En el caso de que no hayan cumplido las condiciones anteriormente indicadas pero se haya producido un retraso en el periodo de pago superior a 6 meses, se realizará un estudio detallado y se dotará de provisión en función del riesgo estimado en dicho análisis.

2.4.23.2 Actividad de infraestructuras

Los tres sectores en los que opera la División de Infraestructuras de Ferrovial son Autopistas de peaje, Aeropuertos y Aparcamientos.

a. Autopistas

Los contratos incluidos dentro de este área de actividad, pueden ser calificados como contratos de concesiones y por tanto caen dentro del ámbito de aplicación de la IFRIC 12.

Conforme a lo indicado en dicha norma, los activos pueden ser clasificados como activos intangibles o como activos financieros (cuentas a cobrar a la autoridad concedente.).

Como se ha indicado anteriormente Grupo Ferrovial no está aplicando dicha interpretación que todavía no ha sido aprobada por la Unión Europea.

No obstante lo anterior, el criterio aplicado para el reconocimiento de ingresos y gastos en este tipo de negocios es similar al establecido en la IFRIC 12 para el modelo de activo intangible. En concreto el criterio seguido por la sociedad para el reconocimiento de ingresos y gastos en la formulación de los presentes estados financieros ha sido el siguiente:

Amortizar los activos en proyectos de infraestructuras en la vida de la concesión conforme a un criterio lineal salvo en el caso de los activos en proyectos de infraestructuras en Chile respecto a los cuales existe firmado un acuerdo con las autoridades chilenas por el cual el periodo de duración de la concesión es variable finalizándose la misma en el momento en el que se obtenga un nivel de ingresos determinado. En dichas autopistas se está utilizando un criterio de amortización basado en el volumen de ingresos previsto para toda la vida de la concesión sobre el volumen de ingresos de cada ejercicio.

- Capitalizar los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción.
- Los gastos financieros devengados tras la puesta en fun-

cionamiento del activo, se reconocen directamente en la cuenta de pérdidas y ganancias.

- Los ingresos percibidos por peajes son reconocidos en función de su devengo que está habitualmente vinculado a la utilización de la infraestructura por parte de los usuarios.
- Los gastos de explotación son también reconocidos conforme a un criterio de devengo.

b. Aeropuertos

A diferencia del caso de las autopistas, en la mayoría de los aeropuertos no existe un contrato de concesión, siendo los activos propiedad de la sociedad que explota el aeropuerto. Los principales aspectos a destacar respecto al criterio de reconocimiento de ingresos y gastos son:

A efectos del reconocimiento de los principales ingresos hay que distinguir entre:

Ingresos aeroportuarios:

- Tarifas por pasajeros. Se devengan en función del número de pasajeros que toman vuelos de salida desde el aeropuerto.
- Tarifas por aterrizaje: Se devengan conforme al tonelaje de los aviones que aterrizan en el aeropuerto.
- Tarifas por aparcamiento de aviones: Se devengan en función de una combinación del número de horas y del tonelaje de los aviones.

Ingresos Comerciales:

- Ingresos por ventas de productos realizados directamente por la sociedad (negocio World Duty Free); se reconocen a medida que cada venta es realizada.
- Ingresos por cesión de espacios comerciales a terceros: Se reconocen en base a un porcentaje de las ventas generadas por el tercero.

En cuanto a los gastos:

- Los gastos financieros se cargan a la cuenta de resultados según su devengo financiero, salvo los devengados durante el periodo de construcción que son objeto de activación.
- En el caso de la amortización del inmovilizado se hace en base a la vida útil del activo.

c. Aparcamientos

Dentro de los negocios de aparcamientos cabe distinguir a su vez tres áreas de actividad:

- Aparcamientos para residentes.
- Aparcamientos en superficie.
- Aparcamientos en rotación.

Aparcamientos para residentes

El criterio de reconocimiento de resultados es igual al seguido en la actividad de promoción inmobiliaria.

Aparcamientos en superficie

Se trata de un servicio público prestado a las autoridades locales que tiene por objeto fundamentalmente la gestión del control del estacionamiento en vía pública y la recaudación de las tarifas giradas por los ayuntamientos por dichos servicios. Los ingresos suelen ser un precio por el servicio público prestado a pagar por el Ayuntamiento, por lo que su tratamiento contable es similar al aplicado en la actividad de servicios.

Aparcamientos en rotación

En este último caso los ingresos provienen por la utilización de plazas de garaje propiedad de la sociedad o en régimen de concesión administrativa durante un periodo concesional. El tratamiento contable aplicado en este caso es similar al utilizado en el negocio de autopistas.

2. 4.23.3 Actividad inmobiliaria

La principal actividad realizada por la División Inmobiliaria consiste en la venta de viviendas y terrenos. Dicha actividad tiene la consideración de venta de bienes conforme a lo indicado en la NIC 18. El resultado de dicha actividad se reconoce cuando se entienden cedidos los riesgos y beneficios del bien entregado al comprador, momento que coincide habitualmente con el otorgamiento de la escritura pública.

2.4.23.4 Actividades de servicios

Registro de ingresos en contrato por los que se presta de forma ininterrumpida un mismo servicio a lo largo de un periodo determinado

Los ingresos reconocidos en el contrato por este tipo de servicio son registrados en la cuenta de resultados de forma lineal a lo largo del tiempo de duración del contrato.

Los costes vinculados a dichos servicios son reconocidos en función de su devengo.

Registro de ingresos en contratos relativos a la prestación de un servicio consistente en la ejecución de diversas tareas con diferentes precios reconocidos en el contrato en función del tipo de tarea realizada

En este caso el reconocimiento de los ingresos ordinarios y los costes asociados a los mismos, se realiza con referencia al estado de terminación o grado de avance, aplicando los criterios y

condiciones descritos para la actividad de Construcción, es decir aplicando el método denominado “examen del trabajo ejecutado” tal como indica la NIC 11 p. 30 (b) o NIC 18 p. 24 (a).

En aquellos casos en los que no puede aplicarse un criterio basado en el “examen del trabajo ejecutado”, se aplica el método de grado de avance en función de los costes incurridos sobre el total de costes estimados.

Reconocimiento de ingresos no reconocidos en el contrato principal

Todos aquellos ingresos que no estén reconocidos en el contrato principal (p. ej. Servicios adicionales, revisiones de precios, etc.) solo se reconocen como ingresos si:

- La aprobación de estos ingresos por el cliente es altamente probable.
- El importe que acepte el cliente puede ser medido con suficiente fiabilidad.

Provisiones

A continuación se describen las principales provisiones que se dotan en este tipo de actividades que en todo caso conforme a lo establecido en la 37 p.14, corresponden a obligaciones contractuales asumidas que probablemente generarán un desembolso de recursos en el futuro, pudiendo realizarse una estimación fiable de dicho desembolso.

a. Provisión de garantía

En el caso específico de contratos de Mantenimiento y Gestión Integral que incorporan una garantía total sobre el funcionamiento correcto de determinadas instalaciones, se realiza una estimación del riesgo potencial existente al principio del contrato y se realiza una dotación mensual por provisión de garantía, con el objeto de cubrir el importe total estimado al finalizar el contrato. Estas estimaciones se revisan periódicamente adaptándose la dotación mensual.

b. Provisiones de clausura y postclausura de vertederos

Dentro del área de Servicios Urbanos una de las actividades realizadas es la construcción y gestión de vertederos mediante la cual se construyen vertederos sujetos a autorizaciones administrativas y posteriormente se gestionan mediante el cobro de unas cantidades en función de las toneladas de residuos depositado. Conforme a la autorización concedida al completar la capacidad del vertedero existe una obligación de cerrar el vertedero con el objeto de evitar en el futuro riesgos medioambientales.

Las provisiones de clausura y postclausura recogen por la tanto las estimaciones realizadas de los costes en los que se debe incurrir en la clausura y tratamiento de los residuos durante el periodo de postclausura de los vertederos que son propiedad de la sociedad y de aquellos gestionados por la misma en los que existe dicha obligación según el tipo de contrato suscrito. La dotación a la provisión por Clausura y Postclausura de los vertederos se realiza de acuerdo con la estimación realizada por el personal técnico de la sociedad del coste final de la mencionada clausura y de los costes de mantenimiento del terreno en los que se debe incurrir una vez clausurados los vertederos.

Todos los años se procede a revisar y evaluar la suficiencia de las provisiones en función de las mediciones realizadas y reportadas por el Departamento Técnico de volúmenes totales de capacidad del vertedero, densidad media del vertedero y estimación de costes actualizada de clausura y postclausura.

c. Provisiones de clientes

El criterio para la dotación de provisiones de clientes es el mismo que el comentado anteriormente para la actividad de construcción.

Amortizaciones

La maquinaria afecta a este tipo de contratos se amortiza en el periodo de vida de la misma, en base a criterios técnicos basados en el consumo de los beneficios económicos del activo.

Contratos de rehabilitación, construcción y posterior mantenimiento de infraestructuras en el Reino Unido.

Dentro de sus actividades la filial británica Amey participa de determinados contratos consistentes en la construcción o rehabilitación de determinados infraestructuras públicas y su posterior mantenimiento.

Dichos contratos figuran por sus características dentro del ámbito de aplicación del IFRIC 12 sobre concesiones. A diferencia de otros tipos de concesiones en estos casos las sociedades concesionarias recuperan las inversiones realizadas mediante el cobro de cantidades fijas no sujetas a variabilidad en función del uso del activo, sino simplemente están afectados por determinadas peculiaridades o premios vinculados a la disponibilidad del uso del activo o a la calidad del servicio prestado.

Dichas inversiones son tratadas a nivel de normas contables británicas como cuentas a cobrar. A este respecto aunque como se ha indicado al inicio de esta memoria no se ha

aplicado la interpretación IFRIC 12 en la elaboración de los presentes estados financieros, dichas inversiones, debido a sus características se mantienen en el balance como cuentas a cobrar.

Los ingresos de construcción o prestaciones de servicios de mantenimiento realizados en este tipo de contratos se calculan conforme a las reglas generales establecidas para las actividades de construcción y servicios (NIC 11 y NIC 18) y las cuentas a cobrar se valoran conforme al método del coste amortizado.

2.5. Información financiera por segmentos

Un segmento de negocio es aquel componente identificable de la empresa encargado de suministrar un producto o servicio que se encuentra sometido a riesgos y rendimientos de naturaleza diferente a otros segmentos.

Un segmento geográfico es aquel componente identificable de la empresa encargado de suministrar productos y servicios en un entorno económico específico y que se encuentra sometido a riesgos y rendimientos de naturaleza diferente a otros segmentos.

En base al parámetro primario de gestión del Grupo Ferrovial, se considera base de segmentación de carácter principal la constituida por segmentos de negocio, siendo por tanto, la constituida por segmentos geográficos de carácter secundario.

a. Bases y metodología de la información por segmentos

Los ingresos del segmento corresponden a los ingresos directamente atribuibles al mismo y la proporción correspondiente de los ingresos de negocios conjuntos y/o uniones temporales de empresas consolidados por el método de integración proporcional.

Los gastos de cada segmento se determinan por los gastos derivados de las actividades de explotación del mismo que le sean directamente atribuibles más la proporción correspondiente de los gastos que puedan ser distribuidos al segmento utilizando una base razonable de reparto. El gasto del segmento incluye la proporción de los gastos de los negocios conjuntos y/o uniones temporales de empresas consolidados por el método de integración proporcional.

Los resultados provenientes de las participaciones en los resultados de entidades asociadas que se consoliden por el método de la participación aparecen imputados a cada segmento.

El resultado del segmento presenta la parte atribuible del mismo a intereses minoritarios.

Los activos y pasivos de los segmentos son los directamente

relacionados con la explotación del mismo e incluyen la parte proporcional correspondiente de los negocios conjuntos y/o uniones temporales de empresas.

A continuación se presenta la información por segmentos de estas actividades.

b. Segmentos de negocio

Al 31 de diciembre de 2006, el Grupo está organizado a nivel mundial en cuatro segmentos principales de negocio:

- Construcción.
- Infraestructuras.
- Servicios.
- Inmobiliaria.

A este respecto, es de destacar que aunque la actividad Inmobiliaria en España ha sido objeto de desinversión, se sigue manteniendo una actividad significativa en el mercado inmobiliario polaco.

La descripción de las actividades realizadas por cada segmento se realiza en la nota 1 de la presente memoria relativa a actividades y perímetro.

Los traspasos o transacciones entre segmentos se firman bajo los términos y condiciones comerciales normales que también están disponibles para terceros no vinculados.

Mencionar que en toda esta memoria en la columna resto se incluyen los activos y/o pasivos, ingresos y/o gastos correspondientes a las empresas corporativas así como los ajustes existentes entre segmentos.

La principal información relacionada con estos segmentos para los ejercicios 2005 y 2006 se presenta en las siguientes notas de las presentes cuentas anuales consolidadas:

- Se detalla las políticas contables más representativas de cada segmento de negocio en la nota 2.4 relativa a normas de valoración.
- Se desglosa en la nota 25 relativa a Ingresos de explotación, los ingresos por segmentos de negocio distinguiendo entre los ingresos por ventas a clientes externos de los ingresos por ventas a otros segmentos.
- Se presenta el resultado por segmentos de negocio distinguiendo entre resultado de actividades continuadas y el de actividades discontinuadas en las notas 32 y 33 de la presente memoria.
- En las Notas relativas a los distintos elementos del inmovilizado (Activos intangibles, Inversiones en proyectos de infraestructuras e Inmovilizaciones materiales,) se detallan las adiciones o inversiones en inmovilizado por segmentos

de negocio.

- Detalle de posición neta de tesorería por segmentos de negocio incluido en la nota 20 de la presente memoria.
- Detalle de Flujo de Caja por segmentos de negocio, excluyendo proyectos de infraestructuras, incluido en la nota 35 de la presente memoria.

Asimismo, se incluyen a continuación los balances de situación y cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2006 y 2005 por segmentos:

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2006

ACTIVO (Miles de euros)	Construcción	Infraestructuras	Inmobiliaria	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	443.659	38.813.698	22.578	3.760.729	49.544	43.090.208
Inmovilizado inmaterial	8.208	91.653	171	78.905	461	179.398
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	0	30.557.700	0	311.859	0	30.869.559
Inmovilizado material	185.670	99.143	3.187	455.660	9.898	753.558
Fondo de comercio de consolidación	181.468	7.511.462	0	1.582.106	0	9.275.036
Participaciones puestas en equivalencia	5.956	10.633	0	65.432	0	82.021
Activos financieros no corrientes	62.357	543.107	19.220	1.266.767	39.185	1.930.636
Cuentas a cobrar sociedades concesionarias	0	0	0	1.154.476	0	1.154.476
Activos financieros disponibles para la venta		181.036				181.036
Otros activos financieros	62.357	362.071	19.220	112.291	39.185	595.124
Derivados financieros a valor razonable	4.949	100.020	0	3.322	95.265	203.556
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	0	2.264.346	0	0	0	2.264.346
Impuestos diferidos	106.658	893.483	35.455	120.344	68	1.156.008
Activos corrientes	4.320.666	1.991.197	1.294.771	2.126.759	-1.467.535	8.265.858
Existencias	187.823	62.605	110.540	22.066	339	383.373
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.881.695	762.434	1.158.553	1.720.305	-39.744	5.483.243
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.600.274	619.829	78	1.571.292	32.464	3.823.937
Otros deudores	328.253	135.156	1.151.299	157.159	-111.715	1.660.152
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	20.998	59.346	7.197	20.836	39.760	148.137
Provisiones	-67.830	-51.897	-21	-28.982	-253	-148.983
Tesorería y equivalentes	2.251.148	1.166.158	25.678	384.388	-1.428.130	2.399.242
Sociedades de proyectos de infraestructuras	8	746.496	0	229.732	-3.684	972.552
Resto de sociedades	2.251.140	419.662	25.678	154.656	-1.424.446	1.426.690
TOTAL ACTIVO	4.875.932	44.062.744	1.352.804	6.011.154	-1.322.658	54.979.976

PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Miles de euros)	Construcción	Infraestructuras	Inmobiliaria	Servicios	Resto	Total
Patrimonio neto	536.239	4.325.368	1.001.521	901.428	-102.438	6.662.118
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	475.929	1.244.373	1.001.794	885.003	-102.910	3.504.189
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	60.310	3.080.995	-273	16.425	472	3.157.929
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	275	233.099	0	70.678	0	304.052
Provisiones para riesgos y gastos	62.787	495.496	23	401.608	3.198	963.112
Pasivos no corrientes	312.687	30.804.470	76.626	2.275.278	-561.176	32.907.885
Deuda Financiera	304.144	30.635.345	76.626	2.249.798	-558.299	32.707.614
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	0	27.304.505	0	1.628.220	0	28.932.725
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	36.649	2.755.436	0	282.530	697.274	3.771.889
Otras deudas financieras	264.495	575.404	76.626	339.048	-1.255.573	0
Deuda no financiera	8.543	169.125	0	25.480	-2.877	200.271
Derivados financieros a valor razonable	1.034	469.944	0	4.019	0	474.997
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	0	185.487	0	0	0	185.487
Impuestos diferidos	45.538	3.458.466	7	80.425	76.379	3.660.815
Pasivos corrientes	3.917.372	4.090.414	274.627	2.277.718	-738.621	9.821.510
Deuda Financiera	55.341	2.289.613	5.906	1.209.459	-721.896	2.838.423
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	0	1.964.684	0	157.774	0	2.122.458
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	53.983	283.092	5.906	63.321	309.547	715.849
Otras deudas financieras	1.358	41.837	0	988.364	-1.031.443	116
Deudas por operaciones de tráfico	3.524.465	1.717.874	268.721	1.064.409	-17.172	6.558.297
Deudas con empresas asociadas	3.899	4.671	0	37	95.972	104.579
Acreedores comerciales	3.075.456	1.557.304	10.039	889.840	-8.541	5.524.098
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes	145.414	67.366	185.307	27.712	-12.109	413.690
Otras deudas no comerciales	299.696	88.533	73.375	146.820	-92.494	515.930
Provisiones para operaciones de tráfico	337.566	82.927	0	3.850	447	424.790
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	4.875.932	44.062.744	1.352.804	6.011.154	-1.322.658	54.979.976

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2005

ACTIVO (Miles de euros)	Construcción	Infraestructuras	Inmobiliaria	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	455.748	9.181.479	40.489	3.307.481	88.493	13.073.690
Inmovilizado inmaterial	9.157	68.089	213	78.899	683	157.041
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	0	8.227.280	0	329.321	0	8.556.601
Inmovilizado material	217.770	101.370	14.402	386.137	8.249	727.928
Propiedades de inversión	195.386	220.071	17.971	1.550.890	0	1.984.318
Fondo de comercio de consolidación	731	144.047	251	37.642	0	182.671
Participaciones puestas en equivalencia	32.704	420.622	7.652	924.592	79.561	1.465.131
Activos financieros no corrientes				824.120		824.120
Cuentas a cobrar sociedades concesionarias						0
Otros activos financieros	32.704	420.622	7.652	100.472	79.561	641.011
Derivados financieros a valor razonable	19.144	37.121	0	2.098	94.033	152.396
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Impuestos diferidos	65.246	352.219	13.366	96.448	3.075	530.354
Activos corrientes	3.810.845	1.300.282	1.870.323	2.056.457	-1.296.151	7.741.756
Existencias	184.118	11.248	1.634.754	20.885	-7.703	1.843.302
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.609.547	362.346	200.690	1.517.296	-86.803	3.603.076
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	1.332.953	167.173	81.662	1.377.369	29.059	2.988.216
Otros deudores	332.643	137.485	118.757	139.752	-192.722	535.915
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	10.753	105.715	3.378	35.262	77.112	232.220
Provisiones	-66.802	-48.027	-3.107	-35.087	-252	-153.275
Tesorería y equivalentes	2.017.180	926.688	34.879	518.276	-1.201.645	2.295.378
Sociedades de proyectos de infraestructuras	0	383.214	0	342.940	-2.946	723.208
Resto de sociedades	2.017.180	543.474	34.879	175.336	-1.198.699	1.572.170
TOTAL ACTIVO	4.350.983	10.871.101	1.924.178	5.462.484	-1.110.550	21.498.196

PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Miles de euros)	Construcción	Infraestructuras	Inmobiliaria	Servicios	Resto	Total
Patrimonio neto	490.068	1.786.893	402.466	717.141	-428.367	2.968.201
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	432.877	967.449	399.580	705.053	-428.905	2.076.054
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	57.191	819.444	2.886	12.088	538	892.147
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.458	214.958	494	38.662	0	255.572
Provisiones para riesgos y gastos	62.072	20.100	0	426.389	9.797	518.358
Pasivos no corrientes	53.951	7.287.539	171.296	2.174.132	71.927	9.758.845
Deuda Financiera	43.351	7.171.457	557	2.166.335	60.002	9.441.702
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	0	7.060.429	0	1.506.400	0	8.566.829
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	42.837	109.285	557	295.269	400.288	848.236
Otras deudas financieras	514	1.743	0	364.666	-340.286	26.637
Deuda no financiera	10.600	116.082	170.739	7.797	11.925	317.143
Derivados financieros a valor razonable	8.272	345.236	0	25.817	0	379.325
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Impuestos diferidos	28.399	186.554	1.988	51.081	70.631	338.653
Pasivos corrientes	3.706.763	1.029.821	1.347.934	2.029.262	-834.538	7.279.242
Deuda Financiera	36.013	722.378	739.949	1.044.745	-795.036	1.748.049
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	0	718.338	0	34.449	0	752.787
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	38.725	521	408.438	30.777	514.672	993.133
Otras deudas financieras	-2.712	3.519	331.511	979.519	-1.309.708	2.129
Deudas por operaciones de tráfico	3.353.657	303.106	607.295	979.299	-44.474	5.198.883
Deudas con empresas asociadas	12.824	11.156	4	420	82.489	106.893
Acreedores comerciales	2.959.665	132.420	544.747	816.398	-157.780	4.295.450
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes	111.031	65.959	48.585	22.300	12.181	260.056
Otras deudas no comerciales	270.137	93.571	13.959	140.181	18.636	536.484
Provisiones para operaciones de tráfico	317.093	4.337	690	5.218	4.972	332.310
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	4.350.983	10.871.101	1.924.178	5.462.484	-1.110.550	21.498.196

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2006

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (Miles de euros)	Construcción	Infraestructuras	Inmobiliaria	Servicios	Resto	Total
Cifra de ventas	5.146.420	2.927.198	3.006	4.300.024	-22.068	12.354.580
Otros ingresos de explotación	2.054	10.307	0	3.717	146	16.224
Total ingresos de explotación	5.148.474	2.937.505	3.006	4.303.741	-21.922	12.370.804
Consumo y otros gastos externos	3.515.295	161.921	556	1.472.375	-21.469	5.128.678
Gastos de personal	625.021	577.526	2.355	1.906.786	29.489	3.141.177
A) sueldos, salarios y asimilados	526.244	561.901	2.055	1.659.077	27.025	2.776.302
B) cargas sociales	98.777	15.625	300	247.709	2.464	364.875
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	80.418	536.775	149	143.429	1.436	762.207
Variación de las provisiones de tráfico	64.140	18.242	356	18.444	1.769	102.951
Otros gastos de explotación	583.793	737.058	1.412	489.130	-34.735	1.776.658
Total gastos de explotación	4.868.667	2.031.522	4.828	4.030.164	-23.510	10.911.671
Resultados de explotación	279.807	905.983	-1.822	273.577	1.588	1.459.133
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-731	-1.142.744	0	6.890	-80	-1.136.665
Resultado financiero del resto de sociedades	44.253	-84.524	-1.413	-45.615	-8.106	-95.405
Resultado financiero por financiación	40.503	-82.869	-1.413	-49.265	-20.168	-113.212
Resultado financiero por otros conceptos	3.750	-1.655	0	3.650	12.062	17.807
Resultados financieros	43.522	-1.227.268	-1.413	-38.725	-8.186	-1.232.070
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	4.154	19.847	0	4.532	-1	28.532
Otras ganancias y pérdidas	0	423.490	0	-1.241	-1	422.248
Beneficios consolidados antes de impuestos	327.483	122.052	-3.235	238.143	-6.600	677.843
Impuesto sobre sociedades	113.011	-9.574	-566	67.739	672	171.282
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	214.472	131.626	-2.669	170.404	-7.272	506.561
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	864.996	0	8.360	873.356
Resultado consolidado del ejercicio	214.472	131.626	862.327	170.404	1.088	1.379.917
Resultado atribuido a socios externos	-1.038	53.233	718	-7.089	0	45.824
Beneficio del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	213.434	184.859	863.045	163.315	1.088	1.425.741

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2005

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS (Miles de euros)	Construcción	Infraestructuras	Inmobiliaria	Servicios	Resto	Total
Cifra de ventas	4.387.330	760.276	1.285	3.200.104	-28.402	8.320.593
Otros ingresos de explotación	55.344	17.296	0	3.749	-126	76.263
Total ingresos de explotación	4.442.674	777.572	1.285	3.203.853	-28.528	8.396.856
Consumo y otros gastos externos	3.043.876	8.558	105	1.366.057	-14.881	4.403.715
Gastos de personal	528.462	104.376	993	1.217.137	23.001	1.873.969
A) sueldos, salarios y asimilados	440.003	91.069	993	998.017	20.871	1.550.953
B) cargas sociales	88.459	13.307	0	219.120	2.130	323.016
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	54.115	166.962	109	108.090	1.382	330.658
Variación de las provisiones de tráfico	50.549	10.708	0	11.959	12.664	85.880
Otros gastos de explotación	555.860	185.101	1.309	285.279	-38.944	988.605
Total gastos de explotación	4.232.862	475.705	2.516	2.988.522	-16.778	7.682.827
Resultados de explotación	209.812	301.867	-1.231	215.331	-11.750	714.029
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-753	-370.800	0	-4.985	1.411	-375.127
Resultado financiero del resto de sociedades	40.086	1.900	146	-31.363	5.057	15.826
Resultado financiero por financiación	33.948	2.407	146	-32.092	-6.859	-2.450
Resultado financiero por otros conceptos	6.138	-507	0	729	11.916	18.276
Resultados financieros	39.333	-368.900	146	-36.348	6.468	-359.301
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia	-5.106	15.947	0	773	1	11.615
Otras ganancias y pérdidas	0	34.062	0	-607	45.828	79.283
Beneficios consolidados antes de impuestos	244.039	-17.024	-1.085	179.149	40.547	445.626
Impuesto sobre sociedades	87.289	-8.995	-192	52.908	6.729	137.739
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas	156.750	-8.029	-893	126.241	33.818	307.887
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	79.428	0	0	79.428
Resultado consolidado del ejercicio	156.750	-8.029	78.535	126.241	33.818	387.315
Resultado atribuido a socios externos	-390	31.051	183	-2.307	0	28.537
Beneficio del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	156.360	23.022	78.718	123.934	33.818	415.852

c. Segmentos geográficos

España es el país de origen de la sociedad dominante.

Los segmentos de negocio del Grupo operan principalmente en las siguientes áreas geográficas:

- España
- Reino Unido
- E.E.U.U.
- Canadá
- Polonia
- Chile
- Portugal
- Resto de Europa
- Resto

	Activos Totales		Adiciones al inmovilizado material y activos intangibles	
	2006	2005	2006	2005
España	9.291.016	10.945.762	461.728	21.477
Reino Unido	35.602.438	2.680.177	17.317	146.369
E.E.U.U.	2.970.010	1.598.141	1.553.798	4.264
Canadá	2.795.424	3.203.801	77.748	
Polonia	1.223.463	530.071	10.664	-3.893
Chile	1.574.974	1.119.977	576.671	119
Portugal	689.323	693.393	17.453	-444
Resto de Europa	667.677	615.275	39.369	183.285
Resto	165.651	111.599	16.606	37.432
Total	54.979.976	21.498.196	2.771.354	388.609

En la Nota 25 Ingresos de Explotación, se incluye el detalle de las ventas a clientes externos por segmentos geográficos.

2.1. Moneda extranjera

a. Moneda de presentación y moneda funcional

Los resultados y la situación financiera de todas las entidades del Grupo (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria) que tienen una moneda funcional diferente de la moneda de presentación, se convierten a esta última.

Para ello se distingue entre entidad en el extranjero y establecimiento en el extranjero realizándose la conversión a moneda de presentación de diferente forma según el caso de que se trate:

Entidad en el extranjero:

Entidad en el extranjero es todo establecimiento cuyas actividades no son parte integrante de las realizadas por la empresa que presenta los estados financieros, es decir, acumula efectivo y otras partidas monetarias, incurre en gastos, genera ingresos y puede acordar préstamos, todo ello principalmente en su moneda local.

Para estos casos el método empleado para la conversión es el denominado método de tipo de cambio de cierre consistente en:

- Todas las partidas de activo a excepción de las mencionadas a continuación se convierten al tipo de cambio de la fecha de cierre del balance.
- Las cuentas de participación en entidades en el extranjero, así como aquellos préstamos concedidos por su matriz a las mismas con un carácter permanente son convertidos al tipo de cambio histórico.
- Los fondos de comercio generados en adquisición de sociedades son valorados al tipo de cambio de cierre del ejercicio en cada periodo, generando diferencias de conversión por la diferencia entre este y el tipo de cambio histórico al que fueran registrados.
- Todas las partidas del pasivo exigible se convierten al tipo de cambio de la fecha de cierre del balance.
- El patrimonio neto se convierte al tipo de cambio histórico.
- Los ingresos y gastos se convierten a los tipos de cambio medios.
- Todas las diferencias de cambio resultantes se reconocen como un componente separado del patrimonio.

Establecimiento en el extranjero

Los establecimientos en el extranjero son parte integrante de las actividades de la empresa que presenta los estados financieros, de forma que lleva su negocio como si se tratase de una extensión de las operaciones de la empresa y por lo tanto su moneda funcional fuese la de esta.

En este sentido, las principales sociedades que aportan activos y pasivos nominados en divisas distintas al euro son las que se muestran en el cuadro adjunto:

Sociedad	Actividad	% Participación	Divisa
407 International, Inc. (a)	Infraestructuras	53,23%	Dólar Canadiense
Grupo Budimex	Construcción	59,06%	Zloty Polaco
Autoestrada Poludnie, S.A. (a)	Infraestructuras	50,98%	Zloty Polaco
Cintra Chile, Ltda. (a)	Infraestructuras	100%	Peso Chileno
Autopista Collipulli Temuco (a)/(b)	Infraestructuras	100%	Peso Chileno
Autopista Temuco Río Bueno. (a)/(b)	Infraestructuras	75%	Peso Chileno
Autopista Santiago Talca (a)/(b)	Infraestructuras	100%	Peso Chileno
Talca Chillán, S.A. (a)	Infraestructuras	33,55%	Peso Chileno
Aeropuerto Cerro Moreno	Infraestructuras	100%	Peso Chileno
Ferrovial Inmobiliaria Chile, Ltd	Inmobiliaria	100%	Peso Chileno
Ferrovial Agromán EC, Ltda	Construcción	100%	Peso Chileno
Ferrovial Agromán Chile, S.A.	Construcción	100%	Peso Chileno
Delta Ferrovial Limitada	Construcción	50%	Peso Chileno
Autopista del Bosque, S.A.	Infraestructuras	62,03	Peso Chileno
Grupisa, S.A. Chile	Servicios	69,23%	Peso Chileno
Sydney Airport	Infraestructuras	21,74%	Dólar Australiano
Ferr Sydney Airport Inv.Trust	Infraestructuras	100%	Dólar Australiano
Belfast City Airport	Infraestructuras	100%	Libra Esterlina
Grupo BAA	Infraestructuras	61,01%	Libra Esterlina
Grupo Amey	Servicios	100%	Libra Esterlina
Grupo Swissport (c)	Servicios	100%	Franco suizo
Webber	Construcción	100%	Dólar americano
Indiana Toll Road	Infraestructuras	50%	Dólar americano
Chicago Skyway Toll Bridge System	Infraestructuras	55%	Dólar americano

(a) Participación correspondiente a Cintra, S.A., de la cual Grupo Ferrovial tiene un 62,03%.

(b) Las sociedades titulares de las concesiones son Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A. (Autopista Temuco Río Bueno), Ruta de Araucanía Sociedad Concesionaria S.A. (Autopista Collipulli Temuco) y Autopista del Maipo S.A. (Autopista Santiago Talca). Todas las referencias en esta Memoria a cualquiera de estas tres sociedades se hará con la denominación que figura en la tabla superior.

(c) Relacionada como moneda la de la Matriz del Grupo. Destaca entre las otras monedas en las que opera el Dólar Americano dada la fuerte presencia en Estados Unidos de dicho Grupo.

El detalle de la evolución de las principales divisas con influencia en el Grupo con respecto al euro es el siguiente:

Tipo de cambio de cierre 1 Euro=Divisa			
	31/12/06	31/12/05	variaciones
Dólar Canadiense	1,5372	1,3754	11,76%
Peso Chileno	703,548	608.512	15,62%
Zloty Polaco	3,8368	3,8453	-0,22%
Libra Esterlina	0,6739	0,6885	-2,12%
Dólar americano	1,3189	1,1833	11,46%
Franco Suizo	1,6048	1,5564	3,11%
Dólar Australiano	1,6175	1,6131	0,27%

La evolución reseñada anteriormente, supone un aumento en las partidas de activo y pasivo del balance del Grupo, especialmente en aquellas sociedades residentes en Canadá, Chile, Polonia, Reino Unido, Estados Unidos y Australia y una disminución de los mismos de la actividad de Grupo Ferrovial en Suiza. Dentro de los cuadros de las siguientes notas de la memoria donde se realiza una explicación de la variación de las partidas de activo y pasivo, se ha incluido una columna relativa al efecto del tipo de cambio en aquellos casos en que dicho impacto es significativo.

El impacto neto de la variación de los activos y pasivos, minorado por el impacto en socios minoritarios, se recoge en el patrimonio neto, en concreto en la partida "Diferencias de conversión"

(ver nota 16.3). Dicha evolución ha supuesto un aumento en los fondos propios en el año por un importe de 132.937 miles de euros (1.439 para 2005).

b. Transacciones y saldos en moneda extranjera

La conversión de las transacciones realizadas por las sociedades del grupo en una moneda distinta de la moneda funcional se realiza aplicando el tipo de cambio vigente en el momento de formalizar cada operación. Los beneficios o pérdidas por las diferencias de cambio surgidas en la cancelación de los saldos provenientes de transacciones en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de resultados consolidada en el momento en que se producen.

Asimismo, los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera existentes al cierre del ejercicio se han valorado al tipo de cambio vigente en ese momento de cierre. Los beneficios o pérdidas de dicha valoración se registran en la cuenta de resultados del ejercicio.

2.7. Estimaciones y juicios contables

La información contenida en estas cuentas anuales es responsabilidad de los Administradores del Grupo.

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2006 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores del Grupo para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal
- La vida útil de los activos materiales e intangibles
- La valoración de los fondos de comercio
- Las estimaciones de carácter presupuestario que se tienen en consideración a efectos del reconocimiento del resultado en contratos en los que aplica el grado de avance en los segmentos de negocio de construcción y servicios.
- Estimaciones relacionadas con el valor razonable de los activos adquiridos en combinaciones de negocio.

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2006 y 2005 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, conforme a lo establecido en la NIC 8.

2.8. Cambios en estimaciones y políticas contables y corrección de errores fundamentales

a. Cambios en estimaciones contables

El efecto de cualquier cambio en estimaciones contables se registra en la misma línea de la cuenta de resultados en que se encuentra registrado el gasto o ingreso con la anterior estimación.

b. Cambios en políticas contables y corrección de errores fundamentales

El efecto de cualquier cambio en políticas contables así como cualquier corrección de errores fundamentales, se registra de la siguiente forma: el efecto acumulado al inicio del ejercicio se ajusta en Reservas mientras que el efecto en el propio ejercicio se registra contra resultados. Asimismo, en estos casos se reexpresan los datos financieros del ejercicio comparativo presentado junto al ejercicio en curso.

■ 3. Gestión de Riesgos Financieros

Las actividades del Grupo están expuestas a diferentes tipos de riesgos financieros destacando fundamentalmente los riesgos de tipo de interés, riesgo de cambio, riesgo de crédito y riesgo de liquidez.

3.1. Exposición a variaciones en los tipos de interés

En relación con el riesgo por tipo de intereses, destaca el relativo a la financiación de los proyectos de infraestructuras.

La financiación de este tipo de proyectos se caracteriza por estar ligada a los flujos de los mismos. En este contexto, el objetivo es intentar, en la medida de lo posible, y una vez que el proyecto entra en funcionamiento, cerrar un tipo de interés fijo, o asegurarlo mediante coberturas sobre las posibles variaciones del tipo de interés, evitando potenciales modificaciones posteriores en la rentabilidad del proyecto provocadas por la variación de dichos tipos de interés. Dichos mecanismos de cobertura se incardinan dentro de las obligaciones impuestas frecuentemente por las entidades financieras; el desglose de los mismos se presenta en la Nota 9 relativa a Derivados a Valor Razonable.

3.2. Exposición a variaciones de tipo de cambio

La estrategia de Ferrovial en lo relativo a la gestión del riesgo de tipo de cambio se centra en la cobertura de tres tipos de operaciones:

a. Cobertura de riesgos sobre elementos patrimoniales de la empresa

La financiación de los activos a largo plazo nominados en divisas distintas del euro se intenta realizar en la misma divisa en que el activo está denominado. Esto es así, especialmente en el caso de las sociedades con inversiones en proyectos de infraestructuras, así como en el caso de adquisiciones de empresas con activos denominados en divisas distintas del euro.

El detalle de los distintos mecanismos de cobertura de riesgos contratados sobre distintos elementos patrimoniales de la empresa aparecen detallados en la Nota 9 relativa a Derivados a Valor Razonable.

b. Cobertura de riesgos sobre flujos de tesorería futuros por transacciones a realizar en base a compromisos en firme o altamente probables:

El riesgo de tipo de cambio existente en ejecución de contratos fundamentalmente en la actividad de construcción en los que los cobros y/o pagos se producen en una moneda distinta de la funcional se intenta cubrir mediante derivados de tipo de cambio.

En estos casos, el riesgo a cubrir es la exposición a cambios en el valor de transacciones a realizar en base a compromisos en firme o altamente probables de tal forma que exista sobre las mismas una evidencia razonable sobre el cumplimiento en el futuro, atribuible a un riesgo concreto. El desglose de los contratos realizados por el Grupo al respecto aparece en la nota 9 de la presente memoria relativa a Derivados a Valor Razonable.

c. Cobertura de riesgos en flujos provenientes de inversiones en entidades extranjeras consolidadas

El riesgo a cubrir es la exposición a cambios en el valor de los flujos previstos de dividendos provenientes de inversiones en entidades extranjeras consolidadas atribuible a oscilaciones en el tipo de cambio de divisa en que se encuentren nominadas. Este riesgo se cubre igualmente mediante coberturas de tipo de cambio. El detalle de las coberturas contratadas al respecto aparece en la nota 9 de la presente memoria relativa a Derivados a Valor Razonable.

3.3. Exposición a riesgo de crédito

Los principales activos financieros del Grupo son saldos de caja y efectivo, deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, e inversiones, que representan la exposición máxima del Grupo al riesgo de crédito en relación con los activos financieros.

El riesgo de crédito del Grupo es atribuible principalmente a sus deudas comerciales. Los importes se reflejan en el balance de situación netos de provisiones para insolvencias, estimadas por la Dirección del Grupo en función de la experiencia de ejercicios anteriores y de su valoración del entorno económico actual.

El riesgo de crédito de inversiones en productos financieros se concentra principalmente en inversiones financieras temporales a corto plazo ("repos" de deuda soberana y/o depósitos con liquidez máxima en ambos casos) e instrumentos derivados para cobertura de riesgos de tipos de cambio, tipos de interés y precio de acciones. Las contrapartidas son siempre entidades de crédito con las que se sigue una estricta política de diversificación, atendiendo a su calidad crediticia ("rating" de prestigiosas agencias internacionales).

les), consistente en el establecimiento de límites máximos, con revisión periódica de los mismos. En el caso concreto, por ejemplo, de operaciones en países en los que por su condición económica y sociopolítica no es posible alcanzar altos niveles de calidad crediticia, se seleccionan principalmente sucursales y filiales de entidades extranjeras que, cumplan o se acerquen, a los criterios de calidad establecidos, así como las entidades locales de mayor tamaño.

El Grupo no tiene una concentración significativa de riesgo de crédito, estando la exposición distribuida entre un gran número de contrapartes y clientes.

3.4. Exposición a riesgo de liquidez

Aunque la situación general de los mercados financieros, especialmente el mercado bancario, durante los últimos años ha sido particularmente favorable para los demandantes de crédito, en Grupo Ferrovial se presta una atención permanente a la evolución de los diferentes factores que pueden ayudar en un futuro a solventar crisis de liquidez y, en especial, a las fuentes de financiación y sus características.

En especial, podemos resumir los puntos en los que se presta mayor atención:

- Liquidez de activos monetarios: la colocación de excedentes se realiza siempre a plazos muy cortos. Colocaciones a plazos superiores a tres meses, requieren de autorización explícita.
- Control vida remanente de líneas de financiación.
- Diversificación fuentes de financiación: a nivel corporativo, la financiación bancaria es fundamental debido a la facilidad de acceso a este mercado y a su coste, en muchas ocasiones, sin competencia con otras fuentes alternativas.

Sin embargo, en muchos casos, en financiaciones sin recurso de concesiones, se utilizan diferentes tipos de bonos como financiación principal ya que el tamaño de estas operaciones podría saturar la fuente de financiación habitual. La combinación de mayores plazos, precio y diversificación resultante se considera beneficiosa.

No se excluye la utilización de otras fuentes en el futuro.

El detalle de la financiación bancaria en sociedades concesionarias y resto de sociedades (sin recurso y con recurso del accionista respectivamente) aparece relacionado en la nota 20 de la presente memoria relativa a posición neta de tesorería.



■ 4. Inmovilizado inmaterial

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe del balance de situación consolidado por segmentos durante el ejercicio 2006 ha sido el siguiente:

Ejercicio 2006

Miles de euros	Saldo al 01/01/06	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Traspasos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/06
Construcción	16.530	-30	665	-165		-451	16.549
Infraestructuras	83.573	31.326	4.444	-8.043			111.300
Servicios	97.919	1.981	9.770	-1.343	12.244	-131	120.440
Resto	2.808	-586	79	-36			2.265
Total Inversión	200.830	32.691	14.958	-9.587	12.244	-582	250.554
Amortización acumulada	-43.789	-1.379	-13.276	-1.181	-11.915	384	-71.156
Total	157.041	31.312	1.682	-10.768	329	-198	179.398

Variaciones al perímetro de consolidación

La principal variación en el perímetro de consolidación se produce en el área de Infraestructuras en concreto en su actividad de aparcamientos.

En servicios el incremento se produce debido a la adquisición por parte del Grupo Cespa del 55% de la Empresa Mixta de Gestión Medioambiental de Toledo (Gestmat).

En resto la baja se produce por la salida de Inmobiliaria de perímetro a excepción de las sociedades que desarrollan su actividad en Polonia.

Adiciones y Retiros

Las principales adiciones se producen en Servicios fundamentalmente por la obtención de nuevas Concesiones administrativas

en sus actividades de Handling y Servicios Urbanos por importe de 2.650 y 3.813 miles de Euros respectivamente.

En infraestructuras las adquisiciones se producen fundamentalmente en su actividad de aparcamiento.

Otra información

- No existen activos intangibles con vida útil indefinida.
- Al 31 de diciembre de 2006 no existen activos intangibles sujetos a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.
- No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros durante el ejercicio 2006.

A modo comparativo se adjunta el movimiento del epígrafe de Inmovilizado inmaterial del balance de situación consolidado por segmentos de negocio del ejercicio 2005:

Ejercicio 2005

Miles de euros	Saldo al 01/01/05	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/05
Construcción	11.966	4.273	952	-991	330	16.530
Infraestructuras	74.180	9.453	148	-208	0	83.573
Servicios	21.103	68.326	8.955	-66	-399	97.919
Resto	1.930	138	755	-21	6	2.808
Total Inversión	109.179	82.190	10.810	-1.286	-63	200.830
Amortización acumulada	-23.559	-2.510	-18.258	673	-135	-43.789
Total	85.620	79.680	-7.448	-613	-198	157.041

■ 5. Inversiones en proyectos de infraestructuras

En este epígrafe se incluyen las inversiones en los activos de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras, tal y como han sido definidos en los apartados 1.1 y 2.4.2.

Una parte de dichos activos, están vinculados a contratos de concesión. En estos casos, los activos son propiedad de la administración concedente desde su construcción, teniendo el concesionario un derecho a explotarlos para recuperar la inversión durante el periodo concesional conforme a las condiciones fijadas por la administración concedente y debiendo de revertir dichos activos a la Administración al final del periodo concesional. En este supuesto se encuadran fundamentalmente todos los contratos de autopistas.

Otra parte de dichos proyectos no están sujetos a un contrato de concesión. En estos casos los activos son propiedad de la sociedad titular del proyecto no estando sujeta la explotación a un periodo limitado ni a una obligación de reversión, pero en la mayoría de las ocasiones y como en el caso de las concesiones, están sujetos a una regulación establecida por una autoridad pública que establece las condiciones para la explotación de los activos y restringe su transmisibilidad.

El siguiente cuadro muestra los saldos y movimientos de la inversión en proyectos de infraestructuras, separando entre activos sujetos a concesión y activos en propiedad y con un detalle por proyecto:

Ejercicio 2006

Miles de euros

ACTIVOS SUJETOS A CONCESIÓN	Saldo al 01/01/06	Variación perímetro	Adiciones	Retiros	Reclasificación	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/06
Infraestructuras	8.844.420	28.064.963	1.565.736	-114.058	-2.049.266	-583.680	35.728.115
Activos sujetos a concesión	8.703.114	2.056.989	466.165	-1.282		-746.909	10.478.077
Autopista del Sol	677.894		2.502	-29			680.367
Autopista Terrasa-Manresa	219.034		3.324	-29			222.329
Autopista Trados M-45	97.332		1.043	-492			97.883
Autopista R-4 Madrid-Sur (a)	677.076		62.158	-687			738.547
Autopista Madrid Levante (b)	330.086		190.385				520.471
M-203 Alcalá – O'donnell	6.733		29.571				36.304
Autopista Santiago Talca	593.234		44.211			-82.688	554.757
Autopista Talca Chillán		251.918				-33.679	218.239
Autopista Chillán Collipulli		272.696				-12.731	259.965
Autopista Collipulli Temuco	237.418		7.202			-33.562	211.058
Autopista Temuco Río Bueno	191.824		554			-26.854	165.524
Cintra Chile	114.966					-15.530	99.436
407 Etr International	2.977.803		73.814			-318.484	2.733.133
Skyway Concession	1.560.119		29.124			-161.967	1.427.276
Indiana Toll Road		1.510.224				-61.842	1.448.382
Euroscut Algarbe	274.691		711	-45			275.357
Euroscut Norte Litoral	336.268		16.448				352.716
Euroscut Azores		21.336					21.336
Eurolink Motorway Operation	332.857		4.120				336.977
Autostrade Lombardia		815					815
Belfast City Airport	68.401		768			1.012	70.182
Aeropuerto Cerro Moreno	7.378		230			-585	7.023
Activos En Propiedad	141.306	26.007.975	1.099.571	-112.776	-2.049.266	163.229	25.250.038
BAA		26.149.280	1.099.571	-112.776	-2.049.266	163.229	25.250.038
Bristol International Airport	141.306	-141.306					
Servicios	349.282		133.594	-121.882		4.414	365.407
Activos sujetos a concesión	349.282		133.594	-121.882		4.414	365.407
Tube lines (d)	333.275		110.550	-121.882		4.008	325.950
Otros contratos amey	16.007		23.044			406	39.457
Total inversión	9.193.702	28.064.963	1.699.330	-235.941	-2.049.266	-579.267	36.093.521
Amortiz. Infraestructuras	-617.140	-3.939.754	-745.698	41.549	40.065	50.563	-5.170.414
Amortiz. Servicios	-19.961		-32.814			-773	-53.548
Total amortización	-637.101	-3.939.754	-778.511	41.549	40.065	49.790	-5.223.962
Total Inversión Neta	8.556.601	24.125.210	920.819	-194.392	-2.009.201	-529.477	30.869.559

(a) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas del Sur, S.L.

(b) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas de Levante, S.L.

(c) Incluye los saldos de Tidefast, Ltd.

(d) Correspondiente al contrato de conservación del metro de Londres Tube Lines Ltd. participada por Amey, Plc.

Las principales variaciones del perímetro de consolidación de 2006 corresponden a:

- Adquisición en junio de BAA que se detalla mas adelante dada su importancia sobre este epígrafe.
- Compra del 50% Indiana Toll Road en el mes de junio, que consolida por integración proporcional.
- Adquisición de un porcentaje adicional de la autopista Talca Chillán lo que implica el cambio de método de consolidación a partir de mayo. Adquisición de la autopista Chillan Collipulli en noviembre.
- Desinversión en Bristol International Airport en diciembre.

Las principales adiciones del periodo corresponden a la autopista Madrid-Levante, que empezó las operaciones en julio, así como el intangible generado por la compra del 10% adicional en la autopista R-4 (42.329 miles de euros).

La variación de los tipos de cambio hace que el saldo de este epígrafe se vea reducido principalmente en Canadá, EE.UU. y

Chile, produciéndose el efecto contrario en las inversiones en Reino Unido.

El saldo de tramos en construcción a 31 de diciembre de 2006 de las autopistas es de 37.119 miles de euros (673.089 miles de euros en 2005), correspondiendo principalmente a la inversión en la autopista M-203 Alcalá - O'Donnell (el grado de avance de las obras es del 51,3%).

Las inversiones situadas fuera del territorio español al 31 de diciembre de 2006 y 2005 ascienden, neto de amortización, a 28.947.604 miles de euros y 6.607.969 miles de euros respectivamente.

Los intereses activados en el año aparecen detallados en la nota 29.

Por último se adjunta un detalle por tipo de activos en aquellos proyectos en los que la sociedad es propietaria de los mismos que corresponden fundamentalmente a los existentes en el Grupo BAA:

Miles de Euros	Heathrow	Gatwick	Stansted	Aeropuertos escoceses	Otros	Total
Propiedades Plantas y Equipos	13.453.035	2.495.918	1.593.708	1.716.872	636.594	19.896.128
Propiedades de inversión	2.123.460	912.598	893.308	419.944	692.981	5.042.291
Otros		0	0	0	311.619	311.619
Total Coste	15.576.495	3.408.517	2.487.016	2.136.816	1.641.195	25.250.038
Amortización	-2.267.399	-943.760	-442.202	-314.587	-210.714	-4.178.662
Total Neto	13.309.096	2.464.756	2.044.814	1.822.229	1.430.481	21.071.376

Dentro de los activos afectos a BAA por naturalezas, es necesario distinguir entre los calificados como propiedad, planta y equipos de aquellos calificados como propiedades de inversión.

La categoría de propiedad, plantas y equipos corresponde al valor de las pistas de aterrizaje, las terminales, las instalaciones y maquinaria de cada uno de los aeropuertos explotados por BAA así como los activos e instalaciones afectos a la línea de tren "Heathrow Express" que explota una sociedad participada por BAA.

Dentro del concepto de propiedad, planta y equipos se incluyen determinados activos que actualmente se encuentran en construcción destacando por su importancia la nueva terminal 5 del aeropuerto de Heathrow por importe de 6.438.641 miles de euros, con un grado de avance de las obras del 89% y una apertura estimada al tráfico de pasajeros en marzo del 2008.

Dentro de la categoría propiedades de inversión, se incluyen

determinados activos que caen dentro del ámbito de la NIC 40, correspondiendo fundamentalmente a aparcamientos cuya explotación está cedida a terceros, así como a determinados edificios de oficinas, almacenes o hoteles situados dentro de las instalaciones de los aeropuertos cuyo uso está cedidos a terceros mediante contratos de arrendamiento.

La política contable aplicada por Ferrovial a efectos de la valoración de estas propiedades de inversión, es registrarlas a valor de coste histórico y amortizarlas en su periodo de vida útil.

El valor razonable de dichas propiedades de inversión a diciembre de 2006 era de 5.198.100 miles de euros.

A efectos comparativos se presentan a continuación los datos correspondientes a activos en proyectos de infraestructuras del ejercicio 2005 en el cual todos los existentes eran activos sujetos a concesión:

Ejercicio 2005

Miles de euros						
ACTIVOS SUJETOS A CONCESION	Saldo al 01/01/05	Variación perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/05
Infraestructuras	6.008.535	1.496.292	601.539	-18.206	756.260	8.844.420
Activos Sujetos A Concesión	5.879.260	1.496.292	593.018	-18.206	752.750	8.703.114
Autopista Del Sol	678.012		56	-174		677.894
Autopista Terrasa-manresa	218.241		940	-147		219.034
Autopista Trados M-45	97.260		72			97.332
Autopista R-4 Madrid-sur (A)	648.231		28.845			677.076
Autopista Madrid Levante (B)	68.887		261.199			330.086
M-203 Alcalá - O'donnell		6.733				6.733
Autopista Santiago Talca	427.259		56.176		109.799	593.234
Autopista Collipulli Temuco	185.671		5.189		46.558	237.418
Autopista Temuco Río Bueno	156.234			-2.517	38.107	191.824
Cintra Chile	92.897				22.069	114.966
407 Etr International	2.490.014		25.325		462.464	2.977.803
Skyway Concession		1.489.559			70.560	1.560.119
Euroscut Algarve	273.263		1.428			274.691
Euroscut Norte Litoral	229.802		121.834	-15.368		336.268
Eurolink Motorway Operation	242.851		90.006			332.857
Belfast City Airport	64.726		1.894		1.781	68.401
Aeropuerto Cerro Moreno	5.912		54		1.412	7.378
Activos En Propiedad	129.275	0	8.521	0	3.510	141.306
Bristol Int. Airport (C)	129.275		8.521		3.510	141.306
Servicios	136.234	168.493	44.862	0	-307	349.282
Activos Sujetos A Concesión	136.234	168.493	44.862	0	-307	349.282
Tube Lines (D)	136.234	152.486	44.862		-307	333.275
Otros Contratos Amey		16.007				16.007
Total Inversión	6.144.769	1.664.785	646.401	-18.206	755.953	9.193.702
Amortiz. Infraestructuras	-442.779	-5.462	-132.102		-36.797	-617.140
Amortiz. Servicios	-4.213		-15.748			-19.961
Total Amortización	-446.992	-5.462	-147.850	0	-36.797	-637.101
Total Inversión Neta	5.697.777	1.659.323	498.551	-18.206	719.156	8.556.601

■ 6. Inmovilizaciones materiales

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado, así como el movimiento de dicho epígrafe por segmentos durante el ejercicio 2006 ha sido el siguiente:

Ejercicio 2006

Miles de Euros	Saldo al 01/01/06	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Traspasos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/06
Terrenos y construcciones	322.961	-14.628	8.240	-7.902	20.692	-1.511	327.852
Instalaciones técnicas y maquinaria	740.311	2.297	169.925	-51.936	15.709	-11.449	864.857
Otras insta., utillaje y mobiliario	523.818	-6.915	57.516	-28.396	25.642	-1.369	570.296
Total inversión	1.587.090	-19.246	235.681	-88.234	62.043	-14.329	1.763.005
Construcciones	-213.831	7.500	-13.222	1.028	0	4.574	-213.951
Inst. técnicas y Maquinaria	-258.684	-268	-111.569	44.706	-62.372	3.652	-384.535
Otras inst., utillage y mobiliario	-386.647	6.523	-52.721	20.164	0	1.720	-410.961
Amortización / Provisión	-859.162	13.755	-177.512	65.898	-62.372	9.946	-1.009.447
Total	727.928	-5.491	58.169	-22.336	-329	-4.383	753.558

Miles de Euros	Saldo al 01/01/06	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Traspasos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/06
Construcción	457.384	-5.781	63.670	-65.978	0	-11.100	438.195
Infraestructuras	265.088	704	19.352	-12.180	0	-466	272.498
Inmobiliaria	30.179	-26.343	5	0	0	0	3.841
Servicios	811.300	12.174	149.793	-10.076	62.043	-2.763	1.022.471
Resto	23.139	0	2.861	0	0	0	26.000
Total Inversión	1.587.090	-19.246	235.681	-88.234	62.043	-14.329	1.763.005
Amortización	-859.162	13.755	-177.512	65.898	-62.372	9.946	-1.009.447
Total	727.928	-5.491	58.169	-22.336	-329	-4.383	753.558

Variaciones al perímetro de consolidación

En 2006 la principal variación se produce en Inmobiliaria debido a su salida del perímetro a excepción de las sociedades que desarrollan su actividad en Polonia.

En servicios las variaciones corresponden fundamentalmente a la incorporación por parte del Grupo de Cespa de los activos de Gestmat y Owen Willians por importe de 5.213 y 4.659 miles de euros respectivamente.

Adiciones

Las adiciones en el segmento de construcción son debidas principalmente a la adquisición de maquinaria especializada.

Las adiciones en infraestructuras se deben fundamentalmente a nuevas inversiones en aparcamientos de rotación y maquinaria relativa a aparcamientos en superficie, destacando los 11.340 miles de Euros de Aparcament Escaldes.

En Servicios las adiciones responden, como en el ejercicio anterior, a las inversiones realizadas en plantas de residuos, vertederos y maquinaria relacionada con la actividad de Servicios Urbanos.

Retiros

Los retiros en el segmento de construcción de deben fundamentalmente a elementos adscritos a obra que durante el ejercicio 2006 se han dado de baja.

Otra información

- Dentro del inmovilizado material existen construcciones/instalaciones/maquinaria por importe de 9.749 miles de euros al 31 de diciembre de 2006 adquiridos en régimen de arrendamiento financiero (14.891 miles de euros al 31 de diciembre de 2005).
- El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados.
- El inmovilizado material situado fuera del territorio español asciende, neto de amortización, a 416.482 miles de euros en

2006 (213.268 miles de euros en 2005).

- No existen pérdidas por deterioro de valor reconocidas o revertidas en el ejercicio.
- El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se le puedan presentar por el ejercicio de su actividad, entendiendo que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

A modo comparativo se adjunta el movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado, así como el movimiento de dicho epígrafe por segmentos del ejercicio 2005:

Ejercicio 2005

Miles de euros	Saldo al 01/01/05	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/05
Terrenos y construcciones	306.419	23.734	13.892	-23.376	2.292	322.961
Instalaciones técnicas y maquinaria	509.186	139.754	126.253	-39.027	4.145	740.311
Otras insta., utillaje y mobiliario	444.511	23.110	71.334	-15.909	772	523.818
Total inversión	1.260.116	186.598	211.479	-78.312	7.209	1.587.090
Construcciones	-177.251	-37.332	-8.722	11.389	-1.915	-213.831
Inst. técnicas y Maquinaria	-239.397	-15	-37.818	18.791	-245	-258.684
Otras Inst., utillaje y mobiliario	-280.149	-2	-75.924	-27.976	-2.596	-386.647
Amortización / Provisión	-696.797	-37.349	-122.464	2.204	-4.756	-859.162
Total	563.319	149.249	89.015	-76.108	2.453	727.928

Miles de euros	Saldo al 01/01/05	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/05
Construcción	287.998	88.007	132.982	-55.823	4.220	457.384
Infraestructuras	244.056	5.517	21.381	-6.440	574	265.088
Inmobiliaria	25.638	4.793	1.875	-2.347	220	30.179
Servicios	680.883	88.281	53.635	-13.694	2.195	811.300
Resto	21.541	0	1.606	-8	0	23.139
Total Inversión	1.260.116	186.598	211.479	-78.312	7.209	1.587.090
Amortización	-696.797	-37.349	-122.463	2.203	-4.756	-859.162
Total	563.319	149.249	89.016	-76.109	2.453	727.928

■ 7. Participaciones puestas en equivalencia

En este epígrafe se incluyen las sociedades en las que el Grupo posee influencia significativa, es decir, tiene poder de intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de dichas sociedades, sin llegar a tener el control sobre las mismas.

Al 31 de diciembre de 2006 el detalle de las principales participaciones de las sociedades puestas en equivalencia es el siguiente:

SOCIEDADES	Saldo 01/01/06	Variaciones Perímetro	Reclasific.	Rtdo. del ejercicio	Dividendo/ Dist.Fond. Propios	Efecto tipo cambio	Saldo 31/12/06
Infraestructuras							
Europistas Concesionaria Española, S.A.	17.842	-13.437	-4.405				0
Túneles de Artxanda, S.A.	1.607		-1.607				0
Sociedades filiales de Cintra Aparcamientos	5.524			1.050	-495		6.079
Sydney Airport Corporation, Ltd.	119.825		-97.852	8.268	-30.241		0
Servicios							
Concesionaria Madrid Calle 30	22.573	17.250		1.806			41.629
Resto sociedades puesta en equivalencia	15.300	1.572		17.408		33	34.313
Total	182.671	5.385	-103.864	28.532	-30.736	33	82.021

Las principales variaciones en el ejercicio han sido:

a. Infraestructuras

Baja como participación por puesta en equivalencia de Sydney Airport Corporation, Ltd. Dicha participación ha sido reclasificada en las presentes cuentas anuales consolidadas como Activo clasificado como mantenido para la venta.

Salida de Perímetro de las participaciones por puesta en equivalencia de Europistas Concesionaria Española, S.A. y de Túneles de Artxanda S.A. debido a la venta realizada en el presente ejercicio de las participaciones en Europistas, lo que ha supuesto la venta de Túneles de Artxanda S.A. al estar esta sociedad participada a través de Europistas.

b. Servicios

Aumento de participación en la Sociedad Concesionaria Madrid Calle 30, S.A. por importe de 17.250 miles de euros.

Otra información

- Las inversiones en asociadas al 31 de diciembre de 2005 incluían un fondo de comercio por importe de 11.310 miles de euros que correspondía a Europistas Concesionaria Española, S.A.
- No existen sociedades y motivo por el que teniendo menos del 20% se concluye que existe influencia significativa y más del 20% por el que se concluye que no existe influencia significativa.
- No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos.
- En el Anexo I se incluye una relación de las principales participaciones en empresas asociadas, que incluye la denominación, país de constitución y segmento de negocio al que pertenece, así como el porcentaje de participación del Grupo y la información financiera más relevante de estas sociedades, tales como el importe agregado de Activos y Pasivos, importe neto de la cifra de negocios y beneficio o pérdida del ejercicio.

Ejercicio 2005

Miles de euros

SOCIEDADES	Saldo 01/01/05	Variaciones Perímetro	Adiciones (Aumento % Part.)	Retiros (Dism. % Part.)	Rtdo. del ejercicio	Dividendo/ Dist.Fond. Propios	Efecto tipo cambio	Saldo 31/12/05
Infraestructuras								
Europistas Concesionaria Española, S.A.	17.855			-950	8.206	-7.269		17.842
Túneles de Artxanda, S.A.	1.799		55		-247			1.607
S. Munic. De Aparc. y Serv. De Málaga, S.A.	4.208				631	-294		4.545
Infofer Estacionamientos, A.I.E.	71				29			100
Est. Urbanos de León, S.A.	821				234	-176		879
Sydney Airport Corporation, Ltd.	142.715				9.533	-41.821	9.398	119.825
Inmobiliaria								
Inmobiliaria Urbecentro Dos, S.A.	266				-14		-17	235
Promovial, Promoção Imobiliária, Ltda.	16				-1			15
Servicios								
Concesionaria Madrid Calle 30		22.745			-172			22.573
Construcción								
Sociedades filiales de Budimex.	4.997				294		-862	4.429
Resto sociedades puesta en equivalencia	11.115	3.117			-6.893		3.282	10.621
Total	183.863	25.862	55	-950	11.600	-49.560	11.801	182.671

■ 8. Activos financieros no corrientes

8.1. Cuentas a cobrar sociedades concesionarias

Los importes recogidos en este epígrafe corresponden a cantidades a recuperar a largo plazo de la entidad concedente, como contrapartida de los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco del contrato de concesión.

Se detallan a continuación las principales cuentas a cobrar existentes al 31 de diciembre de 2006 y 2005, así como sus vencimientos:

Miles de Euros	31/12/06	31/12/05
Tube lines	1.060.408	824.120
Wakefield & Manchester	94.068	-
	1.154.476	824.120

	Vencimientos	2007	2008	2009	2010	2011	A más de 5 años
Tube Lines	1.060.408	18.035	536.106	265.388	25.634	28.602	186.642
Wakefield & Manchester	94.068	6.724	8.001	8.537	7.460	1.425	61.922
Total	1.154.476	24.759	544.107	273.925	33.094	30.027	248.564

8.2. Activos financieros disponibles para la venta y Otros activos financieros

El movimiento de este epígrafe correspondiente al Ejercicio 2006 es el siguiente:

Miles de Euros	Saldo al 01/01/06	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Provisiones	Saldo al 31/12/06
Activos financieros disponibles para la venta		181.036				181.036
Depósitos en garantía de emisiones de bonos	381.708	34.661	-48.595	-39.133		328.641
Agrupaciones de interés económico	90.183					90.183
Créditos a largo plazo al personal	3.426	2.623	-2.797			3.252
Créditos a empresas del grupo	26.176		-26.176			0
Precio aplazado venta inmobiliaria		250.000			-230.555	19.445
Créditos a empresas asociadas	28.437	21.563				50.000
Otros	111.081		-7.478			103.603
Total	641.011	489.883	-85.046	-39.133	-230.555	776.160

Activos financieros disponibles para la venta

Dentro del epígrafe Activos disponibles para la venta, la partida más significativa es la participación que BAA tiene en el 4,19% del capital de National Air Traffic Services Group (NATS) por valor de 103.873 miles de euros, entidad responsable de la gestión del tráfico aéreo en el Reino Unido. Dicha participación se valora a valor razonable, recogiendo las variaciones de valoración por reservas.

Depósitos en garantía de emisiones de bonos

Estos depósitos corresponden en su mayor parte a sociedades concesionarias no siendo de libre disposición debiendo permanecer en el activo de las compañías como garantía de las emisiones de bonos y obligaciones realizadas por estas sociedades. Dichos depósitos figuran dentro de las partidas que componen la Posición Neta de Tesorería, al corresponder a importes que netean las obligaciones asumidas en las emisiones de bonos realizadas. (véase Nota 20 Posición Neta de Tesorería).

Los principales depósitos existentes al 31 de diciembre de 2006 y 2005 son los siguientes:

	Miles de Euros	
	31/12/06	31/12/05
407 ETR International Inc.	241.093	277.815
Skyway Concesión Co. LLC	87.548	103.893
	328.641	381.708

El tipo de interés medio de los depósitos de las sociedades 407 ETR International Inc. y Skyway Concesión Co. LLC es de un 4,13% (2,91% para 2005) y 4,58% (3,13% para 2005) respectivamente.

Agrupaciones de interés económico

Dentro del epígrafe Agrupaciones de interés económico se incluyen fundamentalmente activos financieros cuyos cobros son de cuantía determinable y no están negociados en un mercado activo sino relacionados con determinadas ventajas fiscales obtenidas como consecuencia de la inversión en agrupaciones de interés económico que realizan una actividad de arrendamiento de activos dirigida por otra entidad no vinculada a Grupo Ferrovial que es la que retiene la mayoría de los beneficios y está expuesta a los riesgos relacionados con dicha actividad. En definitiva, se trata una operación cerrada para Grupo Ferrovial quien goza de las ventajas fiscales derivadas de acuerdo al régimen especial previsto

en la disposición adicional decimoquinta de la ley del Impuesto sobre Sociedades. Los resultados de las mismas atendiendo a su naturaleza han sido registrados en el epígrafe de impuestos sobre sociedades de la cuenta de pérdidas y ganancias adjunta. El porcentaje de Ferrovial en dichas agrupaciones es del 49%.

Precio aplazado venta inmobiliaria

Dicho importe, 250.000 miles de euros, corresponde a la parte del precio de venta de la división de inmobiliaria que ha sido aplazado a largo plazo, y devenga intereses de mercado.

Adicionalmente dicho epígrafe recoge dentro del apartado provisiones, -230.555 miles de euros correspondientes al impacto de la eliminación del 20% de la plusvalía generada por la venta de la actividad inmobiliaria, en tanto en cuanto Ferrovial en base a los acuerdos adoptados que se mencionan en la nota 33 sobre actividades discontinuadas, seguirá manteniendo una participación indirecta del 20% del negocio vendido a través de su participación en Promociones Habitat.

Créditos a empresas asociadas

Dentro del epígrafe créditos a empresas asociadas, se incluye un préstamo por importe de 50.000 miles de euros otorgado a Madrid Calle 30, S.A.

Otros

Por último dentro del epígrafe otros se incluyen fundamentalmente determinados préstamos otorgados a terceros, en operaciones vinculadas con la actividad de explotación habitual de los negocios del grupo.

A título informativo se adjunta el detalle del Ejercicio 2005:

Miles de Euros	Saldo al 01/01/05	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/05
Depósitos en garantía de emisiones de bonos	252.366	143.074	-68.616	54.884	381.708
Agrupaciones de interés económico	76.985	14.195	-1.168	171	90.183
Créditos a largo plazo al personal	3.975	2.362	-2.911		3.426
Créditos a Empresas del Grupo	1.019	25.157			26.176
Otros	49.467	91.086	-4.870	3.835	139.518
Total	383.812	275.874	-77.565	58.890	641.011

■ 9. Derivados financieros a valor razonable

Tal y como se comenta en la nota 3 relativa a Gestión de Riesgos Financieros las distintas actividades del Grupo están expuestas a diferentes tipos de riesgos financieros entre los que se encuentran los riesgos de tipo de interés y riesgos de tipo de cambio.

Con el objeto de cubrir los mismos Grupo Ferrovial ha contratado distintos derivados financieros cuyo tratamiento contable es el descrito en la nota 2.4.8 de la presente memoria.

Los derivados contratados por Grupo Ferrovial según lo comentado en la nota 3 relativa a gestión de riesgos financieros son contratados en su mayor parte para la cobertura de riesgos de tipo cambio o tipo de interés sobre inversiones o contratos a largo plazo y tienen un vencimiento en la mayor parte de los casos a largo plazo. En concreto:

a. Cobertura de riesgos de tipo de interés sobre flujos de tesorería futuros

Las coberturas principales existentes al 31 de Diciembre de 2006 en relación con este tipo de financiación son las relativas a coberturas relacionadas con la financiación de proyectos de infraestructuras principalmente en las actividades de autopistas de Cintra y en BAA en las cuales el objetivo es intentar, en la medida de lo posible, y una vez que el proyecto entre en funcionamiento, cerrar un tipo de interés fijo, o asegurarlo mediante coberturas sobre las posibles variaciones del tipo de interés.

En este sentido y respecto a la actividad de Autopistas, a 31 de diciembre de 2006, el 78% de la deuda financiera total de las sociedades participadas por Cintra (cuyo detalle se desglosa en la nota 20) estaba contratada a tipo fijo o tenía instrumentos de cobertura de tipo de interés con vencimientos superiores a un año (o hasta su vencimiento, si este fuera menor). De este 78%, un 47% es deuda estrictamente denominada a tipo de interés fijo mientras que el resto está cubierta con derivados. Adicionalmente, un 9% de la deuda se instrumenta en bonos cuya retribución está ligada a variaciones en el nivel de inflación, variaciones que son cubiertas a través de su repercusión en los niveles tarifarios establecidos en la autopista titular de estos bonos (407 ETR International, Inc.). Sólo el 13% de la deuda viva a 31 de diciembre tiene tipo de interés flotante.

Por otro lado y respecto a la financiación de BAA, la deuda histórica de BAA está cubierta al 97%, 85% como consecuencia de que los bonos son a tipo fijo y un 12% por contratos de cobertura, la deuda para financiar la adquisición en el Reino Unido está cubierta al 73% mediante instrumentos de cobertura y la deuda

de Ferrovial Infraestructuras S.A destinada a financiar la inversión en el capital del proyecto también está cubierta mediante coberturas en un 54%.

Respecto a la deuda de las sociedades participadas por Cintra, se ha realizado una sensibilidad sobre la deuda del ejercicio 2006 considerando un incremento de 100 p.b. (1% anual) en las tasas de interés nominales. El impacto sobre el gasto financiero anual estimado supone un 2,3% del importe total de gastos financieros por financiación contabilizados en 2006 en el Grupo Cintra. Este resultado se considera poco significativo en el patrimonio del Grupo Ferrovial.

A continuación se desglosa un detalle de los principales derivados contratados para cubrir el riesgo de tipo de interés:

- Autopista del Sol mantiene coberturas realizadas con contratos de permuta financiera sobre tipo de interés que aseguran un 36,13% de la deuda total a un tipo de interés fijo que se sitúa entre el 3,04%, y el 5,1%.
- Inversora Autopista del Sur posee una cobertura del 100 % de tipo de interés del Tramo A y tramo BEI (456.600 miles de euros), a un tipo del 3,83 % y del Tramo B (100.000 miles de euros) a un tipo del 4,18 %.
- Chicago Skyway ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera. Para los bonos de la serie A (439 millones de USD) existe un contrato de cobertura por un importe nominal equivalente al 100% de su importe que asegura un tipo del 4,82% durante los primeros nueve años de vida del bono y un 5,88% en los tres últimos. La serie B (961 millones de USD) ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera, fijando un calendario de flujos ciertos a recibir a cambio de pagos de interés variable crecientes en el tiempo, que equivalen a un tipo efectivo del 5,66% (incluyendo el margen del bono). Por último, la sociedad ha contratado instrumentos de cobertura para la totalidad de la deuda de la serie C (150 millones de USD) que garantizan un tipo fijo del 4,68%
- En Indiana Toll Road se han suscrito contratos de cobertura de tipos de interés para la totalidad de su deuda hasta el año 2026, que equivalen a una tasa de interés promedio de 6,40%.
- Por último destacar las coberturas contratadas para financiar la adquisición de BAA, destacar que ADI ha contratado diversas coberturas de tipo de interés por un importe de 10.204 millones de libras a diferentes plazos cubriendo el riesgo tipo de interés de los préstamos de adquisición y de la futura operación de refinanciación de dicha deuda.

b. Cobertura de riesgos de tipo de cambio sobre flujos de tesorería futuros

El riesgo de tipo de cambio se origina por contratos fundamentalmente en la actividad de construcción en los que los cobros y/o pagos se producen en una moneda distinta de la funcional.

c. Cobertura de riesgos de tipo de cambio sobre elementos patrimoniales de la empresa

Tal como se comenta en la nota 3 de la presente memoria la financiación de los activos a largo plazo nominados en divisas distintas del euro se intenta realizar en la misma divisa en que el activo está denominado.

No obstante en el caso de que la financiación se contrate en una divisa distinta de la divisa en la que el activo está denominado se intenta cubrir el riesgo patrimonial mediante coberturas. Dentro de este apartado destaca la operación realizada para la cobertura de los pagos de su financiación en dólares USA para la Autopista del Maipo a Unidades de Fomento Chileno. Esta cobertura continúa vigente a diciembre de 2006.

d. Cobertura de riesgos de tipo de cambio en flujos provenientes de inversiones en entidades extranjeras consolidadas

Mediante contratos de venta a plazo el Grupo tiene cubiertos parcialmente, frente a la divisa correspondiente, el importe de los dividendos que prevé percibir en los próximos ejercicios las destinadas sociedades en el extranjero.

e. Instrumentos de riesgos sistemas retributivos vinculados a la acción o articulados mediante entrega de opciones sobre acciones.

Tal y como se menciona en las notas 37 y 38 de la presente memoria con el objeto de cubrir el posible quebranto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de estos sistemas retributivos referenciados al valor de la acción o articulados mediante entrega de opciones sobre acciones, Grupo Ferrovial contrata en el momento de su otorgamiento contratos de Permuta Financiera liquidables exclusivamente en metálico. Las características principales de estos contratos se explican detalladamente en las mencionadas notas.

f. Derivados a valor razonable imputables a la cuenta de resultados.

Entre las obligaciones registradas por la sociedad 407 ETR International Inc. dentro del segmento de Infraestructuras, se encuentra una emisión de 109.757 miles de euros instrumentada en un producto denominado SIPS (Synthetic Inflation Protected Securities). Se trata de un bono cuyo cupón está vinculado únicamente a la evolución de la inflación en Canadá. Recibe tratamiento contable de derivado al construirse como híbrido entre un bono nominal y un bono de cupón real ligado a inflación (Real Return Bond) y, por tanto, su valor en libros se ajusta por su valor de mercado. La diferencia de valor de mercado al principio y final del ejercicio son recogidas en la cuenta de pérdidas y ganancias como gasto financiero.

El detalle de las mencionadas operaciones de cobertura y sus correspondientes valores razonables, existentes a 31 de diciembre de 2006 se presenta a continuación clasificándolos en función de la naturaleza de los contratos existentes y del tipo de instrumento derivado contratado:

Miles de Euros		Valor Razonable	Vencimientos nacionales					
Tipo de Derivado	Tipo de Instrumento	31/12/06	Total 2006	2007	2008	2009	2010	2011
DERIVADOS DE ACTIVO		203.556						
Derivados por coberturas de flujos de tesorería		101.238	12.786.387	7.098.223	-113.075	357.364	132.634	5.311.241
	Forward venta divisa	6.661	103.841	73.439	25.613	4.789	0	0
	Forward compra divisa	41	2.047	2.047	0	0	0	0
	Cross Currency Swap	7.387	1.750.000	0	0	0	0	1.750.000
	Collar	0	210.000	210.000	0	0	0	0
	Swap de Tipo de Interés	82.490	10.717.530	6.812.736	-138.688	352.575	266.052	3.424.856
	CAP de Tipos de Interés	1.690	0	0	0	0	-133.417	133.417
	Otros	2.968	2.968	0	0	0	0	2.968
Derivados por coberturas de elementos patrimoniales		5.425	352.336	0	0	0	0	352.336
	Swap de Tipo de Interés	4.439	296.780	0	0	0	0	296.780
	Cross Currency Swap	986	55.556	0	0	0	0	55.556
Derivados por instrumentos de sistemas retributivos								
	Equity Swap	96.016	143.170	856	0	33.579	25.591	83.144
Derivados no eficientes								
	Forward Venta Euro	877	18.225	18.225	0	0	0	0
DERIVADOS DE PASIVO		474.997						
Derivados por coberturas de flujos de tesorería		190.591	10.464.522	159.816	1.359.217	862	2.029	8.942.599
	Forward venta divisa	688	85.293	68.152	17.141	0	0	0
	Forward compra divisa	276	42.422	41.222	1.200	0	0	0
	Cross Currency Swap	21.420	694.444	0	0	0	0	694.444
	Collar	89	40.387	35.000	0	0	0	5.387
	Swap de Tipo de Interés	117.784	8.079.944	-22.689	1.340.875	862	2.029	6.758.868
	Swap de tipo de interés referenciado inflación	48.944	1.483.900	0	0	0	0	1.483.900
	Otros	1.390	38.132	38.132	0	0	0	0
Derivados por coberturas de elementos patrimoniales								
	Cross Currency Swap	101.648	319.206	0	0	6.048	7.306	305.852
Derivados a valor razonable imputables a cuenta de pérdidas y ganancias								
	Synthetic Inflation							
	Protection Securities (SIPS)	109.757	109.757	0	0	0	0	109.757
Derivados no eficientes		73.001	1.601.295	38.019	4.841	0	0	1.558.435
	Swap de tipo de interés	57.371	1.558.435	0	0	0	0	1.558.435
	Forward de electricidad	15.628	42.337	37.496	4.841	0	0	0
	Forward Venta Euro	2	523	523	0	0	0	0

El detalle de la clasificación de los derivados de activo y pasivo en función del vencimiento del Subyacente se muestra en la siguiente tabla:

La mayoría de los derivados contratados por Grupo Ferrovial tienen una calificación crediticia de AA.

	31/12/06		
	CP	LP	Total
Derivados de Activo	12.607	190.949	203.556
Derivados de Pasivo	2.150	472.847	474.997

■ 10. Combinaciones de negocio y fondo de comercio de consolidación

10.1. Movimientos

El movimiento de este epígrafe, desglosado por segmentos y unidades generadoras de efectivo, en el Ejercicio 2006 ha sido el siguiente:

Miles de Euros	01/01/06	Movimientos del año			31/12/06
CONCEPTOS	Inversión	Inversión/ Baja	Pérdida por Deterioro	Tipo de cambio	Inversión
Construcción	195.386	-1.989		-11.929	181.468
Budimex.	76.192			326	76.518
Grupo Webber	119.194	-1.989		-12.255	104.950
Infraestructuras	220.071	7.302.088		-10.695	7.511.463
Cintra Aparcamientos.	41.800				41.800
407 ETR Internacional.	93.847			-9.411	84.436
Autopista Santiago Talca.	14.426			-1.860	12.565
Autopista del Sol Conces. Española.	20.050				20.050
Aeropuerto de Bristol.	49.471	-49.471			0
Otras	477			576	1.053
BAA		7.351.559			7.351.559
Inmobiliaria	17.971	-17.971			0
Grupo Don Piso.	17.971	-17.971			0
Servicios	1.550.890	43.261		-12.046	1.582.105
Grupisa Infraestructuras.	12.125				12.125
Grupo Euroлимп.	6.934				6.934
Grupo Novipav.	744				744
Amey.	535.799	30.672		5.220	571.691
Cespa.	428.051				428.051
Swissport.	567.237	12.589		-17.266	562.560
Total	1.984.318	7.325.389		-34.670	9.275.036

Las principales variaciones se producen por:

Infraestructuras

- Adquisición del Grupo BAA, lo que genera un Fondo de Comercio de consolidación de 7.351.559 miles de euros, el detalle de

este movimiento se detalla en el apartado combinaciones de negocio de esta nota.

- Baja del Fondo de Comercio del Aeropuerto de Bristol por un importe de -49.471 miles de euros. Dicha sociedad ha sido vendida en el presente ejercicio, tal y como se comenta en la Nota 1 de las presentes Cuentas Anuales.

Inmobiliaria

- Baja del Fondo del Fondo de Comercio del Grupo Don Piso, por un importe de -17.971 miles de euros. Dicha baja se produce por la venta de la división de inmobiliaria y su consideración como operaciones discontinuadas, según se comenta en la Nota 1.

Servicios

- Aumento del Fondo de Comercio de Consolidación de Amey por un importe de 30.672 miles de euros, por motivo de la compra de Owen Willians. El detalle de este movimiento se detalla en el apartado combinaciones de negocio de esta nota.
- Revisión del PPA de Swissport lo que genera un aumento del mismo por importe de 11.331 miles de euros. El detalle de este movimiento se detalla en el apartado combinaciones de negocio de esta nota.

Ejercicio 2005:

Miles de Euros	01/01/05	Movimientos del año			31/12/05
CONCEPTOS	Inversión	Inversión/ Baja	Pérdida por Deterioro	Tipo de cambio	Inversión
Construcción	72.032	114.745		8.609	195.386
Budimex.	72.032			4.160	76.192
Grupo Webber		114.745		4.449	119.194
Infraestructuras	202.088			17.983	220.071
Cintra Aparcamientos.	41.800				41.800
407 ETR Internacional.	79.899			13.948	93.847
Autopista Santiago Talca.	11.783			2.643	14.426
Autopista del Sol Conces. Española.	20.050				20.050
Aeropuerto de Bristol.	47.773			1.698	49.471
Otras	783			-306	477
Inmobiliaria	24.254		-6.283		17.971
Grupo Don Piso.	17.971				17.971
Lar 2000.	6.283		-6.283		0
Servicios	968.528	564.356		18.006	1.550.890
Grupisa Infraestructuras.	12.125				12.125
Grupo Euroлимп.	6.934				6.934
Grupo Novipav.	744				744
Amey.	521.337			14.462	535.799
Cespa.	427.388	663			428.051
Swissport.		563.693		3.544	567.237
Total	1.266.901	679.100	-6.283	44.599	1.984.318

10.2. Pruebas de pérdida de valor por deterioro del fondo de comercio consolidado

La Dirección del Grupo ha implementado un procedimiento anual con el objeto de identificar posibles minusvalías en el coste registrado con respecto al valor recuperable de los mismos. Este procedimiento se realiza para cada una de las unidades generadoras de efectivo a los que se han asignado fondos de comercio.

El posible deterioro se calcula confrontando el valor contable de las sociedad (recursos propios de la sociedad más el valor del fondo de comercio neto) con su valor razonable, entendiendo este como el precio por el que la misma pudiera ser vendida entre partes independientes, menos los posibles costes vinculados a dicha venta y siempre y cuando este valor razonable pueda ser estimado de forma fiable, es decir, la sociedad participada cotiza de forma activa en un mercado financiero organizado o existe alguna transacción entre partes independientes que pueda servir de referencia.

Utilizando este criterio se ha estimado el valor del fondo de comercio asignado a Budimex, sociedad que cotiza en la bolsa de Varsovia, comprobando que el valor de cierre de cotización de la compañía es superior a su valor contable mas el valor del fondo de comercio asignado.

Cuando el valor razonable no puede estimarse de forma fiable (normalmente cuando la sociedad no está cotizada) o haya resultado la existencia de un posible deterioro, entonces se compara el valor contable de la sociedad participada con el valor en uso obtenido conforme al método de valoración de descuento de flujos de caja, distinguiendo dos posibilidades:

- Fondos de Comercio asignados a Sociedades concesionarias de autopistas con una estructura financiera independiente de la estructura global del grupo y con un periodo de duración limitado:
 - o En dichos casos se realiza una valoración descontando los flujos esperados que recibiera el accionista hasta el final de la concesión conforme al plan económico financiero de la misma.
 - o Dichos flujos se descuentan a un coste estimado del capital basado en una tasa libre de riesgo que toma como referencia el bono a 30 años, una Beta que considera el nivel de apalancamiento y el nivel de riesgo del activo y una prima estimada de mercado.
 - o Las hipótesis utilizadas para calcular dicho descuento de flujos en los principales fondos de comercio en sociedades concesionarias de autopistas son:

	407 ETR	Autopista del Sol
Ke (a)	6,91%	7,11%
Rf (b)	4,14%	4,11%
Beta u (c)	0,60	0,55

(a) Ke es la tasa de descuento del accionista.

(b) Rf es la tasa libre de riesgo

(c) Beta u es desapalancada

Conforme a este criterio de valoración se han valorado los fondos de comercio localizados en la Autopista 407 y la Autopista del Sol.

- Resto de fondos de comercio:
 - o En este caso se utilizan proyecciones de flujos del proyecto en un periodo de cinco años, calculando un valor residual basado en el flujo del último año proyectado, siempre y cuando ese flujo sea representativo de un flujo normalizado, y aplicando una tasa de crecimiento que en ningún caso es superior a la estimada a largo plazo para el mercado en que opera la sociedad.
 - o En tanto en cuanto en la mayoría de los casos la estructura financiera de dichas compañías esta vinculada a la estructura global del grupo, por el descuento de los flujos se utiliza una tasa de descuento basada en el coste medio ponderado del capital para ese tipo de activos, corregido si procede en función del riesgo añadido que puedan aportar determinado tipo de actividades.
 - o En todo caso adicionalmente se realizan análisis de sensibilidad, especialmente en relación a la tasa de descuento utilizada y a la tasa de crecimiento residual, con el objeto de asegurarse de posibles cambios en la estimación de dichas tasas, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

Los criterios de valoración anteriormente comentados, se han utilizado para valorar los fondos de comercio más significativos localizados en el Grupo Webber, Amey, Cespa y Swissport. Las tasas de descuento utilizadas para calcular el test de deterioro en estas participaciones se sitúan en un rango entre el 6% y el 9%.

10.3. Combinaciones de negocios

A continuación se relacionan en referencia con las principales combinaciones de negocios realizadas por Grupo Ferrovial durante el ejercicio el detalle de activos netos adquiridos y del fondo de comercio existente en su caso, así como la aportación de los negocios adquiridos a la cifra de negocios y al resultado neto del Grupo durante el ejercicio.

Los Fondos de comercio surgidos en su caso de las mencionadas combinaciones de negocio son atribuibles a la rentabilidad de los negocios adquiridos y a las posibles sinergias que se esperan surjan después de las adquisiciones realizadas. Dichas adquisiciones han sido realizadas en todos los casos con contraprestación en efectivo por lo cual el importe de las mismas coincide con la salida de efectivo neta del Grupo.

Las características de las mismas se describen detalladamente en la nota 1 relativa a las actividades y perímetro de consolidación.

Todos los procesos de asignación de precios relativos a las adquisiciones realizadas en el ejercicio 2006 son de carácter provisional y pueden ser modificados durante el plazo de un año desde la fecha de toma de control de las respectivas participaciones.

10.3.1 Adquisición del grupo BAA

En abril de 2006 Grupo Ferrovial a través de la sociedad Airport Development and Investments (ADI) en la que participa en un 61% y en compañía de los otros accionistas de ADI, Caisse de Depot et Placement du Québec (CDPQ) y GIC Special Investments Pte Ltd. Lanzó una oferta de adquisición de acciones por el 100% del capital de BAA plc, sociedad hasta entonces cotizada en la bolsa de Londres y titular de siete aeropuertos en el Reino Unido, entre los que destacan los tres principales de Londres (Heathrow, Gatwick y Stansted) y otros activos relacionados con el negocio aeroportuario.

Tras el éxito de la oferta de adquisición, la toma de control de la compañía se produjo el 28 de junio de 2006 fecha en la que se nombró el nuevo Consejo de Administración.

A partir de dicha fecha Grupo Ferrovial, a través de Ferrovial Infraestructuras, S.A., posee el 61% de los derechos de voto en la misma siendo el accionista del control.

El precio de adquisición alcanzó el importe de 15.635 millones de euros de los cuales 15.205 consistieron en un pago en dinero, 208 al pago de un dividendo a los accionistas previo a la toma de control y 222 millones en concepto de costes vinculados a la adquisición.

La contribución de la adquisición al resultado del grupo desde la fecha de toma de control se detalla en la siguiente tabla.

Impacto de BAA en Ferrovial (miles de euros):

Ventas	1.979.700
EBITDA	845.800
Resultado de Explotación	533.000
Resultado Financiero	-658.200
Resultado antes de impuesto	-120.900
Impuesto sobre sociedades	-36.200
Resultado atribuido a minoritarios	-33.000
Resultado sociedad dominante	-51.700

Dentro de la línea "Resultado Financiero" se recoge el coste financiero de toda la deuda soportada en el Reino Unido incluyendo tanto la deuda preexistente en BAA como la incurrida en el Reino Unido para financiar la adquisición.

Dicho impacto recoge el efecto de la amortización adicional por el aumento del valor de los activos generado en el proceso de asignación de precio, así como la amortización de las propiedades de inversión. El impacto de ambos conceptos incluido en los -51.700 miles de euros, supone -24.600 miles de euros.

Adicionalmente, habría que considerar el peor resultado financiero soportado por Ferrovial para financiar el valor del capital aportado por Ferrovial en ADI, que supone un efecto en el neto de Ferrovial de -61.200 miles de euros.

Si la adquisición hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2006, el importe de la cifra de negocios aportada habría ascendido a 3.724.000 miles de euros y el resultado neto del periodo hubiese sido 576.000 miles de euros. Dicho impacto no incorpora ni el coste financiero de la deuda contraída para financiar la adquisición, ni el impacto de amortizaciones adicionales por mayor valor de los activos surgido en el proceso de asignación de precio y por el cambio de política contable respecto a propiedades de inversión.

El detalle de los ajustes incorporados al valor de los activos y pasivos adquiridos en el proceso de asignación de precio se detalla en la siguiente tabla. En la misma se desglosa el valor en libros de los activos preexistentes los ajustes incorporados a los mismos y el valor final tras la incorporación de dichos ajustes.

En la tabla siguiente, también se desglosa el importe del fondo de comercio resultante tras la realización del proceso de asignación de precio.

El fondo de comercio resultante tiene un origen, por su lado la optimización de la estructura financiera de la compañía prevista por el grupo licitador y que actualmente se encuentra en proceso de implantación y en la capacidad prevista de desarrollo de nuevas inversiones. Ambos factores no pueden ser incorporados en el valor de los activos existentes y por lo tanto contribuyen al valor del fondo de comercio reconocido para la compañía. No obstante lo anterior, y dado que el proceso de asignación de precio es todavía de carácter provisional la compañía está analizando en qué medida parte de dicho Fondo de Comercio podría ser asignado a un activo intangible, consistente en el derecho a operar los aeropuertos regulados que gestiona, derecho que en todo caso sería de carácter indefinido dada la regulación que les es aplicable.

Por último indicar que el momento de realizar la adquisición Ferrovial, junto al resto de sus socios en BAA, se planteó la posibilidad de realizar la venta de determinados activos dentro de BAA que pudieran ser considerados no estratégicos. Fruto de dicho análisis BAA ha decidido poner a la venta su participación en el aeropuerto de Budapest, tal y como se indica en la nota de Activos no corrientes mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas (Nota 11).

Miles de euros	Importe en libros	Ajustes	Valor razonable
Activos en proyectos de infraestructuras	21.307.316	856.210	22.163.526
Inmovilizado Financiero	13.355		13.355
Derivados financieros (activo)	23.742		23.742
Activo disponible para la venta	158.777		158.777
Existencias	48.969		48.969
Deudores comerciales y otras ctas a cobrar	507.494		507.494
Efectivo y otros activos equivalentes	1.019.439		1.019.439
Acreedores comerciales y otras ctas a pagar	-1.285.057	-1.484	-1.286.541
Derivados financieros (pasivo)	-62.324		-62.324
Provisiones	-477.816		-477.816
Préstamos bancarios	-9.499.926	-1.285.057	-10.784.983
Pasivos por impuestos diferidos	-2.954.593	-90.369	-3.044.962
Total activos netos	8.799.377	-520.700	8.278.676
Intereses minoritarios			-15.433
Total valor razonable de los activos netos adquiridos			8.263.244
Precio de compra			15.614.802
Efectivo pagado y costes directamente imputables			15.614.802
Fondo de comercio			7.351.559

10.3.2 Adquisición de Indiana Toll Road

Dada la importancia de esta adquisición, aunque la operación no sea calificada como “combinación de negocio” conforme a la NIIF3 al corresponderse con la adquisición de un negocio conjunto, se detalla a título informativo en esta nota el efecto de la misma.

El negocio adquirido ha aportado un importe a la cifra de negocios de 29.786 miles de euros y un resultado neto de -37.780 miles de euros en el periodo desde el 29 de julio de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2006. Si la adquisición hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2006, el importe de la cifra de negocios aportado habría ascendido a 51.848 miles de euros y el resultado neto del periodo habría sido de -78.526 miles de euros.

El detalle de los epígrafes ajustados a su valor razonable, los activos netos adquiridos y del fondo de comercio es el siguiente:

Miles de euros	Importe en libros	Ajustes	Valor razonable
Activos en proyectos de infraestructuras	220.699	2.865.644	3.086.343
Total activos netos			3.086.343
Intereses minoritarios (50 %)			1.543.171
Total valor razonable de los activos netos adquiridos			1.543.171
Precio de compra			1.543.171
Efectivo pagado y costes directamente imputables			1.543.171
Fondo de comercio			0

La salida de efectivo neta procedente de la adquisición es la siguiente:

	Miles de euros
Contraprestación en efectivo	1.543.171
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes adquiridos	
Salida de efectivo neta	1.543.171

10.3.3 Adquisición de porcentaje adicional de la Autopista Talca Chillán

El negocio adquirido con el nuevo porcentaje ha aportado un importe a la cifra de negocios de 22.296 miles de euros y un resultado neto negativo de 2.945 miles de euros en el periodo desde el 1 de mayo de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2006. Si la adquisición del porcentaje adicional hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2006, el importe de la cifra de negocios aportado habría ascendido a 36.133 miles de euros y el resultado neto del periodo habría sido negativo por 2.394 miles de euros.

Con la compra de la participación adicional del 24,2% se consigue el control sobre la sociedad. La adquisición originó un fondo de comercio negativo que ha supuesto un resultado positivo de 2.491 miles de euros después de impuestos.

10.3.4 Adquisición de Autopista Chillán Collipulli (Autopista del Bosque)

El negocio adquirido ha aportado un importe a la cifra de negocios de 4.256 miles de euros y un resultado neto de 236 miles de euros en el periodo desde el 1 de noviembre de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2006. Si la adquisición hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2006, el importe de la cifra de negocios aportado habría ascendido a 26.181 miles de euros y el resultado neto del periodo habría sido negativo por 4.561 miles de euros.

El detalle de los epígrafes ajustados a su valor razonable, los activos netos adquiridos y del fondo de comercio es el siguiente:

Miles de euros	Importe en libros	Ajustes	Valor razonable
Activos concesionales	207.118	12.193	219.311
Otros activos	11.315		11.315
Pasivos	-220.730	-1.772	-222.502
Total activos netos			8.124
Intereses minoritarios (0%)			0
Total valor razonable de los activos netos adquiridos			8.124
Precio de compra			8.124
Efectivo pagado y costes directamente imputables			8.124
Fondo de comercio			0

La salida de efectivo neta procedente de la adquisición es la siguiente:

	Miles de euros
Contraprestación en efectivo	8.124
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes adquiridos	
Salida de efectivo neta	8.124

La valoración de estos activos está sujeta a revisión ya que la adquisición fue en el mes de noviembre del presente ejercicio.

10.3.5 Adquisición de Owen Williams

El negocio adquirido ha aportado un importe a la cifra de negocios de 57.101 miles de euros y un resultado neto de 1.739 miles de euros en el periodo desde el 7 de Febrero de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2006. Si la adquisición hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2006, el importe de la cifra de negocios aportado habría ascendido a 63.739 miles de euros y el resultado neto del periodo habría sido de 1.942 miles de euros.

El detalle de los epígrafes ajustados a su valor razonable, los activos netos adquiridos y del fondo de comercio es el siguiente:

Miles de euros	Importe en libros	Ajustes	Valor razonable
Activos Intangibles	128	3.006	3.134
Inmovilizado Material	1.287	-460	827
Existencias	22		22
Otros activos	21.042		21.042
Pasivos fiscales, legales y laborales		-798	-798
Otros Pasivos	-8.325	-1.686	-10.010
Total activos netos	14.153	62	14.216
Intereses minoritarios (0%)	0		0
Total valor razonable de los activos netos adquiridos	14.153	62	14.216
Precio de compra	44.888		44.888
Efectivo pagado y costes directamente imputables	44.888		44.888
Fondo de comercio			30.672

10.3.6 Revisión de la Adquisición de Swissport

Tal y como se establece en la NIIF 3 párrafo 62, la sociedad dispone de un periodo de 12 meses desde la fecha de adquisición de una entidad para la revisión de la contabilización inicial de una combinación de negocios.

Durante el ejercicio 2006, Grupo Ferrovial ha revisado la contabilización inicial realizada en el ejercicio 2005 respecto a la adquisición del Grupo Swissport, poniéndose de manifiesto un incremento en el Fondo de comercio de 11.331 miles de euros.

	Miles euros
Fondo de Comercio	11.331
Impuesto diferido de activo por créditos fiscales	14.831
Impuesto diferido de activo de provisiones	3.288
Provisiones de riesgos y gastos	-29.450
	0

Tal y como se muestra en la tabla anterior, el incremento del Fondo de Comercio se ha originado como consecuencia de los siguientes efectos:

- Activación de créditos fiscales por importe de 14.831 miles de euros. Se trata de bases imponibles negativas que en el momento de la contabilización inicial de la combinación de negocios no se activaron. Con las nuevas previsiones de que se disponen se considera que estas bases imponibles negativas existentes en el momento de la compra podrán ser utilizadas en ejercicios siguientes.
- Provisiones: Estas provisiones se refieren principalmente a:
 - Existen tres almacenes utilizados en el negocio de cargo en Reino Unido, Singapore y Estados Unidos que han sido clasificados como contratos onerosos. Siguiendo la NIC 37 se ha registrado una provisión por los costes inevitables de dichos contratos por importe de 21.373 miles de euros.
 - Se ha registrado un pasivo contingente por importe de 2.368 miles de euros en relación a un posible litigio con los trabajadores por incluir en las nóminas correspondientes a periodos de vacaciones de aquellos empleados que realizan turnos nocturnos únicamente el salario base y no la media de las primas pagadas por este concepto.

10.3.7 Otras adquisiciones de la división de servicios

Otras adquisiciones en la división de servicios han sido la compra de un 55% de la sociedad Empresa Mixta de Gestión Medioambiental de Toledo (GESMAT) así como el incremento de participación del 40% al 51% en Swissport Corea Ltd y la adquisición del 100% de Shin Maywa Groundservices Japan Ltd.

Debido a su carácter poco significativo no se desglosa el detalle del proceso de asignación de precio.

11. Activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta

Los activos y pasivos no corrientes destinados para la venta corresponden a la división de infraestructuras y en concreto a las sociedades y/o negocios que se detallan a continuación:

Miles de euros	31/12/06	
	Activos	Pasivos
Aeropuerto Sidney	97.852	--
Aeropuerto Budapest	2.166.494	185.487
Total	2.264.346	185.487

Respecto al aeropuerto de Sidney, Ferrovial Infraestructuras alcanza el pasado 29 de marzo de 2006 un acuerdo con Macquarie Airports en virtud del cual se conceden opciones condicionadas de compra y venta sobre la participación que Ferrovial Aeropuertos ostenta en el capital del mencionado aeropuerto de Sidney, con plazo de ejercicio comprendido entre el 1 de febrero de 2007 y el 31 de marzo de 2007. Dichas opciones se encuentran condicionadas en todo caso al ejercicio de los derechos de adquisición preferente que mantienen los actuales accionistas de dicha sociedad, la autorización de las autoridades de la competencia correspondientes y se encuentran supeditadas a posibles hechos adversos que puedan variar de forma sustancial los negocios, los activos o la posición financiera de la sociedad.

En cuanto a la participación del 75% que el Grupo BAA ostenta en el Aeropuerto de Budapest se ha alcanzado un acuerdo de venta de la misma en el pasado mes de Octubre de 2006 con el consorcio Hochtief cuya realización está prevista que se ejecute durante los primeros meses de 2007.

12. Existencias

El desglose de existencias al 31 de Diciembre de 2006 y su comparación con el ejercicio anterior es el siguiente:

Miles de euros			
CONCEPTOS	Saldo al 31/12/06	Saldo al 31/12/05	Variación
Terrenos y solares	100.478	706.613	(606.135)
Materias Primas y otros aprovisionamientos	128.066	122.039	6.027
Promociones en curso	87.748	607.419	(519.671)
Promociones terminadas y edificios	15.230	249.306	(234.076)
Gastos iniciales e instalaciones de obra	44.132	43.187	945
Anticipos	7.780	126.609	(118.829)
Provisiones	(61)	(11.871)	11.810
Total	383.373	1.843.302	(1.459.929)

La distribución, por segmentos de la cifra de existencias es la siguiente:

Miles de euros			
CONCEPTOS	Saldo al 31/12/06	Saldo al 31/12/05	Variación
Construcción	187.823	184.118	3.705
Infraestructuras	62.605	11.248	51.357
BAA	44.517	0	44.517
Resto Infraestructuras	18.088	11.248	6.840
Inmobiliaria	110.540	1.634.754	(1.524.214)
Suelo	97.669	1.120.683	(1.023.014)
Construcción	12.871	514.071	(501.200)
Servicios	22.066	20.885	1.181
Resto	339	(7.703)	8.042
Total	383.373	1.843.302	(1.459.929)

A 31 de diciembre de 2006 se ha producido una disminución significativa del volumen de existencias correspondiendo prácticamente la totalidad de la variación a la actividad de Inmobiliaria, debido a la venta en diciembre de 2006 de esta división excluida su actividad en Polonia, como se comenta en la nota 1.2 (variaciones en el perímetro de consolidación).

Hay que destacar además, el incremento de 44.517 miles de euros que provoca la incorporación del Grupo BAA en el segmento de Infraestructuras. De este saldo en existencias, 34.130 miles de euros corresponden a mercancías mantenidas para la reventa y los 10.378 miles de euros restantes hacen referencia a productos consumibles.

En la división de construcción, los principales conceptos de existencias incluidos a diciembre de 2006 corresponden a: materiales de construcción (92.006 miles de euros), gastos anticipados de obra (25.775 miles de euros), construcciones en curso (18.916 miles de euros), elementos y conjuntos incorporables (15.070 miles de euros), promociones de viviendas terminadas (7.373 miles de euros) y anticipos compra de terrenos (7.243 miles de euros).

Para la actividad de Inmobiliaria de Polonia que permanece en el Grupo, las adquisiciones de suelo realizadas en el ejercicio 2006 han ascendido a 54.077 miles de euros frente a las realizadas en 2005 que ascendieron a 43.628 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2006 se han considerado mayor coste de las existencias gastos financieros de promociones por importe de 199 miles de euros correspondientes a los devengados de la deuda vinculada a la financiación de estas.

El importe de los inventarios o coste de ventas reconocido como gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en los ejercicios 2006 y 2005 ha ascendido a 1.581.796 y 1.146.593 miles de euros respectivamente.

Debido a que el ciclo de explotación de la actividad de inmobiliaria es superior a 12 meses, en las existencias de este segmento se incluyen cantidades que se van a terminar de construir y entregar en más de un año desde la fecha del balance. El importe de la parte no corriente que se espera entregar después del período de doce meses siguientes a la fecha del balance para la parte de este segmento que aun forma parte del Grupo Ferrovial es el siguiente:

Miles de euros	Saldo al 31/12/06 con fecha de realización inferior a				
	1 año	2 años	3 años	4 años	Total
Terrenos y solares	1.151	46.014	44.179	6.326	97.669
Promociones en curso	5.487	6.114	1.191	79	12.871
Promociones terminadas					
Total	6.637	52.128	45.370	6.405	110.540
Provisiones					
Total existencias inmobiliaria					110.540

A 31 de diciembre de 2006 no existen existencias provisionadas en la actividad de inmobiliaria.

13. Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los clientes por ventas y prestaciones de servicios al 31 de diciembre de 2006 y 2005 es la siguiente:

CONCEPTOS	Miles de euros		
	Saldo al 31/12/06	Saldo al 31/12/05	Variación
Clientes	2.973.125	2.247.647	725.478
Efectos a cobrar	230.760	257.405	(26.645)
Retenciones en garantía	139.513	120.066	19.447
Obra ejecutada pendiente de certificar	480.539	363.098	117.441
Total	3.823.937	2.988.216	835.721
Provisiones para insolvencias (ver Nota 15)	(127.892)	(127.714)	(178)
Total	3.696.045	2.860.502	835.543

La composición del saldo de "clientes por ventas y prestación de servicios" por segmentos de negocio al 31 de diciembre de 2006 y 2005 es la siguiente:

CONCEPTOS	Miles de euros		
	Saldo al 31/12/06	Saldo al 31/12/05	Variación
Construcción	1.552.454	1.289.984	262.470
Infraestructuras	567.931	119.147	448.784
BAA	407.033	0	407.033
Resto Infraestructuras	160.898	119.147	41.751
Inmobiliaria	57	78.556	(78.499)
Servicios	1.543.391	1.344.012	199.379
Resto	32.212	28.803	3.409
Total	3.696.045	2.860.502	835.543

La mayor parte del incremento de Clientes por Ventas y prestación de Servicios se produce en el segmento de Infraestructuras, provocado por la incorporación del Grupo BAA (ver nota 1.2 relativa al perímetro de consolidación).

Así mismo, hay que señalar que se produce un descenso significativo por la venta de la división de Inmobiliaria excluida su actividad en Polonia (ver nota 1.2 relativa al perímetro de consolidación) en diciembre de 2006 (disminución de 78.499 miles de euros).

En el Segmento de Servicios, el principal incremento se produce en el Grupo Amey y en Grupo Cespa por 127.616 y 43.017 miles de euros respectivamente. En el caso de Grupo Cespa, parte del incremento es debido a la incorporación de Gesmat (Empresa Mixta de Gestión Medioambiental de Toledo) por un importe de 3.946 miles de euros.

En el Segmento de Construcción, destacar el incremento de 63.378 miles de euros del Grupo Budimex.

Otra información

Al 31 de diciembre de 2006 en el epígrafe Clientes por ventas y prestación de servicios se hallan deducidos 135.197 miles de euros (221.600 miles de euros al 31 de diciembre de 2005), de los cuales 57.568 miles de euros corresponden a contratos de método alemán (131.000 miles de euros para 2005) y el resto a pagarés de clientes descontados con anterioridad a su vencimiento. Dichos activos han sido dados de baja de balance al considerar que cumplen las condiciones establecidas en el párrafo 20 de la NIC 39 sobre bajas de activos financieros.

La Dirección del Grupo consolidado considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

Por último en lo que respecta a los contratos de construcción se presenta a continuación el detalle de los ingresos ordinarios reconocidos como tales en el periodo y de los contratos en curso a fecha de cierre:

Miles de euros	31/12/06
Ingresos ordinarios reconocidos en el periodo	5.148.474
Contratos en curso a fecha de cierre	
Importe acumulado de costes incurridos	(4.868.667)
Importe acumulado de ganancias reconocidas	279.807
Anticipos recibidos	173.529
Retenciones	158.611
Obra ejecutada pendiente de certificar	366.142
Adelanto de certificaciones	522.679

14. Otros deudores

La siguiente tabla muestra el desglose de "Otros deudores", distinguiendo el saldo correspondiente a "Administraciones Públicas" del resto.

Miles de euros			
Conceptos	Saldo al 31/12/06	Saldo al 31/12/05	Variación
Otros deudores	1.457.654	311.151	1.146.503
Deudores Administraciones Públicas	202.498	224.764	(22.266)
Total	1.660.152	535.915	1.124.237
Provisiones para insolvencias (ver Nota 15)	(21.091)	(25.561)	4.470
Total	1.639.061	510.354	1.128.707

El incremento de Otros Deudores, se debe principalmente al reconocimiento de 1.150.000 miles de euros en diciembre de 2006 referente a la cuenta a cobrar a Promociones Habitat por parte de Grupo Ferrovial debido a la venta de la división de Inmobiliaria, tal y como se comenta en la nota 33 relativa a actividades discontinuadas. El cobro de dicha cuantía se ha producido en el mes de febrero de 2007 tal y como se comenta en la nota 43 de acontecimientos posteriores al cierre.

Adicionalmente, en el epígrafe "Otros deudores" se incluyen saldos a cobrar cuyo origen es distinto a la actividad habitual desarrollada por los segmentos, así como anticipos a proveedores por importe total de 15.956 miles de euros en el ejercicio 2006 y 65.762 miles de euros en 2005.

En el epígrafe "Deudores Administraciones Públicas" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por distintos conceptos. Los principales saldos corresponden a:

Miles de euros		
Conceptos	Saldo al 31/12/06	Saldo al 31/12/05
Hacienda Pública deudora por IVA, IGIC	179.117	200.288
Hacienda Pública deudora por subvenciones	21.037	19.756
Otras entidades públicas deudoras	2.344	4.720
Total	202.498	224.764

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

■ 15. Provisiones de tráfico

El detalle de las provisiones de tráfico tanto del Activo del Balance como del Pasivo es la siguiente:

Miles de euros	Saldo al 31/12/06	Saldo al 31/12/05	Variación
Prov. Para clientes de dudoso cobro	127.892	127.714	178
Otras provisiones deudores	21.091	25.561	(4.470)
Provisiones Activo	148.983	153.275	(4.292)
Prov. Terminación de Obra	273.319	266.062	7.257
Otras provisiones	151.471	66.248	85.223
Provisiones Pasivo	424.790	332.310	92.480
Total	573.773	485.585	88.188

La siguiente tabla muestra el saldo de "Provisiones de Tráfico" tanto de Activo como de Pasivo por segmento:

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Construcción	405.396	383.895	21.501
Infraestructuras	134.824	52.364	82.460
BAA	78.647	0	78.647
Resto	56.177	52.364	3.813
Inmobiliaria	21	3.797	(3.776)
Servicios	32.832	40.305	(7.473)
Resto	700	5.224	(4.524)
Total	573.773	485.585	88.188

Los principales saldos de provisiones de tráfico se encuentran tanto para el ejercicio 2006 como para el 2005, en la división de Construcción, y corresponden a:

- "provisiones de gastos para terminación de obra" por importe de 241.515 y 228.772 miles de euros respectivamente.
- "provisiones de clientes de dudoso cobro" por importe de 47.820 y 42.969 miles de euros respectivamente.

Dichas provisiones son dotadas de acuerdo a los criterios indicados en la nota 2.4.16.

Si analizamos la variación del saldo de provisiones entre diciembre de 2005 y 2006, encontramos que el origen de la misma se produce por los siguientes conceptos:

- Entradas en el perímetro: 78.647 miles de euros cuyo origen está en la incorporación de BAA, concretamente en obligaciones asumidas en un proyecto de reorganización de la estructura denominado "delivering excellence" que fue iniciado por la compañía previamente a la adquisición, y en obligaciones a futuro relacionadas con la compra de los terrenos en los que se sitúa la nueva terminal 5 del aeropuerto de Heathrow que actualmente se encuentra en proceso de construcción.
- Dotaciones netas en el ejercicio: destacando la actividad de construcción por importe de 21.501 miles de euros cuyo origen fundamentalmente está en la mayor dotación de provisiones por terminación de obra debido al incremento de volumen de obra ejecutado en el ejercicio.
- Salida de perímetro fundamentalmente por la salida de la división de Inmobiliaria (-3.766 miles de euros).

■ 16. Patrimonio neto atribuido a los accionistas

16.1. Capital suscrito, prima de emisión de acciones y reservas de la sociedad dominante

Capital Social y prima de emisión

Al 31 de diciembre 2006, el capital social de Grupo Ferrovial, S.A. está representado por 140.264.743 acciones de un euro de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas y de iguales derechos.

La prima de emisión asciende a 193.192 miles de euros, teniendo el carácter de reserva de libre disposición.

Al 31 de diciembre de 2006, el accionista que posee más de un 10% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A. es Portman Baela, S.L. con un 58,315%.

Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a cotización en el Mercado Continuo de las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

Acciones Propias

El precio medio de compra de acciones de la Sociedad Dominante en el ejercicio 2006 fue de 73,57 euros por acción (54,85 en el ejercicio 2005).

A lo largo del ejercicio 2006, Grupo Ferrovial, S.A. ha comprado

64.000 acciones propias (40.654 en 2005) y ha vendido 147.531 acciones propias (40.654 en 2005), generando un aumento de reservas de 206 miles de euros por estas ventas (disminución de reservas de 46 miles de euros en 2005).

Asimismo, Betonial, S.A. ha comprado 253.031 y ha vendido 243.325 acciones de Grupo Ferrovial, S.A. en el ejercicio 2006, generando un aumento de reservas de 8.362 miles de euros.

Por su parte, Ferrovial Inversiones, S.A. ha comprado y vendido 60.000 acciones de Grupo Ferrovial, S.A. (48.480 en 2005), generando una disminución patrimonial de 26 miles de euros (9 miles de incremento patrimonial en 2005).

Al 31 de diciembre de 2006 las acciones propias mantenidas por las entidades consolidadas tenían por objetivo principalmente su utilización para reducción del capital.

De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, se ha constituido una reserva indisponible equivalente al importe por el que figuran registradas las acciones de la Sociedad Dominante propiedad del mismo y de sus sociedades.

Reservas de la sociedad dominante

Reserva legal

De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, debe destinarse una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social.

La reserva legal podrá utilizarse para aumentar el capital en la parte de su saldo que exceda del 10% del capital ya aumentado.

Salvo para la finalidad mencionada anteriormente, y mientras no supere el 20% del capital social, esta reserva sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas, siempre que no existan otras reservas disponibles suficientes para este fin.

La sociedad dominante tiene dotada en su totalidad la reserva legal.

Reserva para acciones propias

Al 31 de diciembre de 2006, Grupo Ferrovial no posee acciones propias y ha desdotado la reserva que tenía constituida y que, con carácter obligatorio, dispone la legislación mercantil para estos supuestos (Al 31 de diciembre de 2005, Grupo Ferrovial poseía 83.531 acciones propias que representaban un 0,06% del capital social).

Reserva para acciones de la sociedad dominante

Es una reserva indisponible que equivale al valor neto contable

de las acciones propias y de la sociedad dominante y deberá mantenerse en tanto las acciones no sean enajenadas o amortizadas.

Al 31 de diciembre de 2006, Betonial posee 133.183 acciones de la sociedad dominante (123.477 en 2005) que representan un 0,095 % de su capital social (0,09 % en 2005). Al igual que en el ejercicio anterior, tiene constituidas las reservas que dispone la legislación mercantil para estos supuestos.

Reserva de revalorización (Real Decreto-Ley 7/1.996)

Acogiéndose a lo permitido por la legislación vigente al 31 de diciembre de 1996, algunas sociedades del Grupo procedieron a actualizar el valor de su inmovilizado material.

Durante el ejercicio 1998, las autoridades tributarias dieron conformidad al saldo de esta cuenta, que asciende para la sociedad dominante a 1.948 miles de euros, por lo que podrá ser destinado libre de impuestos a:

- Eliminación de resultados negativos de ejercicios anteriores.
- Ampliación de capital.
- Reservas de libre disposición a partir del 31 de diciembre de 2006, si bien no serán distribuibles en tanto la plusvalía monetaria no se haya realizado. Se entiende que la plusvalía monetaria se realiza en la medida en que los elementos revalorizados sean amortizados, enajenados o dados de baja en libros de contabilidad.

Acuerdos sobre distribución de dividendos

El Consejo de Administración de la sociedad dominante, celebrado el día 23 de febrero, ha acordado distribuir un dividendo por acción de 0,66 con cargo a los resultados del ejercicio 2006.

16.2. Estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos

El estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos recoge todos aquellos ingresos y gastos reconocidos por las compañías del grupo en el ejercicio 2006 que conforme a la normativa contable son registrados directamente contra reservas.

En dicho estado se refleja el impacto de cada uno de los conceptos reconocidos separando a su vez el efecto fiscal de cada uno de ellos.

Dichos conceptos se agregan al importe directamente recogido en la cuenta de resultados para fijar el total de ingresos y gastos reconocidos en el año.

Los principales conceptos del estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio 2006 han sido los siguientes:

La variación en el apartado de Ganancias/(pérdidas) por diferencias de conversión recoge la evolución del tipo de cambio y ha supuesto un ingreso reconocido de 161.609 miles de euros.

La variación en el apartado de Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura recoge el importe neto de la variaciones del valor de los derivados financieros designados como instrumentos de cobertura que son registrados directamente contra reservas, y ha supuesto un ingreso reconocido de 85.321 miles de euros.

La variación en el apartado de Ganancias/(pérdidas) en planes de pensiones recoge el reconocimiento íntegro de las pérdidas y ganancias actuariales producidas en el ejercicio por el cambio de las hipótesis actuariales en planes de prestación definida que se registran contra reservas tal y como se indica en el apartado 2.4 de políticas contables. Esto ha supuesto un gasto reconocido de -73.929 miles de euros.

16.3. Evolucion del patrimonio neto atribuido a los accionistas

El movimiento del saldo de este epígrafe ha sido el siguiente:

Ejercicio 2006:

Miles de euros

Patrimonio neto atr. a los accionistas a 01/01/06	2.076.054
Ingresos y gastos reconocidos contra reservas por :	
- Diferencias de conversión	125.275
- Instrumentos de cobertura	41.236
- Planes de prestación definida	-24.967
- Otros Movimientos	-5.949
Dividendos	-85.511
Dividendo activo a cuenta	-47.690
Beneficio año 2006	1.425.741
Patrimonio neto atr. a los accionistas a 31/12/06	3.504.189

Los ingresos y gastos reconocidos contra reservas han supuesto un aumento en el Patrimonio neto atribuido a los accionistas de 135.595 miles de euros, el importe reflejado en este cuadro recoge el impacto de cada uno de los conceptos una vez neteado los impuestos y la parte asignable a intereses minoritarios.

Los dividendos pagados en el ejercicio han supuesto una disminución en el Patrimonio neto atribuido a los accionistas de 85.511 miles de euros.

El dividendo activo a cuenta ha supuesto una disminución en el Patrimonio neto atribuido a los accionistas de 47.690 miles de euros.

El resultado del año 2006 ha supuesto un aumento en el patrimonio neto atribuido a los accionistas de 1.425.741 miles de euros.

A título informativo se adjunta el detalle del movimiento del

Ejercicio 2005:

Patrimonio neto atr. a los accionistas a 01/01/05	1.838.204
Ingresos y gastos reconocidos contra reservas por :	
- Diferencias de conversión	1.439
- Instrumentos de cobertura	-7.762
- Planes de prestación definida	-56.748
- Otros Movimientos	6.833
Dividendos	-79.904
Variación acciones propias	-251
Variación reserva acciones propias	-956
Dividendo activo a cuenta	-40.653
Beneficio año 2005	415.852
Patrimonio neto atr. a los accionistas a 31/12/05	2.076.054

16.4. Reservas en sociedades consolidadas y diferencias de conversión

El desglose por segmentos de las Reservas de consolidación al 31 de Diciembre de 2006 y su comparación con el ejercicio anterior es el siguiente (miles de euros):

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Corporación	-674.989	-545.733	-129.256
Construcción	697.425	544.078	153.347
Infraestructuras	320.356	358.765	-38.409
Inmobiliaria	395.471	316.339	79.132
Servicios	150.903	48.929	101.974
Resto	45.725	12.950	32.775
Total	934.891	735.328	199.563

El desglose por segmentos de las diferencias de conversión al 31 de Diciembre de 2006 y su comparación con el ejercicio anterior es el siguiente (miles de euros):

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Corporación			
Construcción	1.978	16.277	-14.299
Infraestructuras	114.930	-29.489	144.419
Inmobiliaria	1.049	1.163	-114
Servicios	6.998	11.729	-4.731
Resto			
Total	124.955	-320	125.275

En relación a la limitación a la distribución de reservas, es habitual en los contratos de financiación de proyectos de infraestructuras que existan restricciones al reparto de dividendos hasta que se cumplan.

17. Patrimonio neto atribuido a los socios externos

En este epígrafe del Balance consolidado se recoge la parte proporcional de los Fondos Propios de las sociedades que el Grupo consolida por integración global y en las que participan otros accionistas distintos al mismo.

El movimiento que ha tenido lugar en este capítulo a lo largo de los ejercicios 2006 y 2005 se resume en la forma siguiente:

Miles de Euros	2006	2005
Saldo inicial	892.417	680.196
Entrada en el perímetro y cambios de porcentaje de participación	2.172.490	44.332
Dividendos	-66.258	-33.946
Resultado	-45.824	-28.537
Diferencias de conversión	36.334	-24.548
Suscripción y Aumentos de Capital	196.491	254.650
Instrumentos de cobertura	6.305	
Planes de prestación definida	-34.026	
Saldo final	3.157.929	892.147

Ejercicio 2006

Dentro del apartado "Entrada en el perímetro" destaca el aumento en socios externos por la entrada en perímetro de las sociedades del Grupo BAA por un importe de 2.009.258 miles de euros.

Dentro del apartado "Suscripción y aumentos de Capital" destaca el aumento en socios externos por la ampliación de capital en las sociedades Autopista R-4 Madrid Sur, C.E.S.A. en 4.236 miles de euros y en la Autopista Madrid Levante C.E.S.A. en 154.901 miles de euros.

El desglose por segmentos de los Socios Externos a 31 de Diciembre de 2006 y su comparación con el ejercicio anterior es el siguiente:

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Construcción	60.310	57.191	3.119
Infraestructuras	3.080.996	819.444	2.261.552
Inmobiliaria	0	2.886	-2.886
Servicios	16.425	12.088	4.337
Resto	198	538	-340
Total	3.157.929	892.147	2.265.782

Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

Al 31 de diciembre de 2006, las sociedades más significativas con participación de otros socios igual o superior al 10% en el capital suscrito de las sociedades del Grupo eran las siguientes:

SOCIEDADES	Porcentaje de participación	Accionista
Infraestructuras		
FGP Topco , Ltd /ADI/BAA	28,9% / 10%	Airport Infrastructure Fund LP/Baker Street Investment Pte Ltd.
407 International Inc.	16,77% / 30%	SNC Lavalin/Macquarie Infrastructure Group
Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.	37,97%	Cotiza en la Bolsa de Madrid
Autopista del Sol, C.E.S.A.	20%	Unicaja
Autopista Terrasa Manresa, S.A.	22,33%	Abertis
Autopista Trados-45, S.A.	50%	Abertis
Autopista Temuco Río Bueno.	25%	Fondo Las Américas
Inversora de Autopistas del Sur, S.L.	10%/10%/10%/25%	E.N.A./Unicaja/Caja Castilla La Mancha/Europistas
Skyway Concesión Company Holding.	45%	MIG
Cintra Zachry Gp Llc.	15%	Zachry Investments Inc
Cintra Zachry Lp.	14,85%	Zachry Developments Llc
Servicios		
Empresa mantenimiento Explotación. M30	33% / 17%	Dragados/API Conservación
Amey Roads (North Lanarkshire) Limited	33%	North Lanarkshire Council
Tube Lines (Holdings) Limited	33%	Bechtel
Construcción		
Boremer	50%	Sufi, S.A.

■ 18. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El movimiento de este epígrafe durante el ejercicio 2006 ha sido:

Ejercicio 2006

Miles de Euros

CONCEPTOS	Saldo 01/01/06	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Reclasificación	Efecto tipo cambio	Saldo 31/12/06
Subvenciones	178.721			-5.786			172.935
Otros ingresos a distribuir	76.851	21.964	48.272	-12.713	-934	-2.323	131.117
Total	255.572	21.964	48.272	-18.499	-934	-2.323	304.052

Las principales variaciones en el apartado de Subvenciones se producen en el Grupo Cespa, donde se han aplicado subvenciones por importe de 2.649 miles de euros.

En el apartado de Otros Ingresos a Distribuir, se incluye el valor de una serie de activos cedidos a las Concesionarias T.Lines y C.Vehículos pertenecientes a Grupo Amey de forma gratuita (19.077 y 16.629 miles de euros respectivamente). Estos Ingresos a distribuir, se irán traspasando a la cuenta de resultados a medida que se amorticen estos activos.

Se incluye además, por importe de 3.898 miles de euros los ingresos de la venta y posterior leaseback de unos almacenes en Heathrow del Grupo Swissport, que se irán traspasando a la cuenta de resultados reduciendo el coste del alquiler.

El incremento de 21.964 miles de euros en variaciones de perímetro es consecuencia de la adquisición por parte de Grupo Cespa del 55% de la Empresa Mixta de Gestión Medioambiental de Toledo (Gesmat), donde se ha registrado en esta partida la donación de una serie de Activos recibidos de forma gratuita que se irán traspasando a la cuenta de resultados a medida que se amorticen estos activos.

En el apartado de 'Otros ingresos a distribuir', destaca además el aumento producido por las sociedades Autopista R4 Madrid-Sur y Autopista Madrid Levante por importe de 23.646 y 3.262 miles de euros respectivamente.

A efectos comparativos, se adjunta el movimiento en este epígrafe del año 2005:

Ejercicio 2005

Miles de euros

CONCEPTOS	Saldo 01/01/05	Adiciones	Retiros	Efecto tipo cambio	Saldo 31/12/05
Subvenciones	145.250	41.337	-7.866		178.721
Otros ingresos a distribuir	57.112	32.353	-17.322	4.708	76.851
Total	202.361	73.691	-25.188	4.708	255.572

■ 19. Provisiones para riesgos y gastos

El detalle de este epígrafe es el siguiente:

Miles de Euros	31/12/06	31/12/05
Provisión para pensiones	611.084	321.172
Otras provisiones	352.028	197.186
Total provisión para riesgos y gastos	963.112	518.358

19.1. Provisión para pensiones

En cuanto a la provisión para pensiones, los saldos son aportados por Grupo Amey (240.760 miles de euros), Grupo BAA (347.233 miles de euros), Grupo Swissport (22.574 miles de euros) y Otras sociedades (517 miles de euros).

A continuación se detallan los aspectos más relevantes de los Planes de Pensiones más significativos dentro del Grupo Ferrovial.

Planes de prestación definida

Dentro del saldo total de provisiones para planes de pensiones, los importes más significativos son los que aportan Grupo Amey, con 240.760 miles de euros (287.728 para 2005) y Grupo BAA con 345.749 miles de euros.

Además, en Grupo Cespa, existen una serie de premios de jubilación y gratificación de aniversarios que se instrumenta a través de una prima única y fija anual por servicios prestados.

Como consecuencia de la modificación introducida en la NIC 19, durante el ejercicio 2006 el Grupo se ha acogido a la posibilidad recogida en la nueva redacción de la Norma consistente en el reconocimiento íntegro de las pérdidas y ganancias actuariales en el periodo en el que ocurren directamente en patrimonio. Este cambio ha supuesto el registro contable de pérdidas y ganancias actuariales acumuladas y no reconocidas al 31 de diciembre de 2005 que ascienden a 56.748 miles de euros (52.743 para Grupo Amey).

Las cuantías reconocidas contra patrimonio correspondientes a las pérdidas y ganancias actuariales del año 2006 han sido de 28.307 miles de euros para Grupo Amey y -48.852 miles de euros para Grupo BAA.

El detalle de las características y evolución de estos Planes de pensiones correspondientes al ejercicio 2006 son los siguientes:

Miles de euros		
Planes de prestación definida	31/12/2006	
	Amey Ltd Group	BAA
Principales hipótesis		
Incremento salarial	4,70%	4,60%
Tasa de descuento	5,20%	5,20%
Tasa de inflación esperada	3,20%	3,20%
Rentabilidad esperada de activos	5,00% - 8,30%	5,00% - 8,00%
Movimiento de la obligación		
Obligación al inicio del ejercicio	824.144	3.163.399
Diferencias de conversión	17.855	8.535
Pasivos Adquiridos	48.761	0
Coste de los servicios del ejercicio	37.719	96.453
Coste por intereses	40.003	83.098
Ganancias / pérdidas actuariales	(25.733)	189.099
Beneficios pagados y otros	(30.053)	(48.969)
Obligación al cierre del ejercicio	912.695	3.491.616
Pasivo reconocido en balance		
Obligación al cierre del ejercicio	(912.695)	(3.491.616)
Valor razonable de activos afectos al final del ejercicio	652.546	3.145.867
Subtotal	(260.149)	(345.749)
Obligación fuera del perímetro de Grupo Ferrovial	19.389	0
Total	(240.760)	(345.749)
Movimiento Activos afectos al plan		
Valor razonable al inicio del ejercicio	517.098	2.967.042
Diferencias de conversión	11.203	0
Rendimiento de los activos afectos y activos adquiridos	89.401	96.453
Ganancias / pérdidas actuariales	23.388	66.049
Contribuciones de la empresa	38.445	63.808
Beneficios pagados y otros	(26.988)	(47.485)
Valor razonable al final del ejercicio	652.546	3.145.867
Activos afectos al plan (valor razonable)		
Instrumentos de Capital	476.781	2.242.172
Activos financieros	85.382	847.307
Deuda financiera	66.664	0
Inmuebles	20.039	0
Efectivo	3.680	56.388
Total activos afectos al plan	652.546	3.145.867
Impacto en resultados		
Coste de los servicios del ejercicio corriente	34.159	69.026
Coste por intereses	35.773	82.244
Rendimiento esperado activos afectos	(36.768)	(95.462)
Coste por servicios pasados	0	17.624
Otros	(978)	0
Total incluido en cuenta de resultados	32.187	73.432

En cuanto a la hipótesis de mortalidad, para el Grupo BAA el cálculo de las obligaciones está basado en las Tablas Actuariales de Mortalidad, y viene a ser el equivalente a la asunción de una esperanza de vida para un pensionista de 60 años, de 24,8 años y 25,9 años para uno de 40 años a partir de los 60 años. En el caso de Grupo Amey dicha esperanza de vida a efectos de sus planes de pensiones se estima entre 82 y 87 años.

A efectos comparativos, se adjunta el detalle de las características y evolución de los planes de pensiones de Grupo Amey correspondientes al ejercicio 2005:

	31-12-2005
Miles de Euros	Grupo Amey Ltd
Principales hipótesis	
Incremento salarial	4,10%
Tasa de descuento	5,40% - 4,85%
Tasa de inflación esperada	2,60%
Rentabilidad esperada de activos	7,87% - 7,31%
Movimiento de la obligación	
Obligación al inicio del ejercicio	636.061
Pasivos Adquiridos	109.904
Coste de los servicios del ejercicio corriente	33.355
Coste por intereses	34.286
Ganancias / pérdidas actuariales	117.131
Beneficios pagados y otros	(106.594)
Obligación al cierre del ejercicio	824.144
Pasivo reconocido en balance	
Obligación al cierre del ejercicio	(824.144)
Valor razonable de activos afectos al final del ejercicio	517.098
Subtotal	(307.046)
Obligación fuera del perímetro de Grupo Ferro-vial	19.317
Coste servicios pasados no reconocidos	--
Total	(287.728)
Movimiento Activos afectos al plan	
Valor razonable al inicio del ejercicio	433.958
Rendimiento de los activos afectos y activos adquiridos	60.402
Ganancias / pérdidas actuariales	53.136
Contribuciones empresa	34.118
Beneficios pagados y otros	(64.516)
Valor razonable al final del ejercicio	517.098
Activos afectos al plan (valor razonable)	
Instrumentos de capital	409.198
Activos financieros	22.039
Deuda financiera	12.745
Inmuebles	69.660
Efectivo	3.456
Total activos afectos al plan	517.098
Impacto en resultados	
Coste de los servicios del ejercicio corriente	31.130
Coste por intereses	31.044
Rendimiento esperado activos afectos	(27.763)
Coste por servicios pasados	0
Otros	(5.238)
Total incluido en cuenta de resultados	29.173

Planes de aportación definida

Se relacionan a continuación los principales planes de pensiones de aportación definida que tiene el Grupo Ferrovial:

	31/12/2006		
	Grupo Swissport	407.ETR	BAA Group
Número de planes	7	1	3
Número de trabajadores cubiertos	768	499	779
Impacto en la cuenta de resultados	355	343	1.484

19.2. Otras provisiones

El movimiento que ha tenido lugar durante el ejercicio 2006 en el epígrafe de otras provisiones es el siguiente:

Miles de Euros

CONCEPTOS	Saldo 01/01/06	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Traspasos	Efecto tipo cambio	Saldo 31/12/06
Provisiones para Impuestos	3.936	0	582	-1.504	6.751	0	9.765
Provisiones por Responsabil.	193.250	142.045	50.098	-35.037	-7.189	-904	342.263
Total	197.186	142.045	50.680	-36.541	-438	-904	352.028

Los principales incrementos en el apartado de Otras provisiones para Riesgos y Gastos, son provocados por las variaciones en el perímetro de consolidación de Grupo Ferrovial (ver nota 1.2 relativa al perímetro de consolidación). El impacto es el siguiente:

En las Provisiones por Responsabilidades, por la entrada de Grupo BAA (140.970 miles de euros) y por la entrada de Gesmat (Empresa Mixta de Gestión Medioambiental de Toledo) del Grupo Cespa 1.075 miles de euros.

Además, hay que destacar el incremento de 25.026 miles de euros en la provisión por responsabilidades del Grupo Swissport, en la división de Servicios, consecuencia de la revisión realizada de la asignación de precio permitida por la NIIF 3 durante el año siguiente a la adquisición de la participación.

■ 20. Posición neta de tesorería

Con el objeto de mostrar un análisis conjunto de la situación de endeudamiento del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose por segmentos de las diferentes cuentas de activo (Tesorería y equivalentes) y de pasivo (Obligaciones y Deudas financieras, tanto a corto plazo como a largo plazo) que configuran la posición neta de Tesorería.

En dicho cuadro se separa la posición de tesorería procedente de proyectos de infraestructuras (autopistas, aeropuertos y filiales de Amey) y la del resto de sociedades del grupo.

En la posición de tesorería de cada división de negocio se recogen los créditos o deudas financieras que cada área de negocio mantiene con otras del Grupo, y que se eliminan totalmente a nivel consolidado.

Ejercicio 2006

Miles de Euros	ACTIVO				PASIVO			Posición Neta de Tesorería Ajustada
	Activos Financieros (a)	Tesorería y equivalentes (b)	Obligaciones		Deudas con entidades de crédito		Deudas Intragrupo (c)	
	L/P	C/P	L/P	C/P	L/P	C/P	L/P y C/P	
Proyectos de infraestructuras (1)	328.641	972.552	12.569.294	981.635	16.363.431	1.140.823	0	-29.753.991
Resto de sociedades	0	1.426.690	0	0	3.774.890	715.849	0	-3.064.049
Corporación	302.789	1.023.124			697.274	309.547	1.541.845	-1.222.754
Construcción	0	2.251.140			39.649	53.983	265.853	1.891.655
Construcción excl. Budimex (2)	0	2.135.493			33.801	26.346	265.808	1.809.538
Grupo Budimex	0	115.646			5.848	27.637	45	82.117
Infraestructuras	0	419.662			2.755.436	283.092	42.618	-2.661.484
Inmobiliaria	0	25.678			0	5.906	0	19.772
Servicios	0	154.656			282.530	63.321	988.365	-1.179.559
Servicios excl. Amey	0	35.252			229.899	63.321	983.405	-1.241.373
Amey, Plc	0	41.660			52.631	0	4.959	-15.930
Resto	0	88.322			0	0	0	88.321
Ajustes	-302.790	-2.535.891			0	0	-2.838.681	0
Total grupo	328.641	2.399.242	12.569.294	981.635	20.138.321	1.856.672	0	-32.818.039

(a) Recoge deudas con empresas del grupo a largo plazo y cuentas restringidas o de reserva.

(b) El detalle de este epígrafe por conceptos se encuentra detallado en los apartados siguientes (21.1.a. para proyectos de infraestructuras y 21.2.a. para el resto de sociedades). Incluye los saldos de caja y bancos, imposiciones a corto plazo, créditos a empresas del grupo a corto plazo y otros créditos a corto plazo. En la línea de "Ajustes" se recoge la eliminación de saldos con empresas del grupo.

(c) Registrados en los epígrafes de otras deudas financieras corrientes y no corrientes. El saldo a nivel consolidado es cero puesto que se trata de operaciones realizadas entre empresas del grupo que son eliminadas.

Ejercicio 2005

Miles de euros	ACTIVO				PASIVO			
	Activos Financieros	Tesorería y equivalentes	Obligaciones		Deudas con entidades de crédito		Deudas Intragrupo	Posición Neta de Tesorería Ajustada
	L/P	C/P	L/P	C/P	L/P	C/P	L/P y C/P	
Proyectos de infraestructuras	381.708	723.208	5.124.424	517.291	3.442.405	235.496	0	-8.214.700
Resto de sociedades	26.176	1.572.170	0	0	848.236	993.133	28.767	-271.789
Corporación	356.198	1.315.215			400.288	514.671	1.328.614	-572.161
Construcción	514	2.017.180			42.837	38.725	-2.198	1.938.330
Construcción excl.Budimex	514	1.880.276			36.513	13.862	-2.243	1.832.658
Grupo Budimex	0	136.904			6.324	24.863	44	105.673
Infraestructuras	0	543.474			109.285	521	4.376	429.292
Inmobiliaria	-362	34.879			557	408.438	331.511	-705.989
Servicios	25.619	175.336			295.269	30.777	1.344.185	-1.469.276
Servicios excl.Amey	25.619	136.904			221.341	30.777	1.337.012	-1.426.607
Amey, Plc	0	86.864			73.929	0	371	12.564
Resto	0	145.220			0	0	37.205	108.014
Ajustes	-355.792	-2.659.134			0	0	-3.014.926	0
Total grupo	407.884	2.295.378	5.124.424	517.291	4.290.640	1.228.629	28.767	-8.486.489

La evolución de la posición neta de Tesorería entre ejercicios es la siguiente:

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Proyectos de infraestructuras	-29.753.991	-8.214.700	-21.539.291
Resto de sociedades	-3.064.049	-271.789	-2.792.259
Corporación	-1.222.754	-572.161	-650.593
Construcción	1.891.655	1.938.330	-46.675
Infraestructuras	-2.661.484	429.292	-3.090.776
Inmobiliaria	19.772	-705.989	725.761
Servicios	-1.179.559	-1.469.276	289.717
Resto	88.321	108.014	-19.693
Total	-32.818.039	-8.486.489	-24.331.550

20.1. Proyectos de infraestructuras

a. Tesorería y equivalentes

En este epígrafe se recogen tanto las inversiones financieras temporales, que recogen fundamentalmente inversiones en Deuda del Estado y depósitos en euros y en divisas, como aquellos saldos existentes en caja y entidades financieras. Los saldos en proyectos de infraestructuras normalmente están sujetos a ciertas restricciones de disponibilidad como consecuencia de ciertas obligaciones en los contratos de financiación de establecer cuentas de reserva.

A continuación se realiza un análisis detallado de los saldos de Tesorería y equivalentes de las inversiones en proyectos de infraestructuras:

Miles de euros

Proyectos de infraestructuras	Saldo 31/12/2006	Saldo 31/12/2005	Variación
Autopista Collipulli Temuco.	6.555	12.977	-6.422
Autopista Temuco Río Bueno.	16.275	32.534	-16.259
Autopista Santiago Talca, S.A	163.519	82.683	80.836
Ruta 5, Talca Chillán	63.051	0	63.051
Autopista del Bosque, S.A.	24.916	0	24.916
Skyway Concession Co. LLC.(a)	1.521	1.628	-107
407 ETR International Inc.	67.106	67.580	-474
ITR Concession Company	60.876	0	60.876
Euroscut Norte Litoral, S.A.	47.407	5.579	41.828
Algarve internacional, B.V.	2.172	1.665	507
Euroscut Algarve, S.A.	40.681	35.566	5.115
Euroscut Açores	23.460		
Eurolink Motorway	16.839	26.410	-9.571
Autoestrade Lombardía	1.954		
Autopista del Sol, C.E.S.A.	16.269	52.900	-36.631
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	81	97	-16
Autopista Trados M-45, S.A.	7.244	8.466	-1.222
Autopista Madrid-Sur (b)	8.201	17.296	-9.095
Autopista Madrid-Levante (c)	2.260	2.095	165
M-203 Alcalá-O'donnell	399	44	355
Aeropuerto Cerro Moreno	1.193	1.222	-29
Bristol International Airport, P.L.C. (d)	0	11.942	-11.942
Aeropuertos de Belfast	25.215	19.584	5.631
BAA	145.617	0	145.617
Tube Lines	209.360	339.079	-129.720
Wakefield & Manchester	20.373	3.861	16.512
Otros	8	0	8
Total	972.552	723.208	223.929

a) Incluye los saldos de SCC Holding LLC

b) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas del Sur, S.L.

c) Incluye los saldos de la Inversora de Autopistas del Levante.

d) Incluye los saldos de Tidefast y Southwest Airport Limited.

Las variaciones más significativas se deben a la entrada en el perímetro de consolidación del Grupo BAA y de las sociedades Autopista Chillán Collipulli,, ITR Concession Company y Euroscut Açores.

Destaca también la variación producida por la adquisición por parte de la sociedad del Grupo Cintra Chile Ltda. de un 24% adicional en la sociedad R-5 Talca Chillán hasta llegar a alcanzar una participación del 67.61%, lo que ha supuesto pasar de consolidar la sociedad por el método de puesta en equivalencia a hacerlo según el método de integración global. La autopista Santiago Talca, con un saldo de Tesorería y Equivalentes de 82.683 miles de euros en 2005, alcanza los 163.519 miles de euros en 2006 debido a la emisión de un bono en diciembre de este año que obliga a la sociedad a aumentar sus cuentas de reserva.

b. Obligaciones de proyectos de infraestructuras

En el siguiente cuadro se analiza la evolución de la deuda financiera por emisión de obligaciones que corresponden exclusivamente a sociedades concesionarias:

Miles de euros	Saldo 31/12/06			Saldo 31/12/05			Variación
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Infraestructuras	11.131.632	981.635	12.113.268	4.606.320	389.752	4.996.072	7.117.195
Autopista Collipulli Temuco.	173.683	7.948	181.632	200.902	8.714	209.616	-27.985
Autopista Santiago Talca	530.043	1.283	531.326	462.580	7.564	470.144	61.181
Ruta 5, Talca Chillán	153.473	41.779	195.252	0	0	0	195.252
Autopista del Bosque	209.624	15.717	225.341	0	0	0	225.341
Skyway Concession Co. LLC.(a)	1.071.842	44	1.071.886	1.148.580	0	1.148.580	-76.694
407 ETR International Inc.	2.195.174	618.084	2.813.257	2.667.751	373.474	3.041.225	-227.968
Algarve internacional, B.V.	126.045	0	126.045	126.500	0	126.500	-455
Euroscut Algarve, S.A.	131	0	131	0	0	0	131
Aeropuerto Cerro Moreno	6	0	6	7	0	7	-1
BAA	6.671.613	296.780	6.968.393	0	0	0	6.968.393
Servicios	913.845	0	913.845	645.644	0	645.644	268.201
Tube Lines	913.845	0	913.845	645.644	0	645.644	268.201
Total	12.045.477	981.635	13.027.112	5.251.963	389.752	5.641.716	7.385.397

a) Incluye los saldos de SCC Holding LLC

La principal variación producida en este epígrafe tiene su origen en la incorporación de BAA (6.968.393 miles de euros). Dicho importe corresponde a emisiones de bonos realizadas por BAA con anterioridad a la adquisición por parte de Ferrovial. El total de bonos emitidos por BAA asciende a 4.696 millones de libras, de los cuales 200 millones de libras vencen a corto plazo. Los vencimientos oscilan desde 2012 y 2031 (excepto la parte de corto plazo que vence en 2007) y el tipo de interés medio efectivo varía entre 4,01% a 11,16%.

	Tipo de interés efectivo	31 Diciembre 2006 £m
BAA Limited bonds:		
7.875% £200 mill vto. 2007	8.04%	200
Total corto plazo		200
Lynton Debenture vto 2017	10.25%	30
BAA Limited bonos:		
3.875% €1,000 mill vto 2012	4.01%	670
5.750% £400 mill vto 2013	5.98%	397
4.500% €750 mill vto 2014	4.51%	508
11.750% £300 mill vto 2016	11.16%	310
4.500% €750 mill vto 2018	4.93%	501
8.500% £250 mill vto 2021	8.64%	247
5.125% £750 mill vto 2023	5.67%	738
6.375% £200 mill vto 2028	6.50%	197
5.750% £900 mill vto 2031	5.82%	898
Total largo plazo		4.496
Total		4.696

Otras variaciones significativas en el año corresponden a la incorporación al perímetro de consolidación de la sociedad Auto-pista del Bosque, S.A. (225.341 miles de euros) y a la adquisición por parte de la sociedad del Grupo Cintra Chile Ltda. de un 24% adicional en la sociedad R-5 Talca Chillán hasta llegar a alcanzar una participación del 67.61%, lo que ha supuesto pasar de consolidar la sociedad por el método de puesta en equivalencia a hacerlo según el método de integración global.

La variación en Tube Lines se debe en su mayor parte a una reclasificación de deuda.

c. Deudas con entidades de crédito por préstamos y líneas de crédito de proyectos de infraestructuras

A continuación se realiza un análisis detallado de la evolución de las deudas con entidades de crédito por préstamos y líneas de crédito y de las principales condiciones aplicables a las mismas:

	Saldo 31/12/06			Saldo 31/12/05			Variación
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Infraestructuras	16.172.873	983.049	17.155.921	2.581.648	201.047	2.782.695	14.373.227
Autopista Temuco Río Bueno.	155.580	10.241	165.821	158.979	3.379	162.358	3.462
Autopista del Bosque, S.A.	117	0	117	0	0	0	117
Skyway Concession Co. LLC.(a)	118.095	4.537	122.633	123.492	3.464	126.955	-4.322
ITR Concession Company	1.225.754	16.318	1.242.072	0	0	0	1.242.072
Euroscut Norte Litoral, S.A.	312.379	2.104	314.483	226.670	8.361	235.031	79.452
Euroscut Algarve, S.A.	127.609	0	127.609	127.536	702	128.238	-630
Euroscut Açores	28.868	3.635	32.502	0	0	0	32.502
Eurolink Motorway	146.556	3.785	150.341	146.000	42.500	188.500	-38.159
Autopista del Sol, C.E.S.A.	0	484.340	484.340	481.263	247	481.510	2.830
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	226.542	76.021	302.563	188.000	104.004	292.004	10.560
Autopista Trados M-45, S.A.	69.639	1.178	70.816	70.743	2.500	73.243	-2.427
Autopista Madrid-Sur (b)	527.187	2.456	529.643	496.855	2.381	499.236	30.407
Autopista Madrid-Levante (c)	437.427	26.841	464.268	254.310	32.238	286.549	177.720
Aeropuerto Cerro Moreno	665	1.393	2.058	2.297	1.271	3.568	-1.511
Bristol International Airport, P.L.C. (c)	0	0	0	251.557	0	251.557	-251.557
Aeropuertos de Belfast	55.109	0	55.109	53.945	0	53.945	1.164
BAA	12.741.346	350.200	13.091.547	0	0	0	13.091.547
Servicios	714.375	157.775	872.150	860.756	34.449	895.206	-23.056
Tube Lines	585.556	157.775	743.331	800.899	34.449	835.348	-92.018
Wakefield & Manchester	128.819	0	128.819	59.857	0	59.857	68.962
Otros	0	0	0	0	0	0	0
Total	16.887.248	1.140.823	18.028.071	3.442.405	235.496	3.677.901	14.350.171

a) Incluye los saldos de SCC Holding LLC.

b) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas del Sur, S.L.

c) Incluye los saldos de la Inversora de Autopistas del Levante.

d) Incluye los saldos de Tidefast y Southwest Airport Limited.

Las principales variaciones producidas en el ejercicio, corresponden a la incorporación de la deuda de BAA (13.091.547 miles de euros), así como a la deuda generada por la incorporación del proyecto Indiana Toll Road (1.242.072 miles de euros), y el aumento del endeudamiento en la autopista Madrid-Levante, motivado por las obras realizadas en el ejercicio (177.720 miles de euros).

A efectos de analizar el endeudamiento con entidades de crédito en BAA, es necesario distinguir entre el endeudamiento original de BAA (previo al proceso de adquisición), que se mantiene a la fecha de cierre de los estados financieros, y el endeudamiento adicional asumido para financiar la adquisición.

• deuda existente antes de la adquisición

El total de la deuda bancaria de BAA que tiene su origen previo a la adquisición por parte de Ferrovial asciende a diciembre de 2006 a 1.210 millones de libras (1.796 millones de euros), de los cuales 236 millones de libras (350 millones de euros) tienen vencimiento a corto plazo. Tanto la deuda a largo como a corto plazo incluyen deuda a tipo fijo y variable. El tipo de interés medio efectivo de la deuda a tipo fijo es del 6,58%. El tipo de interés de referencia de la deuda a tipo variable es el Libor (London interbank offered rate). El margen varía entre 0,10% y 1,00% p.a. El tipo de interés medio efectivo de la deuda a tipo variable es del 5,67%. Dicha deuda ha sido valorada a valor razonable en el momento de la adquisición lo que ha supuesto aumentar el importe de la deuda registrada a tipo de interés fijo por valor de 346 millones de libras (513 millones de euros).

• deuda de adquisición

Las fuentes de financiación externas contratadas por la sociedad ADI y FGP Topco, para financiar la compra de la sociedad BAA a 31 de diciembre de 2006 alcanzan un importe de 11.296.000 miles de euros y comprenden los siguientes tramos:

- Deuda Bancaria Senior y Deuda Bancaria Subordinada.
- Deuda Super-Subordinada ("Toggle").
- Deuda PIK.

La sociedad ADIL contrató el 07 de abril de 2006 un Préstamo Sindicado Senior y otro Subordinado para la financiación de la adquisición de la compañía BAA por un importe de 8.970 millones de libras. Inicialmente ambos préstamos fueron asegurados por cinco entidades bancarias RBS, Citi, BSCH, HSBC y Calyon y posteriormente fueron sindicados exitosamente en el mercado bancario y de inversores institucionales (en el caso de tramo subordinado). El banco agente de la operación es RBS.

El tramo de Deuda bancaria Senior asciende a un total de 6.970

millones de libras de los cuales 4.720 millones de libras se destinaron tanto a la adquisición de la sociedad como a otros gastos relacionados con la misma. El resto, 2.250 millones corresponden a líneas de crédito para financiar necesidades tanto de inversión (capex) como de tesorería a corto plazo de la compañía asegurando así la continuidad en las operaciones corrientes de la sociedad tras la adquisición. El tramo Subordinado asciende a 2.000 millones de libras destinadas a financiar la adquisición y otros gastos relacionados con la misma. Ambos préstamos tienen una duración de 5 años y están garantizados por determinados derechos de prenda sobre las acciones y los activos de BAA y sus subsidiarias. El tipo de interés del préstamo está referenciado al LIBOR más un margen que se fijará en función de una serie de condiciones establecidas en los contratos. El saldo de la deuda Senior y de la deuda subordinada a 31 de diciembre de 2006 era de 4.676 y 1.969 millones de libras respectivamente (6.939 y 2.922 millones de euros respectivamente).

En la misma fecha la sociedad ADI contrató con las mismas entidades financieras un tramo de deuda "super - subordinada" denominado "Toggle" por un importe de 600 millones de libras para la adquisición de BAA. El "Toggle" es un tramo de deuda perpetua y no tiene garantías. El tipo de interés está referenciado al LIBOR más un margen. El interés puede pagarse en los vencimientos acordados o diferirlo capitalizándolo (añadiéndolo al principal del préstamo). El saldo de esta deuda a 31 de diciembre de 2006 era de 582 millones de libras (864 millones de euros).

Además y también con la finalidad de adquirir BAA la sociedad FGP Topco emitió un tramo de deuda adicional y subordinado a los descritos anteriormente, denominado "PIK Notes" por un plazo de 10 años. Esta deuda fue totalmente suscrita por GIC (accionista de FGP Topco Ltd.). El tipo de interés es fijo y al igual que el "Toggle" puede pagarse en los vencimientos acordados o diferirlo capitalizándolo. El saldo dispuesto de esta deuda a 31 de diciembre de 2006 era de 385 millones de libras (571 millones de euros) de acuerdo a los libros de la sociedad.

Con el fin de limitar el riesgo por variación de tipos de interés, ADI ha contratado diversas coberturas de tipo de interés por un importe de 10.204 millones de libras a diferentes plazos cubriendo el riesgo tipo de interés de los préstamos de adquisición y de la futura operación de refinanciación de dicha deuda.

En la actualidad, febrero 2007, BAA está trabajando en el proceso de refinanciación de la deuda de adquisición. El proceso implica la separación de la sociedad en activos regulados (aeropuertos sujetos a regulación por parte del organismo competente) y no regulados (resto de negocios de la compañía). Ambas partes de la compañía emitirán deuda a largo plazo, tanto en el mercado de

capitales (activos regulados), como en el mercado bancario (activos no regulados), para refinanciar la deuda de adquisición. Los instrumentos financieros que se prevé utilizar serán muy diversos en términos de plazo, vencimiento, calendario de repago y referencia de tipos de interés. La compañía estima como probable que dicha refinanciación tenga lugar a lo largo de los próximos meses.

Volviendo al análisis global del endeudamiento bancario de proyectos de infraestructuras, es importante resaltar que en la mayoría de los contratos de financiación se intenta asegurar el coste financiero bien mediante la contratación de préstamos a tipo fijos, o bien mediante la contratación de coberturas. En la nota 9, relativa a derivados, se proporciona información detallada sobre el porcentaje que se encuentra cubierto ante posibles variaciones en el tipo de interés, sobre las principales operaciones de cobertura contratadas y sobre el impacto en la cuenta de resultados de hipotéticas variaciones de los tipos.

Respecto a la deuda con entidades de crédito, a continuación se detallan los límites y dispuesto de líneas de crédito al 31 de diciembre de 2006 y 2005:

Miles de euros	31/12/06			31/12/05		
	Límite	Dispuesto	Disponibile	Límite	Dispuesto	Disponibile
Líneas de crédito						
Vencimiento corto plazo	1.168.363	1.140.823	60.000	715.690	235.496	79.679
Vencimiento largo plazo	17.309.361	16.887.248	389.652	3.425.713	3.442.405	419.543
Total	18.477.724	18.028.071	449.652	4.141.403	3.677.901	499.222



20.2. Resto de Sociedades

a. Tesorería y equivalentes Resto de Sociedades

A continuación se realiza un análisis detallado de los distintos conceptos incluidos dentro del epígrafe de Tesorería y equivalentes por segmentos para el resto de sociedades:

Ejercicio 2006

Miles de euros	Bancos	Caja	Imposiciones a corto plazo	Créditos a empresas del grupo a corto plazo	Otros créditos a corto plazo	TOTAL
Corporación	40.896	189	76	981.963	0	1.023.124
Construcción	282.304	262	514.958	1.451.970	1.645	2.251.140
Construcción excl.Budimex (*)	167.833	262	513.783	1.451.970	1.645	2.135.493
Grupo Budimex	114.471	0	1.175	0	0	115.646
Infraestructuras	167.380	629	244.089	7.253	312	419.662
Inmobiliaria	17	0	25.652	-1	10	25.678
Servicios	129.773	121	5.244	6.409	13.110	154.656
Servicios excl.Amey	94.522	121	5.244	6.409	13.110	119.405
Amey	35.252	0	0	0	0	35.252
Resto	24	0	0	-2.447.594	0	-2.447.570
Total	620.395	1.201	790.018	0	15.076	1.426.690

(*) En el saldo de Construcción excl. Budimex se encuentra incluida el saldo de Tesorería y Equivalentes de Boremer: 648 miles de euros en Bancos y 1500 miles de euros en Imposiciones a corto plazo.

Ejercicio 2005

Miles de euros	Bancos	Caja	Imposiciones a corto plazo	Créditos a empresas del grupo a corto plazo	Otros créditos a corto plazo	TOTAL
Corporación	983	66	62	1.314.102	1	1.315.215
Construcción	290.534	325	391.533	1.333.318	1.471	2.017.180
Construcción excl.Budimex (*)	171.893	325	373.269	1.333.318	1.471	1.880.276
Grupo Budimex	118.640	0	18.263	0	0	136.904
Infraestructuras	7.601	795	525.746	9.057	275	543.474
Inmobiliaria	7.587	30	23.973	2.197	1.091	34.879
Servicios	158.031	86	4.459	10.248	2.512	175.336
Servicios excl.Amey	114.599	86	4.459	10.248	2.512	131.904
Amey	43.432	0	0	0	0	43.432
Resto	145.220	0	0	-2.659.134	0	-2.513.914
Total	609.956	1.302	945.773	9.789	5.351	1.572.170

(*) En el saldo de Construcción excl. Budimex se encuentra incluida el saldo de Tesorería y Equivalentes de Boremer: 803 miles de euros en Bancos y 925 miles de euros en Imposiciones a corto plazo.

El tipo de interés medio obtenido por el Grupo sobre sus saldos de tesorería y otros activos líquidos equivalentes durante el ejercicio 2006 ha ascendido a 2,71 % (2,04% en el ejercicio 2005). El plazo medio de vencimiento de los depósitos es de 11 días.

b. Deudas con entidades de crédito por préstamos y líneas crédito resto de sociedades

El detalle de este epígrafe es el siguiente:

Miles de euros	Saldo 31/12/06			Saldo 31/12/05			Variación
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Deudas por arrendamiento financiero	9.096	2.060	11.155	4.320	291	4.612	6.544
Deudas por préstamos y líneas crédito	3.765.794	713.789	4.479.583	843.916	992.841	1.836.757	2.642.826
Total	3.774.890	715.849	4.490.739	848.236	993.133	1.841.369	2.649.370

El siguiente cuadro muestra la distribución de las deudas con entidades de crédito por préstamos y líneas de crédito por segmentos:

Miles de euros	Saldo 31/12/06			Saldo 31/12/05			Variación
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Corporación	697.274	309.547	1.006.822	400.288	514.671	914.959	91.862
Construcción	39.649	53.983	93.632	42.837	38.725	81.562	12.070
Construcción Excl..Budimex	33.801	26.346	60.148	36.513	13.862	50.375	9.773
Grupo Budimex	5.848	27.637	33.484	6.324	24.863	31.187	2.298
Infraestructuras	2.755.436	283.092	3.038.528	109.285	521	109.806	2.928.722
Inmobiliaria	0	5.906	5.906	557	408.438	408.995	-403.089
Servicios	282.530	63.321	345.851	295.269	30.777	326.047	19.804
Servicios Excl..Amey	229.899	63.321	293.220	221.341	30.777	252.118	41.102
Amey	52.631	0	52.631	73.929	0	73.929	-21.298
Total	3.774.890	715.849	4.490.739	848.236	993.133	1.841.369	2.649.370

Las principales variaciones producidas en el ejercicio corresponden a:

- Nuevo préstamo contratado por Ferrovial Infraestructuras S.A. nominado en libras esterlinas por importe de 1.850.000 miles de libras, con el objeto de financiar el importe a desembolsar en concepto de fondos propios por parte de Ferrovial en BAA. Dicho préstamo ha sido otorgado por un plazo máximo de 8 años, a tipo de interés variable referenciado al Libor. No obstante, Ferrovial Infraestructuras ha contratado derivados con el objeto de

cubrir el 54% de los intereses devengados. Dicho préstamo, al haber sido otorgado en libras para financiar una inversión en la misma divisa, está cubriendo a la compañía frente al riesgo de tipo de cambio en dicha inversión, por ello y de acuerdo a la NIC21, las diferencias de cambio generadas por su conversión a euros tienen el tratamiento de diferencias de conversión.

- Reducción de la deuda de la actividad de inmobiliaria, -403.098 miles de euros, al haberse producido la venta de dicha actividad en el presente ejercicio.

Respecto a la deuda con entidades de crédito del resto de sociedades, a continuación se detallan los límites y dispuesto de líneas de crédito y préstamos hipotecarios al 31 de diciembre de 2006 y 2005:

Miles de euros	31/12/06			31/12/05		
	Límite	Dispuesto	Disponible	Límite	Dispuesto	Disponible
Líneas de crédito						
Vencimiento corto plazo	1.308.490	963.270	345.220	1.463.460	693.383	770.077
Vencimiento largo plazo	4.109.830	3.472.630	637.200	1.168.470	717.777	450.693
Total	5.418.320	4.435.900	982.420	2.631.930	1.411.160	1.220.770
Otras deudas		54.839			430.209	
Total	5.418.320	4.490.739	982.420	2.631.930	1.841.369	1.220.770

Las condiciones financieras (en cuanto a los tipos de interés aplicables) de la deuda relacionada en corporación y en infraestructuras se encuentran supeditas al cumplimiento de determinados ratios relacionados con magnitudes financieras como EBITDA, Deuda neta y Fondos Propios consolidados.

20.3. Vencimientos de la deuda financiera

A continuación se detallan los vencimientos de las distintas deudas financieras que comprenden la posición neta de tesorería:

Miles de euros al 31/12/06	Vencimientos					
Deudas	2007	2008	2009	2010	2011 o más	Total
Obligaciones de proyectos de infraestructuras	981.635	71.780	267.259	114.831	11.591.607	13.027.112
Infraestructuras	981.635	65.053	260.104	107.283	10.699.192	12.113.267
Servicios	0	6.727	7.155	7.548	892.415	913.845
Deudas con entidades de crédito de proyectos de infraestructuras	1.140.823	146.551	166.361	428.716	16.145.620	18.028.071
Infraestructuras	983.049	135.000	158.913	419.944	15.459.016	17.155.921
Servicios	157.775	11.551	7.448	8.772	686.604	872.150
Deudas con entidades de crédito del resto de sociedades	715.849	424.498	210.105	267.646	2.872.641	4.490.739
Corporación	309.547	361.000	110.000	223.000	3.275	1.006.822
Construcción	53.983	22.746	0	4.396	12.507	93.632
Infraestructuras	283.092	0	0	0	2.755.436	3.038.528
Inmobiliaria	5.906	0	0	0	0	5.906
Servicios	63.321	40.752	100.105	40.250	101.423	345.851

20.4. Valores razonables de los recursos ajenos

El valor en libros de los recursos ajenos se registra conforme a lo expuesto en la nota 2.4 referente a normas de valoración. Se considera que el descuento de los flujos de efectivo de los pasivos utilizando el tipo de interés de los recursos ajenos se aproxima a su valor en libros. Por ello la diferencia entre valor contable y valor razonable no es significativa tanto para los pasivos a corto plazo, como para los pasivos a largo plazo.

20.5. Posición neta de tesorería por divisa

A continuación se detalla la posición neta de tesorería de inversiones en proyectos de infraestructuras por divisa para el ejercicio 2006:

Miles de euros	AUD	CAD	USD	CLP	GBP	CHF	PLZ	EUR	Otras	TOTAL
Construcción	0	0	-2.605.852	-706.838	0	0	0	8	0	-3.312.682
Infraestructuras	0	-2.505.058	0	0	-19.914.038	0	0	-2.465.951	0	-24.885.047
Inmobiliaria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Servicios	0	0	0	0	-1.556.262	0	0	0	0	-1.556.262
Resto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	0	-2.505.058	-2.605.852	-706.838	-21.470.300	0	0	-2.465.943	0	-29.753.991

A continuación se detalla la posición neta de tesorería del resto de sociedades por divisa para el ejercicio 2006.

Miles de euros	AUD	CAD	USD	CLP	GBP	CHF	PLZ	EUR	Otras	TOTAL
Construcción	0	1.767	44.204	52.021	11.249	0	91.829	507.640	4.355	713.065
Infraestructuras	104	0	1.059	-39.199	-2.668.899	0	279	81.232	0	-2.625.424
Inmobiliaria	0	0	0	1.791	0	0	19.773	-1.791	0	19.773
Servicios	0	0	0	0	-17.379	-117.914	0	-71.854	0	-207.148
Resto	0	0	0	0	-66.775	-124.626	0	-772.914	0	-964.315
Total	104	1.767	45.263	14.614	-2.741.805	-242.541	111.881	-257.687	4.355	-3.064.049

■ 21. Deudas a largo plazo no financieras

El detalle de las deudas a largo plazo no financieras es el siguiente:

Miles de euros			
CONCEPTOS	Saldo al 31/12/06	Saldo al 31/12/05	Variación
Otros acreedores a Largo Plazo	153.630	123.712	29.918
Desembolsos pendientes sobre acciones no exigidos	3.320	5.442	-2.122
Deudas representadas por efectos a pagar	1.035	170.713	-169.678
Otras deudas no financieras	42.285	17.276	25.009
Total	200.270	317.143	-116.873

En la línea de “Otros acreedores a Largo plazo” se recogen los importes de acreedores de inmovilizado a largo plazo por importe de 59.370 miles de euros al 31 de diciembre de 2006 (35.867 miles de euros al 31 de diciembre de 2005). Dichos saldos incorporan un tipo de interés implícito y no se considera que sea significativa la diferencia entre el valor contable de los mismos y su valor razonable.

En este epígrafe también se recoge el préstamo participativo concedido por el Estado a la concesionaria Autopista del Sol para la construcción del tramo Estepona- Guadiaro por importe de 68.705 miles de euros al 31 de diciembre de 2006 (67.714 miles de euros al 31 de diciembre de 2005).

La disminución del saldo del epígrafe “Deudas representadas por efectos a pagar a Largo Plazo” se explica por la salida del perímetro de la División de inmobiliaria ya que a 31 de Diciembre del 2005 el principal saldo de este epígrafe 170.621 miles de euros correspondía a esta división por la compra de terrenos.

En el epígrafe “Otras deudas no financieras” se recoge un préstamo concedido por Emesa a una de sus filiales la sociedad Madrid Calle 30, S.A. por importe de 20.025 y fianzas y de depósitos recibidos por la División de Infraestructuras por importe de 21.034.

■ 22. Deudas por operaciones de tráfico

A continuación se presenta el desglose del resto de deudas a corto plazo de carácter no financiero:

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Deudas con empresas asociadas	104.579	106.893	-2.314
Acreedores comerciales	5.524.098	4.295.450	1.228.648
Pasivos por impuestos sobre ganancias corrientes	413.690	260.056	153.634
Otras deudas no comerciales	515.930	536.484	-20.554
Total	6.558.297	5.198.883	1.359.414

En el epígrafe “Otras deudas no comerciales” se incluyen las deudas con Administraciones Públicas, con un saldo al 31 de diciembre de 2006 y 2005 de 276.042 miles de euros y 249.356 miles de euros respectivamente.

En el epígrafe “Deudas con empresas asociadas” se incluyen cuentas corrientes con determinadas asociaciones de interés económico por importe de 99.787 miles de euros (93.275 miles de euros en el 2005), en las que la sociedad Burety S.L. participa según se comenta en la nota 9 relacionada con el inmovilizado financiero.

El detalle de los acreedores comerciales por segmentos es el siguiente:

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Acreedores comerciales	5.524.098	4.295.450	1.228.648
Construcción	3.075.456	2.959.665	115.791
Infraestructuras	1.557.305	132.420	1.424.885
Inmobiliaria	10.039	544.747	-534.708
Servicios	889.839	816.398	73.441
Resto	-8.541	-157.780	149.239

En el saldo de Acreedores Comerciales se incluyen al 31 de diciembre de 2006 682.370 miles de euros (1.041.543 miles de euros para el ejercicio 2005) en concepto de “Anticipos de Clientes”, de los que 696.208 miles de euros corresponde a la actividad de construcción (688.719 miles de euros para el 2005).

El incremento de más significativo en este epígrafe se produce en la División de Infraestructuras debido a la incorporación al balance de los acreedores comerciales de BAA por importe de 1.396.507 miles de Euros.

■ 23. Situación fiscal

23.1. Grupo fiscal consolidado

Grupo Ferrovial, S.A. está acogida al régimen de consolidación fiscal desde el ejercicio 1993. Las sociedades que integran para el ejercicio 2005 el grupo consolidado fiscal junto con Grupo Ferrovial, S.A. (dominante) son las que se indican en el Anexo I. Por otro lado, también tributan en régimen de declaración consolidada, las sociedades Cintra, S.A., Inversora de Autopistas del Sur, S.L., e Inversora de Autopistas de Levante, S.L., constituyendo grupos fiscales distintos al anterior, en los que estas entidades figuran respectivamente como sociedades dominantes.

23.2. Ejercicios sujetos a inspección fiscal

Permanecen abiertos a inspección fiscal los últimos cuatro ejercicios para todos los impuestos que le son de aplicación. De los criterios que las autoridades fiscales pudieran adoptar en relación con los ejercicios abiertos a inspección, podrían derivarse pasivos fiscales de carácter contingente no susceptibles de cuantificación objetiva. No obstante, los Administradores de la Sociedad dominante estiman que los pasivos resultantes de esta situación no serán significativos.

23.3. Conciliación de los resultados contable y fiscal

La conciliación del resultado contable con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

Miles de euros	2006			2005		
	Aumento	Disminución	TOTAL	Aumento	Disminución	TOTAL
Resultado contable consolidado del ejercicio antes de impuestos			677.844			561.420
Diferencias permanentes:						
De las sociedades individuales (España)	102.701	-31.279	71.423	59.610	-22.919	36.691
De las sociedades individuales (Extranjero)	9.240	-12.278	-3.038	49.114	-29.076	20.039
De los Ajustes Consolidación Netos			-138.957			6.749
Diferencias Temporales:						
Con origen en el ejercicio	330.362	-185.005	145.356	241.446	-333.600	-92.154
Con origen en ejercicios anteriores	207.987	-106.394	101.592	183.949	-102.360	81.589
Compensación de bases impositivas negativas de ejercicios anteriores			-62.375			-66.337
Base imponible (resultado fiscal)			791.845			547.997

En el cálculo de 2005 se incluye el efecto de actividades continuadas y discontinuadas conjuntamente, desglosándose el efecto de esta última en la nota 33.

23.4. Tipos de Gravamen

El gasto por Impuesto de Sociedades se calcula a los tipos de gravamen de cada uno los países: España 35%, Portugal 27,5%, Canadá 36,12%, Estados Unidos 35%, Chile 17%, Polonia 19%, Irlanda 12,5% y Reino Unido 30%. De acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad y la práctica habitual en España también se registra el impuesto derivado de la repatriación de los resultados generados en el exterior, en la medida en que exista previsión de efectuar dicha repatriación en un futuro razonable.

El Grupo Ferrovial ha registrado dentro del gasto por el Impuesto de Sociedades del ejercicio 2006 el impacto en los impuestos diferidos de activo y de pasivo derivados del cambio del tipo del gravamen del Impuesto sobre Sociedades español, que pasa del 35% actual al 32,5% en 2007, y al 30% en 2008. A estos efectos, los impuestos diferidos de activo y de pasivo que se estiman se recuperarán a partir del 31 de diciembre del 2007 se han actualizado considerando la tasa del 30%. El impacto en gasto por Impuesto de Sociedades por este concepto ha ascendido a 44.240 miles de euros.

El gasto por el Impuesto sobre Sociedades registrado por el Grupo Ferrovial en los ejercicios 2005 y 2006 asciende a 173.231 y 171.282 miles de euros respectivamente, lo que representa una tasa impositiva del 30,86% y 25,27 % para dichos ejercicios.

La tasa impositiva del ejercicio resulta inferior al tipo general de gravamen del Impuesto sobre Sociedades español (35%) fundamentalmente debido a:

	2006	2005
Beneficio antes de impuestos	677.844	561.420
Impuesto calculado a los tipos impositivos nacionales	237.245	196.497
Ajustes de consolidación	-48.635	2.362
Deducciones	-73.336	-30.376
Diferencias de tipo impositivo en el exterior	2.459	-9.527
Actualización tipo impositivo	44.202	0
Regularización de impuesto ejercicios anteriores	5.744	-4.821
Impuesto extranjero	5.228	9.099
Impacto en gasto puesta en equivalencia y otros	-1.625	9.997
Gasto por impuesto (ingreso)	171.282	173.231
Tipo efectivo	25,27%	30,86%

23.5. Movimiento de impuestos diferidos

El movimiento de los impuestos diferidos de activo y de pasivo en el ejercicio 2006 es el siguiente:

	Miles de euros	
Ejercicio 2006	Activo	Pasivo
Saldo 31.12.05	530.354	338.653
Incorporación nuevas sdas perímetro y otros	582.228	3.301.852
Creación	115.627	64.752
Recuperación	-37.238	-72.795
Impacto actualización tipo impositivo en resultado	-35.817	8.386
Impacto patrimonio neto	855	19.969
Saldo 31.12.06		3.660.815

A continuación se presentan los principales activos y pasivos por impuestos diferidos reconocidos por el Grupo y las variaciones habidas durante el ejercicio 2006:

Miles de euros	Saldo 01/01/06	Variación perímetro y otros	Cargo/ abono cuenta rds	Actualización t. impositivo	Cargo/ abono patrimonio	Saldo 31/12/06
Impuestos diferidos de pasivo						
Fondo de comercio	41.855		10.039	-2.221	-3.730	45.944
Derivados	45.223	235	5.944	-841	23.699	74.259
Imputación rdo UTEs	16.774	-2.016	4.247	-1.269		17.736
Amortizaciones aceleradas		1.236.088	-17.807			1.218.281
Plusvalías eliminadas	81.558	20.775	26.321	22.212		150.867
Eliminaciones consolidación	99.654		-7.663	-2		91.990
Asignación precio compra		1.952.812	-23.742			1.929.070
Otros conceptos	53.589	93.958	-5.383	-9.494	0	132.670
Total	338.653	3.301.852	-8.044	8.385	19.969	3.660.815
Impuestos diferidos de activo						
Amortización concesiones	76.375	35.614	15.003	-6.021	0	120.971
Gastos financ. Capitalizados	118.754		7.455	-15.342		110.867
Derivados	112.090	966	13	-2	-14.081	98.986
Créditos fiscales	50.199	81.538	30.729	-59		162.407
Provisiones no deducibles	87.102	88.406	22.742	-13.524		184.688
Planes de pensiones	85.834	86.215	-1.484		14.936	185.501
Asignación precio compra		166.642	-14.839			151.803
Otros conceptos		122.847	18.769	-869	0	140.747
Total	530.354	582.228	78.388	-35.817	855	1.156.008

En el ejercicio 2006 se ha producido un importante aumento de los impuestos diferidos de activo y de pasivo como consecuencia de la entrada en el perímetro de consolidación de la sociedad British Airports PLC. El impacto en los impuestos diferidos de pasivo ha ascendido a 409.557 miles de euros y el impacto en los impuestos diferidos de activo a 3.228.965 miles de euros.

En el ejercicio 2006 se ha producido la salida en el perímetro de consolidación del negocio inmobiliario. Esta salida provoca una disminución de los impuestos diferidos de activo y de pasivo de 21.283 miles de euros y de 1.988 miles de euros, respectivamente.

El Grupo ha registrado el correspondiente impuesto diferido de pasivo derivado de la amortización de fondos de comercio generados por las combinaciones de negocio realizadas.

Al 31 de diciembre de 2006, el detalle de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores susceptibles de compensación con resultados futuros es el siguiente:

- Bases imponibles negativas generadas por sociedades españolas en régimen de tributación individual:

Años	Miles de euros
1992	5
1993	31
1994	206
1995	4
2000	84
2001	7.709
2002	238
2003	339
2004	2.728
2005	270
2006	145
Total	11.760

- Bases imponibles negativas generadas por grupos fiscales diferentes al grupo de consolidación cuya sociedad dominante es Grupo Ferrovial, S.A.:

Años	Miles de euros
2002	2.067
2003	15.843
2004	28.341
2005	41.107
2006	48.827
Total	136.186

Estas bases imponibles negativas corresponden a los grupos fiscales cuyas sociedades dominantes son Inversora de Autopistas del Sur, S.L e Inversora de Autopistas de Levante, S.L., y no se activan al considerar que el plan económico-financiero de las autopistas que gestionan, en los primeros años de la concesión, no permiten estimar razonablemente la recuperación en el tiempo de dichos créditos.

- Bases imponibles negativas generadas por sociedades en el exterior:

País	Miles de euros
Chile	182.551
Canadá	343.558
Estados Unidos	170.472
Reino Unido	99.870
Suiza	180.987
Alemania	25.239
Francia	40.161
Brasil	20.053
Polonia	19.014
Singapur	7.276
Portugal	1.322
Total	1.090.502

Al 31 de diciembre de 2006 se ha reconocido un activo por impuestos diferidos por bases imponibles negativas por importe de 162.407 miles de euros correspondientes principalmente a las sociedades de Estados Unidos 30.704 miles de euros, a las sociedades canadienses 18.572 miles de euros y a las sociedades de Suiza 14.894 miles de euros.

Además, el Grupo tiene acreditadas deducciones por inversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2006 por importe de 131.320 miles de euros (92.759 en 2005).

■ 24. Pasivos contingentes y activos contingentes

Entre los pasivos de carácter contingente de las sociedades se incluye el correspondiente a la responsabilidad normal de las empresas constructoras por la ejecución y terminación de sus contratos, tanto los suscritos por las propias sociedades como los formalizados por las Agrupaciones Temporales en las que participan.

Al 31 de Diciembre de 2006 y 2005, las sociedades tenían prestados avales por un importe global de 8.284.636 y 4.129.086 miles de euros respectivamente, siendo la mayor parte de los mismos exigidos en la adjudicación de las obras.

La siguiente tabla muestra el desglose de los avales prestados por segmento para dichos ejercicios (en miles de euros):

	Año 2006	Año 2005
Construcción	3.241.786	2.726.200
Infraestructuras	777.502	303.306
Servicios	325.600	291.600
Resto	148.900	184.480
Total	4.493.788	3.505.586

En la división de construcción la totalidad de los avales existentes corresponden a la responsabilidad normal de las empresas constructoras por la ejecución y terminación de sus contratos de obra, tanto los suscritos por las propias sociedades como los formalizados por las Uniones Temporales en las que participa.

En la división de infraestructuras los avales corresponden principalmente a los presentados en la oferta de licitación, pago de derechos y cumplimiento de otras obligaciones establecidas en los distintos contratos de concesión, existiendo avales financieros por importe de 90.106 miles de euros.

En la división inmobiliaria del total de los avales de tipo financiero 408.500 miles de euros (393.800 miles de euros en 2005) se corresponden a aplazamientos en el pago de compra de terrenos.

En la división de servicios los avales corresponden en su mayor parte a los presentados ante organismos públicos y clientes privados para garantizar el buen fin de los servicios prestados.

En el epígrafe resto, los avales corresponden principalmente a los que tiene prestados Grupo Ferrovial, S.A. a favor de Amey, por importe de 138.000 miles de euros y cubre la obligación de Amey de repagar la financiación utilizada para el desembolso del

capital de Tubelines (que se produjo en 2003). Dicha financiación vence en diciembre de 2007, y el resto a otro tipo de garantías vinculadas a la actividad habitual de Amey.

Por otra parte, las sociedades intervienen como parte demandada en diversos litigios. En opinión de los Administradores, el posible efecto en los estados financieros adjuntos de los hechos antes referidos no sería en ningún caso significativo.

Entre estos litigios cabe destacar por su importancia el siguiente:

- Autopista Madrid Sur, titular de la autopista Radial 4:

La Sociedad ha tenido conocimiento de que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJMadrid) ha notificado en enero de 2007 una sentencia en relación a la valoración del suelo en las expropiaciones de una de las radiales de Madrid.

La sentencia se refiere a una concesionaria distinta de la titular de la Radial 4 (en la que participa indirectamente la Sociedad) y se aparta del criterio del Jurado Provincial de Expropiación Forzosa de Madrid, al considerar que el suelo debe valorarse en función de su clasificación; en consecuencia, y en ese caso, considera que el suelo clasificado como no urbanizable debe valorarse como tal y no como sistema general. No obstante, eleva significativamente la valoración del suelo no urbanizable inicialmente previsto e introduce otros elementos como las expectativas y una indemnización por vía de hecho.

Aunque esta sentencia parece marcar una tendencia, por el momento es difícil valorar qué incidencia tendrá sobre la Radial 4. Por un lado, deberá confirmarse si esta doctrina es mantenida por el TSJMadrid y, en su caso, ratificada por el Tribunal Supremo; de otro, no es descartable que considerando la compleja diversidad del suelo se produzcan valoraciones distintas en suelos clasificados del mismo modo, según las circunstancias concurrentes en cada caso. Actualmente la sociedad concesionaria de la Radial 4 tiene la gran mayoría de sus expedientes no conveniados en vía contencioso-administrativa, no siendo previsible que haya sentencias del TSJMadrid antes de dos años.

En cualquier caso, y de confirmarse la tendencia apuntada, la Sociedad considera que la sociedad concesionaria de la Radial 4 razonablemente tendría derecho a obtener un reequilibrio económico financiero de la concesión, que compensaría al menos parcialmente las desviaciones que se produzcan.

■ 25. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del grupo del Grupo se desglosa a continuación:

Miles de euros	2006	2005
Cifra de ventas	12.354.580	8.320.593
Ventas	12.247.242	8.250.416
Devoluciones y rappels sobre ventas	-2.161	-1.903
Ingresos por arrendamientos operativos	590	393
Otros ingresos	108.909	71.688
Otros ingresos de explotación	16.224	76.263
Trabajos realizados por la empresa para el inmovilizado	9.520	25.884
Subvenciones a la explotación	4.960	4.654
Subvenciones de capital traspasadas a resultados	1.626	1.426
Otros ingresos	118	44.299
Total ingresos de explotación	12.370.804	8.396.857

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

Miles de euros	2006			2005		
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Construcción	5.131.424	14.996	5.146.420	4.381.677	5.653	4.387.330
Nacional	3.394.145	9.057	3.403.202	2.978.417	5.405	2.983.822
Exterior	486.466	1.136	487.602	526.417	14	526.431
Grupo Budimex	779.700	4.668	784.368	674.162	0	674.162
Grupo Webber	322.047	0	322.047	89.252		89.252
Industrial	149.066	135	149.201	113.429	234	113.663
Infraestructuras	2.925.610	1.588	2.927.198	757.865	2.411	760.276
BAA	1.979.733	0	1.979.733	0	0	0
Resto de infraestructuras	945.877	1.588	947.465	757.865	2.411	760.276
Inmobiliaria	1.864	1.142	3.006	788	497	1.285
Servicios	4.289.153	10.871	4.300.024	3.190.671	9.433	3.200.104
Resto y ajustes	0	-22.068	-22.068		-28.402	-28.402
Total	12.348.051	6.529	12.354.580	8.331.001	-10.408	8.320.593

En 2006 se ha producido un incremento de la cifra de ventas en todos los segmentos, destacando Infraestructuras y Servicios.

En infraestructuras el incremento es debido fundamentalmente a la entrada en el grupo de la Compañía británica BAA lo que supone un incremento de la cifra de ventas de 1.979.733 miles de Euros.

En Servicios, el incremento más significativo es debido a la incorporación de la cifra de ventas del grupo Swissport del periodo 2006 completo lo que supone 1.087.214 miles de Euros ya que en el 2005 sólo se incorporaron 3 meses por importe de 261.226.

En el cuadro anterior se incluyen dentro de las ventas externas aquellas realizadas por el segmento de construcción debido a que tal y como se comenta más detalladamente en la nota 2 en su parte relativa a normas de valoración de la presente memoria, dichas ventas son consideradas realizadas frente a terceros en la medida que esas obras están siendo ejecutadas.

A continuación se proporciona un desglose de la facturación por segmento de actividad y los principales países en que grupo ferroviario desarrolla sus actividades:

Ejercicio 2006

Miles de euros	Construcción	Infraestructuras	Inmobiliaria	Servicios	Resto	Total
España	3.543.844	291.217		1.249.879	25.044	5.109.984
Reino Unido	3.762	1.826.111		2.070.861	186.485	4.087.219
EE.UU.	324.012	91.615		343.941	-14.485	745.083
Canadá	0	318.211		17.768	-1	335.978
Polonia	729.190		3.006	288	113.893	846.377
Chile	143.774	131.224		0	364	275.362
Portugal	71.078	64.753		39.983	-23.420	152.394
Resto de Europa	264.842	193.380		468.239	-294.514	631.947
Resto del Mundo	65.918	10.687		109.065	-15.434	170.236
Total	5.146.420	2.927.198	3.006	4.300.024	-22.068	12.354.580

Los ingresos registrados en cada uno de los países corresponden fundamentalmente a operaciones realizadas en moneda local. Del total de la facturación, el 60,71 (64,51% para 2005) corresponde a facturaciones realizadas en euros.

A modo comparativo se muestra la misma información para el ejercicio 2005:

Ejercicio 2005

Miles de euros	Construcción	Infraestructuras	Inmobiliaria	Servicios	Resto	Total
España	3.091.023	245.464	0	1.152.845	-27.905	4.461.427
Reino Unido	0	63.384	0	1.807.905	0	1.871.289
EE.UU.	89.223	41.444	0	86.924	0	217.591
Canadá	0	280.490	0	0	0	280.490
Polonia	709.800	0	1.285	0	-497	710.588
Chile	152.216	93.860	0	0		246.076
Portugal	165.075	34.661	0	14.928		214.664
Resto de Europa	137.922	678	0	34.964	0	173.564
Resto del Mundo	42.071	295	0	102.538	0	144.904
Total	4.387.330	760.276	1.285	3.200.104	-28.402	8.320.593

Cartera

La cartera de construcción al 31 de diciembre de 2006 y 2005 para el conjunto del Grupo se sitúa en 8.022.907 y 7.500.446 miles de euros respectivamente. Dicha cartera corresponde al importe de contratos adjudicados a su precio de venta menos el valor de las ventas reconocidas a origen en dichos contratos.

A continuación se presenta un desglose de la cartera del segmento de construcción por áreas geográficas y tipo de obra:

Millones de euros	2006	2005	Variación	Variación %
O. Civil	4.365,2	4.292,5	72,7	1,7%
E. Residencial	1.347,3	1.216,4	130,9	10,8%
E. No-Residencial	1.550,2	1.229,0	321,2	26,1%
Industrial	760,2	762,5	- 2,3	-0,3%
Total	8.022,9	7.500,4	522,5	7,0%

Millones de euros	2006	2005	Variación	Variación %
Exterior	1.255,5	837,9	417,6	49,8%
Budimex	687,8	546,8	141,0	25,8%
Webber	504,2	453,4	50,8	11,2%
Industrial	11,7	33,3	- 21,6	-64,9%
Total Internacional	2.459,2	1.871,4	587,8	31,4%
Doméstico	5.563,7	5.629,0	- 65,3	-1,2%
Total	8.022,9	7.500,4	522,5	7,0%

■ 26. Gastos de personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

Miles de euros	2006	2005
Sueldos y salarios	2.776.302	1.550.953
Seguridad Social	345.817	305.450
Otros gastos de personal	19.058	17.566
Total	3.141.177	1.873.969

La evolución del número medio de empleados, distribuido por categoría profesional es la siguiente:

	2006	2005	VARIACIÓN
Titulados	8.880	6.640	2.240
Administrativos	7.505	5.321	2.184
Operarios y técnicos no titulados	72.517	45.286	27.231
Total	88.902	57.247	31.655

La evolución del número medio de empleados, distribuido por categoría profesional, es la siguiente:

	2006	2005	VARIACIÓN
Corporación	246	220	26
Construcción	15.607	13.961	1.646
Infraestructuras	10.632	3.565	7.067
Inmobiliaria	945	936	9
Servicios	61.472	38.565	22.907
Total	88.902	57.247	31.655

El incremento de la plantilla se debe fundamentalmente a la incorporación del grupo BAA que contaba con 14.906 empleados a fecha de incorporación en el perímetro de consolidación de Grupo Ferrovial.

■ 27. Arrendamientos operativos

El Grupo únicamente mantiene arrendamientos operativos como arrendatario y no como arrendador.

La información más relevante en relación a estos arrendamientos es la siguiente:

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2006 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 454.342 miles de euros (256.854 miles de euros para 2005).

Los incrementos más significativos se producen por la incorporación en 2006 de la cuenta de resultados del periodo completo de doce meses de Grupo Swissport (54.494 miles de euros) y en Grupo Amey (50.459).

En la fecha del balance de situación, el Grupo tenía compromisos adquiridos de futuras cuotas de arrendamiento mínimas en virtud de arrendamientos operativos no cancelables con los vencimientos siguientes:

Miles de euros	2006	2005
Menos de un año	420.723	213.396
Entre uno y cinco años	573.019	25.986
Más de cinco años *	4.276.410	17.472
Total	5.270.152	256.854

* Incluye compromisos de los aeropuertos de Heathrow, Gatwick y Stansted por arrendamientos con vencimiento marzo de 2083.

El incremento más significativo en los compromisos adquiridos se produce por la incorporación del Grupo BAA, con unos importes para 2006 de 107.211 para menos de 1 año, 378.910 entre uno y cinco años y 4.181.231 para más de cinco años.

■ 28. Resultado de explotación

La evolución del resultado y margen de explotación desglosado por segmentos es el siguiente:

Miles de euros	Año 2006		Año 2005		Variación %
	Resultado	Margen	Resultado	Margen	
Construcción	279.807	5,4%	209.812	4,8%	33,4%
Budimex	3.709	0,5%	286	0,0%	1.195,2%
Construcción excluido Budimex (*)	276.098	6,3%	209.526	5,6%	31,8%
Infraestructuras	905.983	31,0%	301.867	39,7%	200,1%
Autopistas	332.016	43,9%	267.407	46,1%	24,2%
BAA	532.971	26,9%			N.A.
Resto Infraestructuras	40.996	21,4%	34.460	19,1%	19,0%
Servicios	273.577	6,4%	215.331	6,7%	27,0%
Amey	135.485	7,0%	114.392	6,5%	18,4%
Servicios excluido Amey	138.091	5,8%	100.939	7,1%	36,8%
Resto	-234	1,2%	-12.981	47,9%	N.A.
Resultado de explotación	1.459.133	11,8%	714.029	8,6%	104,4%

(*) Incluye el resultado de explotación aportado por la sociedad Boremer, S.A. por importe de 400 miles de euros en 2006, lo que conlleva un margen de explotación del 4,1%.

La evolución del resultado y márgenes de explotación por segmento se comenta en detalle en el Informe de Gestión adjunto.

A continuación se proporciona un desglose del resultado de explotación por segmento y los principales países en que Grupo Ferrovial desarrolla sus actividades (datos en miles de euros):

	España	Reino Unido	EE.UU.	Canadá	Polonia	Chile	Portugal	Resto de Europa	Resto del mundo	Total
Construcción	199.891	-750	16.547	547	1.631	29.626	12.347	9.907	10.060	279.807
Infraestructuras	86.629	536.919	21.293	178.678	-5	58.421	21.328	3.172	-451	905.983
Servicios	113.129	135.427	-	-	-	-	-1.375	26.396	-	273.577
Resto	1.748	-	-	-	-1.982	-	-	-	-	-234
Total	401.398	671.595	37.840	179.225	-356	88.047	32.301	39.474	9.609	1.459.133

Ejercicio 2006

El resultado de explotación registrado en cada uno de los países corresponde fundamentalmente a operaciones realizadas en moneda local. Del total del resultado de explotación, el 30,6% (60,7% para el 2005) es en euros.

A continuación se presenta la cifra del resultado bruto de explotación que se calcula como la suma del resultado de explotación mas la dotación de amortizaciones y la variación de provisiones por segmentos del año 2006 comparado con el 2005, así como el aportado por BAA, Autopistas, Grupo Budimex y por el Grupo Amey dado el peso de estas actividades sobre el total del grupo:

Miles de euros	2006	2005	Variación
Construcción	424.365	314.476	34,9%
Budimex	17.278	10.038	72,1%
Construcción excluido Budimex	407.087	304.438	33,7%
Infraestructuras	1.461.000	479.537	204,7%
Autopistas	547.044	422.224	29,6%
BAA	845.792	-	N.A.
Resto Infraestructuras	68.164	57.313	18,9%
Servicios	435.450	335.380	29,8%
Amey	197.677	165.550	19,4%
Servicios excluido Amey	237.774	169.830	40,0%
Resto	3.476	1.174	195,9%
Total Resultado Bruto de Explotación	2.324.291	1.130.568	105,6%

29. Resultado financiero

La siguiente tabla muestra el desglose del resultado financiero, distinguiendo entre el correspondiente a sociedades en proyectos de Infraestructuras y el de resto de sociedades:

Miles de euros	2006	2005	Variación %
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-1.136.665	-375.127	203,0%
Resultado financiero resto de sociedades	-95.405	15.826	-702,8%
Construcción	43.500	39.332	10,6%
Infraestructuras	-83.771	1.243	N.S.
Servicios	-45.615	-31.363	45,4%
Resto	-9.520	6.614	-243,9%
Total Resultado Financiero	-1.232.070	-359.301	242,9%

La siguiente tabla muestra en detalle la variación existente entre la relación de ingresos y gastos que componen el resultado financiero por conceptos:

Miles de euros	Año 2006	Año 2005	Variación %
Ingresos Financieros por rendimientos de inversiones	226.257	177.384	27,6%
Proyectos de infraestructuras	185.407	151.570	22,3%
- Ganancias en el valor razonable derivados	6.740	-	N/A
- Resto	178.667	151.570	17,9%
Resto sociedades	40.850	25.814	58,2%
- Ganancias en el valor razonable derivados	17.941	14.789	21,3%
- Resto	22.909	11.025	107,8%
Otros Ingresos Financieros	68.414	59.450	15,1%
Total Ingresos Financieros	294.671	236.834	24,4%
Gastos Financieros por Financiación	-1.476.134	-554.961	166,0%
Proyectos de infraestructuras	-1.322.072	-526.697	151,0%
- Pérdidas en el valor razonable derivados	-17.252	-	N/A
- Resto	-1.304.820	-526.697	147,7%
Resto sociedades	-154.062	-28.264	445,1%
- Pérdidas en el valor razonable derivados	-1.459	-5.878	-75,2%
- Resto	-152.603	-22.386	581,7%
Otros Gastos Financieros	-50.607	-41.174	22,9%
Total Gastos Financieros	-1.526.741	-596.135	156,1%
Total Resultado Financiero	-1.232.070	-359.301	242,9%

Respecto al Resultado financiero de proyectos de infraestructuras, el siguiente cuadro muestra el desglose por proyecto. En la tabla se indica qué parte del resultado financiero se activa como mayor valor del inmovilizado en aquellos proyectos que se encuentran en fase de construcción.

Miles de euros	2006			2005		
Resultado financiero proyectos de infraestructuras	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG	Gasto e ingreso financiero devengado	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG	Gasto e ingreso financiero devengado
407 ETR International		-159.704	-159.704		-184.994	-184.994
Skyway Concession (a)		-63.954	-63.954		-59.873	-59.873
Indiana Toll Road		-39.174	-39.174			
Autopista Santiago Talca	-3.728	-41.827	-45.555	-5.403	-6.018	-11.421
Autopista Talca Chillan		-9.791	-9.791			
Autopista Chillan Collipulli		-1.833	-1.833			
Autopista Collipulli Temuco		-19.286	-19.286		-21.228	-21.228
Autopista Temuco Río Bueno		-12.090	-12.090		-10.007	-10.007
Autopista del Sol		-22.375	-22.375		-16.757	-16.757
Autopista Terrasa-Manresa		-11.472	-11.472		-8.816	-8.816
Autopista Trados M-45		-2.651	-2.651		-2.226	-2.226
Autopista R-4 Madrid-Sur (b)		-30.692	-30.692		-28.768	-28.768
Autopista Madrid Levante (c)	-10.259	-16.468	-26.727	-10.230		-10.230
Euroscut Norte Litoral	-12.439	-11.904	-24.343	-10.216		-10.216
Euroscut Algarve (d)		-14.893	-14.893		-14.962	-14.962
Eurolink Motorway		-9.889	-9.889	-7.225	-354	-7.579
Aeropuerto de Cerro Moreno		-140	-140		-206	-206
Bristol Internacional Airport		-17.970	-17.970		-12.110	-12.110
Belfast City Airport		-3.389	-3.389		-3.822	-3.822
BAA	-137.120	-654.133	-791.253			
Tube Lines (e)		4.088	4.088		-3.608	-3.608
Otros contratos Amey		2.802	2.802		-1.378	-1.378
Otros	27	81	108	21	1	22
Total	-163.518	-1.136.665	-1.300.183	-33.053	-375.127	-408.180

(a) Incluye los saldos de SCC Holding

(b) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas del Sur

(c) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas de Levante

(d) Incluye los saldos de Algarve BV

(e) Correspondiente al contrato de conservación del metro de Londres Tube Lines Ltd. participada por Amey, Plc.

En la siguiente tabla se desglosa el resultado financiero del resto de sociedades, separando lo que es puro resultado de financiación imputable a las deudas existentes en cada sociedad del resto de partidas que componen el resultado financiero:

Miles de euros	2006	2005	Variación %
Ingresos por intereses de activos financieros	40.850	25.814	58,2%
Gastos por intereses de pasivos financieros	-154.062	-28.264	445,1%
Ganancias en el valor razonable de derivados financieros	17.941	14.789	21,3%
Pérdidas en el valor razonable de derivados financieros	-1.459	-5.878	-75,2%
Diferencias de cambio	-3.994	-2.475	61,4%
Intereses demora y otros gastos cargados al cliente	19.950	16.656	19,8%
Descuento s/compras pronto pago	5.809	5.280	10,0%
Fianzas	-5.006	-4.690	6,7%
Resto	-15.434	-5.407	185,5%
Total resultado financiero resto de sociedades	-95.405	15.826	-702,8%

■ 30. Otras pérdidas y ganancias

Durante el ejercicio 2006 las principales operaciones incluidas en dicho epígrafe son las siguientes:

- Venta de participación en Europistas CESA:
Venta por parte de Cintra, S.A. de la totalidad de su participación en Europistas C.E.S.A. (32,48%), operación que ha generado un beneficio consolidado de 199.763 miles de euros.
- Venta de participación en Aeropuerto de Bristol:
En el pasado mes de diciembre de 2006, Macquarie Airports ejerció su opción de compra sobre la participación del 50% que Ferrovial Aeropuertos ostenta en el capital del mencionado del aeropuerto de Bristol en virtud del acuerdo que había alcanzado con Ferrovial Infraestructuras el pasado 29 de marzo de 2006. Dicha operación ha generado un resultado de 221.097 miles de euros.

■ 31. Resultado antes de impuestos

La evolución del resultado antes de impuestos, desglosado por segmentos es la siguiente:

Miles de euros	Año 2006		Año 2005		Variación %
	Resultado	Margen	Resultado	Margen	
Construcción	327.483	6,36%	244.039	5,56%	34,19%
Infraestructuras	122.052	4,17%	(17.024)	-2,24%	816,90%
Servicios	238.143	5,54%	179.149	5,60%	32,93%
Otros y ajustes	(9.835)	-51,59%	39.462	145,52%	-124,92%
Total	677.843	5,49%	445.626	5,36%	52,11%

■ 32. Resultado procedente de actividades continuadas

La evolución del resultado procedente de actividades continuadas desglosado por segmentos es el siguiente:

Miles de euros	Año 2006		Año 2005		Variación %
	Resultado	Margen	Resultado	Margen	
Construcción	214.472	4,17%	156.750	3,57%	36,82%
Infraestructuras	131.626	4,50%	(8.029)	-1,06%	1.739,18%
Servicios	170.404	3,96%	126.241	3,94%	34,98%
Otros y ajustes	(9.941)	-52,15%	32.925	121,42%	-130,19%
Total	506.561	4,10%	307.887	3,70%	64,53%

■ 33. Resultado neto de Actividades discontinuadas

Se incluye en este epígrafe los resultados operativos del ejercicio y los procedentes de la enajenación de la división inmobiliaria de Grupo Ferrovial (a excepción de las actividades de esta en Polonia) en virtud del acuerdo formalizado con Promociones Habitat, S.A. el pasado 28 de diciembre de 2006.

Mediante dicho acuerdo, Ferrovial ha vendido el 100% de las acciones de su filial Ferrovial Inmobiliaria, S.A. (a excepción de las mencionadas actividades de esta división en Polonia) con una contraprestación de 1.600.000 miles de euros.

Del importe total de 1.600.000 miles de euros, 200.000 fueron cobrados en el momento de la firma del contrato de compraventa (40.000 como precio y 160.000 como pago de dividendo), quedando aplazados 1.150.000 miles de euros a la fecha en que se produjera la autorización por parte de las autoridades de competencia (dicho hecho se ha producido el pasado día 20 de Febrero) y 250.000 a un plazo de 5 años.

En paralelo a dicha operación Ferrovial se ha comprometido a desembolsar una ampliación de capital por importe de 125.000 miles de euros en el capital de Promociones Habitat, mediante la cual pasará ser titular del 20% del capital de dicha sociedad.

La plusvalía neta de impuestos de esta operación asciende a 765.490 miles de euros. Dicha cifra incluye ya el impacto de la eliminación del 20% del resultado generado, por cuanto que Grupo Ferrovial seguirá manteniendo en virtud del acuerdo alcanzado una participación indirecta equivalente a dicho porcentaje en Ferrovial Inmobiliaria mediante su participación en Promociones Habitat, S.A. El resultado operativo de operaciones discontinuadas que ha sido incluido en la cuenta de resultados consolidada, el resultado por enajenación de dichas actividades y los flujos de efectivo de las mismas se detallan a continuación:

Miles de euros	2006	2005
Ingresos	887.352	833.607
Gastos	(733.464)	(714.673)
Resultado antes de impuestos	153.888	118.934
Gasto por impuestos	(46.022)	(39.506)
Resultado neto atribuible actividades discontinuadas	107.866	79.428
Resultado antes de impuestos	909.012	--
Impuestos	(143.522)	--
Resultado por enajenación actividades discontinuadas	765.490	--
Resultado por enajenación actividades discontinuadas	873.356	79.428
Flujos de efectivo de operaciones	100.164	61.415
Flujos de efectivo de inversión	575.678	(21.059)
Flujos de efectivo de financiación	(748.363)	(35.062)
Total flujos de efectivo	(72.521)	5.294

■ 34. Ganancias por acción

34.1. Beneficio básico por acción

El beneficio básico por acción se determina dividiendo el resultado neto atribuido al Grupo en un ejercicio entre el número medio ponderado de las acciones en circulación durante ese ejercicio, excluido el número medio de las acciones propias mantenidas a lo largo del mismo.

Se presenta a continuación el cálculo del beneficio básico por acción tanto de actividades continuadas como de actividades continuadas y discontinuas.

Beneficio básico de actividades continuadas:

	2006	2005
Resultado procedente de actividades continuadas atribuido a la sociedad dominante (miles de euros)	552.385	336.424
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	140.265	140.265
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	(197)	(211)
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	140.068	140.054
Beneficio básico por acción (euros)	3,94	2,40

Beneficio básico de actividades discontinuadas:

	2006	2005
Resultado neto de operaciones discontinuadas atribuible a la sociedad dominante (miles de euros)	873.356	79.428
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	140.265	140.265
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	(197)	(211)
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	140.068	140.054
Beneficio básico por acción (euros)	6,24	0,57

Beneficio básico del ejercicio atribuido a la sociedad dominante:

Miles de euros	2006	2005
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (miles de euros)	1.425.741	415.852
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	140.265	140.265
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	(197)	(211)
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	140.068	140.054
Beneficio básico por acción (euros)	10,18	2,97

34.2. Beneficio diluido por acción

El beneficio por acción diluido se calcula ajustando el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación para reflejar la conversión de todas las acciones ordinarias potenciales dilusivas. A estos efectos se considera que la conversión tiene lugar al comienzo del período o en el momento de la emisión de las acciones ordinarias potenciales, si éstas se hubiesen puesto en circulación durante el propio período.

Al 31 de diciembre de 2006 y 2005, en el Grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilusivas ya que no ha existido emisión de deuda convertible y los sistemas retributivos vinculados a la acción o establecidos mediante entrega de opciones sobre acciones comentados en las notas 37 y 38 respectivamente de la presente memoria, no van a suponer ampliación de capital alguna para el Grupo debido al funcionamiento de estos descrito en dicha notas, y por lo tanto en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilusivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados.

■ 35. Flujo de caja

El Estado de Flujo de Caja que se formula en estos estados financieros ha sido elaborado conforme a lo establecido en la NIC7.

Dicho Estado de Flujo de Caja explica la variación global de la Tesorería del Grupo consolidado, integrando todos los negocios gestionados por el mismo, incluyendo las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras, tal y como se definen en la nota 2.

De esta forma, el flujo de operaciones reportado corresponde al generado por todas las actividades operativas, incluyendo por lo tanto los flujos operativos de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras (fundamentalmente cobros de ingresos menos gastos operativos) y el flujo de inversiones incluye todas las inversiones en inmovilizado material e inmaterial, consignándose por lo tanto como tal las inversiones en los activos de proyectos de infraestructuras.

No obstante lo anterior, se considera que con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada por el Grupo, resulta interesante separar (tal y como se ha venido realizando en otros ejercicios) entre:

- El flujo generado por los negocios del Grupo considerando las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y otros). En lo sucesivo, a este flujo se le llamará flujo de caja excluidos proyectos de infraestructuras.
- El flujo obtenido por las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.

Como se puede comprobar en las tablas adjuntas, la suma de ambos segmentos constituye el flujo de caja global del Grupo, una vez eliminados en la columna de ajustes los dividendos recibidos de las sociedades concesionarias que se integran por global y por proporcional (313.383 miles de euros en 2005 y 188.277 miles de euros en 2006) y las inversiones realizadas en el capital de las mismas (392.571 miles de euros en 2005 y 4.108.757 miles de euros en 2006).

	Ejercicio 2006			
	Flujo de caja excluidos proyectos infraestructuras	Flujo de caja proyectos infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
Resultado bruto de explotación	782.818	1.541.473	0	2.324.291
Cobro dividendos	188.277	0	-150.524	37.753
Pago de impuestos	-60.223	-63.521		-123.744
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	-204.150	-155.002	0	-359.152
Flujo operaciones actividades discontinuadas	100.164		0	100.164
Flujo de operaciones	806.886	1.322.950	-150.524	1.979.312
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	-215.397	0	0	215.397
Inversión proyectos Infraestructuras	0	-18.060.818	0	-18.060.818
Inversión inmovilizado financiero	-4.210.515	0	4.108.757	4.108.757
Desinversión	408.699	0	0	408.699
Flujo neto inversión actividades discontinuadas	777.638	0	0	777.638
Flujo neto inversión	-3.239.575	-18.060.818	4.108.757	-17.191.636
Flujo de actividad	-2.432.689	-16.737.869	3.958.233	-15.212.325
Flujo de capital y socios externos	0	6.734.491	-4.108.757	2.625.734
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-133.201	0	0	-133.201
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-14.247	-228.399	150.524	-92.121
Otros movimientos de Fondos Propios	1.319	0	0	1.319
Flujo financiación propia	-146.128	6.506.092	-3.958.233	2.401.731
Intereses pagados	-149.697	-1.051.764	0	-1.201.461
Aumento endeudamiento bancario	3.701.907	11.915.019	0	15.616.926
Disminución endeudamiento bancario	-411.361	-473.126	0	-884.487
Intereses recibidos	40.850	184.862	0	225.712
Flujo financiación actividades discontinuadas	-748.363			-748.363
Flujo de financiación	2.287.208	17.081.084	-3.958.233	15.410.059
Variación tesorería y equivalentes	-145.480	343.216	0	197.736
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	1.572.170	723.208		2.295.378
Tesorería y equivalentes al final del periodo	1.426.690	972.552		2.399.242
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes	0	93.872		93.872

Miles de euros	Flujo de caja excluidos proyectos infraestructuras	Flujo de caja proyectos infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
Resultado bruto de explotación	674.213	456.387	0	1.130.600
Cobro dividendos	351.347	0	-313.383	37.964
Pago de impuestos	-58.497	-34.099		-92.596
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	122.007	-39.809	0	82.197
Flujo operaciones actividades discontinuadas	61.415		0	61.415
Flujo de operaciones	1.150.485	382.479	-313.383	1.219.580
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	-312.311	0	0	-312.311
Inversión proyectos Infraestructuras	0	-2.324.315	0	-2.324.315
Inversión inmovilizado financiero	-1.292.233	0	392.571	-899.662
Desinversión	217.712	0	0	217.712
Flujo neto inversión actividades discontinuadas	-21.059	0	0	-21.059
Flujo neto inversión	-1.407.891	-2.324.315	392.571	-3.339.635
Flujo de actividad	-257.406	-1.941.836	79.188	-2.120.055
Flujo de capital y socios externos	0	712.941	-392.571	320.370
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-120.921	0	0	-120.921
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-11.391	-480.039	313.383	-178.047
Otros movimientos de Fondos Propios	-265	0	0	-265
Flujo financiación propia	-132.577	232.902	-79.188	21.137
Intereses pagados	-28.231	-455.650	0	-483.881
Aumento endeudamiento bancario	1.216.833	3.013.492	0	4.230.325
Disminución endeudamiento bancario	-639.689	-833.609	0	-1.473.298
Intereses recibidos	25.636	52.808	0	78.444
Flujo financiación actividades discontinuadas	-35.062			-35.062
Flujo de financiación	406.910	2.009.942	-79.188	2.337.664
Variación tesorería y equivalentes	149.504	68.106	0	217.610
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	1.422.666	609.939		2.032.605
Tesorería y equivalentes al final del periodo	1.572.170	723.208		2.295.378
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes	0	-45.164		-45.164

La diferencia entre el resultado financiero de la cuenta de pérdidas y ganancias y el ajuste del resultado por financiación que aparece en el flujo de operaciones del estado de flujo de caja (17.807 miles de euros) se corresponde con cobros y pagos relacionados financieros que no tienen relación con la financiación.

a) Flujo de caja excluidos proyectos de infraestructuras

El flujo de caja del ejercicio 2006 se ha visto afectado de forma significativa por el importante volumen de inversiones (4.425.933 miles de euros), fundamentalmente en las adquisiciones de la compañía británica BAA (3.672.098 miles de euros), y la autopista Indiana (302.892 miles de euros) en el área de Infraestructuras, así como la adquisición de la compañía de servicios profesionales Owen Williams en el Reino Unido en la División de Servicios (35.736 miles de euros, de los cuales 10.976 miles de euros corresponden a caja incorporada). Los anteriores efectos se ven en parte minorados por los cobros derivados de la venta de las participaciones en Europistas (237.484 miles de euros) y el aeropuerto de Bristol (149.821 miles de euros) en la División de Infraestructuras; así como el primer cobro derivado de la operación de venta del negocio inmobiliario de ferroviario (200.000 miles de euros).

Flujo de operaciones

La evolución del flujo de operaciones por área de negocio en 2006 respecto a 2005 se muestra en la siguiente tabla:

En la División de Construcción se produce un significativo empeoramiento del flujo de operaciones derivado del impacto positivo en el flujo de 2005 del cobro de los adelantos de las certificaciones de Ocaña – La Roda y R-4 (181.800 ME), así como por el empeoramiento del periodo medio de cobro en 2006 y el superior pago de impuestos.

	Flujo de operaciones	
	31/12/2006	31/12/2005
Construcción	173.774	501.678
Infraestructuras	250.699	414.328
Inmobiliaria	100.164	61.415
Servicios	216.336	169.441
Resto	65.913	3.621
Total Grupo	806.886	1.150.483

En la División de Infraestructuras se incluye dentro del flujo de operaciones (250.421 miles de euros) un importe de 181.632 miles de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas y aeropuertos, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta. El resto del flujo corresponde principalmente al aportado por la actividad de aparcamientos (aproximadamente 46.000 miles de euros), a cobros netos por impuestos y a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

En la División de Construcción se produce un significativo empeoramiento del flujo de operaciones derivado del impacto positivo en el flujo de 2005 del cobro de los adelantos de las certificaciones de Ocaña – La Roda y R-4 (181.800 ME), así como por el empeoramiento del periodo medio de cobro en 2006 y el superior pago de impuestos.

En la División de Infraestructuras se incluye dentro del flujo de operaciones (250.421 miles de euros) un importe de 181.632 miles de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas y aeropuertos, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta. El resto del flujo corresponde principalmente al aportado por la actividad de aparcamientos (aproximadamente 46.000 miles de euros), a cobros netos por impuestos y a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

Dividendos y Devoluciones de Capital		
	31/12/2006	31/12/2005
Europistas	4.098	4.591
ETR-407	3.829	929
Sidney	33.655	37.503
Autema	11.467	10.594
Ausol	37.271	6.123
Aparcamientos		518
Algarve	3.322	
M-45	2.611	4.214
Temuco Río Bueno	9.792	5.584
Total dividendos	106.045	70.056
ETR-407	43.257	26.852
M-45		596
Chicago		166.235
Bristol		87.608
Temuco Río Bueno	25.495	
Talca Chillán	6.835	
Total devoluciones de fondos propios	75.587	281.291
Total	181.632	351.347

En este punto, y tal y como muestra la tabla anterior, se incluyen dentro del flujo de operaciones no sólo los dividendos recibidos, sino también las devoluciones de fondos propios, ya que se consideran rendimientos de las inversiones realizadas, ya que no suponen venta de participación alguna en el negocio correspondiente.

En **Servicios**, se está incluyendo en el flujo de operaciones el cobro por esta División de un dividendo de 6.645 miles de euros (+1.997 miles de euros respecto al ejercicio anterior) desembolsado por la concesionaria del metro de Londres (Tube Lines), participada por Amey en un 66,6%. A continuación se adjunta el detalle del flujo de operaciones de las principales actividades de la División:

Miles de euros	Urbanos y Residuos	Amey (*)	Resto Servicios	Servicios
Resultado bruto de explotación	144.214	90.905	93.560	328.679
Pago de impuestos	-9.728	2.321	-2.809	-10.216
Pago dividendo Tube Lines		6.645		6.645
Variación Fondo Maniobra	-34.766	-36.493	-37.513	-108.772
Flujo de Operaciones	99.720	63.378	53.238	216.336

(*) El resultado bruto de explotación no incluye la participación en Tubelines, dicha participación a efectos de flujo de caja es tratada como una inversión financiera.

En cuanto a la **División Inmobiliaria**, se incluye en la línea de flujo de operaciones de operaciones discontinuadas el flujo generado por la actividad en 2006, habiéndose hecho homogénea dicha información en 2005.

En cuanto a la evolución respecto a 2005, se registra un incremento debido al inferior volumen de pagos de Construcción que se han llevado a cabo en el año. En 2006 la inversión en suelo asciende a 296.571 miles de euros (53.414 millones de euros en Polonia), de los cuales se han pagado en el año 114.104 miles de euros, quedando pendiente de pago para ejercicios posteriores 182.467 miles de euros (el resto corresponde a permutas o pagos satisfechos con anterioridad a 2006).

Los pagos de suelo totales realizados en 2006 como flujo de caja del ejercicio han ascendido a 272.672 miles de euros, de los cuales 114.104 corresponden a inversiones del ejercicio, como se ha dicho, 92.877 a aplazamientos de pagos de inversiones incurridas en ejercicios anteriores y 65.691 miles de euros a cantidades anticipadas de años futuros. Excluyendo los pagos de suelo del período, el flujo de operaciones sería de 372.864 miles de euros.

Flujo de inversión

La siguiente tabla muestra un detalle por áreas de negocio del flujo de inversión separando en cada una los desembolsos por inversiones acometidas y los cobros por desinversiones producidas.

Miles de euros	Inversión	Desinversión	Flujo de Inversión
Construcción	-60.015	3.033	-56.982
Infraestructuras	-4.156.471	399.663	-3.756.808
Inmobiliaria	-1.982	577.660	575.678
Servicios	-204.186	6.003	-198.183
Resto	-3.257	199.978	196.721
Total	-4.425.911	1.186.337	-3.239.574

Entre las inversiones más significativas, destaca el flujo generado en la División de Infraestructuras por inversiones en el capital de proyectos de infraestructuras (-4.108.757 miles de euros), tal y como se muestra en la tabla adjunta.

Flujo de Inversión en capital de proyectos de Infraestructuras

	31/12/2006	12/31/2005
BAA	3.672.098	
Talca Chillán	3.184	
Indiana	302.892	
Chicago Skyway		374.793
Autostrada per la Lombardia	1.700	
Azores	9.243	
Madrid Levante	22.000	13.959
R-4	27.465	
Nea Odos (Grecia)	1.667	
Eurolink	28.050	
M-203	40.458	3.819
Total	4.108.757	392.571

En la División de Servicios, destaca como inversión más importante la compra de Owen Williams (35.736 miles de euros, de los cuales 46.712 miles de euros corresponden al pago por la compra de las acciones y 10.976 miles de euros corresponden a caja incorporada que conforme a la normativa NIIF también tiene la consideración de inversión) y la inversión realizada en Madrid Calle 30 (17.250 miles de euros de capital y 21.562 miles de

euros de deuda subordinada). El resto de inversión de la División corresponden a inversión en inmovilizado.

En **Construcción** no destaca ninguna inversión significativa, correspondiendo la totalidad de la cifra a inversión en inmovilizado, principalmente maquinaria.

Dentro del capítulo de desinversiones, hay que destacar el flujo positivo obtenido por la venta de las participaciones en Europistas (237.484 miles de euros) y el aeropuerto de Bristol (149.821 miles de euros), así como el derivado de la venta del negocio inmobiliario en España de Ferrovial (200.000 miles de euros) en el mes de diciembre. En Inmobiliaria se incluye adicionalmente el impacto de la salida de la deuda del perímetro de Ferrovial (577.660 miles de euros).

Flujo de financiación

Dentro del flujo de financiación propia Se consignan como flujo de dividendos los pagos por este concepto tanto aquellos dividendos pagados a los accionistas de Grupo Ferrovial, S.A., que en 2006 han ascendido a -133.200 miles de euros, como los correspondientes a los accionistas minoritarios de Cintra, que han ascendido a -14.247 miles de euros.

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el pago de los intereses del año, siendo éstos muy superiores a los de 2005, consecuencia del mayor nivel de endeudamiento.

A continuación se muestra el flujo de caja del Grupo excluidas las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras desglosado por segmentos:

Ejercicio 2006	Construcción	Infraestructuras	Inmobiliaria	Servicios	Resto	Grupo
Flujo de operacione	173.774	250.699	100.164	216.336	65.913	806.886
Inversión	-60.015	-4.156.471	-1.982	-204.186	-3.258	-4.425.912
Desinversión	3.033	399.663	577.660	6.003	199.978	1.186.337
Flujo de inversión	-56.982	-3.756.808	575.678	-198.183	196.721	-3.239.574
Flujo de actividad	116.792	-3.506.109	675.842	18.153	262.634	-2.432.688
Flujo de capital y socios externos						0
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-140.408		-27.793		35.000	-133.201
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	0	-14.247				-14.247
Otros movimientos de Fondos Propios	-51.994	574.625	102.449	324.047	-947.807	1.320
Flujo financiación propia	-192.402	560.378	74.656	324.047	-912.807	-146.128
Intereses pagados	-6.420	-87.951	-24.015	-59.586	-37.442	-215.414
Variación endeudamiento bancario	269.067	2.900.592	-737.163	-312.366	447.437	2.567.567
Intereses recibidos	46.923	9.278	1.479	9.072	14.431	81.183
Flujo de financiación	117.168	3.382.297	-685.043	-38.833	-488.382	2.287.208
Variación tesorería y equivalentes	233.960	-123.812	-9.201	-20.680	-225.747	-145.480
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	2.017.180	543.474	34.879	175.336	-1.198.699	1.572.170
Tesorería y equivalentes al final del periodo	2.251.140	419.662	25.678	154.656	-1.424.446	1.426.690

Ejercicio 2005	Construcción	Infraestructuras	Inmobiliaria	Servicios	Resto	Grupo
Flujo de operaciones	501.678	414.328	61.415	169.441	3.622	1.150.484
Inversión	-261.133	-418.058	-21.814	-923.105	-2.248	-1.626.358
Desinversión	23.469	41.479	755	7.869	144.895	218.467
Flujo de inversión	-237.664	-376.579	-21.059	-915.236	142.647	-1.407.891
Flujo de actividad	264.014	37.749	40.356	-745.795	146.269	-257.407
Flujo de capital y socios externos						0
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-129.170		-23.969	-347	32.565	-120.921
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	0	-11.391				-11.391
Otros movimientos de Fondos Propios	-12.929	-18.782	25.816	5.630		-265
Flujo financiación propia	-142.099	-30.173	1.847	5.283	32.565	-132.577
Intereses pagados	-2.874	-8.231	-19.507	-35.403	-23.526	-89.541
Variación endeudamiento bancario	38.164	-48.087	-16.174	883.143	-296.772	560.274
Intereses recibidos	36.822	9.015	1.314	3.326	18.275	68.752
Flujo de financiación	-69.987	-77.476	-32.520	856.349	-269.458	406.908
Variación tesorería y equivalentes	194.027	-39.727	7.836	110.554	-123.189	149.501
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	1.823.153	583.201	27.043	64.782	-1.075.510	1.422.669
Tesorería y equivalentes al final del periodo	2.017.180	543.474	34.879	175.336	-1.198.699	1.572.170

Flujo de caja de proyectos de infraestructuras

Para la elaboración del flujo de caja de las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras sólo se han considerado las que consolidan por integración global y proporcional en el balance del Grupo, consignándose para aquéllas los flujos correspondientes al 100% de la sociedad y para éstas, los flujos en proporción al porcentaje mantenido, tal y como unas y otras se integran en el balance. A continuación se distinguen las principales partidas que explican la evolución de su posición neta de tesorería:



Miles de euros	2006	2005
Resultado bruto de explotación	1.541.473	456.387
Pago de impuestos	-63.521	-34.099
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	-155.002	-39.809
Flujo de operaciones	1.322.950	382.479
Inversión	-18.060.818	-2.324.315
Flujo de inversión	-18.060.818	-2.324.315
Flujo de actividad	-16.737.869	-1.941.836
Flujo de capital y socios externos	6.734.491	712.941
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	0	0
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-228.399	-480.039
Otros movimientos de Fondos Propios	0	0
Flujo financiación propios	6.506.092	232.902
Intereses pagados	-1.051.764	-455.650
Aumento endeudamiento bancario	11.915.019	3.013.492
Disminución endeudamiento bancario	-473.126	-833.609
Intereses recibidos	184.862	52.808
Flujo financiación actividades discontinuadas	0	0
Flujo de financiación	17.081.084	2.009.942
Variación tesorería y equivalentes	343.216	68.106
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	723.208	609.939
Tesorería y equivalentes al final del periodo	972.552	723.208
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes	93.872	-45.164

Flujo de operaciones

El flujo de operaciones de las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras concesionarias recoge básicamente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquéllas que se encuentran en fase de construcción. A continuación se muestra un cuadro en el que se desglosa el flujo de operaciones de proyectos de Infraestructuras:

Flujo de Operaciones de proyectos de Infraestructuras

	31/12/2006
Autopistas	503.496
BAA	690.031
Resto aeropuertos	22.086
Proyectos Servicios	107.336
Total proyectos infraestructuras	1.322.950

Flujo de inversión

El flujo de inversión incluye tanto el pago derivado de las adquisiciones realizadas (todos los pagos satisfechos por la compra de los activos, financiados tanto con capital como con deuda adicional, como los pagos derivados de la inversión en capex realizada por las sociedades titulares de proyectos de Infraestructuras.

En 2006 destaca la inversión realizada en la adquisición de BAA, que supone un importe de 14.595.363 miles de euros, lo que se corresponde con el pago satisfecho por las acciones de la compañía (15.614.812 miles de euros), minorado por la caja preexistente en el momento de la adquisición (1.019.449 miles de euros).

Adicionalmente, durante los seis meses transcurridos desde la adquisición la compañía ha realizado inversiones en activos fijos (capex) por importe de 1.055.349 miles de euros.

En Autopistas, destaca la inversión llevada a cabo en 2006 por la adquisición de Indiana (-1.531.534 miles de euros, de los que 1.294.500 miles de euros corresponden a la adquisición de los activos). El resto corresponde a inversión en inmovilizado en aquellos proyectos que han estado en fase de construcción en 2005 y el presente año, entre las que destacan las autopistas de Ocaña- La Roda y Norte Litoral.

En la División de Servicios, se incluye como flujo de inversión en Tubelines la parte correspondiente de la cuenta a cobrar a largo plazo.

A continuación se muestra una tabla en la que se desglosa el flujo de inversión de cada uno de los proyectos, separándolo igualmente entre lo que corresponde a adquisiciones de lo que es inversión en capex de las sociedades.

Flujo de Inversión de proyectos de Infraestructuras

Miles de euros	31/12/2006
ETR 407	63.030
Chicago	27.933
Indiana	237.035
Autopistas Chile	61.748
Autopistas España	290.751
Autopistas Portugal	31.251
N4/N6	18.065
Azores	15.817
Lombardia	815
BAA	691.349
Resto aeropuertos	6.441
Servicios	362.720
Total Inversión en Capex	1.806.955
Indiana	1.294.500
BAA	14.959.363
Total inversión en adquisiciones	16.253.863
Total inversión proyectos infraestructuras	18.060.818

Flujo de financiación

En el flujo de financiación propia se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en Grupo por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que el Grupo mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia. En la siguiente tabla se muestra el detalle de las devoluciones de fondos propios, así como los dividendos desembolsados en cada sociedad:

Miles de euros	31/12/2006	12/31/2005
ETR-407	94.327	52.191
Autema	15.036	13.888
Ausol	46.588	7.203
M-45	2.610	4.810
Bristol		87.608
Temuco Río Bueno	48.918	7.445
Talca Chillán	10.109	
Algarve	4.165	
N4/N6		
Chicago		302.245
Servicios (Tube Lines)	6.645	4.648
Total	228.399	480.039

(*) El flujo de caja de las sociedades titulares de proyectos de concesionarias de Servicios se compone del flujo de caja de las sociedades concesionarias de Amey, entre las que destaca el Metro de Londres.

Finalmente, el flujo de resultado por financiación corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en estrecha relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo. Este importe no coincide con el resultado por financiación que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias, fundamentalmente por las diferencias existentes entre el devengo y el pago de intereses en las autopistas ETR-407 y Chicago Skyway.

■ 36. Retribuciones al Consejo de Administración

36.1. Proceso para el establecimiento de la remuneración de los miembros del Consejo de Administración (Reglamento del Consejo de Administración)

Corresponde a la Comisión de Nombramientos y Retribuciones proponer al Consejo de Administración el sistema y la cuantía de las retribuciones anuales de los consejeros.

Esta propuesta se somete a la consideración y aprobación del Consejo de Administración y, respecto de aquellos puntos que sea legalmente preceptivo, también a la aprobación de la Junta General de Accionistas.

Del sistema retributivo y de su aplicación se da cumplida cuenta también en la Memoria anual de la compañía.

36.2. Cláusulas estatutarias y reglamentarias sobre la retribución al Consejo de Administración

El artículo 25 de los Estatutos Sociales regula la retribución de los consejeros:

1. *“Los miembros del Consejo de Administración percibirán en conjunto por el desempeño de sus funciones una cantidad equivalente al 3% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la sociedad. El Consejo podrá no aplicar la totalidad de la participación en beneficios los años en que así lo estime oportuno, en cuyo caso no se devengarán derechos para los consejeros sobre la parte no aplicada. En cualquier caso esta participación en los resultados de la sociedad sólo podrá ser hecha efectiva después de haber cumplido los requisitos establecidos en el artículo 130 de la Ley de Sociedades Anónimas. Dentro de los límites del párrafo anterior, podrán establecerse fórmulas de retribución consistentes en la entrega de acciones o derechos de opciones sobre las mismas o que estén referenciadas al valor de las acciones.*
2. *Corresponderá al Consejo de Administración determinar la forma y cuantía en que se distribuirá entre sus miembros en cada ejercicio la participación fijada lo que podrá hacerse de modo individualizado en función de la participación de cada Consejero en las tareas del Consejo.*
3. *Las percepciones previstas en este artículo serán compatibles e independientes de los sueldos, retribuciones, indemnizaciones, pensiones, opciones sobre acciones o compensaciones de cualquier clase establecidos con carácter general o sin-*

gular para aquellos miembros del Consejo de Administración que cumplan funciones ejecutivas, cualquiera que sea la naturaleza de su relación con la sociedad, ya laboral - común o especial de alta dirección - mercantil o de prestación de servicios, relaciones que serán compatibles con la condición de miembro del Consejo de Administración.

4. *La sociedad podrá contratar un seguro de responsabilidad civil para sus Consejeros”*

Además de lo anterior hay que reseñar que el artículo 31 del Reglamento del Consejo de Administración puntualiza:

- Que para el cálculo del porcentaje que supone la remuneración del Consejo respecto de los resultados del ejercicio y la comprobación de que ésta se encuentra dentro del límite máximo establecido, se considerarán, en todo caso, las salvedades que pudieran eventualmente constar en el informe del auditor externo y cuyo impacto en la cuenta de resultados del ejercicio correspondiente se estime significativo.
- Y que el Consejo puede establecer criterios objetivos para la determinación de la retribución e imponer su destino total o parcial a la compra de acciones de la Sociedad, lo que se hizo mediante acuerdo adoptado el 26 de febrero de 2003, parcialmente modificado el 26 de marzo de 2004.

36.3. Régimen Retributivo del Consejo de Administración para el ejercicio 2006.

a. Retribución estatutaria (dietas y atenciones)

El régimen para el ejercicio 2006 no ha experimentado ninguna modificación respecto del vigente en 2004 y 2005, según se aprobó, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, por el Consejo de Administración en su sesión de 22 de febrero de 2006.

El sistema consiste en el establecimiento de una cantidad fija y total como retribución anual correspondiente a dietas y atenciones estatutarias de todos los consejeros que se ha mantenido, desde 2004, en 1.200.000 euros, siempre y cuando tenga cabida en el límite máximo del 3% respecto de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la sociedad (conforme a lo establecido en el artículo 25 de los Estatutos) una vez se aprueben las cuentas anuales.

Esta cantidad se liquida conforme a los siguientes pasos:

- Dietas: Se abonan dietas por asistencia a reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones delegadas o asesoras, según los importes siguientes, que no han sufrido variación desde el ejercicio 2004:

- 3.250 euros brutos por reunión por asistencia al Consejo de Administración;
 - 2.000 euros brutos por reunión por asistencia a la Comisión Ejecutiva;
 - 1.500 euros brutos por reunión por asistencia a las Comisiones de Auditoría y Control y Nombramientos y Retribuciones.
 - El importe de las dietas devengadas por los Presidentes de las tres Comisiones, Ejecutiva, Auditoría y Control y Nombramientos y Retribuciones duplican los importes indicados.
- La cantidad total correspondiente a 2006 en concepto de dietas ha sido de 596 miles de euros. En 2005 ascendieron a

644 miles de euros.

- Distribucion del remanente: de la cantidad fija acordada, 1.200.000 euros se han minorado los importes abonados en concepto de dietas, de lo que resulta un remanente de 556 miles de euros. El importe resultante se divide entre 13 aplicando al cociente los siguientes factores en la asignación de importes individualizados: Presidente del Consejo: *2; Vicepresidente Primero *1,75; Vicepresidente Segundo *1,25 y resto de miembros del Consejo *1.
- Los importes desglosados de forma individualizada para cada uno de sus miembros son los siguientes:

	2006			2005		
	Dietas Consejo, Comisión Ejecutiva y Comisiones Asesoras	Asignaciones del remanente	Total	Dietas Consejo, Comisión Ejecutiva y Comisiones Asesoras	Asignaciones del remanente	Total
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	67.000,00	92.961,54	159.961,54	78.250,00	85.500,00	163.750,00
D. Santiago Bergareche Busquet	63.750,00	81.341,35	145.091,35	71.750,00	74.812,50	146.562,50
D. Jaime Carvajal Urquijo	65.000,00	58.100,96	123.100,96	59.500,00	53.437,50	112.937,50
D. Joaquín Ayuso García	53.000,00	46.480,77	99.480,77	60.250,00	42.750,00	103.000,00
D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo	42.500,00	46.480,77	88.980,77	58.250,00	42.750,00	101.000,00
Portman Baela S.L.	38.750,00	46.480,77	85.230,77	42.250,00	42.750,00	85.000,00
Casa Grande de Cartagena S.L (9 meses como Consejera).	28.750,00	34.860,58	63.610,58	49.750,00	42.750,00	92.500,00
D. Juan Arena de la Mora	46.000,00	46.480,77	92.480,77	51.000,00	42.750,00	93.750,00
D. Santiago Eguidazu Mayor	58.750,00	46.480,77	105.230,77	63.250,00	42.750,00	106.000,00
D. Gabriele Burgio	57.000,00	46.480,77	103.480,77	49.750,00	42.750,00	92.500,00
Dª María del Pino y Calvo-Sotelo (3 meses como Consejera)	20.250,00	11.620,19	31.870,19	-	-	-
D. José María Pérez Tremps	55.000,00	46.480,77	101.480,77	60.250,00	42.750,00	103.000,00
Total	595.750,00	604.250,00	1.200.000,00	644.250,00	555.750,00	1.200.000,00

La suma de las retribuciones por dietas y atenciones estatutarias del conjunto de los miembros del Consejo de Administración representa un 0,084% del beneficio atribuido a la sociedad dominante (respecto del resultado sin incluir el beneficio atribuible a la desinversión en la actividad inmobiliaria, sería un 0,18%). Este porcentaje fue en 2005 del 0,288%.

- Destino de la retribucion a la compra de acciones de la

sociedad: Continúa vigente en 2006 la obligación de destinar la retribución (dietas y atenciones estatutarias) de los Consejeros a la adquisición de acciones de la propia compañía. Las acciones adquiridas en un mismo año natural sólo pueden ser desinvertidas por el interesado una vez transcurridos tres ejercicios completos después del de su adquisición.

b. Retribución de los Consejeros Ejecutivos.

Los Consejeros Ejecutivos, en número de tres, han devengado conjuntamente, además de las dietas y atenciones estatutarias que les corresponden en su calidad de Consejeros, las siguientes remuneraciones en 2006

Miles de euros	2006	2005
Retribución fija	1.712	1.411
Retribución variable	3.248	2.956,5
Opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros: ejercicio de derechos retributivos referenciados al valor de la acción: sistemas retributivos mediante planes referenciados al valor de las acciones [ver apartado 5]	12.777	0

c. Retribución por pertenencia a otros órganos de administración del grupo, multigrupo o asociadas.

Los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A., tanto Ejecutivos como Externos, que a su vez son miembros de los órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas, han percibido una retribución conjunta de 52 miles de euros.

En el ejercicio 2005 este importe fue de 80 miles de euros.

d. Fondos y Planes de Pensiones o primas de seguros de vida.

Al igual que en 2005, durante el ejercicio 2006, no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad. De la misma forma, no se han contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento, que supusieron en 2006 el pago de 7,2 miles de euros, de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. Por este mismo concepto se satisficieron en 2005, 7,6 miles de euros.

Por la pertenencia de los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo, multigrupo y asociadas no se han efectuado aportaciones ni contraído obligaciones en concepto de Fondos y Planes de Pensiones. Tampoco se han satisfecho primas de seguros de vida. La situación fue idéntica en el ejercicio 2005.

e. Anticipos y créditos.

A 31 de diciembre de 2006 no existían anticipos o créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del grupo, multigrupo y asociadas. No existían, tampoco, a 31 de diciembre de 2005.

36.4 Retribuciones de la Alta Dirección.

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad, con dependencia inmediata del Presidente o del Consejero Delegado, han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2006 la siguiente retribución:

Miles de euros	2006	2005
Retribución fija	1.966	1.752
Retribución variable	1.833	1.661
Opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros: ejercicio de derechos retributivos referenciados al valor de la acción: sistema retributivo mediante planes referenciados al valor de las acciones [ver apartado 5] y planes de opciones sobre acciones [ver apartado 6]	3.932	7.142
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	11	42
Primas de seguro	11	9

Durante 2006, la Sociedad concedió préstamos a los integrantes de la Alta Dirección por importe de 30 miles de € y se produjeron amortizaciones por importe de 262 miles €. El saldo dichos préstamos a 31 de diciembre de 2006 era de 527 miles de euros. En 2005 no se concedieron préstamos.

Las retribuciones expresadas corresponden a las personas titulares de los cargos siguientes:

- Director General Económico-Financiero.
- Director General de Recursos Humanos.
- Director General de Construcción, si bien su titular cambió en el mes de febrero de 2006 y el responsable anterior permaneció en la compañía hasta el mes de abril de 2006.
- Director General de Inmobiliaria.
- Director General de Servicios.
- Directora de Relaciones Externas y Comunicación, hasta mayo de 2006.
- Director de Auditoría.
- Director de Calidad y Medio Ambiente.

- Director de Comunicación, desde septiembre de 2006.

No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que son al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada con anterioridad.

36.5. Sistema retributivo mediante planes referenciados al valor de las acciones (2000/2001).

En 2006 ha quedado cancelado este sistema de retribución referenciado al valor de las acciones de la Sociedad que se estableció para la Alta Dirección de la Sociedad, incluyendo los miembros del Consejo de Administración con funciones ejecutivas, autorizado por la Junta General de Accionistas, en sus reuniones de 31 de marzo de 2000 y 30 de marzo de 2001.

El sistema consistía en la concesión del derecho a percibir el importe de la revalorización de la acción de la sociedad en el mercado bursátil entre la fecha de concesión del derecho y la de su ejercicio, el cual sólo podía producirse transcurridos tres años y antes de que se cumpliesen seis desde su concesión. Este derecho así como el importe concreto que correspondiese percibir dependía de la obtención de unas tasas mínimas de rentabilidad sobre los recursos propios consolidados. La Comisión Nacional del Mercado de Valores fue puntualmente informada tanto de su aprobación como de los derechos asignados a cada beneficiario.

Durante el ejercicio 2006, el referido sistema ha dado lugar al abono las sumas indicadas en el epígrafe “Opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros” del cuadro comprensivo de las retribuciones de los Consejeros Ejecutivos (apartado 3) y de la Alta Dirección (apartado 4). En dicho cuadro figuran también los datos correspondientes a 2005.

A este respecto, es importante tener en cuenta que la revalorización de la acción de Grupo Ferrovial desde el 31 de diciembre de 2000 hasta el cierre de 2005 había sido del 330% y respecto a 2006, alcanzaba el 444%.

Por otro lado, con objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que para la Sociedad pudiera significar el ejercicio de este (y otros) sistemas retributivos, se suscribieron en el momento de su otorgamiento contratos de permuta financiera (“equity swap”) con entidades financieras, asegurándose la sociedad que en el momento de hacerse efectivas las retribuciones, percibirá una cantidad igual a la revalorización experimentada por las acciones, por lo que el abono de las mismas no tiene impacto alguno en la cuenta de resultados de la compañía.

36.6. Plan de opciones sobre acciones (2004).

La Junta General Ordinaria de Accionistas el 26 de marzo de 2004 autorizó la aplicación de un sistema retributivo consistente en un Plan de Opciones sobre Acciones aplicable a aquellos miembros del Consejo de Administración que desempeñan funciones ejecutivas y a quienes ejercen funciones de alta dirección bajo la dependencia directa del mismo o de sus órganos delegados.

El sistema consiste en la concesión de opciones de compra sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A., cuyo ejercicio sólo podrá producirse transcurridos tres años y antes de que se cumplan seis de su concesión, por lo que será susceptible de ejercicio a partir del año 2007. Este derecho dependerá de la obtención de unas tasas de rentabilidad sobre los recursos propios consolidados.

A cada opción le corresponderá una acción y el número total de opciones que podrán concederse bajo el Plan no podrá exceder de 1.700.000 equivalentes a 1.700.000 acciones (1,21% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.).

A los efectos de determinar el precio de ejercicio de la opción, el valor de las acciones de la Sociedad que se tomará como referencia será el precio de cotización entendido como la media aritmética de los cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión de las opciones. En concreto, quedó fijado en 33,65€.

El sistema conlleva una prima de un (1) euro por acción a cargo del beneficiario.

Al objeto de cubrir las futuras apreciaciones del valor de las acciones de la Sociedad, se formalizó la correspondiente cobertura con una entidad financiera.

De este sistema y de las asignaciones individuales se informó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fechas 26 y 31 de marzo y 7 de mayo de 2004.

El porcentaje de opciones asignadas a estas personas sobre el número total de opciones concedidas varía entre un máximo de 18,95% y un mínimo de 0,95%.

En 2006, en aplicación de circunstancias especiales previstas en las Condiciones Generales del Plan, se ha producido el ejercicio de derechos de opción por parte de sus beneficiarios (antiguos integrantes de la Alta Dirección), que han dado lugar a las retribuciones en especie cuyos importes aparecen indicadas en el apartado “Opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros: planes de opciones sobre acciones”, en el apartado 4, relativo a las retribuciones de la Alta Dirección.

36.7. Plan de opciones sobre acciones (2006)

La Junta General de Accionistas celebrada el 31 de marzo de 2006 autorizó la aplicación de un sistema retributivo consistente en un Plan de Opciones sobre Acciones a favor de los Consejeros Ejecutivos y los integrantes de la Alta Dirección, en términos prácticamente idénticos a los del Plan de Opciones aprobado en el año 2004 que se ha detallado en el apartado anterior.

Así, el sistema consiste igualmente en la concesión de opciones de compra sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A., cuyo ejercicio sólo podrá producirse transcurridos tres años y antes de que se cumplan seis de su concesión, por lo que no serán susceptibles de ejercicio hasta el año 2009. Este derecho también dependerá de la obtención de unas tasas de rentabilidad sobre los recursos propios consolidados.

De la misma manera, a cada opción le corresponderá una acción y en esta ocasión, el número total de opciones que podrán concederse bajo el Plan no excederá de 950.000 equivalentes a 950.000 acciones (0,68% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.).

Como en el Plan correspondiente al ejercicio 2004, a los efectos de determinar el precio de ejercicio de la opción, el valor de las acciones de la Sociedad que se tomará como referencia será el precio de cotización entendido como la media aritmética de los cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión de las opciones. En concreto, quedó fijado en 65,92€, excepto para uno de los partícipes, que se incorporó con posterioridad al Plan, y para quien quedó fijado en 66,40€.

A diferencia del Plan anterior, el sistema conlleva una prima de dos (2) euros por acción a cargo del beneficiario.

Al objeto de cubrir las futuras apreciaciones del valor de las acciones de la Sociedad, se formalizó también en esta oportunidad la correspondiente cobertura con una entidad financiera.

El número de opciones asignadas bajo este Plan hasta la fecha varía entre un máximo de 196.600 y un mínimo de 9.000.

De este sistema y de las asignaciones individuales se informó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fechas 31 de marzo; 10 y 12 de mayo y 3 de noviembre de 2006.

36.8. Otra información sobre la retribución.

Con relación a siete personas, todos ellos pertenecientes a la Alta Dirección, incluidos dos Consejeros Ejecutivos, los contratos entre Sociedad y Directivo contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

En relación también con este apartado, mencionar que, con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un concepto retributivo de carácter diferido a siete integrantes de la Alta Dirección, incluidos dos Consejeros Ejecutivos. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

Para la cobertura de tal incentivo, la compañía anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cantidad total aportada por este concepto correspondiente al ejercicio 2006 ha ascendido a 1.619 miles de euros, mientras que en el ejercicio 2005 supuso 1.442 miles de euros.

Por último, señalar que miembros de la Alta Dirección han percibido total y conjuntamente la cantidad de 1.735 miles de € como indemnizaciones por cese de contrato.

■ 37. Sistema retributivo referenciado al valor de la acción

Con fecha 9 de marzo de 2001, el Consejo de Administración acordó extender la retribución dineraria referenciada al valor de la acción, comentada en la nota anterior relativa a Retribuciones al Consejo de Administración a un total de noventa y cuatro directivos del grupo de empresas del que Grupo Ferrovial, S.A. es compañía cabecera, con la misma regulación y mecanismo de funcionamiento que el aprobado el año 2000 y con un precio de otorgamiento en este caso de 17,60 euros. La extensión de este sistema retributivo se materializó en el mes de mayo de 2001, produciéndose el inicio del plazo para su ejercicio en mayo de 2004 y siendo el mencionado plazo de ejercicio 3 años a partir de dicha fecha.

El número de acciones de referencia tenidas en cuenta a efectos de calcular la retribución del conjunto total de los directivos era el siguiente:

	Número de acciones	
	2006	2005
Número de acciones al inicio del ejercicio	151.500	504.494
Sistemas Retributivos concedidos	-	-
Renuncias y Otros	11.000	(2.994)
Sistemas Retributivos ejercitados	(115.500)	(350.000)
Número de acciones al final del ejercicio	47.000	151.500

Dichos sistemas retributivos son valorados y reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias conforme a lo indicado en la nota 2.4.18.

Con el objeto de cubrir el posible quebranto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de estos sistemas retributivos referenciados al valor de la acción, Grupo Ferrovial contrató en el momento de su otorgamiento (junio de 2000 y mayo de 2001), contratos de Permuta Financiera. Mediante dichos contratos Grupo Ferrovial se asegura, en el momento en que sean efectivas las retribuciones, percibir una cantidad igual a la revalorización experimentada por las acciones.

Se articulan mediante un contrato de Permuta Financiera por el que la entidad se compromete al pago en metálico a Grupo Ferrovial de cantidades equivalentes al rendimiento de acciones de Grupo Ferrovial, y Grupo Ferrovial se compromete al pago de retribución. Las características principales de este contrato son

las siguientes:

- El Número de acciones para la base de cálculo de ambos rendimientos es igual al número de acciones que sirve de referencia para el cálculo de la retribución.
- El Precio por acción para la base de cálculo de ambos rendimientos coincide con el de Referencia utilizado como base para la revalorización de la acción.
- Grupo Ferrovial pagará a la entidad un rendimiento basado en EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de referencia.
- La entidad financiera pagará a Grupo Ferrovial el equivalente a todos los dividendos generados por dichas acciones.
- Grupo Ferrovial puede decidir rescindir parcial o totalmente el contrato y en ese caso:
 - o Si la cotización de la acción está por debajo del Precio de Referencia por el que se otorgó el contrato, Grupo Ferrovial deberá de abonar a la entidad financiera concedente dicha diferencia.
 - o En el caso de que el precio de cotización en dicho momento esté por encima del de Referencia, Grupo Ferrovial percibirá la diferencia entre ambos importes.

Dichos contratos tienen la consideración a efectos contables de derivados, siendo un tratamiento el establecido en general para este tipo de productos financieros, nota 2.4.8.

Durante los ejercicios 2006 y 2005, se han producido las siguientes transacciones y/o imputaciones en relación con los sistemas retributivos vigentes según las normas de valoración comentadas para los mismos en la nota 2 de la presente memoria:

	2006	2005
Retribuciones dinerarias abonadas	5.179	10.957
Costes de personal incurridos	1.024	7.130
Pasivos con empleados vinculados a la acción	1.205	16.006

■ 38. Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones

A. Sistemas retributivos mediante entrega de opciones sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A.

Actualmente existen los siguientes planes de opciones sobre acciones de la sociedad Grupo Ferrovial, S.A. cuyas características se detallan a continuación:

Plan de Opciones sobre acciones (Participes /Fecha Otorgamiento)	Numero de Acciones concedidas	Precio de Otorgamiento (Euros)
Personal Directivo Grupo Ferrovial / Julio 2003	1.800.000	24,23
Personal Alta Dirección Grupo Ferrovial / Abril 2004	1.583.000	33,65
Personal Directivo Amey-Cespa / Junio 2004	130.000	34,04
Personal Directivo Grupo Ferrovial / Octubre 2005	1.606.360	63,54
Personal Directivo Cintra / Octubre 2005	93.640	63,54
Personal Alta Dirección Grupo Ferrovial / Mayo 2006	898.000	65,92
Ampliaciones Planes Personal Directivo G. Ferrovial	192.300	24,23-66,40

Todos los planes de opciones sobre acciones mencionados tienen un plazo para su ejercicio de 3 años desde la fecha de emisión de las opciones y un período de ejercicio de las opciones durante un plazo de 3 años siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad sobre fondos propios consolidados del Grupo Ferrovial.

El sistema conlleva una prima por acción a cargo del beneficiario en función del precio de otorgamiento de la opción que se calcula como el valor de las acciones de la Sociedad como referencia del precio de cotización entendido como la media aritmética de los cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión de las opciones.

El número de acciones de referencia tenidas en cuenta a efectos de calcular la retribución del conjunto total de los directivos, teniendo en cuenta las ampliaciones realizadas sobre los planes existentes, es el siguiente:

	Número de acciones	
	2006	2005
Número de acciones al inicio del ejercicio	5.087.000	3.484.625
Opciones concedidas	996.300	1.700.000
Renuncias y Otros	(139.835)	(56.971)
Opciones ejercitadas	(441.232)	(40.654)
Número de acciones al final del ejercicio	5.502.233	5.087.000

Dichos sistemas retributivos son valorados y reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias conforme a lo indicado en la nota 2.4.18.

Al igual que en el caso de los sistemas retributivos vinculados al valor de la acción la sociedad ha contratado en el momento de su otorgamiento contratos de permuta financiera, con las mismas características que los comentados en la nota anterior para los sistemas retributivos referenciados al valor de la acción.

Las cantidades abonados y recibidas relacionadas con dichos contratos de permuta financiera (tanto para estos sistemas como para los mencionados en la nota anterior) asciende a 6.080 miles de euros (4.115 miles de euros en 2005) y a 8.900 miles de euros (4.347 miles de euros en 2005 respectivamente).

Los gastos de personal existentes en Grupo Ferrovial relativos a estos sistemas retributivos de la acción han sido a 31 de diciembre de 2006 y 31 de diciembre de 2005 de 10.855 y 6.619 miles de euros cuyo efecto se compensa con los ingresos provenientes de los contratos de permuta financiera relacionados con los mismos y mencionados anteriormente.

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2006 son las siguientes:

- Tiempo estimado para el ejercicio: 5 años.
- Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio: 7%.
- Tasa libre de riesgo: 3,60%.
- Dividendo Esperado: 1,54%.

B. Sistemas retributivos mediante entrega de opciones sobre acciones de Cintra, S.A.

Adicionalmente existen los planes de opciones sobre acciones de la sociedad Cintra, S.A. que se enumeran a continuación, con las mismas características en cuanto a plazo y condiciones para ejercicio de los derechos relacionados que los comentados anteriormente para los planes de Grupo Ferrovial, S.A.

Plan de Opciones sobre acciones (Participes /Fecha Otorgamiento)	Numero de Acciones concedidas	Precio de Otorgamiento (Euros)
Personal Directivo Cintra / Octubre 2005	885.891	10,40
Personal Alta Dirección Cintra / Mayo 2006	249.113	10,79
Personal Alta Dirección Cintra / Octubre 2006	61.424	11,62

Al igual que en el caso de los sistemas retributivos de Grupo Ferrovial, Cintra ha contratado en el momento de su otorgamiento contratos de permuta financiera con las mismas características que los comentados en la nota anterior para los sistemas retributivos referenciados al valor de la acción.

Los gastos de personal existentes en Cintra, S.A. relativos a estos sistemas retributivos de la acción han sido a 31 de diciembre de 2006 y 31 de diciembre de 2005 de 59 y 751 miles de euros cuyo efecto se compensa con los ingresos provenientes de los contratos de permuta financiera mencionados.

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2006 son las siguientes:

- Tiempo estimado para el ejercicio: 5 años.
- Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio: 7%.
- Tasa libre de riesgo: 3,60%.
- Dividendo Esperado: 0,74 %.

■ 39. Política medioambiental

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

No obstante, dentro de las actividades desarrolladas por Grupo Ferrovial está la limpieza viaria, la recogida de residuos sólidos urbanos y su posterior tratamiento, el saneamiento y control de calidad del agua y otras actividades que suponen la prestación de servicios medioambientales a terceros. Igualmente, gran parte de los contratos de construcción incluyen un estudio de impacto medioambiental así como la realización de trabajos para preservar, mantener y restaurar el medio ambiente.

Grupo Ferrovial no considera como activos y gastos medioambientales aquellos relacionados con las prestaciones de servicios anteriormente mencionadas puesto que son realizadas para terceros. Sin embargo, las reclamaciones y obligaciones de carácter medioambiental se incluyen con independencia de si se trata de operaciones propias u operaciones desarrolladas para terceros.

Las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren siguiendo los criterios descritos en la nota 2.4 sobre Normas contables aplicadas.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

Activos de naturaleza medioambiental

Grupo Cespa, cuya actividad principal es la recogida y tratamiento de residuos, dispone de activos de naturaleza medioambiental tales como plantas de compostaje, plantas de triaje y de biogas, así como una serie de vehículos destinados a esta actividad. El detalle de estos activos para 2006 es el siguiente:

Miles de euros	Coste 31/12/06	Amortización 31/12/06	Valor Neto
Recogida Urbana	107.464	-65.659	41.805
Recogida Industrial	63.965	-42.943	21.022
Recogida Selectiva	10.114	-5.967	4.147
Limpieza	99.699	-60.787	38.911
Jardinería	21.436	-13.289	8.147
Plantas de Transferencia	11.293	-4.432	6.862
Plantas de Tratamiento	11.433	-4.935	6.498
Plantas de Trat. Estabilización	4.918	-2.402	2.516
Plantas de Trat. Evapocondensación	4.586	-1.882	2.704
Plantas de Trat. Inertización	444	-282	161
Plantas de Trat. Res.Hospitales	7.619	-4.063	3.555
Plantas de Trat. Y Compostaje	23.926	-9.724	14.202
Plantas de Triaje y Reciclaje	20.605	-6.274	14.331
Vertederos	114.871	-52.066	62.805
Total	502.372	-274.705	227.668

El resto de los activos de naturaleza medioambiental registrados en Grupo Ferrovial están relacionados con la inversión realizada en la actividad de autopistas cuya finalidad es el análisis del impacto ambiental y la protección del medio. El importe activado por este concepto corresponde principalmente a la inversión realizada por Autopista del Sol, C.E.S.A. en recuperación paisajística, estudios sobre impactos sonoros, y otras actuaciones generales. Durante toda la fase de construcción de los tramos Málaga - Estepona y Estepona - Guadiaro, la Sociedad ha ido incorporando a su inmovilizado los costes de todas aquellas actuaciones efectuadas con el fin de proteger el medio ambiente, importes que han sido íntegramente capitalizados como mayor inversión en la autopista.

Miles de euros	2006	2005
Tramo Málaga - Estepona	26.251	26.251
Tramo Estepona - Guadiaro	4.285	4.285
Total activado por Autopista del Sol, C.E.S.A.	30.536	30.536

Adicionalmente, la Sociedad ha incurrido en otros costes de protección del medio ambiente por importe de 772 miles de euros por cuenta de la Administración (772 miles de euros en el ejercicio 2005).

La Sociedad cuenta en su inmovilizado material con maquinaria

y elementos de transporte destinados a los trabajos de protección y mejora del medio ambiente, realizando dichos trabajos con personal propio y con apoyo de empresas externas especializadas.

Análogamente, también registra activos de naturaleza medioambiental la sociedad Eurolink Motorway, sociedad adjudicataria de una concesión para la construcción y explotación de una autopista en Irlanda, por importe de 14.986 miles de euros netos de amortización (13.502 miles de euros para 2005).

Gastos de naturaleza medioambiental

Los principales gastos ordinarios de naturaleza medioambiental responden a la siguiente naturaleza:

- Gastos de estudios.
- Gastos de formación.
- Gastos de personal propio.
- Gastos de mantenimiento de instalaciones.
- Gastos de investigación y desarrollo.

En el área de Infraestructuras, los gastos de naturaleza medioambiental para 2006 han sido los siguientes:

Miles de euros	2006
Autopista del Bosque	21
Autopista Collipulli Temuco	19
Autopista Temuco Río Bueno	17
R5-Talca Chillán	9
Autopista de Maipo	9
Total Autopistas Chilenas	75
Autopista Madrid Sur	48
Euroscut Algarve	20
Autopista Madrid Levante	8
Autopista Terrasa Manresa	5
Eurolink	5
Total	161

En el área de Construcción (incluyendo Grupo Budimex), los gastos ordinarios incurridos en 2006 y 2005 ascendieron a 889 y 853 miles de euros respectivamente.

Por su parte, en el área de servicios el importe de gastos ordinarios de naturaleza medioambiental ascendió en 2006 y 2005 a 7.690 y 14.082 miles de euros respectivamente, de los cuales 6.626 y 13.452 miles de euros corresponden a Grupo Cespa.

En lo que respecta a expedientes sancionadores, en el área de Construcción los expedientes abonados en los cuatro últimos años

han ascendido a 208 miles de euros, correspondiendo 36 miles de euros al ejercicio 2006 y 4 miles de euros al ejercicio 2005.

En el área de Servicios, el importe de los expedientes resueltos y abonados durante los últimos cuatro años asciende a 11 miles de euros.

Provisiones de naturaleza medioambiental

En el área de servicios y más concretamente en el Grupo Cespa se han contabilizado unas provisiones de Clausura por importe de 18.085 miles de euros (15.360 miles de euros en 2005) y provisiones de Postclausura por importe de 29.977 miles de euros (24.157 miles de euros en 2005).

En el área de infraestructuras, al 31 de diciembre de 2006 y 2005, no se ha dotado provisión alguna para riesgos y gastos, ni existe obligación a largo plazo alguna, de carácter medioambiental.

■ 40. Información sobre operaciones con vinculadas

40.1. Aprobación de transacciones

Conforme al Reglamento del Consejo de Administración, toda transacción profesional o comercial con Grupo Ferrovial S.A. o sus sociedades filiales de las personas que luego se citan, requiere la autorización del Consejo, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control. El Consejo de Administración puede, en aquellos casos en que se trate de transacciones ordinarias, aprobar las líneas genéricas de operaciones.

A este régimen se encuentran sometidos:

- Los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A.
- Los accionistas de control.
- Las personas físicas que representen a aquellos Consejeros que sean personas jurídicas.
- Los integrantes de la Alta Dirección.
- Otros directivos que el Consejo de Administración pueda designar individualmente.

Y las Personas Vinculadas a todas las personas encuadradas en las categorías antes enunciadas, conforme éstas se definen en el propio Reglamento

40.2. Operaciones Vinculadas

A continuación se detallan las operaciones que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su Grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado en 2006 con las distintas partes vinculadas.

La Sociedad proporciona en este documento la información sobre estas operaciones de conformidad con las definiciones y los criterios de la Orden EHA/3050/2004, de 15 de Septiembre, del Ministerio de Economía y Hacienda y la Circular 1/2005, de 1 de abril, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*).

a. Accionistas significativos

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones más relevantes que se han efectuado en el ejercicio 2006 con los accionistas significativos, con miembros del "grupo familiar de control" (excepto aquellas personas físicas integrantes del mismo



que son al tiempo Consejeros de la Sociedad, respecto de los cuales la información figura en el epígrafe siguiente) o entidades que guardan vinculación accionarial con personas pertenecientes a dicho “grupo familiar de control”, según lo indicado en el capítulo estructura de propiedad de la sociedad:

Nombre / denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2006		2005	
				Importe	Beneficio o pérdida	Importe	Beneficio o pérdida
				(Miles de €)	(Miles de €)	(Miles de €)	(Miles de €)
Miembros del “grupo familiar de control” / entidades vinculadas a ellos	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en edificio de Madrid y actividades de conservación, mantenimiento y reparación	480	67	474	35
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	342	91	356	24
	Ferrovial Conservación S.A.	Comercial	Arrendamiento a Ferrovial de locales de oficinas en Madrid propiedad de accionistas	176	(*)	167	(*)
	Ferrovial Inmobiliaria S.A. / filiales	Comercial	Prestación de servicios de gestión inmobiliaria en promoción en Madrid	128	125	110	107
	Sociedades del Grupo Ferrovial	Comercial	Arrendamiento de medios de transporte privados para su uso por la Dirección de la Sociedad	19	(*)	44	(*)
	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	2.699	145	-	-
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	181	15	102	7
	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	373	13		

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

Además de las operaciones individualizadas señaladas, han tenido lugar tres transacciones de escasa relevancia con los accionistas significativos, consistentes en ejecución de obras menores y actividades de mantenimiento en domicilios o sedes sociales de cuantía o duración poco significativa y en condiciones de mercado, cuyo importe total es de 43 miles de euros, y que han supuesto en conjunto un beneficio de 1,3 miles de euros. En 2005, estas transacciones fueron por importe de 5 miles de euros y el beneficio total, de 0,3 miles de euros.

b. Operaciones con Consejeros y Alta Dirección.

En 2006 se han registrado las operaciones con Consejeros y miembros de la Alta Dirección de la Sociedad que a continuación se indican. Adicionalmente, se señalan las transacciones concluidas con Banesto, NH Hoteles, Bankinter, Ericsson, TPI, Lafarge Asland, Asea Brown Boveri y Aviva, en atención a lo dispuesto en el Apartado Segundo de la Orden EHA/3050/2004, dado que determinados consejeros de la Sociedad son o han sido en algún momento del año 2006 miembros del Consejo de Administración de las indicadas compañías:

Nombre / denominación	Entidad del Grupo Ferrovial	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2006		2005	
				Importe	Beneficio o pérdida	Importe	Beneficio o pérdida
				(Miles de €)	(Miles de €)	(Miles de €)	(Miles de €)
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción de vivienda	520	18	692	26
	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	"	Gestión integral de obras	17	0,9	14	0,1
	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	"	Servicios de mantenimiento de instalaciones en vivienda	19	5	18	2
Nicolás Villén Jiménez	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales		Servicios de mantenimiento de instalaciones	18	1,3	-	-
	Ferrovial Inmobiliaria S.A. / Filiales	"	Adquisición de vivienda en promoción de Madrid	259	67	48	16
Alvaro Echániz Urcelay	Ferrovial Inmobiliaria S.A. / Filiales	"	Adquisición de vivienda en promoción de Madrid	397	103	37	12
Banesto	Sociedades del Grupo Ferrovial	"	Cobro de comisiones por negocio y liquidaciones de operaciones de derivados cobradas	1.196	1.196	1.765	1765 (*)
		"	Pago de comisiones por operaciones de derivados	3.880	(*)	1.980	(*)
		"	Intereses abonados	4.398	4.398 (*)	1.835	1.835 (*)
		"	Pago de Intereses de créditos y préstamos hipotecarios	9.144	(*)	1.575	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de aval y créditos documentarios	323.900	(*)	316.600	(*)
		"	Confirming dispuesto	47.800	(*)	50.000	(*)
		"	Saldo dispuesto de créditos hipotecarios y líneas de crédito	200.600	(*)	166.000	(*)
Ericsson	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	"	Prestación de gestión integral de servicios	6.611	1.438	22.347	1.952
Aviva	Sociedades del Grupo Ferrovial	"	Contratación de pólizas de seguros	1.729	1.729	1.783	(*)
Bankinter	Sociedades del Grupo Ferrovial	"	Cobro de comisiones por servicios de intermediación bancaria	10	10 (*)	54	54 (*)
		"	Pago de comisiones varias	173	(*)	65	(*)
		"	Intereses abonados	1.730	1.730 (*)	739	739(*)
		"	Intereses pagados por créditos y préstamos hipotecarios	1.490	(*)	1.094	(*)
		"	Saldo dispuesto de créditos hipotecarios y líneas de crédito	38.600	(*)	39.600	(*)
		"	Confirming dispuesto	62.100	(*)	52.300	(*)
		"	Líneas de avales dispuestas	40.200	(*)	30.000	(*)
TPI	Ferrovial Inmobiliaria S.A. / Filiales	"	Recepción de servicios de publicidad	6	(*)	178	(*)
NH Hoteles y sociedades de su grupo	Sociedades del Grupo Ferrovial		Servicios de Hostelería proporcionados por NH Hoteles y sociedades de su grupo	111	(*)	58	(*)
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales		Prestación de servicios de mantenimiento a NH HOTELES	6	6	8	1
Lafarge Asland	Sociedades del Grupo Ferrovial		Compras de bienes	5.186	(*)	-	-
Asea Brown Boveri	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales		Prestación de servicios de recogida de residuos	2	0,2	-	-

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

(*) En este tipo de partidas (comisiones e intereses abonados) se considera que el importe íntegro de la operación es beneficio.

Además de las operaciones anteriores se registraron en 2006 operaciones con Consejeros y Alta Dirección, directamente o a través de personas vinculadas, que de forma total y conjunta ascienden a la suma de 66 miles de euros por la ejecución de obras menores en domicilios; la prestación de servicios de montaje, reparación, mantenimiento de instalaciones y la prestación de servicios de recogida de residuos, de duración y cuantía poco significativas y en condiciones de mercado. El beneficio total obtenido en dichas operaciones fue de 2 miles de euros. En 2005, las operaciones de este tipo ascendieron a 6 miles de euros y su resultado fue de 0,9 miles de euros de beneficio.

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamos con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en el epígrafe sobre “Retribución del Consejo de Administración y de la Alta Dirección”.

c. Operaciones entre compañías del grupo

Se mencionan a continuación operaciones efectuadas entre sociedades del Grupo Ferrovial que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 2.2.d) de la Memoria de la Sociedad, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas, a medida que estas obras están siendo ejecutadas, frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

En el ejercicio 2006, el área de construcción de Grupo Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 383.911 miles de euros (520.395 miles de euros en 2005), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 490.036 miles de euros (en 2005, 470.398 miles de euros).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignables al porcentaje que el Grupo Ferrovial ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido, en 2006 de 32.568 miles de euros. En 2005 supuso 14.947 miles de euros.

■ 41. Participaciones de los miembros del Consejo de Administración en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de grupo ferroviario, cargos o funciones.

El artículo 127 ter, párrafo 4 de la Ley de Sociedades Anónimas, redactado por la Ley 26/2003, de 18 de julio, de modificación de la Ley del Mercado de Valores y de la Ley de Sociedades Anónimas para reforzar la transparencia de las sociedades cotizadas, impone a los Consejeros el deber de comunicar a la Sociedad la participación que puedan tener en el capital de una sociedad con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituya el objeto social, así como los cargos o funciones que en ella ejerzan y la realización por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituya el objeto social.

A este respecto, procede señalar la siguiente información facilitada a la Sociedad por los Consejeros que a 31 de diciembre de 2006 ocupaban cargos en el Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A.

Participaciones en el capital:

- En la filial, Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.

D. Joaquín Ayuso García:	0,0012 %
D. Santiago Eguidazu Mayor:	0,0016%
D. José María Pérez Tremps:	0,00066%
- La entidad POLÁN S.A. (actividad inmobiliaria), es una sociedad participada íntegramente por miembros del “grupo familiar de control” (ver ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DE LA SOCIEDAD) y/ o entidades vinculadas a ellos.

Cargos o funciones:

Cargos o funciones		
	Cargo o función	Sociedad
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Presidente	BAA Plc.
	Presidente	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
	Presidente	Ferrovial Aeropuertos, S.A.
	Presidente	Ferrovial Infraestructuras, S.A.
Personas Vinculadas, según definición del artículo 127 Ter.5 LSA:		
* Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo	Administrador Mancomunado	Cintra Aparcamientos, S.A.
	Administrador Mancomunado	Dornier S.A. Sociedad Unipersonal
	Vocal	Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios, S.A.
	Consejero	Autopista del Sol, CESA
	Consejero	Autopista Alcalá – O'Donnell, S.A.
	Presidente	Aparcamient Escaldes Centre, S.A.
	Vicepresidente	Estacionamientos Urbanos de León, S.A.
D. Santiago Bergareche Busquet	Consejero	Ferrovial Infraestructuras, S.A.
	Vocal	Ferrovial Aeropuertos, S.A.
D. Joaquín Ayuso García	Vicepresidente	Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
	Consejero Delegado	Ferrovial Aeropuertos, S.A.
	Presidente Consejero Delegado	Ferrovial Agromán, S.A.
	Consejero Delegado	Ferrovial Infraestructuras, S.A.
	Presidente Consejero Delegado	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.
	Presidente Consejero Delegado	Ferrovial Servicios, S.A.
	Presidente Consejero Delegado	Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.
	Consejero	BAA Plc.
D. José María Pérez Tremps	Secretario –General	Grupo Ferrovial, S.A.
	Consejero y miembro de la CAC	Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
	Consejero y miembro del Comité de Remuneraciones	BAA Plc.
	Consejero	Ferrovial Aeropuertos, S.A.
	Consejero	Ferrovial Agromán, S.A.
	Consejero	Ferrovial Infraestructuras, S.A.
	Consejero	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.
	Administrador Mancomunado	Ferrovial Inversiones, S.A.
	Consejero	Ferrovial Servicios, S.A.
	Consejero	Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.
	Consejero	Swissport International AG
* María del Pino y Calvo-Sotelo	Presidente	Polán S.A.



Ejercicio por cuenta propia o ajena

No se ha recibido información al respecto.

■ 42. Honorarios auditores

En cumplimiento de lo establecido en la Disposición adicional decimocuarta de la Ley 44/2002 de 22 de noviembre, de Medidas de Reforma del Sistema financiero, se informa del total de honorarios relativos a la auditoría de los estados financieros de los ejercicios 2006 y 2005 por los auditores correspondientes a Grupo Ferrovial S.A. y todas sus sociedades participadas integradas por global y proporcional, tanto en España como en Exterior.

Adicionalmente, se proporciona un detalle de los honorarios facturados en dichos ejercicios a todas las sociedades dependientes y asociadas del Grupo Ferrovial por otros servicios distintos al de auditoría:

Miles de euros		
Honorarios por servicio de Auditoría	Año 2006	Año 2005
Auditor Principal	3.692	1.999
Otros auditores	2.187	1.473

Miles de euros		
Honorarios por otros servicios	Año 2006	Año 2005
Auditor Principal	1.347	845
Otros auditores	646	565

Los honorarios del auditor principal representan aproximadamente un 0,03 % del total de su facturación global (0,02% para 2005).

■ 43. Acontecimientos posteriores al cierre

Con fecha 20 de Febrero de 2007 se ha realizado el cierre final de la operación de venta de la División de Inmobiliaria mencionada en la nota 33 relativa a operaciones discontinuadas. De esta forma se ha producido el cobro de los 1.150.000 miles de euros que habían quedado aplazado sujetos a la confirmación de la autorización por las autoridades de competencia.

■ 44. Comentarios a los anexos

Anexo I

En el Anexo I se presenta una relación de las sociedades del grupo distinguiendo aquellas consolidadas por integración global, proporcional y las empresas asociadas integradas por el método de puesta en equivalencia. Dicha relación se presenta por segmento también se indica por quien son auditadas y aquellas sociedades incluidas en el consolidado fiscal.

Grupo Ferrovial S.A. y Sociedades Dependientes

ANEXO I

■ Empresas dependientes (sociedades consolidadas por integración global y proporcional)

Información Individual

CORPORACIÓN					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Grupo Ferrovial, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers				Madrid
Can-Am, S.A, Sociedad Unipersonal (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A.	100%	0	Madrid
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99,98%	1.150	Madrid
Baroslia, S.A. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	59	Madrid
Betonial, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	35.699	Madrid
Burety, S.L. (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	6	Madrid
Frin Gold, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	72	Madrid
Grimaldi Investment		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99,5%	288.578	Madrid
Inversiones Trenza, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	0	Madrid
Lernamara, S.L. (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	0	Madrid
Promotora Ibérica de Negocios, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	409	Madrid
Remteclex, S.A.(a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	59	Madrid
Sotaverd, S.A.(L)		Grupo Ferrovial, S.A. (ii)	49%	0	Barcelona
Volvutem, S.L. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	3	Madrid
Triconitex, S.L. (a)		Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99%	3	Madrid
(L) en proceso de liquidación					
(i) Resto participación a través de Can-am, S.A. S.U.					
(ii) Ferrovial Inversiones, S.A. 28,47%					

CONSTRUCCIÓN					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Ferrovial Agromán, S.A. (a)		Grupo Ferrovial, S.A.	99,9%	317.153	Madrid
Aplicación Recursos Naturales, S.A. (a)		Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,7%	247	Barcelona
Cadagua, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,95%	78.616	Bilbao
Boremer, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cadagua, S.A. (a)	50%	1.610	Madrid
Compañía de Obras Castillejos (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,95%	5.340	Madrid
Edytesa, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.	99,07%	1.796	Madrid
Ditecpresa, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,95%	1.201	Madrid
Ferrovial Conservación, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99%	2.976	Madrid
Urbaoeste, S.A. (a)		Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99%	494	Cartagena
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99%	879	Madrid
Discota XXI, S.L., S.Unipersonal (a)		Ferrovial Agromán, S.A.	100%	82.531	Madrid
Norvarem, S.A.U. (a)		Ferrovial Agromán, S.A.	100%		España
Ferrovial Financiera A.I.E.		Ferrovial Agromán, S.A.(ii)	88,33%	265.000	España
Tecnológica Lena, S.L.	Attest Consulting	Ferrovial Agromán, S.A.	50%	453	Asturias
Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L (a)	Price Waterhouse Coopers	Edytesa, S.A.(i) (a)	99,99%	3.276	Madrid
Sociedad Concesionaria de Prisiones Lldoners, S.A.		Ferrovial Agromán, S.A.	100%	15.559	España
POLONIA					
Budimex, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Valivala Holdings B.V.	59,06%	75.252	Polonia
Budimex Dromex, S.A.	Deloitte & Touche	Budimex, S.A.	100,00%	472.013	Polonia
Budimex Nieruchomosci S.p. z.o.o.	Deloitte & Touche	Budimex, S.A.(iv)	58,89%	96.888	Polonia
Budimex Bau		Budimex, S.A.	100,00%	120	Polonia
Unibud Sp z.o.o.	Deloitte & Touche	Budimex Dromex, S.A.	51,04%	20.779	Bielsk Podlaski
Mostostal Kraków S.A.	Deloitte & Touche	Budimex Dromex, S.A.	100,00%	11.156	Kraków
Sprzet Transport Sp. z o.o.	Deloitte & Touche	Budimex Dromex, S.A.	100,00%	25.590	Kraków
Auto - Park Bydgoszcz Sp. z o.o.		Budimex Dromex, S.A.	67,84%	1.634	Bydgoszcz
Budchem Sp. z o.o.		Budimex Dromex, S.A.	51,04%	616	Polonia
Dromex Oil Sp z.o.o.		Budimex Dromex, S.A.	97,93%		Polonia
MK Logistic Sp z.o.o.		Budimex Dromex, S.A.	100,00%		Polonia
Centrum Konferencyjne Budimex Sp z o.o.	not audited	Budimex Nieruchomosci S.p. z.o.o.	100,00%	374	Licheń
Budimex Bajeczna Sp. z o.o.	not audited	Budimex Nieruchomosci S.p. z.o.o.	100,00%	5.248	Warszawa
Budimex Nieruchomosci Inwestycje Sp. z o.o.	Deloitte & Touche	Budimex Nieruchomosci S.p. z.o.o.	50,00%	100.003	Warszawa
Zarat S.A.	Deloitte & Touche	Budimex Nieruchomosci S.p. z.o.o.	100,00%	3.776	Warszawa

Budimex Wilczak Sp. z o.o.	not audited	Budimex Nieruchomosci S.p. z o.o.	100,00%	12.616	Warszawa
Budimex Malborska Sp. z o.o.	not audited	Budimex Nieruchomości Inwestycje Sp. z o.o.	50,00%	5.854	Warszawa
Budimex Nad Wilgą Sp. z o.o.	not audited	Budimex Nieruchomości Inwestycje Sp. z o.o.	50,00%	8.573	Warszawa
Budimex Olbrachta Sp. z o.o.	not audited	Budimex Nieruchomości Inwestycje Sp. z o.o.	50,00%	9.650	Warszawa
Land - Pro Sp. z o.o.	not audited	Budimex Nieruchomości Inwestycje Sp. z o.o.	50,00%	89.011	Warszawa

CHILE

Ferrovia Agromán Chile, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovia Agromán, S.A.	13,38%	4.499	Chile
Ferrovia Agroman Empresa Constructora Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovia Agromán, S.A.(iii)	99,00%	0	Chile
Constructora Agroman Ferrovia Limitada	Price Waterhouse Coopers	Ferrovia Agromán, S.A.	56,57%	20	Chile
Ferrovia Agroman Compañía Constructora Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovia Agromán, S.A.	99,95%	30	Chile
Ferrovia Agromán Latinoamérica, Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovia Agroman Empresa Constructora Ltda.	50,00%	8	Chile
Ferrovia Agromán Chile, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovia Agroman Empresa Constructora Ltda.	86,62%	9.866	Chile
Constructora Agroman Ferrovia Limitada	Price Waterhouse Coopers	Ferrovia Agroman Empresa Constructora Ltda.	40,37%	13	Chile
Ferrovia Agromán Latinoamérica, Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Constructora Agromán Ferrovia Limitada	50,00%	0	Chile
Constructora Agroman Ferrovia Limitada	Price Waterhouse Coopers	Ferrovia Agromán Chile, S.A.	2,76%	1	Chile

CANADA

Ferrovia Agroman Canadá, Inc		Ferrovia Agromán, S.A.	100,00%	169	Canada
------------------------------	--	------------------------	---------	-----	--------

HOLANDA

Valivala Holdings B.V.	Price Waterhouse Coopers	Discota XXI, S.L., S.Unipersonal (a)	100%	75.210	Holanda
------------------------	--------------------------	--------------------------------------	------	--------	---------

RUSIA

ZAO Budimex		Budimex, S.A.	100%	125	Rusia
-------------	--	---------------	------	-----	-------

ESTADOS UNIDOS

Ferrovia Agroman US Corp.		Ferrovia Agromán, S.A.	100,00%	0	EEUU
Ferrovia Agromán Indiana, LLC		Ferrovia Agroman US Corp.	100,00%	0	EEUU
Indiana Toll-Roads Contractors, LLC		Ferrovia Agromán Indiana, LLC	75,00%	0	EEUU
W.W.Webber, LLC	BDO	Norvarem	100%	48.813	EEUU
Webber Management Group, INC	BDO	Norvarem	100%	40.678	EEUU
Southern Crushed Concrete, INC	BDO	Norvarem	100%	87.377	EEUU

IRLANDA

Ferrovia Agroman Ireland Ltda.	Price Waterhouse Coopers	Ferrovia Agromán, S.A.	100,00%	100	Reino Unido
--------------------------------	--------------------------	------------------------	---------	-----	-------------

REINO UNIDO

Ferrovia Agroman UK, Ltda		Ferrovia Agromán, S.A.	100,00%	3.606	Reino Unido
---------------------------	--	------------------------	---------	-------	-------------

ALEMANIA

PKZ Budimex		Budimex, S.A.	50,00%	49	Alemania
(i) Resto a través de Can-Am, S.A.					
(ii) 5% Ferrovia Servicios, 6,67% Grupo Ferrovia, S.a.					
(iii) Resto de Ferrovia Agromán Chile					
(iv) 41,1% a través de Budimex Dromex, S.A.					

INFRAESTRUCTURAS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovia Infraestructuras, S.A (i)	62,03%	1.364.333	Madrid
Ferrovia Infraestructuras, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Grupo Ferrovia, S.A.	99,99%	970.451	Madrid
Autopista del Sol, C.E.S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	80,00%	186.777	Madrid
Autopista Terrasa Manresa, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	76,28%	33.260	Barcelona
Autopista Trados M-45, S.A (IP)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	50,00%	13.229	Madrid
M-45 Conservación	Price Waterhouse Coopers	Autopista Trados M-45, S.A (IP)	50,00%		Madrid
Autopista de Toronto S.L (b)		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00%	9.265	Madrid
Inversora de Autopistas del Sur, S.L (c)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	55,00%	153.804	Madrid
Autopista Madrid Sur C.E.S.A (c)	Price Waterhouse Coopers	Inversora de Autopistas del Sur, S.L	55,00%	639.575	Madrid
Inversora de Autopistas del Levante, S.L (d)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	51,84%	44.648	Madrid
Autopista Madrid Levante, C.E.S.A.(d)	Price Waterhouse Coopers	Inversora de Autopistas del Levante, S.L	100,00%	499.634	Madrid
Laertida, S.L.Sociedad Unipersonal (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00%	7.060	Madrid
Cintra Autopistas Integradas, S.A.Sociedad Unipersonal (b)		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (i)	100,00%	4.471	Madrid
Autopista M-203 Alcalá-O'Donnell, S.A. (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Autopistas Integradas, S.A.	100,00%	44.277	Madrid
Cintra Aparcamientos, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	99,92%	62.568	Madrid
Dornier, S.A Sociedad Unipersonal (b)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00%	21.313	Madrid
Femet, S.A (b)	Price Waterhouse Coopers	Dornier, S.A (ii)	99,50%	1.412	Madrid
Guadianapark, S.A.		Cintra Aparcamientos, S.A	0,75%	1.268	Madrid
Balsol 2001, S.A. (b)		Cintra Aparcamientos, S.A (iii)	50,00%	2.881	Gerona
Estacionamientos Alhóndiga, S.A (IP)		Cintra Aparcamientos, S.A	50,00%	957	Bilbao

Aparcamientos de Bilbao		Cintra Aparcamientos, S.A	75,00%	1.350	Bilbao
Aparva S.L.		Cintra Aparcamientos, S.A	99,92%	29.283	San Sebastián
Aparcamientos Guipuzcoanos, S.L.		Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	100,00%	3	San Sebastián
Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Aparcamientos, S.A (iv)	50,00%	30.047	San Sebastián
Estacionamiento y Galería Comercial Indaustu, S.A.		Cintra Aparcamientos, S.A	100,00%	36	Bilbao
Guipuzcoa Parking Siglo XXI		Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	60,00%	900	San Sebastián
Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Infraestructuras, S.A. (xvii)	99,00%	166.414	Madrid
Aeropuerto de Belfast, S.A.(a)	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	100,00%	0	Madrid
PORTUGAL					
Euroscut Norte Litoral, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (viii)	75,54%	76.103	Portugal
Euroscut - Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (ix)	77,00%	35.312	Portugal
Euroscut Açores	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Infraestructuras, S.A. (xviii)	89,02%	9.243	Portugal
REINO UNIDO					
Belfast City Airport	Price Waterhouse Coopers	Aeropuerto de Belfast, S.A.(a)	100,00%	32.714	Reino Unido
FGP, TopCo	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Infraestructuras, S.A. (xix)	56,06%	3.347.094	Reino Unido
ADI Holdings	Price Waterhouse Coopers	FGP, TopCo	100,00%		Reino Unido
ADI Finance 1	Price Waterhouse Coopers	ADI Holdings	100,00%		Reino Unido
ADI Finance 2	Price Waterhouse Coopers	ADI Finance 1	100,00%		Reino Unido
Airport Development and Investment, Ltd.	Price Waterhouse Coopers	ADI Finance 2	100,00%		Reino Unido
BAA Plc.	Price Waterhouse Coopers	Airport Development and Investment, Ltd.	100,00%		Reino Unido
Grupo BAA (*)	Price Waterhouse Coopers	BAA Plc.			
HOLANDA					
Algarve International B.V.	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (ix)	77,00%	14	Holanda
407 Toronto Highway B.V.		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00%	369.130	Holanda
CHILE					
Cintra Chile Limitada	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A (xii)	99,99%	304.912	Chile
Ruta de la Araucanía S.C, S.A. (Collipulli Temuco, S.A.)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada (xvi)	99,90%	76.503	Chile
Ruta de los Ríos S.C, S.A. (Temuco Rio Bueno, S.A)	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada	75,00%	12.867	Chile
Talca-Chillán, sociedad conceionaria S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada (xv)	67,61%	14.696	Chile
Autopista del Bosque, S.A.	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada (xiii)	99,90%	8.039	Chile
Autopista del Maipo, S.A	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada (xiv)	99,90%	118.866	Chile
Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria, S.A	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Aeropuertos, S.A. (xiv) (a)	99,00%	1.914	Chile
Cintra Inversiones Asesoría Chile Limitada	Price Waterhouse Coopers	Cintra Chile Limitada (xx)	99,90%		Chile
POLONIA					
Autostrada Poludnie, S.A		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (xi)	50,00%	1.231	Polonia
CANADÁ					
407 International Inc.	Price Waterhouse Coopers/De-loitte	Cintra Canada Inc.	53,23%	268.350	Canadá
Cintra Canada Inc.	Price Waterhouse Coopers/De-loitte	407 Toronto Highway B.V.	100,00%	68.229	Canadá
407 ETR Concession Company Limited	Price Waterhouse Coopers/De-loitte	407 International Inc.	100,00%	1.069.757	Canadá
IRLANDA					
Eurolink Motorway Operation, Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	66,00%	2.805	Reino Unido
Financinfrastructures	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	100,00%	25.245	Reino Unido
Cinsac, Ltd		Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	100,00%		Reino Unido
Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd		Cinsac, Ltd	95,00%		
ITALIA					
Autostrade Lombardia SPA	Price Waterhouse Coopers	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	68,00%	1.700	Italia
ESTADOS UNIDOS					
Cintra Zachry, LP		Cintra Texas Corp (x)	1,00%	2.454	Estados Unidos
Cintra Zachry, GP		Cintra Texas Corp	85,00%	25	Estados Unidos
Cintra Texas Corp		Cintra US Corp	100,00%	2.603	Estados Unidos
Cintra Developments, LLC		Cintra Texas Corp	100,00%	53	Estados Unidos
Cintra Skyway LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra US Corp	100,00%	211.999	Estados Unidos
Cintra US Corp		Laertida	100,00%	521.620	Estados Unidos
SCC Holding LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra Skyway LLC	55,00%	212.023	Estados Unidos
Skyway Concession Co.LLC	Price Waterhouse Coopers	SCC Holding LLC	100,00%	496.277	Estados Unidos
Cintra ITR LLC	Price Waterhouse Coopers	Cintra US Corp	100,00%	288.119	Estados Unidos
Statewide Mblity Partners LLC (IP)	Price Waterhouse Coopers	Cintra ITR LLC	50,00%	288.119	Estados Unidos
ITR Concession Company Holdings	Price Waterhouse Coopers	Statewide Mblity Partners LLC	100,00%	576.238	Estados Unidos
ITR Concession Company	Price Waterhouse Coopers	ITR Concession Company Holdings	100,00%	576.238	Estados Unidos
Natam Developments		Ferrovial Infraestructuras, S.A	100,00%		Estados Unidos
ANDORRA					
Aparcamet Escaldes Centre, S.A.(c)		Cintra Aparcamientos, S.A	100,00%	11.400	Andorra

GRECIA					
Nea Odos Sociedad Anónima Concesionaria (IP)		Ferrovial Infraestructuras, S.A	33,34%		Grecia
AUSTRALIA					
Ferrovial Sidney, Airport Investment Trust	Deloitte	Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	100,00%	129.050	Sidney
Southern Cross Airports Corporation Holding		Ferrovial Sidney, Airport Investment Trust	20,90%		Sidney
Southern Cross Airports Corporation PTY		Southern Cross Airports Corporation Holding	100,00%		Sidney
Sidney Airport Corporation LTD	Deloitte	Southern Cross Airports Corporation PTY	100,00%	256.716	Sidney
Ferrovial Aeropuertos Australia Ltd		Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	100,00%		Sidney

(*) Al final de este anexo se adjunta la relación de las sociedades del grupo BAA con el porcentaje de participación.

PUERTO RICO					
Estacionamientos Río Piedras Inc.	Deloitte	Cintra Aparcamientos, S.A	0,75%	356	Puerto Rico
(i) El resto del capital está en Bolsa (ii) El resto del capital pertenece a Cintra Aparcamientos (0,5%) (iii) El resto del capital pertenece en 50% a Dornier, S.A. (iv) El resto del capital pertenece en 50% a Aparva, S.L. (v) El resto del capital pertenece en 10% a Dornier, S.A. (vi) El resto del capital pertenece en 24% a Dornier, S.A. (viii) 8,51% de Ferrovial Agromán, S.A. (ix) 8% de Ferrovial Agromán, S.A. (x) 84,15 por Cintra Texas Corp (Delaware) (xi) Ferrovial Agromán 12,5%, Budimex 37,5% (xii) Resto pertenece a Grupo Ferrovial S.A. (0,01%) (xiii) Cintra Inversiones y Asesoría Chile Limitada 0,1% (xiv) Ferrovial Agrmán Chile 0,1% (xv) Ferrodel 8,53%, 0,29% Ferrovial Agromán Empresa Constructora (xvi) Ferrovial Agromán sucursal Chile 0,1% (xvii) Resto a través de Can-am, S.A. 1% (xviii) Ferrovial Agromán, S.A. 0,2% (xix) Lernamara, S.L., 5% (xx) Cintra 0,1%					

SERVICIOS					
Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Ferrovial Servicios, S.A (a)	BDO	Grupo Ferrovial, S.A. (i)	99,88%	572.475	Madrid
Eurolimp, S.A (a)	BDO	Ferrovial Servicios S.A (i)	99%	8.383	Madrid
Grupisa Infraestructuras, S.A (a)	BDO	Ferrovial Servicios S.A (i)	99,97%	18.497	Madrid
Viales de Castilla y León, S.A (a)	BDO	Grupisa Infraestructuras, S.A.	100%		Ávila
Andaluza de Señalizaciones, S.A Soc. Unipersonal (a)	BDO	Grupisa Infraestructuras, S.A.	100%		Málaga
Empresa Mantenimiento y Explotación M-30 S.A (IP)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A	50%	30	Madrid
Oñeder S.A	Deloitte	Cespa Conten S.A	51,61%	1.202	Guipúzcoa
Contenedores Reus S.A (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	75,5%	833	Reus
Cespa Gestión Tratamientos de Residuos, S.A.(a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	100%	20.603	Madrid
Econenergía Can Mata AIE	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	70%	141	Barcelona
Tratamiento de Residuos y Energías Valencianas S.A	No tiene obligación de auditarse	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	55%	2.644	Valencia
Cespa Inversiones Ambientales S.A	No tiene obligación de auditarse	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (ii)	60%	6.010	Bilbao
Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (a)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A (i)	99,99%	554	Barcelona
Servicios Generales del Medio Ambiente S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	8.466	Bilbao
Cespa Gestion Residuos S.A (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	85.662	Barcelona
Cespa Conten S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	12.527	Bilbao
Ecocat S.L (IP)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	50%	31.494	Barcelona
Sitkol, S.A.(a)	No tiene obligación de auditarse	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (i)	99%	4.831	Madrid
Emp.Mixta Almdendralejo, S.A.	No tiene obligación de auditarse	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	51%	132	Badajoz
Sogarisa S.A (IP)	Deloitte	Ecocat S.L	50%	2.104	La Coruña
Ecocem S.A (IP)	No tiene obligación de auditarse	Ecocat S.L	51%	153	Barcelona
Gestó de Residuos Especiales de Catalunya S.A (IP)	Deloitte	Ecocat S.L	33,33%	803	Barcelona
Ingeniería Ambiental Granadina S.A (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	80%	2.606	Granada
Gestión Medioambiental de Toledo, S.A.	Almagro Auditores, S.L.	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	55%	5.707	Toledo
Swissport Handling S.A.		Swissport International AG	100%	4.991.845	
SUIZA					
Swissport International AG	PWC	Ferrovial Servicios, S.A.	100%	0	Suiza
Swissport Baggage Sorting AG	PWC	Swissport International AG	100%	1.000.000	Suiza
Checkport Schweiz AG	PWC	Swissport International AG	85%	3.200.000	Suiza
PrivatPort SA	PWC	Swissport International AG	51%	76.500	Suiza
Unitpool AG	PWC	Swissport International AG	85%	3.012.471	Suiza
SP Investments AG (Holding)	PWC	Swissport Lux, S.A.	100%		Suiza
ESTADOS UNIDOS					
Swissport North America Inc.	PWC	Swissport International AG	100%	106.669.250	EEUU
Swissport Cargo Holdings Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Cargo Services LP Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Corporation (USA) Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU

Swissport Fueling of Nevada Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Holdings Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Dapso Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport USA Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport CFE Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Cargo Services Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Swissport Fueling Inc.		Swissport International AG	100%	incl. In SP North America Inc.	EEUU
Hallmark Aviation Services Inc.	-	Swissport International AG	51%	incl. In SP North America Inc.	EEUU

REINO UNIDO

Amey UK Plc (a)	BDO	Ferrovial Servicios, S.A. (iv)	99,9%	0	Oxford
Amey plc	BDO	Amey UK plc (a)	100%	156.761	Oxford
Amey Ventures Investments Limited	BDO	Amey plc	100%	15	Oxford
Amey Ventures Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
AHL Holdings (Manchester) Limited (IP)	Grant Thornton	Amey Ventures Investments Limited	50%	20	London
AHL Holdings (Wakefield) Limited (IP)	Grant Thornton	Amey Ventures Investments Limited	50%	12	London
ALC (FMC) Limited	KPMG	ALC (Holdco) Limited	100%	0	Oxford
ALC (Holdco) Limited	KPMG	ALC (Superholdco) Limited	100%	0	Oxford
ALC (SPC) Limited	KPMG	ALC (Holdco) Limited	100%	10	Oxford
ALC (Superholdco) Limited (IP)	KPMG	Amey Ventures Investments Limited	50%	0	Oxford
Amcroft Limited	BDO	Amey plc	33%	0	Oxford
Amey 1321 Ltd	BDO	Amey plc	100%	1.997	Oxford
Amey Building Ltd	BDO	Amey plc	100%	22.853	Oxford
Amey Business Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	47.243	Oxford
Amey Construction Ltd	BDO	Amey plc	100%	57.452	Oxford
Amey Datel Group Ltd	BDO	Amey plc	100%	70	Oxford
Amey Datel Ltd	BDO	Amey Infra Structure Services Ltd	100%	0	Oxford
Amey Datel Security And Communications Ltd	BDO	Amey Datel Group Ltd	100%	0	Oxford
Amey Datel Technology Ltd	BDO	Amey Datel Group Ltd	100%	2.170	Oxford
Amey Fleet Services Ltd	BDO	Amey Infra Structure Services Ltd	100%	1.987	Oxford
Amey Group Information Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	13.500	Oxford
Amey Group Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	32.030	Oxford
Amey Highways Lighting (Manchester) Limited	Grant Thornton	AHL Holdings (Manchester) Ltd	100%	0	London
Amey Highways Lighting (Wakefield) Limited	Grant Thornton	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	100%	0	London
Amey Holdings Limited	N/A Dormant	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Information Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Infrastructure Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Insurance Company PCC Limited	BDO Guernsey	Amey plc	100%	250	Guernsey
Amey IT Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey LUL 2 Limited	BDO	Amey Tube Limited	100%	0	Oxford
Amey LUL Limited	N/A Dormant	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Procurement Solutions Ltd	BDO	Amey plc	100%	3.680	Oxford
Amey Programme Management Limited	BDO	Amey plc	100%	35.253	Oxford
Amey Projects Ltd	BDO	Amey plc	100%	6.738	Oxford
Amey Properties Ltd	BDO	Amey plc	100%	6.105	Oxford
Amey Quest Limited	N/A Dormant	Amey plc	100%	0	Oxford
Amey Rail Ltd	BDO	Amey Infrastructure Services Ltd	100%	11.800	Oxford
Amey Railtech Limited	N/A Dormant	Amey Infrastructure Services Ltd	100%	0	Oxford
Amey Railways Holding Ltd	BDO	Amey plc	100%	12.913	Oxford
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd	BDO	Amey Infra Structure Services Ltd	67%	0	Oxford
Amey Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	5.200	Oxford
Amey Technology Services Ltd	BDO	Amey plc	100%	6.360	Oxford
Amey Tramlink Ltd	BDO	Treasurepark Limited	100%	0	Oxford
Amey Tube Limited	BDO	JNP Ventures Ltd	100%	7.000	Oxford
Ameyis Limited	N/A Dormant	Amey Holdings Limited	100%	0	Oxford
Basemerit Limited	N/A Dormant	Amey plc	100%	0	Oxford
BCN Data Systems Limited (IP)	PWC	Amey Information Services Ltd	50%	0	London
BCN Data Systems LLC	PWC	BCN Holdings Inc	100%	0	London
BCN Holdings Inc	PWC	BCN Data Systems Limited (IP)	100%	0	London
Bushclose Ltd	BDO	Treasurepark Limited	100%	5	Oxford
Comax Holdings Ltd	BDO	Amey plc	100%	104.534	Oxford
Comax Secure Business Services Ltd	N/A Dormant	Comax Holdings Ltd	100%	0	Oxford
Comax Services Ltd	BDO	Comax Holdings Ltd	100%	68.500	Oxford
Compactors Engineering (Hire) Limited	N/A Dormant	Amey plc	100%	553	Oxford
EduAction (Waltham Forest) Limited (IP)	PKF (UK)	Amey plc	50%	5	London
Firstpush Ltd	N/A Dormant	Amey plc	100%	0	Oxford
Integrated Bradford Hold Co One Limited (IP)	BDO	Amey Ventures Investments Limited	8,77%	9	Oxford
Integrated Bradford Hold Co One Limited	BDO	Integrated Bradford LEP Limited	51%	9	Oxford
Integrated Bradford LEP Fin Co One Limited	BDO	Integrated Bradford LEP Limited	100%	0	Oxford
Integrated Bradford LEP Limited	BDO	Integrated Bradford LEP Fin Co One Limited	80%	0	Oxford
Integrated Bradford PSP Limited (IP)	BDO	Amey Ventures Investments Limited	50%	10	Oxford
Integrated Bradford SPV One Limited	BDO	Integrated Bradford Hold Co One Limited	100%	0	Oxford
JNP Ventures 2 Limited	BDO	Amey Tube Limited	100%	7.000	Oxford
JNP Ventures Limited	BDO	Amey Ventures Ltd	100%	0	Oxford
Jubilee Rail Ltd	RSM Robson Rhodes	Amey LUL Ltd	50%	0	York
Local Leisure Partnership Limited	BDO	Private company limited by guarantee without shares.	100%	0	Oxford



Owen Williams Design and Property Services Limited	N/A Dormant	Owen Williams Group Limited	100%	0	Oxford
Owen Williams Geotechnical Limited	N/A Dormant	Owen Williams Group Limited	100%	0	Oxford
Owen Williams Group Limited	BDO	Amey UK plc (a)	100%	30.250	Oxford
Owen Williams Limited	BDO	Owen Williams Group Limited	100%	1.139	Oxford
Owen Williams Railways Limited	BDO	Owen Williams Group Limited	100%	200	Oxford
Primo Facilities Management Limited	BDO	Owen Williams Group Limited	100%	700	Oxford
R T James & Partners Limited	N/A Dormant	Owen Williams Group Limited	100%	0	Oxford
RSP (Holdings) Ltd (IP)	KPMG	Amey Ventures Investments Limited	35%	0	Oxford
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd (IP)	Deloitte and Touche	Amey Ventures Investments Limited	20%	10	London
Services Support (Avon & Somerset) Limited	Deloitte and Touche	Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	100%	0	London
Sherard Secretariat Services Limited		Amey plc	100%	0	Oxford
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	KPMG	RSP (Holdings) Ltd	100%	50	Scotland
Tramtrack Croydon Limited	Mazars	Amey Tramlink Ltd	50%	0	Oxford
Tramtrack Lease Financing Limited	Mazars	Tramtrack Croydon Limited	100%	0	Croydon
Tramtrack Leasing Limited	Mazars	Tramtrack Croydon Limited	100%	0	Croydon
Treasurepark Ltd	BDO	Amey Ventures Investments Limited	100%	10	Oxford
Tube Lines (Finance) plc	Deloitte and Touche	Tube Lines (Holdings) Limited	100%	50	London
Tube Lines (Holdings) Limited (IP)	Deloitte and Touche	JNP Ventures 2 Limited	66,67%	0	London
Tube Lines Limited	Deloitte and Touche	Tube Lines (Holdings) Limited	100%	45.000	London
Tube Lines Pension Scheme Trustees Limited	Deloitte and Touche	Tube Lines Limited	100%	0	London
Unity City Academy Trust		Company limited by guarantee		0	Middlesbrough
Williams Trustees Limited	N/A Dormant	Owen Williams Group Limited	100%	0	Oxford
Wimco Ltd	BDO	Amey Railways Holding Ltd	100%	10.686	Oxford
Yarls Wood Immigration Limited	PWC	Amey Programme Management Ltd	50%	0	Reino Unido
Swissport Cargo Services Center (UK) Ltd.	PWC	Swissport International AG	100%	498.123	Reino Unido
Groundstar Ltd.	PWC	Swissport International AG	100%	33.796.428	Reino Unido
Groundstar Stansted Ltd.		Swissport International AG	100%	incl.in Groundstar	Reino Unido
Swissport Fueling UK		Swissport International AG	100%	incl. in Groundstar	Reino Unido
ALEMANIA					
Swissport Cargo Services Deutschland GmbH	PWC	Swissport International AG	100%	2.327.002	Alemania
Swissport Deutschland GmbH		Swissport International AG	100%	5.973.871	Alemania
Swissport Ground Handling GmbH	PWC	Swissport International AG	100%	3	Alemania
Swissport Services GmbH		Swissport International AG	100%	1	Alemania
Swissport Travel Center GmbH		Swissport International AG	100%	2	Alemania
PORTUGAL					
Cespa Portugal S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100%	11.813	Oporto
Citrup Lda	Deloitte	Cespa Portugal S.A	70%	62	Oporto
Novipav Investimentos SGES S.A	Navalho, Martins&Associados	Grupisa Infraestructuras, S.A	100%		Portugal
Sopovico Soc. Port. Vias de com S.A	Navalho, Martins&Associados	Novipav Investimentos SGES, S.A	100%		Portugal
Ferrovial Construcoes Gestao e Manutencao, S.A	BDO	Ferrovial Servicios S.A (iv)	97,5%	362	Portugal
ANTILLAS HOLANDEASAS					
Aerocargo N.V.		Swissport International AG	100%	528.754	Antillas Holandesas
Cargo Services Center International N.V.	PWC	Swissport International AG	100%	9.238	Antillas Holandesas
Swissport Curacao		Swissport International AG	100%	11.432	Antillas Holandesas
FRANCIA					
Air Littoral Assistance	PWC	Swissport International AG	100%	1	Francia
Airport Services France	PWC	Swissport International AG	100%	660.388	Francia
Swissport Cargo Services France	PWC	Swissport International AG	100%	4.957.404	Francia
KENIA					
Airside Ltd. (Swissport Kenya)	PWC	Swissport International AG	85%	322.315	Kenia
Swissport Cargo Services Center East Africa B.V.	PWC	Swissport International AG	100%	29.172	Kenia
TANZANIA					
Swissport Tanzania Ltd.	PWC	Swissport International AG	51%	2.935.200	Tanzania
IRLANDA					
Amey Business Services (Ireland) Ltd	BDO Ireland	Amey Business Services Ltd	100%		Reino Unido
Landmille Ltd		Ferrovial Servicios, S.A.	100%		Reino Unido
CAMERUN					
Camport S.A.		Swissport International AG	47%	11.700	Camerun
REPUBLICA DOMINICANA					
Caribbean Jets		Swissport International AG	34%	incl. In SP Dominicana	República Dominicana
Swissport Dominicana		Swissport International AG	34%	112.201	República Dominicana
MARRUECOS					
Cespa Nadafa SARL	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (iii)	98,76%	449	Tanger
NIGERIA					
Checkport Nigeria Ltd		Swissport International AG	43%	34.700	Nigeria

SUDAFRICA					
Checkport South Africa Ltd.		Swissport International AG	43%	292.740	Sudafrica
Swissport South Africa (PTY) Ltd.	PWC	Swissport International AG	51%	1	Sudafrica
CHILE					
Grupisa Chile, S.A		Inversiones Grupisa Chile, S.A (v)	60%		Chile
Inversiones Grupisa Chile, S.A		Grupisa Infraestructuras, S.A	100%		Chile
LUXEMBURGO					
Swissport Lux S.A	PWC	Ferrovial Servicios, S.A.	100%		Luxemburgo
Swissport Cargo Services Lux Sarl	PWC	Swissport Lux S.A	75%		Luxemburgo
ARGENTINA					
Swissport Argentina S.A.	PWC	Swissport International AG	100%	0	Argentina
AUSTRIA					
Swissport Austria GmbH		Swissport International AG	100%	56.350	Austria
MEJICO					
Swissport Aviation Services de Mexico S.A. de C.V.	PWC	Swissport International AG	70%	10.788.217	Mejico
Swissport Cargo Services de Mexico S.A. de C.V.		Swissport International AG	100%	5.141.500	Mejico
BRASIL					
Swissport Brasil Ltda.	PWC	Swissport International AG	99%	38.018.502	Brasil
Swissport Cargo Services Brazil Logistica Ltda.	PWC	Swissport International AG	51%	91.893	Brasil
CANADA					
Swissport Canada Handling Inc.		Swissport International AG	100%	64.264	Canada
NORUEGA					
Swissport Cargo Service Holding B.V.		Swissport International AG	100%	34.500.000	Noruega
Swissport Nederland B.V.		Swissport International AG	100%	5.052.374	Noruega
Swissport Cargo Services The Netherlands B.V.		Swissport International AG	100%	2.346.579	Noruega
Swissport Greek Participation B.V.		Swissport International AG	0%	85.448	Noruega
BELGICA					
Swissport Cargo Services Belgium N.V.		Swissport International AG	100%	374.187	Belgica
ISRAEL					
Swissport Cargo Services Israel Ltd.		Swissport International AG	51%	0	Israel
ITALIA					
Swissport Cargo Services Italy S.R.L.		Swissport International AG	100%	1.681.088	Italia
Swissport Italy S.R.L.		Swissport International AG	100%	155.000	Italia
HUNGRIA					
Swissport Cargo Services Magyarorszag Kft.		Swissport International AG	100%	95.017	Hungria
Swissport Cargo Services St. Petersburg		Swissport International AG	51%	53.240	Hungria
VENEZUELA					
Swissport Cargo Services Venezuela S.A.		Swissport International AG	88%	21.144	Venezuela
Tramitaven C.A.		Swissport International AG	60%	386.508	Venezuela
CHIPRE					
Swissport G.A.P. Vassilopoulos		Swissport International AG	51%	0	Chipre
GRECIA					
Swissport Hellas Cargo S.A.		Swissport International AG	41%	794.921	Grecia
Swissport Hellas S.A.		Swissport International AG	51%	4.131.322	Grecia
JAPON					
Swissport Japan		Swissport International AG	100%	1.078.000	Japón
KOREA					
Swissport Korea Ltd.		Swissport International AG	51%	5.582.780	Korea
POLONIA					
Swissport Poland Ltd.		Swissport International AG	100%	16.875	Polonia
SINGAPUR					
Swissport Singapore Pte Ltd.	PWC	Swissport International AG	100%	8.925.534	Singapur
UCRANIA					
Swissport Ukraine (IP) Integración Proporcional		Swissport International AG (i) El porcentaje restante pertenece a Can-am, S.A. (ii) 40% a través de Cespa Conten, S.A. (iii) 0,74% a través de Cespa GR, S.A. (iv) El porcentaje restante pertenece a Grupo Ferrovial, S.A. (v) 9,23% a través de Ferrovial Servicios, S.A.	51%	743.702	Ucrania

INMOBILIARIA

POLONIA					
Budimex Nieruchomosci Inwestycje Sp. z o.o. (B.N.I.)	Deloitte Audyt Sp. z o.o.	Grimaldi Investment (1)	50%	52.127	Warsaw
Budimex Marlowska Sp. z o.o.	Deloitte Audyt Sp. z o.o.	Budimex Nieruchomosci Inwestycje Sp. z o.o.	100%	1.461	Warsaw
Budimex Nad Wilga Sp. z o.o.	Deloitte Audyt Sp. z o.o.	Budimex Nieruchomosci Inwestycje Sp. z o.o.	100%	2.234	Warsaw
Budimex Olbrachta Sp. z o.o.	Deloitte Audyt Sp. z o.o.	Budimex Nieruchomosci Inwestycje Sp. z o.o.	100%	534	Warsaw
Land-Pro Sp. z o.o.	Deloitte Audyt Sp. z o.o.	Budimex Nieruchomosci Inwestycje Sp. z o.o.	100%	22.128	Warsaw

(1) 50% restante a través de Budimex Nierruchomosci

RESTO

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.(a)		Grupo Ferrovial, S.A.(i)	99%	34.398	Madrid

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de Grupo Ferrovial, S.A.y sociedades dependientes

(b) Forman parte del Perímetro Fiscal de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

(c) Forman parte del Perímetro Fiscal de Inversora de Autopistas del Sur, S.L.

(d) Forman parte del Perímetro Fiscal de Inversora de Autopistas de Levante, S.L.

(IP) Integración proporcional

(i) Porcentaje restante a través de Can-am, S.A.

■ EMPRESAS ASOCIADAS (sociedades integradas por el procedimiento de Puesta en Equivalencia)

CONSTRUCCIÓN

Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Urbs Iudex et Causidicus, S.A.		Ferrovial Agromán, S.A.	22%	8.483	España

POLONIA					
Elektromontaż Poznań S.A.	Deloitte & Touche	Budimex, S.A.	30,78%	15.342	Poznań
Autostrada Południe	Deloitte & Touche	Budimex, S.A.	37,50%	4.688	Warszawa
PPHU PROMOS Sp. z o.o.		Budimex Dromex, S.A.(i)	21,28%	106	Kraków
ZRE Kraków Sp. z o.o.		Budimex Dromex, S.A.	26,61%	247	Kraków

(i) 4,25% a través de Sprzgt Transport Sp z o.o.

SERVICIOS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Madrid Calle-30, S.A.	KPMG	Empresa Mantenimiento y Explotación M-30, S.A	20%		Madrid
Asoc.Estudio Tecnologías Equipamientos de Carreteras, S.A	No tiene obligación de auditarse	Grupisa S.A	9,23%	3	Madrid
Necrópolis de Valladolid	BDO Audiberia	Sitkol S.A	49%	2.352	Valladolid
Ecoparc del Mediterrani, S.A	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	40%	1.920	Barcelona
Valdedominguez 2000, S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	20%	601	Madrid
Ingeniería Urbana S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	35%	4.227	Alicante
Recollida de Residuos D'Osona S.L	No tiene obligación de auditarse	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	45%	385	Barcelona
Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	45%	1.654	Alicante
Companya Especial de Recuperacions i Recondicionaments. S.L	No tiene obligación de auditarse	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	42,11%	756	Barcelona

PORTUGAL					
Valorhospital S.A	No tiene obligación de auditarse	CESPA PORTUGAL	35,13%	69	Oporto

ANDORRA					
Centre de Tractament de Residus d'Andorra	GM Consultors	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	29%	1.908	Andorra la Vella

FRANCIA					
Swissport Executive	PWC	Swissport International AG	50,01%	32.144	Francia

ISRAEL					
Quality Airport Services Israel Ltd.		Swissport International AG	50%	3.950	Israel

FILIPINAS					
Miascor Ground Handling Corp.		Swissport International AG	40%	4.631.153	Filipinas
Visayas Airport Services Corp.		Swissport International AG	40%	25.677	Filipinas
Mindanao Airport Services Corp.		Swissport International AG	40%	25.677	Filipinas
Swissport Philippines Inc.		Swissport International AG	40%	0	Filipinas

PERU					
Swissport GBH Peru S.A.		Swissport International AG	41%	2.873.765	Peru

HONDURAS					
Swissport GBH Honduras S.A.		Swissport International AG	41%	incl. In Swissport Peru	Honduras

ARGELIA					
Swissport Algeria Ltd.		Swissport International AG	40%	6.479	Argelia

GHANA					
Checkport Ghana	Swissport International AG	51%	5.230	Ghana	
GRECIA					
WSW Hellas Services S.A.,	Swissport International AG	21,25%	100.289	Grecia	

INFRAESTRUCTURAS

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
ESPAÑA					
Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios, S.A.		Cintra Aparcamientos S.A	24,5%	3.757	Málaga
Estacionamientos y Servicios Extremeños, S.A		Cintra Aparcamientos S.A	25,0%	90	Badajoz
Infofer Estacionamientos A.I.E.		Dornier, S.A	33,3%	60	Madrid
Estacionamientos Urbanos de León, S.A		Dornier, S.A	43,0%	452	León
(*) Detalle de la relación de las sociedades del Grupo BAA					
9G Rail Limited		100%	Reino Unido		
Aberdeen Airport Limited	PWC	100%	Reino Unido		
ADI Finance 1 Ltd	PWC	100%	Reino Unido		
ADI Finance 2 Ltd	PWC	100%	Reino Unido		
Airport Development and Investment (Holding) Ltd		100%	Reino Unido		
Airport Development and Investment Limited		100%	Reino Unido		
Airport Development Group Pty Limited		100%	Australia		
Airport Express Rail Limited		100%	Reino Unido		
Airport Hotels General Partner Limited		100%	Reino Unido		
Airport Hotels Trust Manager Limited		100%	Jersey		
Airport Industrial Limited Partnership		50%	Reino Unido		
Airport Property GP (No.1) Limited		100%	Reino Unido		
Airport Property GP (No.2) Limited		50%	Reino Unido		
Airport Property Partnership		50%	Reino Unido		
Airport Property Partnership		50%	Reino Unido		
Airports International Limited		100%	Reino Unido		
Airports Limited		100%	Reino Unido		
Airports UK Limited		100%	Reino Unido		
AirportSmart Limited		42%	Reino Unido		
Airstralia Development Group Pty Limited		100%	Australia		
Alice Springs Airport Pty Ltd		100%	Australia		
Australia Pacific (Property) Pty Limited		100%	Australia		
Australia Pacific Airports (Melbourne) Pty Limited		100%	Australia		
Australia Pacific Airports Corporation (Holdings) Pty Limited		100%	Australia		
Australia Pacific Airports Corporation Limited		15%	Australia		
Australian Pacific Airports (Launceston) Pty Limited		100%	Australia		
BAA (Hong Kong) Limited		100%	Reino Unido		
BAA (International Holdings) Limited		100%	Reino Unido		
BAA (JFK), Inc.		100%	Estados Unidos	En proceso de disolución	
BAA Air Terminals, Inc.		100%	Estados Unidos	En proceso de disolución	
BAA Australia Pty Limited		100%	Australia		
BAA Boston Inc		100%	Estados Unidos		
BAA Building Control Services Limited		100%	Reino Unido		
BAA Business Support Centre Limited		100%	Reino Unido		
BAA Enterprises Limited		100%	Reino Unido		
BAA General Partner Limited		100%	Reino Unido		
BAA Harrisburg, Inc.		100%	Estados Unidos		
BAA Hotels Limited		100%	Reino Unido		
BAA Indianapolis LLC		100%	Estados Unidos		
BAA Insurance Services Limited		100%	Isla de man		
BAA International Limited		100%	Reino Unido		
BAA Italia S.p.A.		100%	Italia		
BAA Limited		100%	Reino Unido		
BAA Lynton Developments Limited		100%	Reino Unido		
BAA Lynton Holdings Limited		100%	Reino Unido		
BAA Lynton Management Limited		100%	Reino Unido		
BAA Lynton plc		100%	Reino Unido		
BAA Maryland Inc		100%	Estados Unidos		
BAA Partnership Limited		100%	Reino Unido		
BAA Pension Trust Company Limited		100%	Reino Unido		
BAA Pittsburgh, Inc.		100%	Estados Unidos		
BAA Properties Limited		100%	Reino Unido		
BAA QUEST Trustee Limited		100%	Reino Unido		
BAA Trust Company Limited		100%	Reino Unido		
BAA USA (Holdings), Inc.		100%	Estados Unidos		
BAA USA, Inc.		100%	Estados Unidos		
Best of the Best plc		14%	Reino Unido		
BMG (Ashford) General Partner Limited		100%	Reino Unido		
BMG (Ashford) Limited		100%	Reino Unido		
BMG (Ashford) Partnership Trustco Limited		100%	Reino Unido		
BMG (Bridgend Phases II and III) General Partner Limited		100%	Reino Unido		
BMG (Bridgend) Limited		75%	Reino Unido		
BMG (Cheshire Oaks) Limited		100%	Reino Unido		
BMG (C02) Limited		100%	Reino Unido		



BMG (Swindon Phase III Trustco) Limited	100%	Reino Unido	
BMG (Swindon Phases II and III) General Partner Limited	100%	Reino Unido	
BMG (Swindon) Limited	79%	Reino Unido	
BMG Europe Limited	100%	Jersey	
British Airports Services Limited	100%	Reino Unido	
BUD Holding Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság	100%	Hungria	
Budapest Airport (Ground Handling) Kft	100%	Hungria	
Budapest Airport Zrt	PWC 100%	Hungria	
Budapest FUF Kft	66%	Hungria	
Budapest Magyar Duty Free Kft	29%	Hungria	
Budapest RUK Kft	100%	Hungria	
Capital Aviation Services LLC	33%	Omsn	
Central Land Investments (Holdings) Limited	75%	Reino Unido	
City Place Gatwick Management Company Limited	57%	Reino Unido	
Community Insulation Trust	100%	Reino Unido	
Darwin International Airport Pty Ltd	100%	Australia	
Devon Nominees (No.1) Limited	100%	Reino Unido	
Devon Nominees (No.2) Limited	100%	Reino Unido	
Devon Nominees (No.3) Limited	100%	Reino Unido	
Devon Nominees Limited	100%	Reino Unido	
Eastleigh Airport Limited	100%	Reino Unido	
Edinburgh Airport Limited	PWC 100%	Reino Unido	
Gatwick Airport Limited	PWC 100%	Reino Unido	
Gesac Engineering SRL	100%	Italia	
Glasgow Airport Limited	PWC 100%	Reino Unido	
Global Airport Services Limited	50%	Jersey	En proceso de disolución
Heathrow 2004 Limited	100%	Reino Unido	
Heathrow Airport Limited	PWC 100%	Reino Unido	
Heathrow Express Operating Company Limited	100%	Reino Unido	
London Airports 1992 Limited	100%	Reino Unido	
London Airports 1993 Limited	100%	Reino Unido	
London Airports Limited	100%	Reino Unido	
Lynton Estates Limited	100%	Reino Unido	
Lynton Holdings Limited	100%	Reino Unido	
Lynton Investments Limited	100%	Reino Unido	
Lynton MHA Limited	100%	Reino Unido	
Lynton Netherlands B.V.	100%	Holanda	
Lynton Properties Limited	100%	Reino Unido	
Lynton Unlimited	100%	Reino Unido	
Marlyn Ventures Limited	50%	Reino Unido	
Midhurst Investments Limited	100%	Reino Unido	
Northern Territory Airports Pty Limited	100%	Australia	
Precis (2204) Limited	100%	Reino Unido	
Precis (2206) Limited	100%	Reino Unido	
Precis (2207) Orbital Park Limited	100%	Reino Unido	
Sanfield Lynton Limited	50%	Reino Unido	
Scottish Airports Limited	100%	Reino Unido	
Società Gestione Servizi Aeroporti Campani S.p.A.	PWC 65%	Italia	
Software Design S.p.A.	49%	Italia	
Southampton Airport Limited	100%	Reino Unido	
Southampton Handling Limited	100%	Reino Unido	
Southampton International Airport Limited	PWC 100%	Reino Unido	
Stansted Airport Limited	PWC 100%	Reino Unido	
Stansted Site Number 6 Limited	100%	Reino Unido	
Summerbridge Properties Limited	100%	Reino Unido	
Tennant Creek Airport Pty Ltd	100%	Australia	
The Airport Hotels Partnership	10%	Reino Unido	
The BMG (Ashford) Limited Partnership	100%	Reino Unido	
The BMG (Bridgend Phases II and III) Limited Partnership	61%	Reino Unido	
The BMG (CO Phase IV) Limited Partnership	100%	Reino Unido	
The BMG (Swindon Phases II and III) Limited Partnership	73%	Reino Unido	
The Outlet Company Limited	100%	Reino Unido	
The Swindon Limited Partnership	11%	Reino Unido	
UK Outlet Center 1 Limited	100%	Jersey	
WDF (Mauritius) Limited	100%	Islas Mauricio	
WDF Italia S.r.l	100%	Italia	
Westralia Airports Corporation Pty Limited	100%	Australia	
World Business Centre Management Company Limited	67%	Reino Unido	
World Duty Free Europe Limited	100%	Reino Unido	
World Duty Free Inflight (Europe) Limited	100%	Reino Unido	
World Duty Free Limited	100%	Reino Unido	
World Duty Free Shanghai Limited	100%	China	

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de Grupo Ferrovial, S.A.

1. Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Grupo Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes (Grupo consolidado) que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2006, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de flujos de efectivo consolidado, el estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos y la memoria de las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en España, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas. Según se indica en el Anexo 1 de la memoria consolidada adjunta, nuestro trabajo no ha incluido el examen de las cuentas anuales de 2006 de algunas sociedades del Grupo consolidado, cuyos activos y resultados netos representan respectivamente un 14% y 10% de las correspondientes cifras consolidadas. Las mencionadas cuentas anuales han sido examinadas por otros auditores y nuestra opinión expresada en este informe sobre las cuentas anuales consolidadas de Grupo Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes se basa, en lo relativo a dichas sociedades, únicamente en el informe de los otros auditores.
2. De acuerdo con la legislación mercantil, los administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado de flujos de efectivo consolidado y del estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos, además de las cifras del ejercicio 2006, las correspondientes al ejercicio anterior, que difieren de las contenidas en las cuentas anuales consolidadas aprobadas del ejercicio 2005 debido a la aplicación de la NIIF 5 y la modificación de la NIC 19 descritas en la nota 2.3. de la memoria de las cuentas anuales consolidadas adjuntas. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006. Con fecha 22 de febrero de 2006 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005 en el que expresamos una opinión favorable.

3. En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en el informe de otros auditores, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Grupo Ferrovial, S.A. y sociedades dependientes (Grupo consolidado) al 31 de diciembre de 2006 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en los ingresos y gastos consolidados reconocidos y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las normas internacionales de información financiera adoptadas por la Unión Europea que guardan uniformidad con las aplicadas en la preparación de las cifras correspondientes al ejercicio anterior presentadas a efectos comparativos.
4. El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2006 contiene las explicaciones que los administradores de la sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Grupo Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Lorenzo López
Socio - Auditor de Cuentas

23 de febrero de 2007



**GOBIERNO
CORPORATIVO**

GRUPO FERROVIAL S.A.

Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al Ejercicio 2006

■ Introducción

Ferrovial dispone de un Reglamento del Consejo de Administración y de un Reglamento Interno de Conducta que han sido modificados cuando ha sido preciso para adecuar su contenido a las sucesivas normas legales o recomendaciones sobre gobierno corporativo. El 25 de julio de 2003 el Consejo de Administración aprobó la nueva redacción de ambos Reglamentos.

A través de estos Reglamentos, Ferrovial regula internamente su gobierno corporativo; los principios de actuación, organización y funcionamiento de su Consejo de Administración y el establecimiento de medidas encaminadas a garantizar un alto nivel de transparencia respecto del mercado y a introducir normas de conducta que aseguren que no haya interferencias en el comportamiento del capital de la compañía en los mercados de valores.

Posteriormente, la Sociedad añadió a sus normas internas un Reglamento de la Junta General de Accionistas, que fue aprobado en el año 2004 y mediante el cual se regulan los aspectos relativos a la celebración de la junta y se garantizan los derechos de los accionistas con ocasión de la misma.

Con objeto de detallar a sus accionistas, inversores y público en general los aspectos relativos a su gobierno corporativo, Ferrovial ha venido publicando desde su admisión a cotización y con carácter anual un documento específico sobre estas materias:

- En relación con los ejercicios 1999 a 2001, el documento entonces producido comentó de forma pormenorizada el grado de asunción interna de las recomendaciones contenidas en "Informe Anual de la Comisión Especial para el estudio de un Código Ético de los Consejos de Administración", el conocido como Informe Olivencia.
- En 2003 se explicó el cumplimiento en el ejercicio 2002 de las recomendaciones del "Informe de la Comisión Especial para el fomento de la transparencia y seguridad en los mercados y en las sociedades cotizadas" ("Informe Aldama") mediante la publicación del Informe Anual de Gobierno Corporativo.
- En 2004 se publicó un Informe Anual sobre Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2003 explicando el cumplimiento de la Ley 26/2003, de 17 de julio, por la que se modifica la Ley del Mercado de Valores y la Ley de Sociedades Anónimas con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, y su normativa de desarrollo.
- Desde el ejercicio 2004, la Sociedad publica el Informe Anual de Gobierno Corporativo ajustado al modelo oficial propor-

cionado por la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

- En relación con el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 2006, el Consejo de Administración ha aprobado el Informe Anual de Gobierno Corporativo con el mismo formato oficial de la Comisión Nacional del Mercado de Valores que, después de su comunicación a ésta, ha sido publicado y está disponible en la página web corporativa www.ferrovial.com.

El modelo oficial recoge, de forma detallada, información sobre las materias referidas en los capítulos que siguen a continuación.

- Por último, indicar que, a la fecha de redacción del presente Informe Anual, la Sociedad ha realizado trabajos de análisis y asunción interna de las recomendaciones establecidas en el Código Unificado de Buen Gobierno aprobado por acuerdo del Consejo de la Comisión Nacional del Mercado de Valores de 22 de mayo de 2006 ("CUBG"), trabajos que se han traducido en la formulación de una propuesta de modificación de los Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta General de Accionistas, así como un nuevo texto del Reglamento del Consejo de Administración que serán sometidos a la consideración, para su votación o informe, de la próxima Junta General de Accionistas de Grupo Ferrovial S.A.

■ (A) Estructura de propiedad de la Sociedad

I. Capital social

El capital social de Grupo Ferrovial S.A. es de 140.264.743 euros, dividido en 140.264.743 acciones de un (1) euro de valor nominal cada una. Todas las acciones son de la misma clase y serie.

La última modificación que afectó al capital social fue su reducción en la suma de 1.867.404 euros mediante la amortización de 1.867.404 acciones propias de un (1) euro de valor nominal cada una, según acordó la Junta General de Accionistas de 31 de marzo de 2000.

II. Participaciones significativas y control

A 31 de diciembre de 2006 y según la información en disposición de la Sociedad, los titulares de participaciones significativas en Grupo Ferrovial S.A., eran los que figuran en el cuadro siguiente:

	Nº Acciones	% capital social
Portman Baela, S.L.	81.795.245	58,315

Los movimientos más significativos en la estructura accionarial han consistido en la transmisión por el accionista Casa Grande de Cartagena S.L. de la totalidad de su participación en el capital de la Sociedad (17,777%) a favor de Portman Baela S.L., con fecha 27 de julio de 2006.

Según comunicación remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y a la propia Sociedad el 24 de noviembre de 2006, el "Grupo familiar concertado" formado por D. Rafael del Pino y Moreno y sus hijos D^a. María, D. Rafael, D. Leopoldo y D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo, controla indirectamente, a través de Portman Baela S.L., el 58,315% del capital social de Grupo Ferrovial S.A.

III. Participación accionarial del Consejo de Administración

A 31 de diciembre de 2006, la participación accionarial agregada de los Consejeros, incluyendo la que corresponde a los accionistas significativos, ascendía a 82.484.090 acciones, lo que representa un 58,806% del capital social.

De forma individualizada, la anterior participación se distribuía así entre los miembros del Consejo de Administración:

	Acciones		% Capital
	Directas	Indirectas	
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo (*)	7.103		0,005
D. Santiago Bergareche Busquet	607.768	---	0,433
D. Jaime Carvajal Urquijo	11.932	390	0,009
D. Joaquín Ayuso García	16.357	---	0,012
Fernando del Pino y Calvo-Sotelo (*)	5.257		0,004
PORTMAN BAELA, S.L., representada por D. Eduardo Trueba Cortés	81.795.245	---	58,315
D. Juan Arena de la Mora	5.925	---	0,004
D. Santiago Eguidazu Mayor	5.612	16.891	0,0016
D. Gabriele Burgio	5.483	---	0,004
D. José María Pérez Tremps	5.912	218	0,004
D ^a María del Pino y Calvo-Sotelo (*)	215		0,000
Total			58,806

(*) Como se ha mencionado en el apartado anterior, estos consejeros forman parte del "grupo familiar" que controla indirectamente el 58,315% del capital social, a través de la participación de que es titular Portman Baela, S.L.

La participación accionarial del Consejo de Administración, excluyendo la que corresponde a los accionistas significativos, era del 0,491% del capital social, lo cual supone un total 689.063 acciones.

IV. Opciones sobre Acciones

A continuación se indica el número de opciones sobre acciones de las que resultan titulares los Consejeros Ejecutivos de la Sociedad a 31 de diciembre de 2006. Dichas opciones sobre acciones les fueron asignadas en aplicación de los sistemas retributivos de los que se facilita información en el Apartado B (Estructura de Administración de la Sociedad), donde se describen en detalle.

	Opciones sobre acciones	Nº de acciones equivalentes	% Capital social
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	496.600	496.600	0,354
Joaquín Ayuso García	496.600	496.600	0,354
José María Pérez Tremps	200.000	200.000	0,143

V. Pactos parasociales y acciones concertadas

La Sociedad no tiene conocimiento de la existencia de pactos que incluyan la regulación del ejercicio del derecho de voto en las juntas generales o que restrinjan o condicionen la libre transmisibilidad de las acciones de la Sociedad.

VI. Relaciones entre los titulares de participaciones significativas y la Sociedad o entre los titulares de las mismas entre sí

Además de las relaciones de índole familiar mencionadas en el apartado II precedente, debemos indicar que Portman Baela S.L. es miembro del Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A.

Don Rafael del Pino y Moreno, fundador de la compañía, ostenta la Presidencia de Honor de la Sociedad.

Por lo demás, D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, es actualmente, y desde el año 2000, el Presidente de Grupo Ferrovial S.A., de cuyo Consejo de Administración forman parte, además, D. Fernando y D^a María del Pino y Calvo-Sotelo,

D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo ocupa el cargo de Director de Cintra en España .

VII. Autocartera

1. Acciones propias

El porcentaje de autocartera respecto del capital social ha pasado del 0,148% a 31 de diciembre de 2005 al 0,095% existente al cierre del ejercicio 2006.

Durante el ejercicio, no ha habido variaciones significativas de la autocartera de acuerdo con el significado atribuido a éstas por lo dispuesto en el Real Decreto 377/1991, de 15 de marzo.

El indicado porcentaje a 31 de diciembre de 2006 equivale a la titularidad indirecta de 133.183 acciones propias. El coste medio de adquisición se sitúa en los 73,57 euros por acción.

El resultado neto obtenido durante el ejercicio por operaciones de autocartera ha sido de 8.541,4 miles de euros.

2. Autorización de la Junta General de Accionistas

A la fecha de redacción del presente Informe, la autorización vigente para la adquisición de autocartera fue otorgada por la Junta General de Accionistas celebrada el 31 de marzo de 2006. Su redacción íntegra puede consultarse en la página web corporativa www.ferrovial.com

3. Política y normas de funcionamiento en materia de autocartera

a) Competencias del Consejo de Administración

De acuerdo con el artículo 8 del Reglamento del Consejo, corresponde al Consejo de Administración determinar las políticas de autocartera de la sociedad al amparo de las habilitaciones obtenidas en la Junta General.

b) Ejecución de operaciones de autocartera.

El Reglamento Interno de Conducta de Grupo Ferrovial S.A. y su Grupo de sociedades en materias relativas a los mercados de valores establece que la política de autocartera, que debe ser determinada, como se ha señalado, por el Consejo de Administración, se orientará a evitar que la compraventa de acciones propias impida la correcta formación de precios en el mercado y regula de forma pormenorizada las normas de actuación para su ejecución.

Se atribuye al Director General Económico Financiero la función de ejecutar los planes específicos de adquisiciones y la supervisión de las transacciones ordinarias sobre acciones de la Sociedad.

Las operaciones de adquisición de acciones propias para su posterior transmisión a los beneficiarios de planes que supongan la entrega de acciones y de planes de opciones sobre acciones aprobados por el Consejo de Administración, se realizarán atendiendo a las particulares características de este tipo de operaciones y en la forma y con las peculiaridades establecidas en la aprobación de dichos planes.

4. Información sobre autocartera

En la página web puede hallarse información sobre el saldo de acciones propias y el coste medio de adquisición, datos que se actualizan mensualmente.

VIII. Restricciones Legales y estatutarias al voto y la adquisición o Transmisión de Acciones

No existen en la Sociedad restricciones de ninguna índole al ejercicio del derecho de voto ni para la adquisición o transmisión de participaciones en el capital social adicionales a las establecidas por la legislación.

■ (B) Estructura de Administración de la Sociedad

I. Composición del Consejo de Administración

1. Miembros del Consejo de Administración

Los Estatutos Sociales y el Reglamento determinan que el Consejo de Administración procurará que en su composición los consejeros externos o no ejecutivos constituyan una amplia mayoría. Igualmente, el Consejo procurará que, dentro del grupo mayoritario de consejeros externos, se integren los Consejeros Dominicales e Independientes, con una proporción significativa de estos últimos.

Durante 2006, el Consejo de Administración ha seguido contando con once miembros, dentro del número mínimo (seis) y máximo (quince) permitido por los Estatutos Sociales.

La única variación experimentada en la composición del Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A. ha consistido en la renuncia de CASA GRANDE DE CARTAGENA S.L. (como consecuencia de la transmisión de la participación accionarial que ostentaba, y a la que se ha hecho referencia en el apartado A) III), y en el nombramiento, efectuado por cooptación y previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, de D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo, en calidad de Consejera Dominical, quien hasta entonces desempeñaba el cargo de representante de CASA GRANDE DE CARTAGENA S.L.

En definitiva, el Consejo de Administración de Grupo Ferrovial, S.A., a 31 de diciembre de 2006, está compuesto por los siguientes Consejeros:

Presidente y Consejero-Delegado: • D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ejecutivo y dominical
Vicepresidente Primero: • D. Santiago Bergareche Busquet	Independiente
Vicepresidente Segundo • D. Jaime Carvajal Urquijo	Independiente
Consejero-Delegado: • D. Joaquín Ayuso García	Ejecutivo
Consejeros:	
• D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo	Dominical
• PORTMAN BAELA S.L. Representada por D. Eduardo Trueba Cortés	Dominical
• D. Juan Arena de la Mora	Independiente
• D. Santiago Eguidazu Mayor	Independiente
• D. Gabriele Burgio	Independiente
• D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Dominical
Consejero Secretario: • D. José María Pérez Tremps	Ejecutivo

Junto al nombre de cada Consejero se ha indicado la condición que a cada uno de ellos se atribuye, calificación que se corresponde con las definiciones que contiene el Reglamento del Consejo:

Consejeros Ejecutivos: Los Consejeros Delegados de Grupo Ferrovial, S.A., y todos aquellos Consejeros de la Sociedad que desempeñen funciones ejecutivas o directivas en la misma o sus filiales, y en todo caso, los que mantengan una relación contractual estable de carácter civil, laboral, mercantil o de cualquier otra índole con la Sociedad o sus filiales, distinta de la que es propia de la condición de consejero, y los que tengan alguna capacidad de decisión en relación con alguna parte del negocio de la Sociedad, o su grupo, mediante delegación o apoderamientos estables conferidos por el Consejo o por otras instancias de la Sociedad o sus filiales.

Consejeros Externos o no ejecutivos: Aquellos Consejeros que no tienen la consideración de Consejeros Ejecutivos, de conformidad con la definición anterior.

Consejeros Dominicales: Aquellos Consejeros de Grupo Ferrovial, S.A., propuestos por accionistas, individuales o agrupados, en razón de una participación estable en el capital social que, independientemente de que dé derecho a un puesto en el órgano de administración, se haya estimado suficientemente significativa por el Consejo, teniendo en cuenta la participación de accionistas no estables de la Sociedad, para elevar su propuesta a la Junta o para acordar su nombramiento.

Consejeros Independientes: Aquellos Consejeros Externos de reconocido prestigio profesional que pueden aportar su experiencia y conocimientos al gobierno corporativo y que, no siendo ni Ejecutivos ni Dominicales, resulten designados como tales por reunir las condiciones que se determinan en este Reglamento.

Respecto a los Consejeros Independientes, éstos no deberán encontrarse en ninguna de las siguientes circunstancias:

- Tener o haber tenido recientemente una relación estable, directa o indirecta, que reúna los siguientes requisitos: (i) que sea de carácter profesional, laboral o comercial, (ii) que sea relevante en atención a su importe o a la naturaleza de los servicios prestados; y (iii) que se mantengan o se hayan mantenido con Ferrovial, los consejeros dominicales o sociedades del grupo cuyos intereses accionariales éstos representen, entidades de crédito que participen en la financiación de Ferrovial, o las organizaciones que reciban aportaciones económicas de Ferrovial.

- Ser consejero de otra sociedad que tenga consejeros dominicales en la Sociedad.
- Tener relación de parentesco hasta el tercer grado de consanguinidad o el segundo de afinidad u otros vínculos de otra naturaleza que resulten de análoga significación con los Consejeros Ejecutivos, Dominicales o los miembros de Alta Dirección de la Sociedad.
- Ser titular, directa ni indirectamente, de una participación del capital de la Sociedad superior al 2%.

En caso de que en alguno de los Consejeros Independientes, o que fuese a ser propuesto como tal, concurriese alguna de las circunstancias descritas en los apartados anteriores, el Consejo de Administración podrá evaluar la dispensa de dicha circunstancia, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, haciendo constar la misma en el Informe Anual.

2. Perfil de los Consejeros Independientes

D. Santiago Bergareche Busquet

- Miembro del Consejo de Administración desde 1999.
- Licenciado Ciencias Económicas y Derecho por la Universidad Comercial de Deusto.
- Presidente no ejecutivo de Dinamia Capital Privado.
- Consejero de Vocento y Gamesa Corporación Tecnológica S.A.
- Ha sido Consejero Delegado de Grupo Ferrovial S.A. y Presidente de Agromán S.A.

D. Jaime Carvajal Urquijo

- Miembro del Consejo de Administración desde 1999.
- Licenciado en Derecho (Madrid) y Master en Economía por la Universidad de Cambridge (Reino Unido).
- Presidente de Advent Internacional (España); Ericsson España; ABB S.A. y de Parques Reunidos S.A., Consejero de Lafarge Asland, Aviva y Solvay Ibérica. Senior Adviser en Morgan Stanley.
- Ha sido Presidente de Ford España S.A.

Juan Arena de la Mora

- Miembro del Consejo de Administración desde 2000.
- Doctor Ingeniero ICAI, Licenciado en Ciencias Empresariales, Graduado en Psicología, Diplomado en Estudios Tributarios y AMP Harvard Business School.
- Consejero de Bankinter desde 1987, Consejero Delegado desde 1993.
- Desde 2002 es Presidente de Bankinter.

Santiago Eguidazu Mayor

- Miembro del Consejo de Administración desde 2001
- Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales
- Técnico Comercial y Economista del Estado
- Presidente del Grupo Nmás1
- Ha sido Socio, Consejero Delegado y Vicepresidente de AB Asesores y Vicepresidente de Morgan Stanley Dean Witter

Gabriele Burgio

- Miembro del Consejo de Administración desde junio de 2002.
- Licenciado en Derecho y MBA por INSEAD en Fontainebleau.
- Presidente Ejecutivo de NH Hoteles desde 1999.
- Consejero Delegado de Jolly Hotels SpA desde 2006.
- Con anterioridad, ha sido Consejero Delegado de Cofir y trabajó para Bankers Trust en Nueva York y para Manufacturers Hannover en Italia.

3. Cargos en el Consejo de Administración

• Presidente

Desde 1992, el primer ejecutivo de la sociedad es D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo. Por acuerdo del Consejo de Administración de 29 de junio de 2000, ostenta la condición de Presidente del Consejo de Administración, manteniendo la condición de primer ejecutivo.

• Vicepresidentes

Los dos Vicepresidentes del Consejo de Administración tienen en la actualidad la condición de independientes.

• Consejero-Delegado

La sociedad, además, cuenta con un Consejero-Delegado desde febrero de 1.999, en quien se delegan todas las facultades salvo aquéllas que resulten indelegables por ley o por los Estatutos.

• Consejero Secretario

El Secretario del Consejo es, a su vez, Consejero. Asume la función de cuidar de la legalidad formal y material de las actuaciones del Consejo, y garantizar que sus procedimientos y reglas de gobierno sean respetadas y regularmente revisadas.

4. Cargos de los miembros del Consejo de Administración en otras compañías del Grupo Ferrovial

Consejero	Cargo	Sociedad
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Presidente	Presidente	BAA Plc.
		Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A
		Ferrovial Infraestructuras S.A.
		Ferrovial Aeropuertos S.A.
D. Santiago Bergareche Busquet, Vicepresidente Primero	Consejero	Ferrovial Aeropuertos S.A.
		Ferrovial Infraestructuras S.A.
D. Joaquín Ayuso García, Consejero Delegado	Presidente y Consejero Delegado	Ferrovial-Agroman, S.A.
		Ferrovial Inmobiliaria S.A.
		Ferrovial Servicios S.A.
		Ferrovial Telecomunicaciones S.A.
	Vicepresidente	Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
	Consejero Delegado	Ferrovial Infraestructuras S.A.
		Ferrovial Aeropuertos S.A
	Consejero	BAA Plc.
D. José María Pérez Tremps, Consejero Secretario	Consejero	BAA Plc.
		Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
		Ferrovial Agromán S.A.
		Ferrovial Infraestructuras S.A.
		Ferrovial Aeropuertos S.A.
		Ferrovial Inmobiliaria S.A.
		Ferrovial Servicios S.A.
		Ferrovial Telecomunicaciones S.A.
		Swissport International AG
	Administrador Mancomunado	Ferrovial Inversiones S.A.

5. Cargos de los miembros del Consejo de Administración en otras compañías cotizadas en España no integradas en el Grupo Ferrovial

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo:

- Consejero Independiente de Banco Español de Crédito (Banesto).

D. Santiago Bergareche Busquet:

- Presidente no Ejecutivo de Dinamia S.A.
- Consejero Independiente de Gamesa Corporación Tecnológica S.A.
- Consejero Dominical de Vocento S.A.

D. Juan Arena de la Mora:

- Presidente del Consejo de Administración de Bankinter S.A.

D. Gabriele Burgio:

- Presidente de NH Hoteles S.A.
- Consejero en Sotogrande S.A.

6. Miembros del Consejo de Administración que son, a su vez, miembros del consejo o directivos de sociedades que ostenten participaciones significativas en la Sociedad

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo:

- Consejero Delegado de Portman Baela S.L.

María del Pino y Calvo-Sotelo

- Vicepresidenta de Portman Baela S.L.

7. Participaciones de los miembros del Consejo de Administración en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Grupo Ferrovial. Cargos o funciones

El artículo 127 ter, párrafo 4 de la Ley de Sociedades Anónimas, redactado por la Ley 26/2003, de 18 de julio, de modificación de la Ley del Mercado de Valores y de la Ley de Sociedades Anónimas para reforzar la transparencia de las sociedades cotizadas, impone a los Consejeros el deber de comunicar a la Sociedad la participación que puedan tener en el capital de una sociedad con el mismo, análogo o complementario género de actividad al que constituya el objeto social, así como los cargos o funciones

que en ella ejerzan y la realización por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituya el objeto social.

A este respecto, procede señalar la siguiente información facilitada a la Sociedad por los Consejeros que a 31 de diciembre de 2006 ocupaban cargos en el Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A.:

Participaciones en el capital:

- En la filial, Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.

D. Joaquín Ayuso García:	0,0012 %
D. Santiago Eguidazu Mayor:	0,0016%
D. José María Pérez Tremps:	0,00066%
- La entidad POLÁN S.A. (actividad inmobiliaria), es una sociedad participada íntegramente por miembros del “grupo familiar de control” (ver ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DE LA SOCIEDAD) y/ o entidades vinculadas a ellos.

Cargos o funciones (se incluyen los cargos o funciones en compañías del Grupo Ferrovia):

Cargos o funciones		
	Cargo o función	Sociedad
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Presidente	BAA Plc.
	Presidente	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
	Presidente	Ferrovial Aeropuertos, S.A.
	Presidente	Ferrovial Infraestructuras, S.A.
Personas Vinculadas, según definición del artículo 127 Ter.5 LSA:		
* Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo		
	Administrador Mancomunado	Cintra Aparcamientos, S.A.
	Administrador Mancomunado	Dornier S.A. Sociedad Unipersonal
	Vocal	Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios, S.A.
	Consejero	Autopista del Sol, CESA
	Consejero	Autopista Alcalá – O'Donnell, S.A.
	Presidente	Aparcament Escaldes Centre, S.A.
	Vicepresidente	Estacionamientos Urbanos de León, S.A.
D. Santiago Bergareche Busquet	Consejero	Ferrovial Infraestructuras, S.A
	Vocal	Ferrovial Aeropuertos, S.A.
D. Joaquín Ayuso García	Vicepresidente	Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
	Consejero Delegado	Ferrovial Aeropuertos, S.A.
	Presidente Consejero Delegado	Ferrovial Agromán, S.A.
	Consejero Delegado	Ferrovial Infraestructuras, S.A.
	Presidente Consejero Delegado	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.
	Presidente Consejero Delegado	Ferrovial Servicios, S.A.
	Presidente Consejero Delegado	Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.
	Consejero	BAA Plc.
D. José María Pérez Tremps	Secretario –General	Grupo Ferrovia, S.A.
	Consejero y miembro de la CAC	Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
	Consejero y miembro del Comité de Remuneraciones	BAA Plc.
	Consejero	Ferrovial Aeropuertos, S.A.
	Consejero	Ferrovial Agromán, S.A.
	Consejero	Ferrovial Infraestructuras, S.A.
	Consejero	Ferrovial Inmobiliaria, S.A.
	Administrador Mancomunado	Ferrovial Inversiones, S.A.
	Consejero	Ferrovial Servicios, S.A.
	Consejero	Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.
	Consejero	Swissport International AG
	Consejero	Swissport International AG
D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo	Presidenta	Polán S.A.

Ejercicio por cuenta propia o ajena

No se ha recibido información al respecto.

8. Otras informaciones

En el ejercicio 2003, la Sociedad fue informada, y así se hizo constar en el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente a dicho ejercicio, de la inversión por parte de Casa Grande de Cartagena S.L., sociedad que guarda vinculación accionarial con miembros del “grupo familiar de control”, en una sociedad de inversión promovida por la compañía NMÁS1, de la cual es Presidente Ejecutivo el Consejero Independiente Sr. Eguidazu Mayor. El Consejo de Administración, a la vista de la naturaleza de los servicios de agencia de valores prestados por Nmás1 así como del importe que los honorarios obtenidos previsiblemente puede llegar a representar en los ingresos de esta firma, concluyó, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, que la operación no alteraba las condiciones de independencia que, de acuerdo con el Reglamento, deben reunir los Consejeros con ese carácter. Las votaciones se produjeron con la abstención del interesado, Don Santiago Eguidazu Mayor.

II. Retribución del Consejo de Administración y de la Alta Dirección

1. Proceso para el establecimiento de la remuneración de los miembros del Consejo de Administración (Reglamento del Consejo de Administración)

Corresponde a la Comisión de Nombramientos y Retribuciones proponer al Consejo de Administración el sistema y la cuantía de las retribuciones anuales de los consejeros.

Esta propuesta se somete a la consideración y aprobación del Consejo de Administración y, respecto de aquellos puntos que sea legalmente preceptivo, también a la aprobación de la Junta General de Accionistas.

Del sistema retributivo y de su aplicación se da cumplida cuenta también en la Memoria anual de la compañía.

2. Cláusulas estatutarias y reglamentarias sobre la retribución del Consejo

El artículo 25 de los Estatutos Sociales regula la retribución de los consejeros:

1. *“Los miembros del Consejo de Administración percibirán en conjunto por el desempeño de sus funciones una cantidad equivalente al 3% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la sociedad. El Consejo podrá no aplicar la totalidad de la participación en beneficios los años en que así lo estime oportuno, en cuyo caso no se devengarán derechos para los consejeros sobre la parte no aplicada. En cualquier caso esta participación en los resultados de la sociedad sólo podrá ser hecha efectiva después de haber cumplido los requisitos establecidos en el artículo 130 de la Ley de Sociedades Anónimas. Dentro de los límites del párrafo anterior, podrán establecerse fórmulas de retribución consistentes en la entrega de acciones o derechos de opciones sobre las mismas o que estén referenciadas al valor de las acciones.*
2. *Corresponderá al Consejo de Administración determinar la forma y cuantía en que se distribuirá entre sus miembros en cada ejercicio la participación fijada lo que podrá hacerse de modo individualizado en función de la participación de cada Consejero en las tareas del Consejo.*
3. *Las percepciones previstas en este artículo serán compatibles e independientes de los sueldos, retribuciones, indemnizaciones, pensiones, opciones sobre acciones o compensaciones de cualquier clase establecidos con carácter general o singular para aquellos miembros del Consejo de Administración que cumplan funciones ejecutivas, cualquiera que sea la naturaleza de su relación con la sociedad, ya laboral - común o especial de alta dirección - mercantil o de prestación de servicios, relaciones que serán compatibles con la condición de miembro del Consejo de Administración.*
4. *La sociedad podrá contratar un seguro de responsabilidad civil para sus Consejeros”.*

Además de lo anterior hay que reseñar que el artículo 31 del Reglamento del Consejo de Administración puntualiza:

- Que para el cálculo del porcentaje que supone la remuneración del Consejo respecto de los resultados del ejercicio y la comprobación de que ésta se encuentra dentro del límite máximo establecido, se considerarán, en todo caso, las salvedades que pudieran eventualmente constar en el informe del auditor externo y cuyo impacto en la cuenta de resultados del ejercicio correspondiente se estime significativo.
- Y que el Consejo puede establecer criterios objetivos para la determinación de la retribución e imponer su destino total o parcial a la compra de acciones de la Sociedad, lo que se hizo mediante acuerdo adoptado el 26 de febrero de 2003, parcialmente modificado el 26 de marzo de 2004.

3. Régimen Retributivo del Consejo de Administración para el ejercicio 2006

a) Retribución estatutaria (dietas y atenciones)

El régimen para el ejercicio 2006 no ha experimentado ninguna modificación respecto del vigente en 2004 y 2005, según se aprobó, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, por el Consejo de Administración en su sesión de 22 de febrero de 2006.

El sistema consiste en el establecimiento de una cantidad fija y total como retribución anual correspondiente a dietas y atenciones estatutarias de todos los consejeros que se ha mantenido, desde 2004, en 1.200.000 euros, siempre y cuando tenga cabida en el límite máximo del 3% respecto de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la sociedad (conforme a lo establecido en el artículo 25 de los Estatutos) una vez se aprueben las cuentas anuales.

Esta cantidad se liquida conforme a los siguientes pasos:

- **Dietas:** Se abonan dietas por asistencia a reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones delegadas o asesoras, según los importes siguientes, que no han sufrido variación desde el ejercicio 2004:
 - 3.250 euros brutos por reunión por asistencia al Consejo

de Administración;

- 2.000 euros brutos por reunión por asistencia a la Comisión Ejecutiva;
- 1.500 euros brutos por reunión por asistencia a las Comisiones de Auditoría y Control y Nombramientos y Retribuciones.
- El importe de las dietas devengadas por los Presidentes de las tres Comisiones, Ejecutiva, Auditoría y Control y Nombramientos y Retribuciones duplican los importes indicados.

La cantidad total correspondiente a 2006 en concepto de dietas ha sido de 596 miles de euros. En 2005 ascendieron a 644 miles de euros.

- **Distribucion del remanente:** de la cantidad fija acordada, 1.200.000 euros se han minorado los importes abonados en concepto de dietas, de lo que resulta un remanente de 556 miles de euros. El importe resultante se divide entre 13 aplicando al cociente los siguientes factores en la asignación de importes individualizados: Presidente del Consejo: *2; Vicepresidente Primero *1,75; Vicepresidente Segundo *1,25 y resto de miembros del Consejo *1.
- Los importes¹ desglosados de forma individualizada para cada uno de sus miembros son los siguientes:

	2006			2005		
	Dietas Consejo, Comisión Ejecutiva y Comisiones Asesoras	Asignaciones del remanente	Total	Dietas Consejo, Comisión Ejecutiva y Comisiones Asesoras	Asignaciones del remanente	Total
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	67.000,00	92.961,54	159.961,54	78.250,00	85.500,00	163.750,00
D. Santiago Bergareche Busquet	63.750,00	81.341,35	145.091,35	71.750,00	74.812,50	146.562,50
D. Jaime Carvajal Urquijo	65.000,00	58.100,96	123.100,96	59.500,00	53.437,50	112.937,50
D. Joaquín Ayuso García	53.000,00	46.480,77	99.480,77	60.250,00	42.750,00	103.000,00
D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo	42.500,00	46.480,77	88.980,77	58.250,00	42.750,00	101.000,00
Portman Baela S.L.	38.750,00	46.480,77	85.230,77	42.250,00	42.750,00	85.000,00
Casa Grande de Cartagena S.L (9 meses como Consejera).	28.750,00	34.860,58	63.610,58	49.750,00	42.750,00	92.500,00
D. Juan Arena de la Mora	46.000,00	46.480,77	92.480,77	51.000,00	42.750,00	93.750,00
D. Santiago Eguidazu Mayor	58.750,00	46.480,77	105.230,77	63.250,00	42.750,00	106.000,00
D. Gabriele Burgio	57.000,00	46.480,77	103.480,77	49.750,00	42.750,00	92.500,00
D ^a María del Pino y Calvo-Sotelo (3 meses como Consejera)	20.250,00	11.620,19	31.870,19	-	-	-
D. José María Pérez Tremps	55.000,00	46.480,77	101.480,77	60.250,00	42.750,00	103.000,00
Total	595.750,00	604.250,00	1.200.000,00	644.250,00	555.750,00	1.200.000,00

(1) Atendiendo a un criterio del pago efectivo, la retribución estatutaria bruta del Consejo de Administración durante el ejercicio 2006 fue de 1.153 miles de euros.

La suma de las retribuciones por dietas y atenciones estatutarias del conjunto de los miembros del Consejo de Administración representa un 0,084% del beneficio atribuido a la sociedad dominante (respecto del resultado sin incluir el beneficio atribuible a la desinversión en la actividad inmobiliaria, sería un 0,18%). Este porcentaje fue en 2005 del 0,288%.

- **Destino de la retribución a la compra de acciones de la sociedad:** continúa vigente en 2006 la obligación de destinar la retribución (dietas y atenciones estatutarias) de los Consejeros a la adquisición de acciones de la propia compañía. Las acciones adquiridas en un mismo año natural sólo pueden ser desinvertidas por el interesado una vez transcurridos tres ejercicios completos después del de su adquisición.

b) Retribución de los Consejeros Ejecutivos

Los Consejeros Ejecutivos, en número de tres, han devengado conjuntamente, además de las dietas y atenciones estatutarias que les corresponden en su calidad de Consejeros, las siguientes remuneraciones en 2006:

Miles de euros	2006	2005
Retribución fija	1.712	1.411
Retribución variable	3.248	2.956,5
Opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros: ejercicio de derechos retributivos referenciados al valor de la acción: sistemas retributivos mediante planes referenciados al valor de las acciones [ver apartado 5]	12.777	0

c) Retribución por pertenencia a otros órganos de administración del grupo, multigrupo o asociadas

Los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A., tanto Ejecutivos como Externos, que a su vez son miembros de los órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas, han percibido una retribución conjunta de 52 miles de euros.

En el ejercicio 2005 este importe fue de 80 miles de euros.

d) Fondos y Planes de Pensiones o primas de seguros de vida

Al igual que en 2005, durante el ejercicio 2006, no se ha realizado aportación alguna en concepto de fondos o planes de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad. De la misma forma, no se han

contraído obligaciones por estos conceptos durante el año.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento, que supusieron en 2006 el pago de 7,2 miles de euros, de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos. Por este mismo concepto se satisficieron en 2005, 7,6 miles de euros.

Por la pertenencia de los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A. a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de sociedades del grupo, multigrupo y asociadas no se han efectuado aportaciones ni contraído obligaciones en concepto de Fondos y Planes de Pensiones. Tampoco se han satisfecho primas de seguros de vida. La situación fue idéntica en el ejercicio 2005.

e) Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2006 no existían anticipos o créditos a los Consejeros por parte de la Sociedad o por la pertenencia de éstos a otros consejos de administración y/o a la alta dirección de entidades del grupo, multigrupo y asociadas. No existían, tampoco, a 31 de diciembre de 2005.

4. Retribuciones de la Alta Dirección

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad, con dependencia inmediata del Presidente o del Consejero Delegado, han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2006 la siguiente retribución:

Miles de euros	2006	2005
Retribución fija	1.966	1.752
Retribución variable	1.833	1.661
Opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros: ejercicio de derechos retributivos referenciados al valor de la acción: sistema retributivo mediante planes referenciados al valor de las acciones [ver apartado 5] y planes de opciones sobre acciones [ver apartado 6]	3.932	7.142
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	11	42
Primas de seguro	11	9

Durante 2006, la Sociedad concedió préstamos a los integrantes de la Alta Dirección por importe de 30 miles de euros y se produjeron amortizaciones por importe de 262 miles de euros. El saldo de dichos préstamos a 31 de diciembre de 2006 era de 527 miles de euros. En 2005 no se concedieron préstamos.

Las retribuciones expresadas corresponden a las personas titulares de los cargos siguientes:

- Director General Económico-Financiero
- Director General de Recursos Humanos
- Director General de Construcción, si bien su titular cambió en el mes de febrero de 2006 y el responsable anterior permaneció en la compañía hasta el mes de abril de 2006
- Director General de Inmobiliaria
- Director General de Servicios
- Directora de Relaciones Externas y Comunicación, hasta mayo de 2006
- Director de Auditoría
- Director de Calidad y Medio Ambiente
- Director de Comunicación, desde septiembre de 2006

No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que son al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada con anterioridad.

5. Sistema retributivo mediante planes referenciados al valor de las acciones (2000/2001)

En 2006 ha quedado cancelado este sistema de retribución referenciado al valor de las acciones de la Sociedad que se estableció para la Alta Dirección de la Sociedad, incluyendo los miembros del Consejo de Administración con funciones ejecutivas, autorizado por la Junta General de Accionistas, en sus reuniones de 31 de marzo de 2000 y 30 de marzo de 2001.

El sistema consistía en la concesión del derecho a percibir el importe de la revalorización de la acción de la sociedad en el mercado bursátil entre la fecha de concesión del derecho y la de su ejercicio, el cual sólo podía producirse transcurridos tres años y antes de que se cumpliesen seis desde su concesión. Este derecho así como el importe concreto que correspondiese percibir dependía de la obtención de unas tasas mínimas de rentabilidad sobre los recursos propios consolidados. La Comisión Nacional del Mercado de Valores fue puntualmente informada tanto de su aprobación como de los derechos asignados a cada beneficiario.

Durante el ejercicio 2006, el referido sistema ha dado lugar al abono las sumas indicadas en el epígrafe “Opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros” del cuadro comprensivo de las retribuciones de los Consejeros Ejecutivos (apartado 3) y de la Alta Dirección (apartado 4). En dicho cuadro figuran también los datos correspondientes a 2005.

A este respecto, es importante tener en cuenta que la revalorización de la acción de Grupo Ferrovial desde el 31 de diciembre de 2000 hasta el cierre de 2005 había sido del 330% y respecto a

2006, alcanzaba el 444%.

Por otro lado, con objeto de cubrir el posible impacto patrimonial que para la Sociedad pudiera significar el ejercicio de este (y otros) sistemas retributivos, se suscribieron en el momento de su otorgamiento contratos de permuta financiera (“equity swap”) con entidades financieras, asegurándose la sociedad que en el momento de hacerse efectivas las retribuciones, percibirá una cantidad igual a la revalorización experimentada por las acciones, por lo que el abono de las mismas no tiene impacto alguno en la cuenta de resultados de la compañía.

6. Plan de opciones sobre acciones (2004)

La Junta General Ordinaria de Accionistas el 26 de marzo de 2004 autorizó la aplicación de un sistema retributivo consistente en un Plan de Opciones sobre Acciones aplicable a aquellos miembros del Consejo de Administración que desempeñan funciones ejecutivas y a quienes ejercen funciones de alta dirección bajo la dependencia directa del mismo o de sus órganos delegados.

El sistema consiste en la concesión de opciones de compra sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A., cuyo ejercicio sólo podrá producirse transcurridos tres años y antes de que se cumplan seis de su concesión, por lo que será susceptible de ejercicio a partir del año 2007. Este derecho dependerá de la obtención de unas tasas de rentabilidad sobre los recursos propios consolidados.

A cada opción le corresponderá una acción y el número total de opciones que podrán concederse bajo el Plan no podrá exceder de 1.700.000 equivalentes a 1.700.000 acciones (1,21% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.).

A los efectos de determinar el precio de ejercicio de la opción, el valor de las acciones de la Sociedad que se tomará como referencia será el precio de cotización entendido como la media aritmética de los cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión de las opciones. En concreto, quedó fijado en 33,65€.

El sistema conlleva una prima de un (1) euro por acción a cargo del beneficiario.

Al objeto de cubrir las futuras apreciaciones del valor de las acciones de la Sociedad, se formalizó la correspondiente cobertura con una entidad financiera.

De este sistema y de las asignaciones individuales se informó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fechas 26 y 31 de marzo y 7 de mayo de 2004.

El porcentaje de opciones asignadas a estas personas sobre el número total de opciones concedidas varía entre un máximo de 18,95% y un mínimo de 0,95%.

En 2006, en aplicación de circunstancias especiales previstas en las Condiciones Generales del Plan, se ha producido el ejercicio de derechos de opción por parte de sus beneficiarios (antiguos integrantes de la Alta Dirección), que han dado lugar a las retribuciones en especie cuyos importes aparecen indicadas en el apartado "Opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros: planes de opciones sobre acciones", en el apartado 4, relativo a las retribuciones de la Alta Dirección.

7. Plan de opciones sobre acciones (2006)

La Junta General de Accionistas celebrada el 31 de marzo de 2006 autorizó la aplicación de un sistema retributivo consistente en un Plan de Opciones sobre Acciones a favor de los Consejeros Ejecutivos y los integrantes de la Alta Dirección, en términos prácticamente idénticos a los del Plan de Opciones aprobado en el año 2004 que se ha detallado en el apartado anterior.

Así, el sistema consiste igualmente en la concesión de opciones de compra sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A., cuyo ejercicio sólo podrá producirse transcurridos tres años y antes de que se cumplan seis de su concesión, por lo que no serán susceptibles de ejercicio hasta el año 2009. Este derecho también dependerá de la obtención de unas tasas de rentabilidad sobre los recursos propios consolidados.

De la misma manera, a cada opción le corresponderá una acción y en esta ocasión, el número total de opciones que podrán concederse bajo el Plan no excederá de 950.000 equivalentes a 950.000 acciones (0,68% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.).

Como en el Plan correspondiente al ejercicio 2004, a los efectos de determinar el precio de ejercicio de la opción, el valor de las acciones de la Sociedad que se tomará como referencia será el precio de cotización entendido como la media aritmética de los cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión de las opciones. En concreto, quedó fijado en 65,92€, excepto para uno de los partícipes, que se incorporó con posterioridad al Plan, y para quien quedó fijado en 66,40€.

A diferencia del Plan anterior, el sistema conlleva una prima de dos (2) euros por acción a cargo del beneficiario.

Al objeto de cubrir las futuras apreciaciones del valor de las acciones de la Sociedad, se formalizó también en esta oportunidad la correspondiente cobertura con una entidad financiera.

El número de opciones asignadas bajo este Plan hasta la fecha varía entre un máximo de 196.600 y un mínimo de 9.000.

De este sistema y de las asignaciones individuales se informó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fechas 31 de marzo; 10 y 12 de mayo y 3 de noviembre de 2006.

8. Otra información sobre la retribución

Con relación a siete personas, todos ellos pertenecientes a la Alta Dirección, incluidos dos Consejeros Ejecutivos, los contratos entre Sociedad y Directivo contemplan de forma expresa el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores en caso de despido improcedente.

En relación también con este apartado, mencionar que, con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un concepto retributivo de carácter diferido a siete integrantes de la Alta Dirección, incluidos dos Consejeros Ejecutivos. Este concepto consiste en una retribución extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- Desvinculación del Alto Directivo por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- Despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el Alto Directivo alcance la edad inicialmente acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- Fallecimiento o invalidez del Alto Directivo.

Para la cobertura de tal incentivo, la compañía anualmente realiza aportaciones a un seguro colectivo de ahorro, del que la propia Sociedad resulta ser tomador y beneficiario, cuantificadas según un determinado porcentaje de la retribución total dineraria de cada Alto Directivo. La cantidad total aportada por este concepto correspondiente al ejercicio 2006 ha ascendido a 1.619 miles de euros, mientras que en el ejercicio 2005 supuso 1.442 miles de euros.

Por último, señalar que miembros de la Alta Dirección han percibido total y conjuntamente la cantidad de 1.735 miles de € como indemnizaciones por cese de contrato.

III. Composición de las Comisiones del Consejo

1. Comisión Ejecutiva

Existe una Comisión Ejecutiva del Consejo, de conformidad con lo dispuesto en los Estatutos Sociales, en la que están delegadas de forma expresa todas las facultades que corresponden al Consejo de Administración, excepto las indelegables legal o estatutariamente.

En el año 2006 se ha modificado la composición de la Comisión Ejecutiva, de la que dejó de formar parte D. Fernando del Pino y

Calvo-Sotelo, y siendo designados nuevos miembros D. Santiago Eguidazu Mayor, Consejero Independiente y D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo.

La composición de la Comisión Ejecutiva, a 31 de diciembre de 2006, era la siguiente:

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ejecutivo y dominical
D. Santiago Bergareche Busquet	Independiente
D. Jaime Carvajal Urquijo	Independiente
D. Joaquín Ayuso García	Ejecutivo
D. Santiago Eguidazu Mayor	Independiente
D ^a . María del Pino y Calvo-Sotelo	Dominical
D. José María Pérez Tremps	Ejecutivo

Preside la Comisión Ejecutiva el Presidente del Consejo de Administración, y actúa como Secretario quien ostenta el mismo cargo en el Consejo de Administración.

2. Comisión de Auditoría y Control

La composición actual de esta Comisión es la siguiente:

D. Gabriele Burgio <i>Presidente</i>	Independiente
D. Santiago Eguidazu Mayor	Independiente
PORTMAN BAELA S.L. representada por D Eduardo Trueba Cortés	Dominical
D. Juan Arena de la Mora	Independiente

En 2006 se produjo la sustitución de D. Santiago Eguidazu Mayor como Presidente de la Comisión al cumplir 4 años desde su designación, tal y como establece la legislación y la normativa interna, y el nombramiento en su lugar de D. Gabriele Burgio. Asimismo, se nombró miembro de la Comisión a D. Juan Arena de la Mora en sustitución de D. Santiago Bergareche Busquet y a PORTMAN BAELA S.L. en sustitución de D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo.

En consecuencia, todos los miembros de la Comisión continúan siendo Consejeros Externos y la presidencia recae en un Consejero Independiente, conforme requiere el Reglamento del Consejo de Administración.

3. Comisión de Nombramientos y Retribuciones

La composición actual de esta Comisión es la siguiente:

D. Jaime Carvajal Urquijo <i>Presidente</i>	Independiente
D. Santiago Bergareche Busquet	Independiente
D. Juan Arena de la Mora	Independiente
D. Gabriele Burgio	Independiente

También en 2006 se han producido cambios en esta Comisión: se ha designado miembro a D. Gabriele Burgio en sustitución de D. Santiago Eguidazu Mayor y la Presidencia ha pasado a ser ostentada por D. Jaime Carvajal Urquijo.

Todos sus integrantes, de acuerdo con lo establecido en este sentido en el Reglamento del Consejo, continúan teniendo la condición de Consejeros Independientes.

IV. Procedimiento de selección, nombramiento y remoción de Consejeros y evaluación del Consejo de Administración

1. Selección de Consejeros

El Reglamento del Consejo de Administración establece un procedimiento de nombramiento o selección previo para la designación o reelección de Consejeros. Este proceso, cuando ha sido aplicado para la selección de nuevos consejeros, se ha desarrollado con la intervención de firmas externas.

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones formula los criterios en función de los cuales se seleccionará al candidato, elevando posteriormente su concreta propuesta al Consejo de Administración.

Se procura que la elección recaiga en personas de reconocida solvencia, competencia y experiencia.

Para los Consejeros Independientes, el Reglamento del Consejo establece que su nombramiento no podrá recaer en personas en las que concurran una serie de circunstancias, transcritas en el apartado B.I.1 anterior.

En cuanto a los Consejeros Dominicales, el Reglamento del Consejo establece que éstos no podrán mantener a título personal, directa o indirectamente, relaciones comerciales, económicas, laborales o profesionales estables y de carácter significativo con Ferrovial, excepto las de carácter profesional inherentes a los cargos de Presidente y Consejero Delegado de la Sociedad.

El Reglamento del Consejo no establece ningún requisito específico para ser nombrado Presidente del Consejo.

2. Duración del cargo

Conforme establecen los Estatutos y el Reglamento del Consejo, el cargo de Consejero tendrá una duración de tres años, con posibilidad de reelección.

No se establece un mandato limitado para los Consejeros Independientes.

3. Nombramiento de Consejero Delegado, Secretario del Consejo y miembros de las Comisiones del Consejo

La Comisión de Nombramientos y Retribuciones debe también informar previamente sobre el nombramiento del Consejero Delegado y del Secretario del Consejo y propone a los miembros que hayan de formar parte de las distintas Comisiones.

4. Cese de Consejeros

Se ha regulado un régimen para el cese de Consejeros, contemplándose en el Reglamento del Consejo una serie de causas que obligan a éstos a poner su cargo a disposición de la compañía. Además de su cese cuando haya transcurrido el periodo para el que fueron nombrados o cuando lo decida la Junta General, el Reglamento recoge las siguientes causas:

- Cuando se trate de Consejeros Ejecutivos, siempre que el Consejo lo considere oportuno.
- Cuando se trate de Consejeros dominicales, cuando se transmita la participación en la Sociedad en consideración a la que hubieran sido nombrados.
- Cuando se vean incursos en alguno de los supuestos de incompatibilidad o prohibición establecidos legalmente o con carácter interno.
- Cuando el propio Consejo así se lo solicite por haber infringido sus obligaciones como Consejero.
- Cuando su permanencia en el Consejo pueda poner en riesgo los intereses de Ferrovial.
- Cuando alcancen la edad de 70 años. El Presidente, el Vicepresidente cuando ostente la condición de Ejecutivo, el Consejero Delegado y el Secretario del Consejo cesarán a los 65 años, pero podrán continuar como Consejeros y desempeñar los cargos de Presidente y Vicepresidente cuando no sean ejecutivos.
- Cuando se produjeran cambios significativos en su situación

profesional o en las condiciones en virtud de las cuales hubiera sido nombrado Consejero.

- Cuando por hechos imputables al Consejero su permanencia en el Consejo cause un daño grave al patrimonio o reputación sociales a juicio de éste.

5. Evaluación del Consejo de Administración

Conforme establece el Reglamento del Consejo de Administración, una de las sesiones a celebrar durante el año, al menos, se dedica a la evaluación de su funcionamiento y de la calidad de sus trabajos.

En el ejercicio 2006 se han iniciado los trabajos para efectuar una evaluación del Consejo como órgano colectivo, analizando su organización y funcionamiento a la luz de las recomendaciones y prácticas más extendidas en el mercado, así como una evaluación individualizada respecto de cada uno de sus miembros, proceso que se espera concluir durante el ejercicio 2007 y en la que se contará, como en ocasiones precedentes, con la colaboración de una firma externa especializada.

V. Responsabilidades, Organización y Funcionamiento del Consejo de Administración

1. Responsabilidades

a) Atribuciones generales

El Consejo de Administración de Grupo Ferrovial S.A. tiene atribuida la realización de los actos de gestión, representación y supervisión que sean necesarios para velar por la consecución del objeto social, procurando la protección de los intereses generales de la Sociedad y la creación de valor en beneficio de todos los accionistas.

Además, sin perjuicio de las delegaciones que tiene conferidas, el Consejo se reserva, directamente o a través de sus Comisiones, el conocimiento de una serie de materias sobre las que deberá pronunciarse. Entre ellas, las siguientes:

- El nombramiento, retribución y, en su caso, destitución de los altos directivos.
- La aprobación y seguimiento de las estrategias fijadas para el desarrollo de la sociedad.
- El control de la gestión y la evaluación de los directivos.
- La constitución de nuevas sociedades y las adquisiciones o ventas de participaciones en sociedades ya existentes, en los



casos que supongan tomas o pérdidas de mayoría, superen determinados porcentajes de participación o representen iniciación o abandono de líneas de negocio.

- Las operaciones de fusión, escisión o concentración en las que intervenga la sociedad o alguna compañía directamente participada por ésta.
- La realización de operaciones de inversión, desinversión, financiación o garantía que tengan por objeto activos sustanciales del Grupo o alcancen un importe superior a determinados umbrales.
- La política de información y comunicación con los accionistas, los mercados y la opinión pública.

b) Función específica relativa a la Información Financiera y Cuentas Anuales

(i) Competencias del Consejo y de la Comisión de Auditoría y Control.

Constituye una función del Consejo de Administración específicamente regulada la de realizar un seguimiento, al menos, con carácter trimestral, de la evolución de los estados financieros de la Sociedad, así como supervisar la información que periódicamente se deba facilitar a los mercados o autoridades supervisoras, comprobando que la misma se elabore con arreglo a los mismos principios que las cuentas anuales y que goce de la misma fiabilidad que éstas.

A este fin, podrá recabar la colaboración de los auditores externos o de cualquier Directivo de Ferrovial.

Por otro lado, la Comisión de Auditoría y Control tiene atribuidas las siguientes funciones en relación con la información financiera y las cuentas anuales:

- Conocer el proceso de información financiera y los sistemas de control interno de la Sociedad, vigilando el cumplimiento de los requerimientos legales y la correcta aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados. Asimismo, informar al Consejo de los cambios de criterios contables, así como de los riesgos que, en su caso, existan.
- Supervisar la información que el Consejo de Administración ha de aprobar e incluir en la información pública anual de la Sociedad.
- Auxiliar al Consejo de Administración en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera que la Sociedad deba suministrar periódicamente a los mercados, inversores o autoridades, de conformidad con la normativa aplicable.

A tal fin, el Reglamento establece que la Comisión de Auditoría

y Control podrá recabar, en los términos regulados en el propio Reglamento, el auxilio de expertos cuando estime que por razones de independencia o especialización no puede servirse de manera suficiente de los medios técnicos del Ferrovial. Asimismo, la Comisión podrá recabar la colaboración de cualquier miembro de la Alta Dirección.

El informe de la Comisión de Auditoría y Control, incluido dentro del Informe de gestión de la Sociedad, hace mención a las reuniones mantenidas con el auditor externo.

(ii) Certificación de las cuentas anuales.

Las cuentas anuales se certifican, previamente a su formulación por el Consejo, por el Presidente, el Consejero Delegado y el Director General Económico Financiero de la Sociedad.

Respecto de las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2006, serán certificadas por D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Presidente del Consejo de Administración, D. Joaquín Ayuso García, Consejero Delegado y D. Nicolás Villén Jiménez, Director General Económico Financiero.

(iii) Disposiciones específicas sobre el informe de auditoría.

En cuanto a la competencia de formulación de cuentas, el Reglamento del Consejo dispone lo siguiente:

- Se procurará que no haya lugar a salvedades por parte del auditor.
- No obstante, cuando planteada una salvedad, el Consejo considere que debe mantener su criterio, explicará públicamente el contenido y el alcance de la discrepancia.

2. Organización y funcionamiento

a) Convocatoria

El Consejo se reúne ordinariamente, una vez al mes. Su Presidente dispone de iniciativa para convocarlo cuando lo estime oportuno, y debe hacerlo cuando se solicite por al menos dos de sus componentes.

La convocatoria se efectúa por escrito dirigido personalmente a cada Consejero y con envío de la documentación necesaria para poder conocer las materias incluidas en el orden del día previsto, con una antelación de, al menos, un día respecto de la fecha de la reunión, salvo circunstancias extraordinarias.

El Consejo elabora un plan anual de sesiones.

En 2006, el Consejo mantuvo doce (12) reuniones, y a todas ellas asistió su Presidente.

b) Información y asesoramiento externo del Consejero

El Reglamento del Consejo de Administración permite a los Consejeros solicitar información directamente a la Alta Dirección, informando de ello al Presidente de la Sociedad, y requerir aquélla que razonablemente pueda necesitar al Presidente, el Consejero Delegado o el Secretario del Consejo.

También el Reglamento del Consejo regula que los Consejeros, con el fin de ser auxiliados en el ejercicio de sus funciones, pueden solicitar la contratación con cargo a la Sociedad de asesores legales, contables, financieros u otros expertos sobre problemas concretos de cierto relieve y complejidad. La solicitud de contratación debe formularse al Presidente de la Sociedad, estando limitadas las causas por las que el Consejo de Administración podrá rechazar la solicitud.

Por último, existe una previsión reglamentaria específica para que los miembros de la Comisión de Auditoría y Control puedan recabar, de acuerdo con ciertos términos, la colaboración de expertos en el ejercicio de sus funciones.

c) Representación

En caso de no poder asistir personalmente, el Consejero, según los Estatutos y el Reglamento del Consejo de Administración, procurará conferir su representación, a favor de otro miembro del Consejo, representación que se otorgará por escrito y con carácter especial, incluyendo, siempre que la formulación del orden del día lo permita, las oportunas instrucciones.

d) Constitución y adopción de acuerdos

El Consejo queda válidamente constituido cuando concurren al menos la mitad de sus miembros, presentes o representados.

Salvo disposición legal en contrario, los acuerdos se adoptan por mayoría absoluta de los concurrentes.

Respecto de cualquier materia, en caso de empate, el voto del Presidente será dirimente.

e) Seguro de responsabilidad civil

Existe en la Sociedad un seguro de responsabilidad civil a favor de los Consejeros de la Sociedad, entre otros asegurados.

VI. Responsabilidades, organización y funcionamiento de las comisiones del Consejo

1. Regulación de las comisiones del Consejo

La Comisión Ejecutiva se regula en el Reglamento del Consejo, rigiéndose, en cuanto sean de aplicación, por las reglas establecidas respecto del Consejo de Administración.

La composición, cargos, normas de funcionamiento y competencias de la Comisión de Auditoría y Control están reguladas en los Estatutos Sociales.

Además, el Reglamento del Consejo de Administración establece que las Comisiones Asesoras regularán su propio funcionamiento, y en lo no previsto especialmente, se aplicarán las normas de funcionamiento establecidas para el Consejo en el citado reglamento, siempre y cuando sean compatibles con la naturaleza y función de la comisión.

2. Comisión Ejecutiva

En la Comisión Ejecutiva, como antes se indicó, se han delegado todas las facultades que corresponden al Consejo de Administración, salvo las indelegables legal o estatutariamente.

Tiene encomendada la propuesta y el seguimiento de la estrategia financiera, comercial e inversora de Ferrovial.

Las reglas de funcionamiento de esta Comisión siguen los mismos principios que las que afectan al Consejo de Administración y, según se señaló con anterioridad, están incluidas en el correspondiente Reglamento.

En la reunión del Consejo de Administración inmediatamente siguiente a la de la Comisión se da cuenta de los asuntos tratados y los acuerdos adoptados en ésta y los miembros del Consejo tienen a su disposición un ejemplar de las actas correspondientes.

En 2006 se celebraron ocho (8) sesiones de la Comisión Ejecutiva.

3. Comisiones Asesoras

Las Comisiones Asesoras del Consejo de Administración son la Comisión de Auditoría y Control, y la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, creadas en 1999.

Ambas Comisiones están integradas exclusivamente por Consejeros Externos, según establece el Reglamento del Consejo de Administración, y tienen facultades de información, asesoramiento, supervisión y propuesta en las materias de sus respectivas competencias. Las facultades de propuesta no excluyen que el

propio Consejo pueda decidir sobre estos asuntos a iniciativa propia, recabando el informe de la Comisión correspondiente.

Según el Reglamento del Consejo, no podrá adoptarse una decisión contra el criterio de una Comisión más que con acuerdo del Consejo de Administración.

Los Presidentes de ambas Comisiones son, conforme al Reglamento del Consejo, Consejeros Independientes. También es común a ambas el número mínimo y máximo de componentes, fijado asimismo en el Reglamento del Consejo, que deberá estar entre cuatro y seis.

a) Responsabilidades de la Comisión de Auditoría y Control

Las funciones más destacadas de esta Comisión son las siguientes:

- Vigilar el cumplimiento de los requerimientos legales y la correcta aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados.
- Servir de canal de comunicación entre el Consejo de Administración y los auditores externos, y evaluar los resultados de cada auditoría.
- Supervisar la información que el Consejo de Administración ha de aprobar e incluir dentro de la documentación pública anual de la compañía.
- Auxiliar al Consejo en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera periódica.
- Informar durante el procedimiento de nombramiento y sustitución del director de auditoría interna.
- Analizar y evaluar los principales riesgos de los negocios y los sistemas establecidos para su gestión y su control.
- Informar sobre las dispensas y autorizaciones en materia de deberes de los Consejeros.
- Informar sobre las transacciones de la Sociedad con accionistas, Consejeros y Alta Dirección sujetas a aprobación del Consejo

La Comisión de Auditoría y Control elabora anualmente un informe sobre sus actividades que se incluye en el Informe de Gestión de la compañía.

Su Presidente, además, informa a la Junta General de las actividades de esta Comisión.

La Comisión de Auditoría y Control celebró en 2006 seis (6) reuniones.

b) Responsabilidades de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones

Entre sus funciones más destacadas están:

- Informar sobre las propuestas de nombramientos de consejeros así como del Consejero Delegado.
- Proponer los miembros que deben formar parte de cada una de las Comisiones.
- Informar sobre el sistema y la cuantía de las retribuciones anuales de los consejeros.
- Informar sobre el nombramiento o destitución de los directivos con dependencia inmediata del Consejero-Delegado.
- Proponer el sistema y la cuantía de las retribuciones anuales de los Consejeros.
- Informar sobre los contratos y la retribución de los altos directivos.

Durante el ejercicio 2006, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones se reunió en cinco (5) ocasiones.

VII. Reglamento del Consejo

El Reglamento del Consejo de Administración puede consultarse en la página web corporativa www.ferrovial.com.

Durante el ejercicio 2006, el Reglamento del Consejo no ha sido modificado.

VIII. Relaciones del Consejo de Administración con los mercados y con los auditores externos y analistas financieros

1. Difusión de información sobre la Sociedad

a) Actuación del Consejo de Administración

Conforme establece su Reglamento, el Consejo de Administración ha adoptado las medidas necesarias para difundir entre los accionistas, inversores y mercado en general la información relativa a la sociedad, utilizando para ello los medios más eficientes para que la misma llegue por igual y de forma inmediata y fluida a sus destinatarios.

Además, entre sus funciones, está la de establecer mecanismos de intercambio de información regulares con los inversores institucionales, pero sin que en ningún caso, tal y como establece el Reglamento del Consejo, éstos puedan tener acceso a información que les pudiera proporcionar una situación de privilegio o ventaja respecto de los demás accionistas.

b) Regulación de la Información Relevante

Por otra parte, el Reglamento Interno de Conducta de Grupo Ferrovial S.A. establece la obligación de poner en conocimiento de la CNMV la Información Relevante (definida por la Ley del Mercado de Valores) antes de difundirse por cualquier otro medio e inmediatamente después de que se cumplan las circunstancias establecidas para que dicha comunicación sea obligatoria.

Cuando es posible, la comunicación de Información Relevante se realiza con el mercado cerrado, a fin de evitar distorsiones en la negociación de valores.

Se atribuye al Presidente, el Consejero Delegado, el Secretario del Consejo de Administración, el Director General Económico Financiero y el Director de Comunicación la función de confirmar o denegar las informaciones públicas sobre circunstancias que tengan la consideración de Información Relevante.

c) Procedimiento Interno sobre control de la información relativa a Operaciones Relevantes

Con objeto de dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en el artículo 83 Bis de la Ley del Mercado de Valores, introducido por la Ley 44/2002 de 22 de noviembre, de medidas de reforma del sistema financiero, la Sociedad se ha dotado de un procedimiento interno en el que se establecen las medidas de control que se deberán implantar en el ámbito organizativo que tenga la responsabilidad de gestionar la Operación Relevante, en coordinación con Secretaria General. Tales medidas se refieren a limitaciones de acceso a la información; llevanza de registros; normas sobre archivo; reproducción y distribución de la información; y vigilancia de la cotización, entre otras.

2. Relaciones con auditores y analistas

a) Comisión de Auditoría y Control

Entre las funciones y competencias de la Comisión de Auditoría y Control, además de las señaladas, está la de proponer la designación del auditor, las condiciones de contratación, el alcance del mandato profesional y, en su caso, la renovación o no renovación.

La Comisión en ningún caso podrá proponer al Consejo de Administración la contratación de aquellas firmas de auditoría a las que se prevea satisfacer, por todos los conceptos, honorarios superiores al cinco por ciento de sus ingresos totales durante el último ejercicio.

b) Procedimientos internos

Según los procedimientos internos de la Sociedad, la Dirección General Económico Financiera será la responsable de proponer la contratación de auditores externos para revisiones en el caso de adquisición de nuevas empresas ("due diligence") o de otros trabajos especiales que requieran la intervención de auditores externos.

Además, la contratación de cualquier servicio profesional de consultoría o asesoramiento a la firma de auditoría y a entidades vinculadas con ella que en cada momento haya sido nombrada para la revisión de las cuentas anuales consolidadas e individuales de Grupo Ferrovial S.A. o empresas de su grupo de sociedades participadas requerirá la previa autorización por la Dirección General Económico Financiera.

c) Honorarios de la firma auditora

La actual firma auditora de la Sociedad y de su grupo consolidado, que lleva cuatro años ininterrumpidamente efectuando la revisión de sus cuentas anuales (de los dieciocho que Grupo Ferrovial lleva estando obligada a auditar sus cuentas), ha realizado asimismo otro tipo de trabajos.

El siguiente cuadro muestra los honorarios correspondientes a la firma auditora:

	2006			2005		
	Sociedad	Grupo	Total	Sociedad	Grupo	Total
Importe de otros trabajos distintos de los de auditoría (miles de euros)	13	1.334	1.347	76	769	845
Importe trabajos distintos de los de auditoría / importe total facturado por la firma de auditoría (%)	8,025%	27,350%	26,729%	2,520%	25,497%	29,71%

d) Restricciones a la contratación de analistas

Por lo que respecta a analistas, la Comisión de Nombramientos y Retribuciones es responsable de establecer medidas para verificar que Ferrovial no contrata como empleados ni cargos de alta dirección a aquéllos que hayan desempeñado labores de análisis que hayan tenido por objeto a la Sociedad en agencias de calificación o rating, durante un plazo de dos años desde la separación del analista de la agencia.

■ (C). Operaciones Vinculadas

I. Aprobación de transacciones

Conforme al Reglamento del Consejo de Administración, toda transacción profesional o comercial con Grupo Ferrovial S.A. o sus sociedades filiales de las personas que luego se citan, requiere la autorización del Consejo, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control. El Consejo de Administración puede, en aquellos casos en que se trate de transacciones ordinarias, aprobar las líneas genéricas de operaciones.

A este régimen se encuentran sometidos:

- Los Consejeros de Grupo Ferrovial S.A.
- Los accionistas de control.
- Las personas físicas que representen a aquellos Consejeros que sean personas jurídicas.
- Los integrantes de la Alta Dirección.
- Otros directivos que el Consejo de Administración pueda designar individualmente.
- Y las Personas Vinculadas a todas las personas encuadradas en las categorías antes enunciadas, conforme éstas se definen en el propio Reglamento.

II. Operaciones Vinculadas

A continuación se detallan las operaciones que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su Grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado en 2006 con las distintas partes vinculadas.

La Sociedad proporciona en este documento la información sobre estas operaciones de conformidad con las definiciones y los criterios de la Orden EHA/3050/2004, de 15 de Septiembre, del Ministerio de Economía y Hacienda y la Circular 1/2005, de 1 de abril, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

En aquellos casos en que no es posible indicar el beneficio o pérdida de la transacción, por corresponder a la entidad o persona prestadora, se ha indicado esta circunstancia con un asterisco (*).

1. Accionistas significativos

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones más relevantes que se han efectuado en el ejercicio 2006 con los accionistas significativos, con miembros del “grupo familiar de control” (excepto aquellas personas físicas integrantes del mismo que son al tiempo Consejeros de la Sociedad, respecto de los

cuales la información figura en el epígrafe siguiente) o entidades que guardan vinculación accionarial con personas pertenecientes a dicho “grupo familiar de control”, según lo indicado en el capítulo ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DE LA SOCIEDAD:

Nombre / denominación	Entidad del Grupo Ferroviario	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2006		2005	
				Importe	Beneficio o pérdida	Importe	Beneficio o pérdida
				(Miles de €)	(Miles de €)	(Miles de €)	(Miles de €)
Miembros del “grupo familiar de control” / entidades vinculadas a ellos	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en edificio de Madrid y actividades de conservación, mantenimiento y reparación	480	67	474	35
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	342	91	356	24
	Ferrovial Conservación S.A.	Comercial	Arrendamiento a Ferrovial de locales de oficinas en Madrid propiedad de accionistas	176	(*)	167	(*)
	Ferrovial Inmobiliaria S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de gestión inmobiliaria en promoción en Madrid	128	125	110	107
	Sociedades del Grupo Ferroviario	Comercial	Arrendamiento de medios de transporte privados para su uso por la Dirección de la Sociedad	19	(*)	44	(*)
	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	2.699	145	-	-
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	181	15	102	7
	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	373	13	-	-

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

Además de las operaciones individualizadas señaladas, han tenido lugar tres transacciones de escasa relevancia con los accionistas significativos, consistentes en ejecución de obras menores y actividades de mantenimiento en domicilios o sedes sociales de cuantía o duración poco significativa y en condiciones de mercado, cuyo importe total es de 43 miles de euros, y que han supuesto en conjunto un beneficio de 1,3 miles de euros. En 2005, estas transacciones fueron por importe de 5 miles de euros y el beneficio total, de 0,3 miles de euros.

2. Operaciones con Consejeros y Alta Dirección.

En 2006 se han registrado las operaciones con Consejeros y miembros de la Alta Dirección de la Sociedad que a continuación se indican. Adicionalmente, se señalan las transacciones concluidas con Banesto, NH Hoteles, Bankinter, Ericsson, TPI, Lafarge Asland, Asea Brown Boveri y Aviva, en atención a lo dispuesto en el Apartado Segundo de la Orden EHA/3050/2004, dado que determinados consejeros de la Sociedad son o han sido en algún momento del año 2006 miembros del Consejo de Administración de las indicadas compañías:

Nombre / denominación	Entidad del Grupo Ferroviario	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	2006		2005	
				Importe	Beneficio o pérdida	Importe	Beneficio o pérdida
				(Miles de €)		(Miles de €)	
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción de vivienda	520	18	692	26
	Ferrovial Agromán S.A. / Filiales	"	Gestión integral de obras	17	0,9	14	0,1
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	"	Servicios de mantenimiento de instalaciones en vivienda	19	5	18	2
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales		Servicios de mantenimiento de instalaciones	18	1,3	-	-
Nicolás Villén Jiménez	Ferrovial Inmobiliaria S.A. / Filiales	"	Adquisición de vivienda en promoción de Madrid	259	67	48	16
Alvaro Echániz Urcelay	Ferrovial Inmobiliaria S.A. / Filiales	"	Adquisición de vivienda en promoción de Madrid	397	103	37	12
Banesto	Sociedades del Grupo Ferroviario	"	Cobro de comisiones por negocio y liquidaciones de operaciones de derivados cobradas	1.196	1.196	1.765	1765 (*)
		"	Pago de comisiones por operaciones de derivados	3.880	(*)	1.980	(*)
		"	Intereses abonados	4.398	4.398 (*)	1.835	1.835 (*)
		"	Pago de Intereses de créditos y préstamos hipotecarios	9.144	(*)	1.575	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de aval y créditos documentarios	323.900	(*)	316.600	(*)
		"	Confirming dispuesto	47.800	(*)	50.000	(*)
		"	Saldo dispuesto de créditos hipotecarios y líneas de crédito	200.600	(*)	166.000	(*)
		"					
Ericsson	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	"	Prestación de gestión integral de servicios	6.611	1.438	22.347	1.952
Aviva	Sociedades del Grupo Ferroviario	"	Contratación de pólizas de seguros	1.729	1.729	1.783	(*)
Bankinter	Sociedades del Grupo Ferroviario	"	Cobro de comisiones por servicios de intermediación bancaria	10	10 (*)	54	54 (*)
		"	Pago de comisiones varias	173	(*)	65	(*)
		"	Intereses abonados	1.730	1.730 (*)	739	739(*)
		"	Intereses pagados por créditos y préstamos hipotecarios	1.490	(*)	1.094	(*)
		"	Saldo dispuesto de créditos hipotecarios y líneas de crédito	38.600	(*)	39.600	(*)
		"	Confirming dispuesto	62.100	(*)	52.300	(*)
		"	Líneas de avales dispuestas	40.200	(*)	30.000	(*)
		"					
TPI	Ferrovial Inmobiliaria S.A. / Filiales	"	Recepción de servicios de publicidad	6	(*)	178	(*)
NH Hoteles y sociedades de su grupo	Sociedades del Grupo Ferroviario		Servicios de Hostelería proporcionados por NH Hoteles y sociedades de su grupo	111	(*)	58	(*)
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales		Prestación de servicios de mantenimiento a NH HOTELES	6	6	8	1
Lafarge Asland	Sociedades del Grupo Ferroviario		Compras de bienes	5.186	(*)	-	-
Asea Brown Boveri	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales		Prestación de servicios de recogida de residuos	2	0,2	-	-

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

(') En este tipo de partidas (comisiones e intereses abonados) se considera que el importe íntegro de la operación es beneficio.

Además de las operaciones anteriores se registraron en 2006 operaciones con Consejeros y Alta Dirección, directamente o a través de personas vinculadas, que de forma total y conjunta ascienden a la suma de 66 miles de euros por la ejecución de obras menores en domicilios; la prestación de servicios de montaje, reparación, mantenimiento de instalaciones y la prestación de servicios de recogida de residuos, de duración y cuantía poco significativas y en condiciones de mercado. El beneficio total obtenido en dichas operaciones fue de 2 miles de euros. En 2005, las operaciones de este tipo ascendieron a 6 miles de euros y su resultado fue de 0,9 miles de euros de beneficio.

La información sobre remuneraciones y operaciones de préstamos con Consejeros y Alta Dirección puede consultarse en el epígrafe sobre "Retribución del Consejo de Administración y de la Alta Dirección".

3. Operaciones entre compañías del grupo

Se mencionan a continuación operaciones efectuadas entre sociedades del Grupo Ferrovial que, pertenecientes en todo caso al tráfico habitual en cuanto a su objeto y condiciones, no han sido eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados de la Sociedad por la razón siguiente.

Como se explica detalladamente en la Nota 2.2.d) de la Memoria de la Sociedad, los saldos y transacciones relativos a obras de construcción realizadas por el área de construcción a favor de sociedades concesionarias de infraestructuras no son eliminadas en dicho proceso de elaboración de los estados financieros consolidados puesto que, a nivel consolidado, este tipo de contratos se califican como contratos de construcción en los que las obras se entienden realizadas, a medida que estas obras están siendo ejecutadas, frente a terceros, ya que se considera que el titular final de la obra tanto desde un punto de vista económico como jurídico es la administración concedente.

En el ejercicio 2006, el área de construcción de Grupo Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 383.911 miles de euros (520.395 miles de euros en 2005), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 490.036 miles de euros (en 2005, 470.398 miles de euros).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignables al porcentaje que el Grupo Ferrovial ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido, en 2006 de 32.568 miles de euros. En 2005 supuso 14.947 miles de euros.

III. Situaciones de conflicto de intereses

El Reglamento del Consejo de Administración establece entre las obligaciones de los Consejeros la de procurar evitar toda situación de conflicto de intereses, existiendo la obligación de informar de estas situaciones al Secretario del Consejo con la debida antelación.

Si el asunto lo requiere, se traslada al Consejo de Administración.

En todo caso, el Consejero se abstendrá de asistir e intervenir en las deliberaciones que afecten a asuntos en los que pueda hallarse interesado personalmente.

Estas obligaciones son extensivas a accionistas de control, Alta Dirección y personas vinculadas a todos ellos.

En particular, el Reglamento establece que los Consejeros Dominicales deben comunicar a la Sociedad las situaciones que puedan suponer un conflicto de intereses entre los accionistas que hayan propuesto su nombramiento y Ferrovial. También en estos casos, se establece la obligación de abstenerse en participar en la adopción de los correspondientes acuerdos.

En 2006 el Consejero D. Santiago Eguidazu Mayor puso en conocimiento de la Sociedad la existencia de un conflicto de intereses con motivo del asesoramiento que la firma Nmas1, de la que el Sr. Eguidazu es Presidente, prestó durante el ejercicio a una de las entidades que presentaron ofertas para la adquisición de la división Inmobiliaria del Grupo Ferrovial, en proceso de desinversión. En todas las ocasiones en que el Consejo de Administración trató sobre esta operación de desinversión, el Sr. Eguidazu se ausentó de la reunión mientras las deliberaciones sobre ella tenían lugar.



■ (D) SISTEMAS DE CONTROL DE RIESGOS

I. Política de riesgos de la Sociedad y riesgos cubiertos por el sistema

Introducción

Ferrovial tiene implantado desde 2003 un sistema de gestión global del riesgo (GRM, "Global Risk Management") que abarca todas sus actividades de negocio en el mundo, incluyendo la de las sociedades participadas sobre las que tiene capacidad de gestión.

En un entorno dinámico y muy competitivo, este sistema constituye un instrumento importante para la gestión estratégica de los negocios, contribuyendo a tratar adecuadamente los factores que pueden condicionar la consecución de los objetivos económicos y operativos en el medio y largo plazo. Ferrovial considera que una gestión de riesgos solvente y activa, concebida desde una perspectiva global, contribuye a crear valor tanto para los accionistas como para el resto de los grupos de interés relevantes para las actividades de la empresa.

La política de riesgos y el sistema de gestión que emana de ella se rigen por los siguientes principios:

- El objetivo final de la gestión de riesgos es contribuir a la generación de un beneficio sostenible en todas las áreas y actividades de negocio.
- El sistema de gestión se concibe desde una perspectiva global, esto es, integrando todos los factores estratégicos y operativos que conforman el perfil de riesgos de Ferrovial, incluyendo los económicos, reguladores y legales, sociopolíticos, laborales y medioambientales.
- La gestión de riesgos implica a todos los niveles de la organización con capacidad para la toma de decisiones, incluyendo la Alta Dirección y las comisiones del Consejo de Administración.
- Las funciones derivadas del mantenimiento del sistema y el reporte de riesgos son independientes de las líneas de negocio, si bien éstas aportan sus conocimientos para el análisis de los riesgos y la determinación de los modelos más adecuados de gestión en cada caso.
- El sistema contribuye a facilitar la toma de decisiones desde una perspectiva equilibrada y multicriterio, al mantener unidades de medida homogéneas y comparables con independencia de la naturaleza del riesgo evaluado.

Principales riesgos de la Sociedad

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.

Con carácter general, Ferrovial considera relevantes aquellos riesgos que pueden comprometer la rentabilidad económica de su actividad, la solvencia financiera de la sociedad implicada o el Grupo, la reputación corporativa y la integridad de sus empleados.

En particular, los riesgos más significativos objeto de gestión por el sistema son los siguientes:

1. Riesgos de calidad, relacionados con las deficiencias o retrasos con ocasión de la ejecución de obras o la prestación de servicios suministrados a clientes y usuarios

Todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión de la calidad, que se describen detalladamente en el Apartado II.1 siguiente. Los sistemas llevan a cabo un seguimiento continuo de los indicadores clave, que medien los niveles de calidad de la obra entregada (Construcción e Inmobiliaria), o del servicio prestado (Inmobiliaria, Servicios e Infraestructuras), con el objeto de establecer medidas preventivas y actuaciones tempranas que reduzcan la probabilidad de que se materialice el riesgo.

Asimismo, se llevan a cabo encuestas de satisfacción por expertos independientes, con el fin de identificar los puntos críticos de insatisfacción de clientes y usuarios y poner en marcha las medidas dirigidas a resolver tales deficiencias.

2. Riesgos medioambientales:

- (a) Riesgos derivados de prácticas que pudieran generar un impacto significativo en el medio ambiente, principalmente como efecto de la ejecución de obras, la gestión o tratamiento de residuos y la prestación de otros servicios.
- (b) Riesgo de incumplimiento de la normativa vigente, y, en concreto, los vinculados a la adaptación de las nuevas actividades del grupo a la reciente legislación medioambiental o urbanística.

Con el objeto de asegurar el conocimiento adecuado de normativa ambiental, Ferrovial tiene implantado desde 2005 un sistema de información on-line (denominado SIGMA), que puede consultarse en la intranet corporativa, que proporciona información sobre los requisitos legales de carácter medioambiental a todos los centros de producción, de forma particularizada, sencilla y permanentemente actualizada.

Por otra parte, la Dirección de Calidad y Medio Ambiente hace un seguimiento continuo de la legislación medioambiental en elaboración, manteniendo estrechos contactos con los legisladores y participando en los grupos consultivos para la puesta en práctica de las nuevas disposiciones, con el objeto de anticipar los cambios normativos que pudieran afectar a las actividades de Grupo Ferrovial.

Asimismo, las áreas de negocio con un mayor nivel de riesgo medioambiental (Construcción y Servicios), tienen implantados y certificados sistemas de gestión medioambiental que se describen en el apartado II. 1. b). El área de Infraestructuras ha avanzado durante 2006 en la implantación de un sistema de gestión medioambiental normalizado (ISO 14001) cuya certificación se ha previsto a lo largo de 2007, tanto en las concesionarias españolas de autopistas como en la actividad de aparcamientos.

3. Riesgos regulatorios y sociopolíticos, especialmente en la actividad de Infraestructuras:

- (a) Riesgos de modificaciones del marco regulador, que pudieran afectar negativamente a los ingresos previstos o a los márgenes de beneficios, principalmente en el negocio aeroportuario.
La filial británica de aeropuertos (BAA) mantiene permanentes relaciones con las autoridades reguladoras (Regulation Steering Group), con el objeto de adelantarse a los posibles cambios en la regulación.
- (b) Riesgo de rescate de la concesión sin pago de indemnización (vinculado al denominado “riesgo país”).
- (c) Movimientos sociales contrarios a la construcción o ampliación de infraestructuras de transporte, así como movimientos organizados de grupos de interés que aboguen por la supresión de tarifas de peaje o cualesquiera otras ligadas a contratos concesionales.

Con respecto a este conjunto de riesgos sociopolíticos, la inversión de Ferrovial se centra principalmente en países del área OCDE, donde se consideran estables y solventes las condiciones políticas y socioeconómicas, así como las garantías jurídicas. En este marco, los riesgos de rescate de las concesiones por parte de la Administración están suficientemente cubiertos mediante cláusulas que garantizan la indemnización y compensación al concesionario.

En cualquier caso, los departamentos Económico Financiero y de Asesoría Jurídica hacen un seguimiento constante de la evolución de estos riesgos sociopolíticos y regulatorios.

4. Riesgos de carácter financiero, destacando como más relevantes los siguientes:

- (a) Variación de tipos de interés, así como de tipos de cambio en actividades en el exterior.
- (b) Impago o morosidad de clientes.

5. Riesgos por la causación de daños:

- (a) Responsabilidades derivadas de producción de daños a terceros durante la prestación de servicios.
 - (1) Daños a terceros por el mal estado de la carretera en la actividad de infraestructuras: Responsabilidades derivadas de accidentes de tráfico e incidentes provocados por un estado deficiente de conservación de la carretera.

El sistema de calidad implantado lleva a cabo un seguimiento continuo del nivel de servicio de la carretera que permita acometer las oportunas medidas de prevención.

Asimismo, el Departamento Corporativo de Seguros mantiene un programa de Responsabilidad Civil con coberturas y límites indemnizatorios adecuados a la evaluación de este riesgo.

- (2) Incidentes o accidentes de aeronaves en aeropuertos gestionados por Ferrovial.
- (3) Incidentes que pudieran afectar a la seguridad de los usuarios de los aeropuertos, incluidos los derivados de amenazas terroristas.

La filial británica de aeropuertos (BAA) lleva a cabo un seguimiento sistemático del cumplimiento de todas las normas de seguridad aeroportuaria promulgadas por CAA (autoridad británica) e ICAO (organismo internacional). Asimismo, los aeropuertos gestionados por Ferrovial han implantado las mejores prácticas del proceso MATRA (*Multi-Agency Threat and Risk Assessment*), mecanismo amparado por las instituciones públicas (programa TRANSEC), basado en la colaboración e intercambio de información entre distintas agencias (departamentos gubernamentales, autoridades locales, servicios de emergencia, policía...).

Asimismo, el Departamento Corporativo de Seguros mantiene programas de Responsabilidad Civil y Daños que incluyen los supuestos de amenaza terrorista, con coberturas y límites indemnizatorios adecuados a la evaluación de este riesgo (ver apartado II.2.).

- (b) Daños en infraestructuras promovidas o gestionadas por Grupo Ferrovial, fundamentalmente debidas a catástrofes naturales.

Además de los anteriores, son riesgos también gestionados por

el sistema, aunque más genéricos o de carácter menos específico los laborales y, en particular, los vinculados a la seguridad y salud de los trabajadores (especialmente relevantes en la actividad de Construcción) y los de daños en bienes y activos de las empresas del grupo.

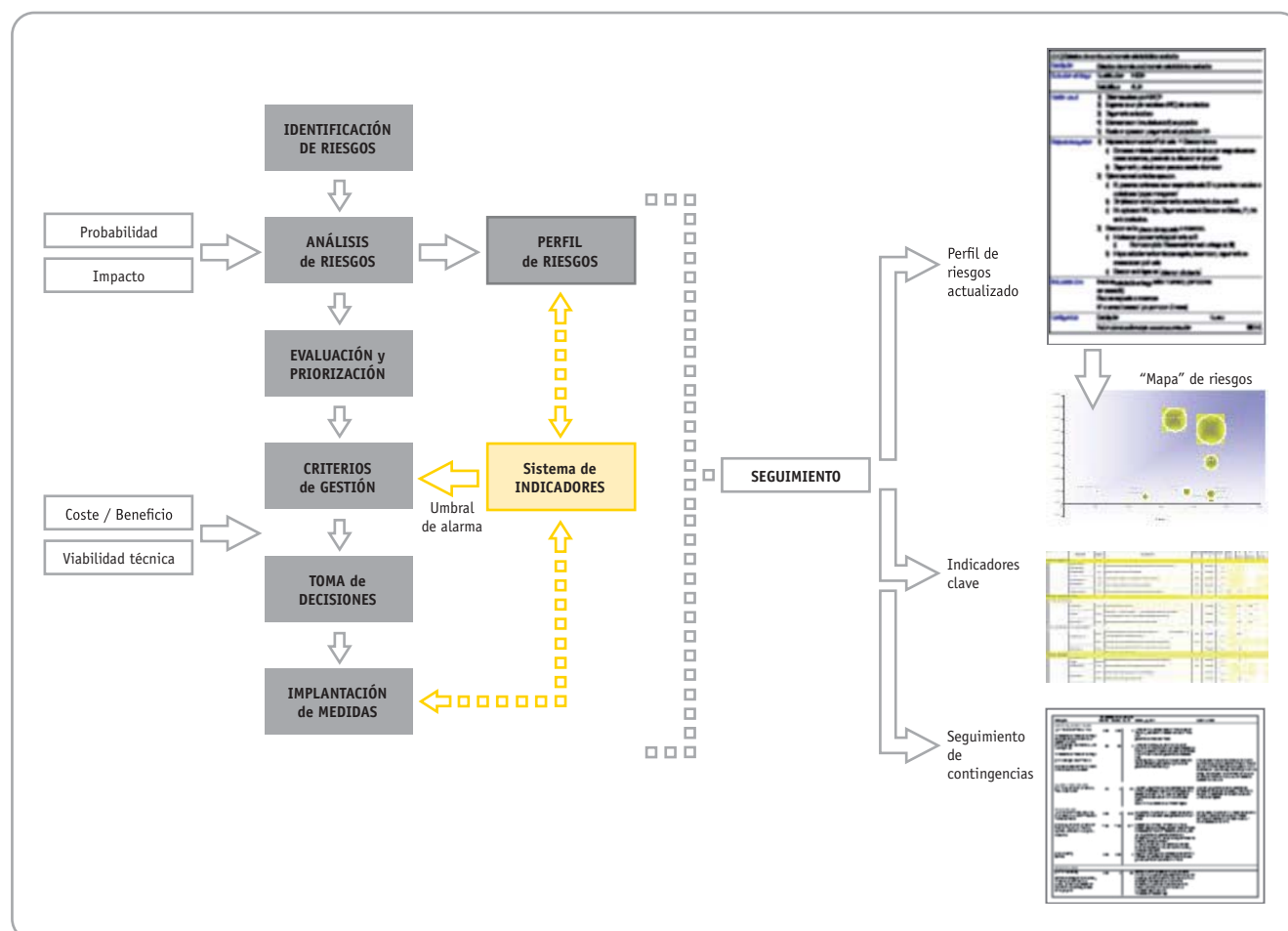
Con independencia de las particularidades descritas en este apartado, los sistemas de gestión, descritos en el epígrafe II siguiente, se han concebido bajo la perspectiva de la gestión integral de riesgos (*Global risk management*) y afectan a todas las áreas de actividad de Grupo Ferrovial y a todos los ámbitos corporativos.

Los sistemas de control se han concebido para la efectiva identificación, medición, evaluación y priorización de los riesgos.

Estos sistemas generan información suficiente y fiable para que las distintas unidades y órganos con competencias en la gestión de riesgos decidan en cada caso si éstos son asumidos en condiciones controladas, o son mitigados o evitados.

II. Sistemas de control

La identificación de los riesgos y el establecimiento de medidas de control en todos los ámbitos corporativo y de negocio, se desarrolla mediante un sistema que puede representarse gráficamente de la manera siguiente:



El procedimiento ha quedado diseñado con arreglo a los estándares internacionales en materia de gestión global del riesgo (IRM, AIMC, ALARM. 2002).

La información que utiliza el sistema se genera a través de un reducido equipo de trabajo en el que participan los responsables de los departamentos Económico-Financiero, de Calidad y Medio Ambiente, Recursos Humanos y la Asesoría Jurídica, supervisados directamente por el Director General. Todos los miembros del equipo de trabajo pertenecen al nivel directivo.

Los riesgos detectados se evalúan y priorizan mediante un procedimiento homogéneo de carácter semicualitativo apoyado en un sistema de indicadores relevantes y fiables, describiendo en cada caso las medidas de control y gestión establecidas. Esta información se transmite periódicamente al nivel corporativo, donde se integra y contrasta antes de ser informada a la Comisión de Auditoría y Control del Consejo, tal y como se indica en el epígrafe IV. Para facilitar la identificación de las principales tendencias y la toma de decisiones, el sistema dispone de una salida gráfica que integra toda la información en un formato comparable ("mapa de riesgos").

1. Sistemas de gestión de la calidad

Todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión de la calidad acordes con la norma ISO 9001, certificados por organismos acreditados. En todos los casos, estos sistemas se implantan en el nivel del centro de producción mediante Planes de Calidad desarrollados específicamente para cada uno de ellos, que aseguran (a) la planificación previa de los procesos relevantes para la calidad del producto o servicio, (b) el control sistemático y documentado de tales procesos, y (c) el retorno de información suficiente para detectar errores sistemáticos y diseñar medidas correctoras o preventivas para evitar aquéllos o atenuarlos en el futuro.

Desde 2004, en las áreas de Inmobiliaria y Construcción se desarrolló una novedosa herramienta para el control de la calidad de entrega de viviendas (sistema "Inca"). Esta herramienta identifica los puntos críticos en los procesos y la activación de proyectos de mejora para incrementar la calidad del producto entregado al cliente. Durante 2006, esta herramienta se ha empleado en la mayor parte de las nuevas promociones de identificación residencial.

Las variables más relevantes de los sistemas de calidad de los distintos negocios se agrupan en indicadores, sobre cuya evolución se informa periódicamente al Comité de Dirección de Ferrovial.

2. Sistemas de gestión medioambiental

Las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión medioambiental que cumplen como mínimo la norma ISO 14001 y se cuenta con las certificaciones de sistema expedidas por organismos acreditados. En el área de Infraestructuras el sistema se encuentra implantado y se certificará a lo largo de 2007. En el centro de producción, estos sistemas se adaptan a la realidad del emplazamiento mediante un plan de gestión medioambiental que contempla la planificación y control sistemático de los procesos que implican riesgo para el medio ambiente, los requisitos legales aplicables y el establecimiento de objetivos cuantificados para la mejora del comportamiento medioambiental del centro de producción.

Asimismo, las actividades son sometidas a un continuo sistema de evaluación y auditoría medioambiental de los procesos, las prácticas medioambientales aplicables y el nivel de cumplimiento de la legislación. Este seguimiento es responsabilidad de un departamento técnico independiente de la línea de producción.

Ferrovial dispone de una innovadora herramienta de control y seguimiento del riesgo ambiental, denominada ICM (acrónimo de "índice de comportamiento medioambiental"), que ha sido validada por un centro público de investigación (Universidad Rey Juan Carlos de Madrid), y reconocida por la Cátedra UNESCO de Medio Ambiente. El ICM se encuentra implantado en el área de Construcción y durante 2006 se ha finalizado el diseño de uno equivalente en el área de Servicios, que igualmente ha merecido el reconocimiento y el respaldo institucional de la citada cátedra. De esta manera, las actividades con mayor riesgo medioambiental disponen en su totalidad de un indicador integrado de su comportamiento en esta materia, de cuya evolución se informa periódicamente tanto al Comité de Dirección como a la Comisión de Auditoría y Control.

Finalmente, y como anteriormente se mencionó, con el objeto de asegurar el conocimiento adecuado, de la normativa vigente en la materia, Ferrovial desarrolló en 2005 un sistema de información on-line (denominado SIGMA), que puede consultarse en la intranet corporativa, que resume los requisitos legales de carácter medioambiental a todos los centros de producción de forma particularizada, sencilla y permanentemente actualizada.

3. Otros procedimientos de carácter preventivo

Sistemas de prevención de riesgos laborales

En todas las áreas, así como en el ámbito corporativo, se han implantado sistemas de prevención de riesgos laborales acordes

con los requisitos de la Ley 31/1995 y la normativa promulgada para su desarrollo. Los sistemas de prevención son periódicamente auditados por organismos externos acreditados para ello.

Las áreas con riesgos laborales más relevantes, en particular Construcción, disponen de planes de seguridad y salud específicamente diseñados para cada una de las obras, que son objeto de un seguimiento continuado por parte de los servicios centrales. Tales visitas de seguimiento contemplan la evaluación de las medidas de seguridad de la obra, incluyendo todas las actividades desarrolladas por las subcontratas. El sistema ha sido desarrollado en colaboración con el Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo, en el marco de un convenio suscrito entre Ferrovial-Agromán y este organismo en 2004.

Mecanismos de control de riesgos financieros

Exposición a variaciones de tipo de cambio:

Con carácter general, la gestión de este riesgo se lleva a cabo de manera centralizada a través de la Dirección General Económico-Financiera, empleando mecanismos de cobertura.

Para que los flujos de caja previsible no se vean afectados por las variaciones del tipo de cambio, existen coberturas destinadas a las siguientes operaciones:

- Proyectos multidivisa (adjudicados o en licitación).
- Beneficios obtenidos en filiales extranjeras, así como dividendos o devoluciones de capital que se prevén recibir de dichas filiales.
- Préstamos intragrupo a filiales extranjeras.
- Tesorería de filiales extranjeras.
- Pagos a proveedores en divisa.

Exposición a variaciones de los tipos de interés:

En la financiación de proyectos de infraestructuras, el objetivo es obtener tipos de interés fijo al cerrar los acuerdos con los financiadores. Cuando esto no es posible se plantea la suscripción de una cobertura para este riesgo durante toda la vida de la financiación, en sus diferentes modalidades (dependiendo del entorno y del volumen de la inversión).

Con respecto a la deuda de Grupo Ferrovial a tipo variable, la Dirección Económico-Financiera mantiene una vigilancia de posibles cambios del mercado con el objeto de aprovechar los menores tipos. Aunque en ejercicios anteriores la tendencia era mantener abierta la exposición a tipos de interés, la evolución de la estructura financiera del Grupo hacia una posición neta deudora ha motivado la contratación de instrumentos de cobertura para la deuda emitida recientemente. Dichas coberturas, cubren el riesgo

de tipos nominales, y en algunos casos el riesgo de tipos reales debido a que los ingresos de los activos que financian se actualizan por la inflación.

Impago o morosidad:

El riesgo de impago por parte de clientes privados, fundamentalmente en el área de Construcción, se atenúa mediante un estudio de la solvencia de aquéllos previo a la contratación. Los requisitos contractuales son supervisados por los departamentos jurídico y económico-financiero, para asegurar que se establecen con las suficientes garantías de respuesta ante supuestos de impago, que incluyen la paralización de las obras. Durante la ejecución de los trabajos contratados, el departamento económico-financiero lleva a cabo un seguimiento permanente de las certificaciones, los documentos de cobro y el efectivo pago de los mismos.

Sistemas de cobertura de riesgos

Ferrovial mantiene una política corporativa de aseguramiento, a través de su Unidad Corporativa de Seguros, a la cual están sujetas todas las áreas de negocio. Este departamento se sitúa orgánica y funcionalmente en el área de gestión global de riesgos), con el objeto de aprovechar la gestión del perfil de riesgos del grupo en la optimización técnica y económica de las pólizas de seguro suscritas por Ferrovial.

La política exige que con carácter general se suscriban coberturas de seguro para los daños a bienes propios e infraestructuras promovidas por empresas del grupo, así como para las responsabilidades frente a terceros.

Bajo esta política común, los riesgos susceptibles de ser transferidos total o parcialmente mediante pólizas de seguro son objeto de un continuo seguimiento en el que se analizan y revisan las coberturas, límites indemnizatorios y régimen de exclusiones de las pólizas, así como el coste de las primas.

A lo largo de 2006, y como consecuencia de la redefinición de la política de aseguramiento iniciada el año anterior, se ha continuado con el proceso de optimización de coberturas y primas de las pólizas suscritas en los distintos programas, en todo el ámbito internacional, aprovechando el volumen y diversa exposición al riesgo que representan el conjunto de los negocios y actividades, en especial en las áreas de Servicios e Infraestructuras.

III. Materialización de riesgos en 2006

Durante 2006 no se han producido otras materializaciones de riesgos que las propiciadas por el desarrollo de las distintas actividades que realiza el Grupo Ferrovial, sin que se hayan producido consecuencias adversas de relevancia para la Sociedad.

De hecho, cuando se han producido situaciones susceptibles de generar la materialización de algún riesgo, se ha podido constatar el eficaz funcionamiento de los mecanismos de prevención, información y control, por lo que hasta la fecha se considera que los medios dispuestos y los sistemas de gestión de riesgos han funcionado de manera satisfactoria.

IV. Órganos con responsabilidades en materia de riesgos

Desde 2003 existe una Dirección de Calidad y Medio Ambiente, con dependencia directa del Consejero Delegado, entre cuyas competencias se encuentran una gran parte de las relativas a la coordinación, seguimiento e informe del perfil de riesgos del grupo.

La Unidad Corporativa de Seguros, creada en 2004 con las funciones descritas en el apartado II.2, se ha integrado en esta Dirección.

La Dirección de Auditoría, también de ámbito corporativo, planifica y desempeña su actividad sobre la base de los riesgos identificados, para evaluar la eficacia de las medidas establecidas para su gestión.

Por último, el Reglamento del Consejo de Administración establece que la Comisión de Auditoría y Control tiene entre sus competencias las de analizar y evaluar periódicamente los principales riesgos de los negocios, así como los sistemas establecidos para su gestión y control. La Comisión dedica una parte importante de su calendario de reuniones a la atención de esta competencia, contando con la colaboración y asistencia periódica de los responsables de las Direcciones corporativas indicadas.

V. Procesos de cumplimiento

Dirección de Calidad

Los sistemas de gestión de la calidad, el medio ambiente y la prevención de riesgos laborales, están sujetos a un continuo proceso de evaluación y auditoría interna. El alcance de los planes de auditoría afecta tanto a los servicios centrales como a los centros de producción. En todos los casos, las auditorías se llevan a cabo por parte de los servicios centrales tanto del área de negocio como de ámbito corporativo, con la participación de técnicos

cualificados, conocedores del negocio pero independientes de la línea de producción.

Auditoría Interna

La Dirección de Auditoría, en dependencia directa del Presidente y a disposición del Consejo de Administración a través de la Comisión de Auditoría y Control, contribuye a la gestión de los riesgos que el Grupo afronta en el cumplimiento de sus objetivos.

Así, en primer lugar, la Dirección de Auditoría desarrolla el análisis continuo de los procedimientos y sistemas de control, modelos de organización y variables de gestión dentro de las áreas más relevantes del Grupo Ferrovial, abarcando bien proyectos encuadrados dentro de las diferentes líneas de negocio, o bien aspectos relativos a los diferentes departamentos de apoyo. Las conclusiones correspondientes se trasladan tanto a los responsables de las áreas evaluadas como a la Alta Dirección del Grupo, incluyendo, en su caso, la recomendación de acciones concretas destinadas a la implantación de eventuales mejoras.

Asimismo, la Dirección de Auditoría colabora en los procesos de inversión y post-inversión, participa activamente en la prevención y control del fraude, y dirige las discrepancias que puedan aparecer dentro de las relaciones internas entre las diferentes compañías del Grupo Ferrovial.

Por último, señalar que para el desarrollo de las funciones descritas anteriormente, la Dirección de Auditoría cuenta con el conocimiento y la experiencia que permite acumular el contacto continuo y directo con los diferentes negocios, complementados cuando es necesario con la colaboración puntual de asesores externos de primer nivel.

Código de Ética Empresarial

Desde 2004, Grupo Ferrovial S.A. dispone de un Código de Ética Empresarial, aprobado por el Consejo de Administración, que establece los principios básicos y los compromisos de esta índole que todas las empresas del grupo, sus empleados y directivos deben respetar y cumplir en el ejercicio de sus actividades.

El documento obedece al compromiso de la compañía de que el conjunto de las relaciones entre la empresa, sus empleados y otros grupos de interés se enmarque en los principios de respeto a la legalidad, integridad ética y respeto a los derechos humanos.

Paralelamente, se ha establecido un procedimiento para la formulación de propuestas de mejora, realizar comentarios y críticas, o denunciar situaciones ineficientes, comportamientos inadecuados o eventuales incumplimientos del Código de Ética Empresarial

o de cualquier otra materia, , que pueden efectuarse, si así se desea, de forma anónima.

Procedimiento de protección del patrimonio del Grupo Ferrovial a través de la prevención del fraude interno

Desde 2005 se encuentra vigente en el Grupo Ferrovial un procedimiento interno que tiene por objeto la protección del patrimonio empresarial mediante la prevención de conductas que pudieran suponer la defraudación del mismo.

El procedimiento desarrolla el principio que en este sentido se incluye en el Código de Ética Empresarial y establece el derecho y la obligación de informar de aquellas conductas o actuaciones que fueran susceptibles de perjudicar el patrimonio del Grupo, bien al superior o bien a través del sistema puesto a disposición de los empleados para el envío de comunicaciones, firmadas o anónimas.

■ (E) Junta General

I. Constitución de la Junta General y adopción de acuerdos

1. Derecho de asistencia

De conformidad con lo previsto en el Reglamento de la Junta General y en los Estatutos, pueden asistir a la Junta todos los accionistas titulares de un mínimo de cien (100) acciones, permitiéndose la agrupación de acciones para alcanzar esa cifra.

Al margen de ese mínimo, no hay restricciones estatutarias a la asistencia.

2. Representación

La representación del accionista en la Junta General se regula en los artículos 15 de los Estatutos y 12 y 13 del Reglamento de la Junta General. Esta regulación se considera adecuada para garantizar el derecho del accionista a ser representado en la Junta y delegar su voto.

3. Quórum de constitución

Las disposiciones de los Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta General relativas a la constitución de la Junta reproducen el régimen legal de los artículos 102 y 103 de la Ley de Sociedades Anónimas, que puede esquematizarse del siguiente modo:

	En primera convocatoria	En segunda convocatoria
Válida constitución	25%	Sin mínimos
Supuestos especiales establecidos por la Ley	50%	25%. Si es inferior a 50%, los acuerdos deberán adoptarse por 2/3 del capital presente o representado.

4. Presidencia de la Junta

El Presidente de la Junta es el Presidente del Consejo de Administración.

El Reglamento de la Junta General es un instrumento adecuado para garantizar el correcto funcionamiento de la Junta General.

Desde que la sociedad cotiza en las Bolsas de Valores, Grupo

Ferrovial S.A. ha solicitado la presencia de Notario para que levante acta de la Junta y desarrolle las funciones vinculadas al levantamiento de la misma, tales como su participación en la organización del turno de intervenciones conforme se disponga en la Junta y tomar nota o custodiar las intervenciones literales que deseen efectuar los accionistas.

5. Adopción de acuerdos

Tampoco en esta materia se introducen cambios en el régimen legal, estableciendo los Estatutos y el Reglamento de Junta General, que los acuerdos se adoptarán por mayoría, salvo que la Ley disponga otra cosa.

II. Reglamento de la Junta General de Accionistas. Derechos y participación de los accionistas en relación con las Juntas Generales

1. Derechos y participación de los accionistas

El Reglamento de la Junta General de Accionistas, aprobado en la Junta que tuvo lugar el 26 de marzo de 2004, regula los derechos de los accionistas con ocasión de la celebración de las Juntas Generales, contemplando, además de los establecidos en la Ley de Sociedades Anónimas, los que se indican a continuación:

En la Junta General de Accionistas celebrada en 2006, se aprobó una modificación de los Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta General de Accionistas con objeto de incorporar las novedades introducidas en la Ley de Sociedades Anónimas por la Ley 19/2005, de 14 de noviembre, de la Sociedad Anónima Europea domiciliada en España, y relativas a la publicación de un complemento al orden del día a instancias de determinados accionistas; la posibilidad de asistir por medios telemáticos y la anticipación del plazo de la convocatoria.

Publicidad de la convocatoria

- Tan pronto se conozca la fecha probable de celebración de la Junta, el Consejo podrá darlo a conocer a través de la página web de la Sociedad, o de cualquier otro medio que estime oportuno.
- El órgano de administración valorará la oportunidad de difundir el anuncio de la convocatoria en un mayor número de medios de comunicación social.

Elaboración del Orden del Día

- El órgano de administración podrá tomar en consideración aquellas sugerencias o propuestas realizadas por escrito por los accionistas que, guardando relación con las actividades o intereses de la Sociedad, estime puedan ser de interés para la Junta.

Derecho de información

- La Sociedad publicará en su página web el texto de las propuestas de todos los acuerdos formuladas por el órgano de administración en relación con los puntos del Orden del Día junto con una explicación sobre su justificación y oportunidad.
- La Sociedad incluirá en su página web información relativa a las respuestas facilitadas a los accionistas en contestación a las preguntas que hayan formulado en el ejercicio de su derecho de información.

Asistencia de los auditores externos

- Los auditores externos deberán asistir a la Junta General.

Intervención de la Comisión de Auditoría y Control

- El Presidente de la Comisión de Auditoría y Control intervendrá en las Juntas Generales Ordinarias.

Intervención de los accionistas

El Reglamento del Consejo de Administración contempla entre las funciones del Consejo la de promover la participación de los accionistas y adoptar cuantas medidas sean oportunas para facilitar que la Junta General de Accionistas ejerza efectivamente las funciones que le son propias. El Consejo procurará, además, que los accionistas tengan toda la información que les permita formarse un juicio preciso de la marcha de la Sociedad.

El Reglamento de la Junta General de Accionistas incluye varias disposiciones encaminadas a fomentar la participación de los accionistas:

- Se valorará la oportunidad de difundir la convocatoria en mayor número de medios de comunicación social.
- Cuando el órgano de administración conozca la fecha probable de celebración de la siguiente Junta General, podrá darlo a conocer a través de la página web de la sociedad o

de cualquier otro medio que estime oportuno.

- Se advertirá, en la convocatoria, sobre la mayor probabilidad de que la Junta se celebre bien en la primera o bien en la segunda de las fechas programadas.
- El Consejo podrá tomar en consideración para la elaboración del Orden del día aquellas sugerencias o propuestas realizadas por escrito por los accionistas que, guardando relación con las actividades o intereses de la Sociedad, estime puedan ser de interés para la Junta.
- Se valorará, con ocasión de cada Junta General, si existen medios de comunicación a distancia que puedan permitir a los accionistas efectuar el voto y/o la delegación, garantizando debidamente la identidad del sujeto que ejerce su derecho de voto, o en caso de delegación, las de representante y representado y si la utilización de los mismos es factible.
- Los accionistas con derecho de asistencia podrán asistir a la Junta General a través de medios telemáticos, si el Consejo de Administración considera, con ocasión de cada convocatoria, que existen los medios técnicos y las bases jurídicas que hagan posible y garanticen esta forma de asistencia.
- Se facilitará en la página web de la sociedad la consulta de las propuestas de acuerdos, los documentos o informes necesarios o preceptivos y aquellos otros que, sin ser preceptivos, se determinen por el Consejo de Administración en cada caso. En cuanto a las propuestas de acuerdos, irán acompañados de una explicación sobre su justificación y oportunidad.
- Se proporcionará también a través de la página web toda la información que se estime útil para facilitar la asistencia y participación de los accionistas, como el procedimiento para la obtención de la tarjeta de asistencia; instrucciones para ejercer o delegar el voto a distancia que se hubiesen previsto, en su caso, en la convocatoria; información sobre el lugar donde vaya a celebrarse la Junta y la forma de llegar y acceder al mismo; información sobre sistemas o procedimientos que faciliten el seguimiento de la Junta e información sobre el Departamento de Atención al Accionista.
- Se podrá permitir el seguimiento a distancia de la Junta, mediante la utilización de medios audiovisuales.
- Se prevé la posibilidad de procurar mecanismos de traducción simultánea.
- Se estudiarán medidas para facilitar el acceso de los accionistas discapacitados a la sala de celebración de la Junta.
- Se regula de forma detallada el turno de intervenciones en la Junta General, durante el cual los accionistas, además de intervenir, podrán solicitar verbalmente las informaciones

o aclaraciones que consideren convenientes acerca de los asuntos comprendidos en el Orden del Día.

- Se garantizan los derechos de información que, con carácter previo o durante la celebración a la Junta, corresponden a los accionistas conforme a la Ley de Sociedades Anónimas.

2. Reglamento de Junta General

Como se ha dicho, el vigente Reglamento de la Junta General de Accionistas fue aprobado por ésta en su reunión de 26 de marzo de 2004, y ha quedado inscrito en el Registro Mercantil de Madrid, tras su comunicación a la CNMV.

Como antes se ha mencionado, el Reglamento de la Junta General fue modificado por acuerdo de la Junta General de Accionistas celebrada el 31 de marzo de 2006 a fin de incorporar las novedades en materia de publicación de un complemento al orden del día a instancias de determinados accionistas; la posibilidad de asistir por medios telemáticos y la anticipación del plazo de la convocatoria introducidas en la Ley de Sociedades Anónimas por la Ley 19/2005, de 14 de noviembre, de la Sociedad Anónima Europea domiciliada en España.

3. Participación de los inversores institucionales

La Sociedad no ha recibido comunicación sobre la política de los inversores institucionales respecto a su participación o no en las decisiones de ésta.

III. Juntas Generales del ejercicio 2006

En el año 2006, el Consejo de Administración convocó una Junta General de Accionistas, que tuvo lugar el 31 de marzo de 2006.

1. Datos sobre asistencia

La Junta General celebrada el 31 de marzo de 2006 contó con la asistencia del 72,53% del capital social, del cual un 3,42% eran acciones presentes y el 69,11% restante eran representadas.

2. Acuerdos adoptados

Entre los asuntos que se sometieron a votación, además de los relativos a la aprobación de las cuentas anuales individuales y consolidadas, la distribución de resultado y la aprobación de la gestión, se incluía la reelección de consejeros y de auditores;

la modificación de los Estatutos Sociales y del Reglamento de la Junta General para su adaptación a la Ley 19/2005, de 14 de noviembre, de la Sociedad Anónima Europea domiciliada en España; la delegación en el Consejo de Administración para aumentar el capital social de conformidad con lo dispuesto en el artículo 153.1.b), con exclusión, en su caso, del derecho de suscripción preferente; la aprobación de dos sistemas retributivos aplicables a Consejeros Ejecutivos y Alta Dirección, uno consistente en el pago de una parte de su retribución variable mediante la entrega de acciones de la Sociedad y otro en un plan de opciones sobre acciones de la Sociedad, y la autorización para la adquisición directa o indirecta de acciones propias.

Todas las propuestas de acuerdos formuladas por el Consejo de Administración fueron aprobadas.

El texto íntegro de los acuerdos y el resultado de las votaciones puede consultarse en la página web de Ferrovial.

IV. Información sobre gobierno corporativo

La página web de la sociedad, www.ferrovial.com, permite acceder, desde la página de inicio, a información sobre gobierno corporativo en el epígrafe denominado precisamente así.

Además, dentro del epígrafe "Información para Accionistas e Inversores", se puede también acceder a través del apartado "Gobierno Corporativo".

La página web está adaptada en cuanto a su forma y contenido a los requerimientos establecidos por la CNMV en su Circular 1/2004, de 17 de marzo.

■ (F) Grado de seguimiento de las recomendaciones de Gobierno Corporativo

I. Responsabilidad sobre el Gobierno Corporativo

El Reglamento del Consejo de Administración atribuye al Secretario del Consejo, entre otras funciones, la de verificar el cumplimiento de la normativa sobre gobierno corporativo y su interpretación, así como la de analizar las recomendaciones en esta materia para su posible incorporación a las normas internas de la sociedad.

Por su parte, la Comisión de Auditoría y Control, conforme al Reglamento del Consejo, supervisa el cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo y efectúa propuestas para su mejora, y, en concreto, informa con carácter previo sobre dispensas y otras autorizaciones que el Consejo de Administración pueda otorgar en materia de deberes de los consejeros, así como sobre las transacciones de la sociedad con accionistas, consejeros y alta dirección que de acuerdo con el Reglamento precisen aprobación.

II. Asunción del Código Unificado de Buen Gobierno

Desde la aprobación el 22 de mayo de 2006 del Código Unificado de Buen Gobierno por el Consejo de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, la Sociedad ha trabajado en el análisis de las recomendaciones contenidas en el mismo e inició en 2006 las actuaciones apropiadas para formar criterio sobre su asunción e incorporación a sus prácticas o a sus normas internas.

Como consecuencia de estos trabajos, la Sociedad tiene previsto someter a la consideración de la primera Junta General de Accionistas que se convoque en 2007 una propuesta para modificar los Estatutos Sociales y el Reglamento de la Junta General de Accionistas, y aprobar un nuevo texto del Reglamento del Consejo de Administración, de manera que a lo largo del año tenga lugar la implantación y seguimiento de las recomendaciones y poder efectuar así un comentario sobre las mismas en el Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2007, que se aprobará en 2008.

III. Asunción del informe Olivencia y del informe Aldama

Como se ha explicado en la Introducción de este informe, Grupo Ferrovial S.A. ha procurado desde su admisión a cotización transmitir al mercado y a sus accionistas información sobre

gobierno corporativo a través de los correspondientes Informes sobre Gobierno Corporativo.

- En los ejercicios posteriores a la publicación del “Informe de la Comisión Especial para el estudio de un Código Ético de los Consejos de Administración”, el llamado Código Olivencia, se efectuó un comentario pormenorizado e individualizado de cada una de sus recomendaciones.
- La asunción de esas recomendaciones fue posteriormente completada mediante la incorporación a la normativa interna de gran parte de las recomendaciones sobre buen gobierno sugeridas por el “Informe de la Comisión Especial para el fomento de la transparencia y seguridad en los mercados y en las sociedades cotizadas”, conocido como “Informe Aldama”.

En definitiva, en el Reglamento del Consejo de Administración, el Reglamento Interno de Conducta en Materias relativas a los Mercados de Valores y el Reglamento de la Junta General de Accionistas se han recogido las siguientes recomendaciones sobre gobierno corporativo, todavía vigentes:

En materia de composición del Consejo de Administración:

- Definición de los distintos tipos de consejeros.
- Incorporación de las incompatibilidades del consejero externo para mantener relaciones comerciales o profesionales con la sociedad.
- Definición del consejero independiente y de los requisitos para ser designado como tal.
- Regulación de la existencia de consejeros externos no incluidos dentro de las categorías de dominicales o independientes.
- Consideración de la inamovilidad de los consejeros dominicales e independientes.
- Integración de una proporción significativa de consejeros independientes en el Consejo de Administración.

En relación con los deberes de los consejeros:

- Establecimiento en la normativa interna de un procedimiento de dispensa por la Junta o el Consejo del cumplimiento de algunos deberes por los consejeros.
- Extensión de los deberes de lealtad a los accionistas de control y miembros de la Alta Dirección.
- Regulación del tratamiento de las situaciones de conflicto de interés entre el accionista que propone al consejero dominical y la sociedad.
- Comunicación del consejero con la alta dirección a efec-

tos de información y posibilidad de recabar asistencia de profesionales externos, así como de recabar información a través del Secretario (entre otros) para ejercer sus funciones.

- Obligación de los consejeros de comunicar a la Sociedad las compras y ventas de acciones en un plazo de 48 horas.
- Inclusión de la prohibición de ocupar cargos ejecutivos en sociedades competidoras.
- Deber de los consejeros de informar a la Sociedad de las reclamaciones que contra él se dirijan.

Referentes a las funciones del Consejo:

- Obligación del Consejo de analizar el presupuesto y las directrices estratégicas de Ferrovial, así como un seguimiento, al menos trimestral, de la evolución de los estados financieros y supervisar la información pública periódica.
- Presentación de un triple balance económico, social y medioambiental.
- Certificación de las cuentas anuales, en cuanto a la exactitud e integridad de su contenido, por el Presidente, Consejero Delegado y Director Económico Financiero.
- Obligación de formulación de las cuentas en términos claros y precisos.
- Obligación de procurar que los accionistas tengan toda la información que les permita formarse un juicio preciso de la marcha de la Sociedad.

Relativas a las Comisiones del Consejo:

- Obligación de emisión de un informe anual sobre sus actividades por parte de la Comisión de Auditoría y Control.
- Atribución a la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de la competencia para establecer medidas para verificar que Ferrovial no contrata como empleados ni cargos de alta dirección a aquellos que hayan desempeñado labores de análisis que hayan tenido por objeto a la Sociedad en agencias de calificación o rating, durante un plazo de dos años desde la separación del analista.
- Otorgamiento de competencias de la Comisión de Auditoría y Control respecto al nombramiento o sustitución del director de auditoría interna.
- Atribución a esta misma Comisión de la responsabilidad

de informar al Consejo de los cambios de criterios contables.

En materia de retribución del Consejo y de la Alta Dirección:

- Consideración de las salvedades que consten en el informe del auditor externo y que afecten significativamente a la cuenta de resultados para la determinación de la remuneración de los consejeros en razón de los resultados de la sociedad.
- Información sobre la remuneración individualizada de consejeros, desglosada por conceptos.
- Información agregada y desglosada por conceptos de la Alta Dirección.

Además, se han asumido otras medidas que se entienden fomentan la transparencia y el buen gobierno societario:

- Ampliación de las competencias de la Comisión de Auditoría y Control para proponer al Consejo, que a su vez lo someterá a la Junta General, el nombramiento del auditor externo del grupo consolidado, además del de la sociedad.
- Instauración de un procedimiento para verificar la competitividad del auditor externo, que llevará a cabo la Comisión de Auditoría y Control.
- Competencias de esta misma Comisión en cuanto a la supervisión de la auditoría interna; verificación del plan de auditoría interna, en su caso, establecimiento de medidas para que por la auditoría interna se informe de irregularidades e incumplimientos, en los términos que figuran en el Reglamento del Consejo de Administración.
- Prohibición de que los Consejeros puedan ocupar, además de cargos directivos, cualquier cargo de administración en una sociedad competidora.
- Prohibición de prestación de servicios de representación o asesoramiento a sociedad competidora, salvo autorización del Consejo previo informe de la Comisión de Auditoría y Control.
- Prohibición de que los consejeros puedan prestar servicios de especial relevancia en sociedades competidoras durante los dos años posteriores a su cese, así como de ocupar cargos en las mismas, salvo dispensa.
- Obligación del consejero de informar sobre cualquier cargo de administración o dirección en otras compañías no competidoras.
- Extensión de los deberes, además de a la Alta Dirección y a los accionistas de control, a los representantes personas físicas del consejero persona jurídica y a otros directivos que individualmente designe el Consejo.

Por último, se realiza a continuación un comentario de las razones por las que otras recomendaciones no han sido objeto de una plena incorporación a la normativa interna de gobierno corporativo.

A este respecto, cabe destacar que se ha producido alguna novedad en relación con lo que ya se hizo público en los Informes de ejercicios anteriores.

- Homogeneización de las tarjetas de asistencia a la Junta General: Grupo Ferrovial ha venido considerando que carece de posibilidades de intervenir con este fin en el proceso de emisión de las tarjetas de asistencia por parte de las entidades depositarias. No obstante, desde 2004 proporciona una tarjeta de emisión propia con objeto de facilitar la delegación o el voto por medios a distancia, una vez comprobado que ello no entorpece la debida acreditación de la identidad de la persona que delega o vota y de su condición de accionista y sin que dicha tarjeta sustituya a la emitida por las entidades depositarias. Es intención de la compañía continuar, cumpliendo esos requisitos, con esta práctica.
- Incremento de la antelación de la convocatoria de la Junta General respecto de los plazos legales: La Ley de la Sociedad Anónima Europea domiciliada en España (Ley 19/2005, de 14 de noviembre) ha modificado la Ley de Sociedades Anónimas, entre otros aspectos, incrementando la antelación de la convocatoria de la Junta General. Así pues, aunque esta recomendación pudiera seguir vigente, el contexto normativo ha variado significativamente. No obstante, y complementando el contenido de estas obligaciones legales, la sociedad mantiene su compromiso de difundir de forma oficiosa la fecha prevista para la celebración antes de la convocatoria formal.
- Elevación a la Junta General de algunas decisiones de negocio. Se ha considerado adecuado no introducir modificaciones en el sistema de distribución de responsabilidades entre el órgano de gobierno de la sociedad y la Junta General así como también se ha entendido muy conveniente asegurar que la Sociedad cuente en todo momento con la capacidad para una toma ágil de decisiones a veces difícilmente compatible con el cumplimiento de los plazos de la convocatoria de una Junta.

En cualquier caso Ferrovial mantiene y mantendrá una política de plena transparencia con sus accionistas, y no sólo a través de la Junta General, respecto de las operaciones y proyectos más relevantes que acometa.

- Definición y publicidad previa de la política de participación de los inversores institucionales. Ferrovial ha considerado que una regulación normativa de estas obligaciones no debe hacerse puntualmente desde las sociedades emisoras porque no existen garantías de homogeneidad en el mercado al crear condiciones distintas de unas compañías a otras respecto de los inversores institucionales.
- Creación de una Comisión de Estrategia e Inversiones. Existiendo una Comisión Ejecutiva del Consejo de Administración se ha entendido innecesario la creación de otra Comisión especializada en este ámbito ya que sus funciones son correctamente realizadas por dicha Comisión Ejecutiva.
- Régimen para la adopción de medidas de garantía o blindaje en caso de despido o cambios de control. Las medidas de este tipo que pudieran establecerse a favor de los miembros de la Alta Dirección requieren el informe previo de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones. Entre las funciones del Consejo de Administración, de acuerdo con el Reglamento del Consejo de la compañía, se encuentra la de aprobar la política retributiva y la retribución de la Alta Dirección. No se ha considerado necesario establecer, además, la necesidad de un acuerdo para su aprobación por parte de la Junta General. Por lo demás, la sociedad asume el compromiso de informar al mercado de estas materias.
- Provisiones en el balance para el exceso de indemnizaciones previstas en cláusulas de blindaje. Se ha considerado inadecuado el establecimiento de una norma específica y singular de carácter imperativo en materia de provisiones.

Por otro lado se considera que la contabilidad desarrollada por la sociedad en cuanto a la dotación de provisiones, es adecuada para reflejar de manera exacta e integrada la situación patrimonial de la compañía en todos sus conceptos.

En todo caso, en el apartado relativo a la remuneración del Consejo (Apartado B.II.8), se da cuenta de información complementaria en esta materia.

Estrategia de Responsabilidad Corporativa	264
El compromiso con nuestros empleados	271
Calidad laboral	272
Igualdad de oportunidades	274
Seguridad de los trabajadores	276
Nuestra responsabilidad sobre los productos y servicios	278
Innovación tecnológica	280
Calidad	284
Gestión de compras	286
El compromiso con la comunidad	288
Responsabilidad con el medio ambiente	290
Compromiso social	296
Indicadores de progreso	302
Glosario de términos	303
Informe de verificación	304





Ferrovial es la constructora más sostenible del mundo, según el índice Dow Jones de Sostenibilidad (DJSI) y una de las cien empresas más sostenibles a nivel global con una calificación "AAA", según el último *rating* de Innovest Strategic Value Advisors

“Ferrovial ha obtenido un éxito extraordinario integrando la sostenibilidad en la estrategia corporativa, posicionando a la compañía entre las líderes del sector de la construcción” (Informe Sustainable Asset Management, SAM)

■ Principios para el Desarrollo Sostenible

En su declaración de principios para el desarrollo sostenible, Ferrovial expresa su voluntad de crear valor a largo plazo para sus accionistas, empleados, clientes, proveedores y para la comunidad.

Además, aspira a que su proyecto empresarial sea reconocido en el ámbito internacional, apoyado en los siguientes principios:

- La ética y profesionalidad en sus actuaciones.
- La aplicación de las mejores prácticas de gobierno corporativo.
- El respeto, la protección y la promoción de los Derechos Humanos.
- La reducción del impacto ambiental en sus actividades.
- La captación y motivación del mejor capital humano.
- La seguridad y la salud de los trabajadores.
- La calidad y la mejora continua de sus procesos y actividades y la innovación.
- La consideración de la cadena de valor como pieza clave de su estrategia de desarrollo sostenible.
- La transparencia informativa.
- El apoyo del desarrollo socioeconómico donde está presente.

Estos principios se materializan en las siguientes líneas de actuación:

- Fomentar la capacidad y calidad del liderazgo, estableciendo un código ético de conducta para sus colaboradores.
- Mejorar las condiciones laborales y garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre los empleados.
- Comunicar a todos los integrantes de la organización los principios del desarrollo sostenible y la responsabilidad social, y facilitar la participación de los empleados en proyectos solidarios.
- Fomentar entre sus subcontratistas y proveedores la incorporación paulatina de principios coherentes con esta declaración.
- Mejorar continuamente los cauces de comunicación con las partes interesadas, sobre la base de una innovadora información corporativa, que contemple además de los aspectos financieros, variables de comportamiento medioambiental y social.
- Mantener e incrementar la confianza de sus clientes, superando sus expectativas de calidad en las obras y servicios.
- Promover la implantación de sistemas de gestión medioambiental normalizados en las diferentes líneas de negocio de la compañía.
- Avanzar en el diseño e implantación de sistemas eficaces para prevenir y reducir los riesgos laborales, que sirvan de referencia en los distintos sectores donde desarrolla su actividad.
- Diseñar instrumentos fiables para medir la calidad de las relaciones laborales, la motivación y el desarrollo profesional de los que trabajan en Ferrovial, como base para mejorar la eficiencia del trabajo.
- Planificar la acción social como un instrumento para el desarrollo de las sociedades del entorno donde Ferrovial ejerce su actividad.
- Promover los proyectos de innovación, la investigación científica y el desarrollo, como factores básicos para el éxito competitivo y la creación de un valor diferencial en el mercado.
- Colaborar con los gobiernos, ONG y otros agentes sociales en proyectos y actividades relacionados con el desarrollo social, la conservación del medio ambiente y la seguridad laboral.
- Asumir los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas en el desarrollo de sus actividades.

Líder en sostenibilidad

“Ferrovial ha obtenido un éxito extraordinario integrando la sostenibilidad en la estrategia corporativa, posicionando a la compañía entre las líderes del sector de la construcción”, según el último informe publicado por la firma de analistas SAM (*Sustainable Asset Management*).

Así lo confirma también el *rating* de Innovest Strategic Value Advisors que coloca a Ferrovial entre las cien empresas más sostenibles del mundo durante 2006, con una calificación “AAA” por la óptima gestión de sus riesgos medioambientales, sociales y de gobierno corporativo y por su capacidad para aprovechar las nuevas oportunidades de negocio dentro de este área. Este reconocimiento, basado en un estudio realizado entre más de 1.800 compañías, avala la robustez de la estrategia de sostenibilidad de Ferrovial y su integración en las actividades de sus negocios. Ferrovial está incluido en los índices Dow Jones de Sostenibilidad (DJSI) y FTSE4Good, dos de las principales referencias globales en relación con la responsabilidad corporativa y los Principios de la Inversión Socialmente Responsable (ISR). Ferrovial figura desde hace cinco años en las listas del DJSI y en la última revisión lidera el sector de la construcción pesada a nivel mundial. La puntuación total de Ferrovial en el DJSI se puede ver en la tabla de indicadores verificados.

Ferrovial es también la única empresa del sector de la construcción e infraestructuras que figura entre las diez primeras compañías con mejores prácticas de responsabilidad corporativa, de acuerdo con el último informe del Observatorio Español de Responsabilidad Social Corporativa promovido por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. El alto nivel de reconocimiento por parte de las instituciones de mayor prestigio explica, entre otras causas, el posicionamiento de Ferrovial en el Informe Merco como la empresa española con mayor reputación en el sector de la construcción e infraestructuras y de las diez empresas de mayor reputación corporativa en España.

Ferrovial apareció más de 50 veces al día en los medios escritos. Los accesos a la página web corporativa de Ferrovial han aumentado el 23% en 2006

■ Diálogo con los Grupos de Interés

Ferrovial basa su principio de transparencia informativa y diálogo con los Grupos de Interés en la mejora continua de los cauces de comunicación con las partes interesadas, sobre la base de una innovadora información corporativa que permita un diálogo transparente y equitativo.

La compañía considera Grupos de Interés prioritarios a sus accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores. También asume la importancia de mantener una relación fluida con los principales medios de comunicación en todo el mundo.

La identificación de los Grupos de Interés se realiza a través del proceso de mutua afectación. Los distintos Grupos de Interés tienen establecidos el nivel relacional con la compañía a través de canales formales como el correo electrónico o los teléfonos dedicados a la atención personalizada.

En 2006, la consultora Análisis e Investigación ha realizado un estudio enfocado a los Grupos de Interés para determinar las diferencias cualitativas entre la percepción interna y externa de la evolución y crecimiento de la compañía.

Las comunicaciones recibidas por parte de los distintos Grupos de Interés forman parte del plan estratégico de reputación y responsabilidad corporativa de Ferrovial aprobado para 2007.

Accionistas

Ferrovial cuenta desde 2002 con un Departamento de Atención al Accionista que tiene como objetivo servir de canal de comunicación permanente entre los accionistas particulares y la compañía. A través de este departamento se da respuesta a las necesidades de información que dichos accionistas puedan requerir.

Entre otras vías de comunicación, existe una Línea Gratuita de Atención al Accionista (902 253 050), una dirección de correo electrónico (accionistas@ferrovial.es) y una línea para la comunicación por fax (91 586 2689). Durante el 2006, este departamento ha atendido más de un correo electrónico al día solicitando información financiera. Todas las solicitudes de información han sido tratadas de forma individualizada.

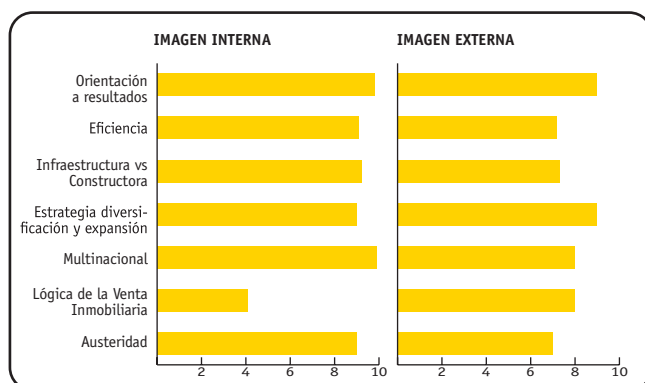
Desde 2005, los accionistas pueden participar de forma virtual en las Juntas Generales y emitir su voto por correo electrónico.

Empleados

Para la comunicación con los empleados, Ferrovial cuenta con la intranet corporativa Ferronet, la revista interna Inforvial y el nuevo Canal Corporación puesto en marcha en octubre de 2006 por la Dirección de Recursos Humanos del Área Corporativa. El canal se suma a los ya desarrollados por otras áreas de negocio: Construnet, Finet, Servinet, Budinet, Cadanet, y el canal propio de Amey.

Desde 1997, todo empleado con un puesto de trabajo con ordenador tiene acceso a Ferronet. En la actualidad, el número de empleados que utiliza asiduamente la intranet corporativa es de 8.200. Junto a la información de la compañía, Ferronet incorpora un espacio dedicado al empleado ([Empleado.net](#)).

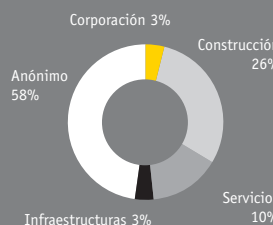
En el año 2006 se han publicado en la intranet 276 noticias, 591 contratos (adjudicaciones), 66 circulares y 267 ofertas de trabajo y en la web se han publicado 475 ofertas de empleo.



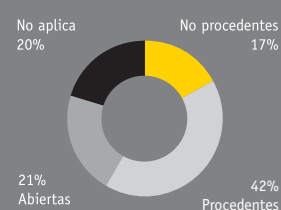
Reclamaciones

El Grupo puso en marcha el año 2004 un mecanismo de diálogo con sus empleados con fines éticos y de profesionalidad. En dicho buzón se canalizan ideas, reclamaciones, propuestas y toda declaración que el empleado quiera realizar de forma anónima. Este tipo de manifestaciones son recibidas por un Comité Gestor integrado por miembros de la Alta Dirección de la compañía. En 2006, se han recibido un total de 80 comunicaciones (41 Propuestas, 27 Comentarios y 12 Denuncias).

Origen



Estado



Asuntos



Buzón de sugerencias para empleados

	2005	2006	Variación
Propuestas	64	41	-23
Denuncias	20	12	-8
Comentarios	31	27	-5
TOTAL	115	80	-35

Ofertas de empleo

En la intranet (Ofertas en la intranet por áreas)		En la web (Ofertas en la web por áreas)	
Construcción	141	Construcción	244
Infraestructuras	20	Infraestructuras	22
Servicios	87	Servicios	162
Corporación	19	Corporación	47
TOTAL	267	TOTAL	475

Clientes

Las áreas de negocio cuyo producto o servicio depende de una relación estrecha con clientes y usuarios, disponen de cauces formales de comunicación que se integran en los departamentos de posventa o de atención al cliente. Además, estos departamentos son un canal para conocer las opiniones, dudas y reclamaciones de los clientes o usuarios.

Cintra dispone de un Departamento de Clientes para atender las consultas de los usuarios de aparcamientos de rotación y estacionamiento regulado. Asimismo, desde el Departamento de Ventas se atienden las consultas y reclamaciones relacionadas con la construcción y cesión de uso de plazas en aparcamientos de residentes.

Las mayores concesiones de autopistas disponen de servicios de atención al cliente propios. Por ejemplo, la autopista ETR 407 de Toronto (Canadá) no sólo dispone de un *call-center*, sino que además cuenta con otros innovadores servicios para atender las sugerencias o quejas de los usuarios que prefieren dirigirse personalmente al *Customer*

Center, o enviarlas por correo, e-mail o fax, donde serán atendidas directamente por el *Customer Care Team*. Asimismo, Chicago Skyway, Autema, Ausol, Radial 4, Madrid-Levante, Cintra Chile y Eurolink disponen de sus respectivas páginas web y números de atención al cliente.

El servicio de atención al cliente de Cespa se estructura de forma independiente en cada instalación. Para contratos públicos, los requisitos de estos servicios suelen estar marcados por el pliego de condiciones del cliente. Para contratos privados, cada centro de trabajo dispone de una centralita telefónica que dirige las consultas hacia el personal más adecuado para su solución. Un ejemplo es el Servicio de Atención al Cliente del servicio de recogida de basuras y limpieza viaria prestado al Ayuntamiento de Barcelona. En 2006, se atendieron un total de 11.224 llamadas.

Las empresas filiales Ferrosier, Eurolimp y Grupisa tienen una página web propia y también cuentan con un *call-center* para gestionar los avisos de averías de los clientes.

Proveedores

El proceso de diálogo con los proveedores se ha concretado en la realización de diversas reuniones con los principales proveedores para analizar el desarrollo de las relaciones comerciales y encontrar mejoras mutuas, que permitan rebajar el coste final de la compras de Ferrovial, sin rebajar la calidad de los productos o servicios. Además se ha continuado con la labor, iniciada en años anteriores, de formación de proveedores y subcontratistas en el uso de las nuevas tecnologías de la información aplicadas a la gestión de compras. Así se muestran las ventajas que supone la utilización del portal de la construcción Obralia como herramienta para la petición y realización de ofertas y como sistema de acceso e intercambio de información en el sector.

Para el diálogo permanente con los proveedores existe una vía de comunicación a través de la página web del Grupo Ferrovial en el apartado Gestión de Compras, donde se publican de forma continua las principales compras que se están gestionando con el fin de que cualquier proveedor y en especial los proveedores extranjeros puedan ponerse en contacto con la compañía para enviar sus ofertas.

En 2006, se han enviado los cuestionarios anuales para la actualización de la base de datos a 3.400 proveedores.

Inversores institucionales y analistas

En 2006, se han realizado 216 reuniones con inversores, de las cuales 129 fueron de *roadshows* y 57 reuniones con inversores extranjeros en Madrid. También se han promovido 9 presentaciones, una de las cuales fue la presentación de resultados de año completo retransmitida a través de la web. A la presentación se conectaron 36 usuarios: 18 desde Estados Unidos, 10 desde España y 7 desde el Reino Unido.

De las 216 reuniones mantenidas, 194 fueron con inversores y 22 con analistas. Con éstos se realizaron 12 *roadshows*: 2 en España donde se mantuvieron 12 reuniones; y 10 viajes al extranjero (Inglaterra, Francia, Holanda, Estados Unidos, Italia, Alemania, Suecia, Dinamarca) con un total de 117 reuniones.

A lo largo de 2006, 28 bancos o *brokers* dieron cobertura sobre las acciones de Ferrovial. Dichas entidades publicaron 165 informes y notas sobre el Grupo.

Ferrovial mantiene una base de datos de 778 analistas e inversores que han solicitado su registro en la misma y que reciben todas las comunicaciones realizadas por la compañía. A lo largo del año 2006, se enviaron 94 comunicaciones a los analistas e inversores inscritos.

En 2006, la ONU ha calificado a Ferrovial como “Empresa Notable” por el grado de cumplimiento de los diez principios del Pacto Mundial

■ Compromiso con el Pacto Mundial

Desde 2002, Ferrovial está adherida al Pacto Mundial (*The Global Compact*), una iniciativa por la que se compromete a promover y respetar diez principios de conducta y acción en materia de Derechos Humanos, trabajo, medio ambiente y lucha contra la corrupción.

Desde entonces, Ferrovial participa activamente en la promoción de estos principios como miembro de la Junta Directiva de la Asociación Española del Pacto Mundial (ASEPAM) y a través de numerosos foros y encuentros.

Durante 2006, el Consejero Delegado de Ferrovial ha ratificado ante la ONU el compromiso de la compañía con el cumplimiento de estos principios, que se han convertido en el marco principal de desarrollo de todas las actuaciones e iniciativas relativas a la responsabilidad corporativa.

En 2006, la compañía ha obtenido por parte de la ONU la máxima calificación como “Empresa Notable” por el grado de cumplimiento de estos diez principios, reflejado en el Informe de Progreso del Grupo. Este informe se puede consultar de forma íntegra en www.pactomundial.org.



■ Transparencia informativa

La relación de Ferrovial con los medios de comunicación se basa en compromisos de comunicación transparente y continua, la actitud proactiva para difundir adecuadamente la estrategia de la compañía, sus actividades y objetivos futuros, así como la transmisión de una imagen fiel, y en tiempo real, de los hechos que afectan a la organización y apoyo en el análisis y tendencias de los sectores en los que opera.

Ferrovial es seguida por numerosos medios escritos, audiovisuales y de Internet de diferente naturaleza (económica, financiera, de información general y medios especializados), nacionales e internacionales, especialmente en los países donde mantiene una presencia estable: Estados Unidos (Chicago, Texas e Indiana), Canadá, Reino Unido, Polonia, Suiza, Portugal, Grecia, Irlanda, Italia y Chile.

En 2006, la presencia de Ferrovial en medios de comunicación alcanzó las 18.371 apariciones, con un promedio de 50,3 noticias diarias. Las noticias que han despertado el interés informativo de los medios de comunicación durante el año han estado relacionadas con:

- los resultados de la empresa;
- la evolución de la compañía en Bolsa;

- la adquisición de BAA y el mercado británico en el sector servicios;
- la venta del negocio inmobiliario a Habitat;
- la actividad en países de Europa del Este;
- las adjudicaciones de concesiones de infraestructuras.

Ferrovial utiliza diferentes herramientas de comunicación en su relación con los medios: desde notas o comunicados de prensa y boletines informativos hasta respuestas a las preguntas sobre la empresa y el sector, encuentros informativos, artículos de opinión, ruedas de prensa, entrevistas, etc.

Los medios de comunicación disponen de un apartado específico en la web de Ferrovial. En 2006, el número de accesos al mismo alcanzó los 50.716. Igualmente significativo resulta el número de accesos a la sala de prensa en inglés, que ascienden a 41.019 del total de accesos a la versión inglesa de la web.

Entre los objetivos de Ferrovial para el próximo ejercicio se encuentra dotar a esta herramienta de una información más completa y mayor aportación gráfica, así como establecer un mecanismo de *feedback* que permita una mayor interactividad entre Ferrovial y la comunidad de medios informativos.

■ Riesgos

Ferrovial tiene implantado desde 2003 un sistema de gestión global del riesgo (GRM, *Global Risk Management*) que abarca todas sus actividades de negocio en el mundo, incluyendo la de las sociedades participadas sobre las que tiene capacidad de gestión. El sistema abarca riesgos de calidad: relacionados con deficiencias o retrasos en ejecución de obras o prestación de servicios a clientes y usuarios; riesgos medioambientales que pudieran generar un impacto significativo en el medio ambiente o riesgos derivados del incumplimiento de la normativa vigente; riesgos regulatorios y socio-políticos; riesgos de carácter financiero, como variación de tipos de interés, tipos de cambio en actividades en el exterior, impago o morosidad de clientes; y riesgos por la causación de daños. También se incluyen los riesgos laborales y, en particular, los vinculados a la seguridad y salud de los trabajadores y los de daños en bienes y activos de las empresas del grupo.

La información detallada sobre los sistemas de control de riesgos se incluye en el Informe de Gobierno Corporativo.



Más información:

www.sustainability-index.com
www.sam-group.com
www.ftse.com
www.innovestgroup.com
www.globalreporting.org
www.observatoriorisc.org
www.pactomundial.org
www.un.org

Ferrovial basa su estrategia de responsabilidad corporativa en dos ejes fundamentales: el valor de hacer bien las cosas y la gestión del talento

■ Materialidad (asuntos relevantes)

A lo largo de 2006, Ferrovial ha identificado los asuntos de responsabilidad corporativa más relevantes para las líneas de negocio de Construcción y Servicios siguiendo un análisis de materialidad consistente, comparable y homogéneo. El análisis de materialidad se ha basado en la utilización de fuentes externas para identificar los asuntos de responsabilidad corporativa más relevantes para Ferrovial, incluyendo las opiniones y sugerencias de los principales Grupos de Interés.

Se han utilizado como fuentes los informes emitidos por las agencias de inversión

socialmente responsable, los foros y asociaciones sectoriales, el análisis de los informes de responsabilidad corporativa de las compañías del sector, la información publicada por los medios de comunicación escritos y on-line, y una valoración de la influencia de las tendencias de opinión pública en España.

De este modo, se ha conseguido acotar el contexto, tanto sectorial como de sostenibilidad, en el que actúa Ferrovial y, por tanto, del que emergen los asuntos más relevantes sobre los que la compañía debe actuar.

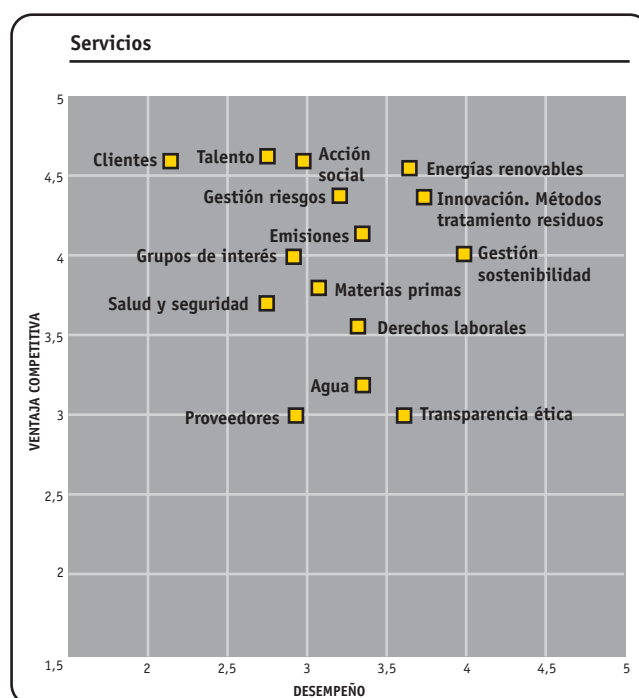
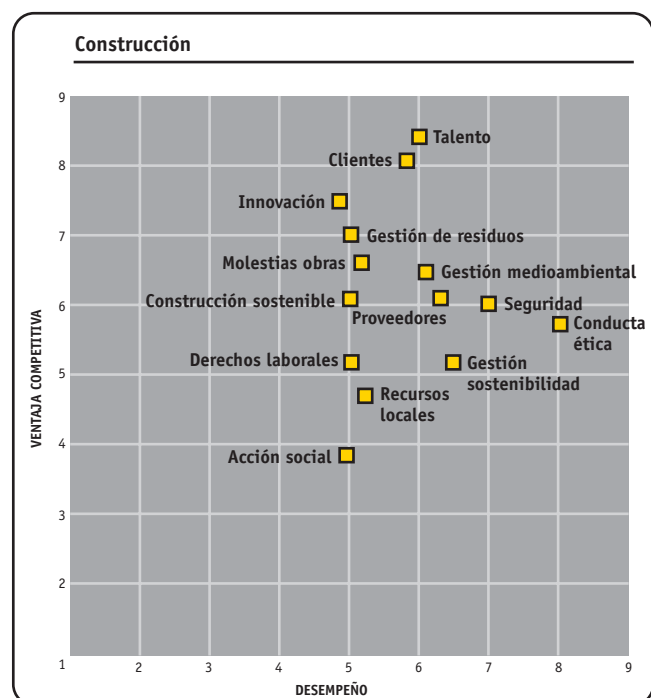
El estudio de los informes

de las compañías del sector permite determinar la madurez de los asuntos en el contexto sectorial. El riesgo viene medido por la atención a los prescriptores externos: inversores, asociaciones sectoriales y prensa, donde Ferrovial obtiene una buena puntuación.

El trabajo, realizado por la consultora KPMG, ha incluido como último punto el desarrollo de sesiones con la Alta Dirección de las líneas de negocio de Construcción y Servicios, para la presentación, interpretación y valoración de los resultados del estudio de materialidad para lo que se ha hecho uso de "Resolver

Ballot", software para la gestión de discusiones en grupo. También se ha incluido una valoración del actual desempeño de Ferrovial en relación con el de sus competidores en cada uno de los asuntos relacionados con la responsabilidad corporativa.

El análisis de materialidad en el área de Construcción ha permitido identificar doce aspectos relevantes para la compañía y catorce grandes líneas en el área de Servicios como se refleja en las siguientes gráficas.



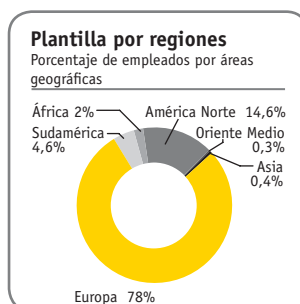
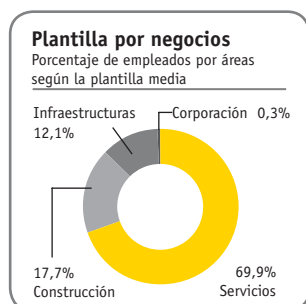
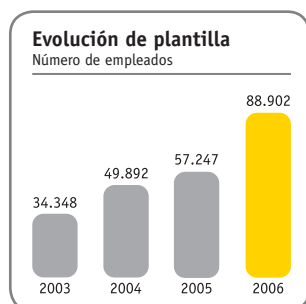


El compromiso con los empleados

■ Calidad laboral

■ Igualdad de oportunidades

■ Seguridad de los trabajadores



Ferrovial es una empresa global con 100.173 profesionales en 42 países

■ El reto de la diversidad

La combinación de talento y dedicación de los profesionales que trabajan en Ferrovial constituyen uno de los pilares esenciales del éxito de la compañía. El capital humano es la base sobre la que Ferrovial desarrolla una de sus ventajas competitivas. El objetivo es mantener una plantilla bien dimensionada, que garantice el crecimiento futuro, y permita, al mismo tiempo, el desarrollo profesional de todos sus trabajadores.

Al cierre del ejercicio 2006, la plantilla media se incrementó en 31.655 personas hasta alcanzar los 88.902 empleados, lo que representa un crecimiento del 55,3% con respecto al mismo período del año anterior. De la media total de empleados, el 17,7% corresponden a la actividad de Construcción; el 12,1% a la de Infraestructuras; y el 69,9% a la de Servicios. El 81,6% de los empleados son operarios y técnicos; el 8,4%, administrativos; y el 10%, titulados.

El número de directivos al

cierre del ejercicio 2006 es de 704 (0,8%), con una edad media de 41,42 años y una antigüedad media de 10,55 años en la compañía.

La creciente presencia internacional de la compañía, impulsada durante el ejercicio con operaciones en el Reino Unido y Estados Unidos, principalmente, ha contribuido a configurar un nuevo perfil de compañía más global y diverso. Por primera vez en su historia, Ferrovial tiene la mayoría de sus empleados (55,9%) fuera de España, sobre todo en Reino Unido, Estados Unidos, Polonia y Suiza.

Esta circunstancia ha convertido la expatriación en un hecho cada vez más frecuente entre los empleados de Ferrovial y una cuestión de vital importancia para la compañía. En la actualidad, aproximadamente un total de 210 empleados españoles trabajan en un país extranjero.

En el contexto de internacionalización de Ferrovial, la gestión de personas se

ha convertido en uno de los mayores retos a los que se enfrenta el Grupo en un futuro cercano. El fuerte crecimiento no ha impedido mantener la estabilidad en el empleo, ni la satisfacción de los profesionales, que perciben más oportunidades que nunca de realizar una carrera profesional dentro de una compañía que genera orgullo de pertenencia, como se manifiesta en las últimas encuestas de Clima Laboral. Durante el ejercicio, el 5% de los empleados han mejorado su categoría profesional.

Reconociendo su nueva dimensión global, Ferrovial asume la responsabilidad de gestionar la diversidad y mantener un entorno de trabajo libre de toda discriminación por motivos de raza, sexo o religión y de cualquier conducta que implique un acoso de carácter personal. Todo trabajador ha de ser tratado de forma justa y con respeto por parte de sus superiores, subordinados y compañeros.

La gestión del talento es

una prioridad estratégica y busca la identificación de los mejores profesionales dentro y fuera de la organización. Internamente se realiza mediante la aplicación de un sistema de evaluación del desempeño capaz de medir la contribución de cada miembro de la organización. Durante 2006, se ha extendido la evaluación a 2.917 empleados, lo que supone un incremento del 46,51% respecto al año anterior. Y externamente, mediante programas de selección que sólo permiten incorporarse a los profesionales más cualificados del mercado.

El 55,9% de los empleados están fuera de España: sobre todo en Reino Unido, Estados Unidos, Polonia y Suiza



Más información:
www.ferrovial.es

Calidad laboral

El 84% de los empleados tienen un contrato fijo, un 20% más que en 2003

■ Empleo estable

En 2006, Ferrovial ha seguido impulsando el empleo estable a través de la contratación fija. El 84% de los 88.902 empleados de la plantilla ha contado con un contrato fijo en 2006, frente al 64% en 2003. La mayoría de los empleados identifican a Ferrovial como “una buena empresa para trabajar” cuya “evolución está siendo positiva”, según queda reflejado en la última Encuesta de Clima Laboral. El estudio se ha distribuido a 7.244 empleados. El nivel de respuesta fue de un 41,6% sobre el total de las encuestas distribuidas. La encuesta refleja la alta valoración que tienen los empleados de las políticas de formación y de desarrollo profesional.

Un indicador claro del grado de satisfacción de los empleados es el índice de rotación voluntaria, que en España se mantuvo en tasas naturales en torno al 7,3%.

■ Libertad de asociación

Ferrovial respeta la libertad de asociación sindical de sus empleados, de acuerdo con las legislaciones de cada país, así como el derecho a la negociación colectiva de los representantes de personal y sindicatos.

En España, 29.668 empleados (el 33%) están adheridos a convenios colectivos y en el resto del mundo, 15.025 (el 17%). La casi totalidad de los centros de trabajo cuentan con representación unitaria y sus miembros están afiliados a un sindicato. Todo ello se estructura dentro de una política de comunicación que respeta el deber de confidencialidad de la información proporcionada.

■ Compensación

En 2006, los gastos de personal ascendieron a 3.141 millones de euros (un 68% más que en 2005), de los que el 88% corresponden a sueldos y salarios y un 12% a cargas sociales.

Ferrovial ha continuado el proceso de implantación de una retribución fija y variable, conservando una alta competitividad en el mercado. El sistema de retribución variable ya se encuentra implantado en un 32% del total de los empleados frente al 15,78% en el 2005, alcanzando casi la totalidad en el personal de estructura.

Estas políticas de retribución se completan con otros planes, entre ellos, los siste-

mas retributivos referenciados a la acción, plan de opciones sobre acciones y Programas de Compensación Personalizados y flexibles (PCP).

En el ejercicio, se ha continuado con el “Plan 12.000”, un programa retributivo que consiste en el pago de una parte de la retribución variable de los beneficiarios —alrededor de 750 personas pertenecientes al colectivo de directivos, jefes de departamento o categoría similar con residencia fiscal en España— mediante la entrega de acciones de Ferrovial.

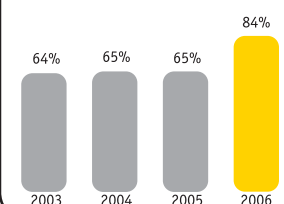
Al Plan 12.000 se ha adherido un total de 434 empleados en 2006.



Más información:
www.ferrovial.es

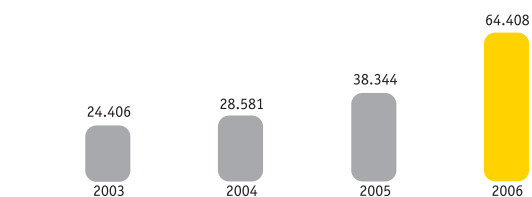
Plantilla fija

Porcentaje de empleados con contrato fijo



Participantes en acciones de formación

Número de personas





Curso de formación en la Universidad Ferrovial Summa

Ferrovial ha invertido durante 2006 más de 18,8 millones de euros en planes de formación para sus empleados en todo el mundo

summa

Universitas **ferrovial**

Summa, la Universidad Corporativa de Ferrovial

La creación de la Universidad Ferrovial supone un hito en el desarrollo y la gestión del talento en la organización y representa una potente herramienta para compartir experiencias entre los negocios. El término latino Summa significa todo el conocimiento, pero también significa lo más alto, lo más importante *Summum*. Summa es el reconocimiento más elevado, lo que nos acerca a la excelencia, *Summa cum laude*. Summa simboliza la unión de las diferentes culturas y perfiles que conforman Ferrovial, *The sum up, la suma*, y significa ser capaz de potenciar el talento, de alcanzar la cumbre, la máxima aspiración *The summit*.

■ Formación

Consciente de que para el crecimiento de la compañía es fundamental el desarrollo profesional de sus empleados, Ferrovial ha invertido durante 2006 más de 18,8 millones de euros en planes de formación en todo el mundo. Se han impartido 837.972 horas de las que se han beneficiado el 72% de los empleados (64.319).

En España, se impartieron 464.116 horas de formación, con una inversión directa total de 9,6 millones de euros, un 12% más que en 2005. Cabe destacar el incremento en la formación de idiomas, como consecuencia de la internacionalización del Grupo.

En el resto de países, se han proporcionado 373.294 horas de formación para 33.503 empleados, lo que ha

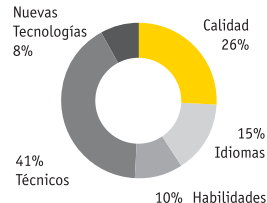
supuesto una inversión de 9 millones de euros.

En total, el número de horas de formación por empleado y año es de 9,52, lo que significa una inversión de 214 euros por empleado.

El compromiso con la formación profesional se ha materializado, de forma especial, mediante la puesta en marcha de una nueva Universidad Corporativa que, bajo la marca Summa, transmitirá los valores y la cultura corporativa y contribuirá a la difusión de la estrategia y objetivos del Grupo. La Universidad ha comenzado a impartir sus programas durante el primer trimestre de 2007, tras su inauguración formal el pasado 8 de febrero.

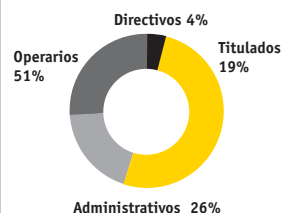
Materias en formación

Porcentaje de importe por materias



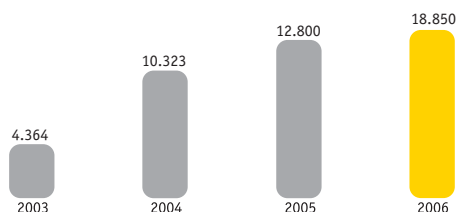
Formación por categorías

Porcentaje de horas de formación



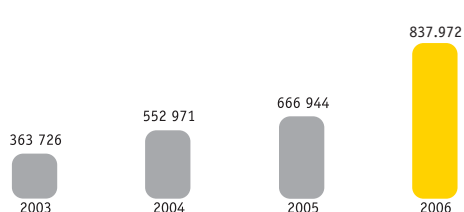
Inversión en formación

En miles de euros



Horas de formación

Número de horas

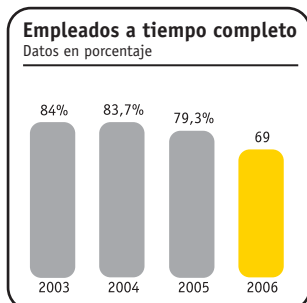


Igualdad de oportunidades

La internacionalización multiplica las oportunidades de carrera profesional: el 5% de la plantilla mejoró su categoría en 2006. Se ha incrementado en un 27% la presencia de mujeres en la plantilla en el último año

■ Igualdad

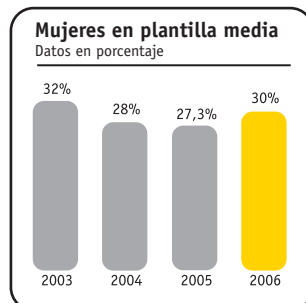
Ferrovial se compromete a establecer una política efectiva de igualdad de oportunidades para que sus empleados desarrollen su actividad profesional sobre la base del principio de mérito. Todos los empleados disfrutarán de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional y las decisiones de promoción estarán siempre basadas en circunstancias y valoraciones de carácter objetivo. Con este criterio, el 5% de los empleados ha podido mejorar su categoría profesional a lo largo de 2006. Concretamente, han sido promocionadas 4.846 personas, un 226% más que el año anterior. De las promociones, 565 han sido en España y 4.281, en el extranjero.



■ Mujer

A lo largo de 2006, se ha incrementado un 27% la presencia de mujeres en la plantilla con respecto al año 2005 (30.002 mujeres). En 2006, las mujeres representaron el 30% de la plantilla media. Además, la presencia de mujeres se ha incrementado en el colectivo de directivos, donde representan el 10%. Se ha incorporado una mujer al Consejo de Administración de Grupo Ferrovial.

Uno de los mayores avances para facilitar la igualdad de oportunidades se ha producido con la puesta en marcha del nuevo plan de conciliación de la vida profesional y familiar de los empleados de la compañía. Este plan ha supuesto el reconocimiento de Ferrovial como empresa Familiarmente Responsable.



■ Integración

Ferrovial asume el objetivo de incorporar al mercado de trabajo a personas pertenecientes a los grupos sociales más desfavorecidos, como los desempleados de larga duración, mayores de 45 años y discapacitados.

Durante 2006, Ferrovial ha continuado con el desarrollo de una política de integración laboral de discapacitados en sus compañías y ha asumido dos nuevos compromisos para sus empleados en España:

- Por una parte, los empleados con discapacidad o movilidad reducida podrán optar a centros de trabajo cercanos a sus casas y dispondrán de plaza de aparcamiento.
- También se facilitará una gestión de preferencia del empleo para discapacitados familiares de empleados hasta segundo grado.



empresa
familiarmente
responsable

Empresa Familiarmente Responsable

Durante el 2006, Ferrovial ha obtenido el certificado de 'Empresa Familiarmente Responsable' concedido por la Fundación Más Familia sobre la base de la Norma EFR 1000-1. El certificado es un aval al compromiso, las estrategias y políticas implantadas por la compañía para armonizar los intereses familiares y laborales de los empleados.

No sólo existe un Plan de Medidas de Conciliación aprobado por la Dirección de la empresa, que ya están siendo utilizadas por la plantilla, sino que, para responder adecuadamente Ferrovial al título de 'Empresa Familiarmente Responsable', se siente obligada a mantener un proceso dinámico y permanente de estudio en esta materia, por lo que lo ha incluido en un proceso de gestión.



Empleadas de Swissport

■ Conciliación familiar y profesional

Desde la aprobación del nuevo Plan de Conciliación familiar y profesional de Ferrovial, a comienzos de 2006, se han recibido 76 solicitudes: 7 de período sabático, 26 de jornada laboral reducida flexible, 16 de ampliación de permiso de lactancia y 27 de descanso por maternidad.

De las mujeres que fueron madres, el 21% solicitó además la hora extra de permiso de lactancia y el 36%, el permiso de maternidad ampliado. Por este motivo, el 9% de los empleados solicitaron además un período de excedencia.

El nuevo plan de Conciliación contempla muchas de

estas nuevas situaciones y se extiende a los trabajadores de los distintos centros de trabajo de la compañía. Desde 2006, están permitidos porcentajes de reducción de jornada distintos a los regulados legalmente y se amplía a casos no previstos legalmente. Por ejemplo, se facilita la elección individual del disfrute de las vacaciones.

Además, se implantan jornadas intensivas en determinados períodos del año (adaptados al calendario escolar) y jornadas intensivas los viernes, y se permite el disfrute del descanso maternal con jornada reducida a partir de la cuarta semana.

Igualmente, existen otras

medidas de conciliación, a través de los distintos convenios colectivos existentes para el aumento de los días previstos legalmente en caso de visitas médicas de familiares, de enfermedades y hospitalizaciones de familiares, de eventos familiares singulares, o de traslado de domicilio, entre otras.

Existen medidas positivas relacionadas con los períodos de excedencias y suspensiones, mejorados con respecto a los mínimos legales existentes. Con el nuevo plan no sólo se aumentan los límites temporales mínimos y máximos, sino también, en algún caso, de excedencias voluntarias, se

reserva el puesto de trabajo durante cierto tiempo.

Además, se amplía el descanso maternal de la trabajadora a dos semanas antes del parto, y se permite el disfrute de un período sabático al empleado que tenga cierta antigüedad en la empresa.



Más información:

www.ferrovial.es
www.masfamilia.org

Medidas para la Conciliación en Ferrovial

1. Ampliación del descanso por maternidad de dos semanas previas al alumbramiento como permiso retribuido.
2. Jornada laboral reducida flexible, con reducción de salario, por razones de guarda legal de algún menor de seis años o discapacitado.
3. Descanso por maternidad, adopción o acogimiento a tiempo parcial.
4. Ampliación del período de lactancia: los empleados con hijos menores de nueve meses podrán reducir su jornada laboral en 1 hora, sin reducción de sueldo.
5. Período Sabático de un mes tras 5 años de permanencia en la compañía.
6. Empleados con discapacidad: Facilitar movilidad geográfica buscando centros de trabajo más cercanos al domicilio y parking.
7. Preferencia de empleo para discapacitados familiares de empleados.

Seguridad de los trabajadores

El número de accidentes en las obras de Ferrovial se redujo el 20% en 2006

■ Siniestralidad laboral

Ferrovial basa uno de sus principios fundamentales para el desarrollo sostenible en la seguridad y salud de los trabajadores, un principio que se materializa en el diseño e implantación de sistemas eficaces para prevenir y reducir los riesgos laborales, que sirvan además de referencia en los distintos sectores donde desarrolla su actividad.

De esta forma, se han reducido de forma drástica todos los índices relacionados con la siniestralidad laboral en el área de Construcción, pese al incremento de la actividad internacional y de la plantilla. Durante 2006, el número de accidentes en esta división se redujo el 20%.

Los principales indicadores de seguridad laboral también presentan mejores resultados. Las incidencias por cada 1.000 trabajadores han pasado de 67,8 a 66,7 en 1 año. Igualmente, ha bajado la frecuencia de los accidentes laborales, de 115,5 a 115,2 por cada millón de horas trabajadas. El número de jornadas perdidas de cada 1.000 horas trabajadas ha pasado de 1,29 a 1,19.

Estos resultados son fruto de una intensa actividad en el ámbito de la prevención de los riesgos laborales. Por una parte, todos los accidentes se han investigado de forma exhaustiva, se han implantado medidas preventivas y procedimientos más rigurosos de control a través de los Comités de Seguridad y Salud.

El área de Construcción cuenta con comités en los centros de trabajo con 50 o más trabajadores. Infraestructuras tiene constituidos 12

comités de seguridad y salud según los requerimientos legales y además disponen para otros centros de 43 representantes de los trabajadores para la seguridad y salud.

A lo largo de 2006, se han analizado los primeros resultados del grupo de trabajo de Construcción creado en 2005. Se establecieron, entre otros, unos requisitos mínimos que se deben implantar obligatoriamente en las condiciones de trabajo en las obras.

■ Salud laboral

La vigilancia de la salud realizada por la compañía a los empleados en función de los riesgos inherentes a su puesto de trabajo se concreta en los reconocimientos médicos previos a la incorporación y los periódicos, realizados para cada puesto de trabajo según protocolos médicos específicos. En Infraestructuras, se realizaron 2.077 evaluaciones de la salud; en la división de Servicios se realizaron 10.594; en Construcción, se llevaron a cabo 3.817 exámenes de la salud; y en el área de Corporación, 139.

Accidentalidad

	Construcción Ferrovial 2003	Construcción Ferrovial 2004	Construcción Ferrovial 2005	Construcción Ferrovial 2006	Sector Construcción*	Ferrovial 2006**
Índice de Incidencia	102,2	98,7	105,9	84,54	134,98	115,20
Índice de Frecuencia	59,8	55,2	59	47,61	76,8	66,72
Índice de Gravedad	1,3	1,08	0,94	0,87	-	1,19

* Último dato del sector de construcción correspondiente al año 2006

** Aglutina la división de construcción y el resto de actividades desarrolladas por la compañía (infraestructuras, servicios, corporación) en el ámbito nacional

Índice de frecuencia: Representa el número de accidentes ocurridos durante la jornada laboral por cada millón de horas trabajadas. Se calcula aplicando la fórmula: IF = Nº total de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral x 10⁶ / Nº de horas trabajadas

Índice de incidencia: Representa el número de accidentes producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas. Se calcula aplicando la fórmula: II = Nº de accidentes con baja acaecidos en la jornada laboral x 10³ / Nº medio de trabajadores

Índice de gravedad: Representa el número de jornadas perdidas por accidente de cada 1000 horas trabajadas. IG = Nº de Jornadas Perdidas en el año x 10³ / Nº de horas trabajadas

NOTA: Sistema de elaboración para el Índice de Incidencia y Frecuencia están basados en la Recomendación 16 de la Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo de la OIT, y el método de registro y notificación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se adapta a criterios de la OIT y EUROSTAT

DO IT SAFE OR DON'T DO IT

Panel informativo en las oficinas de Webber (Texas, Estados Unidos)

Todos los trabajadores reciben una formación en prevención de riesgos laborales en el momento de su contratación y durante las obras

■ Prevención de riesgos y formación

Construcción

Los técnicos del Servicio de Prevención realizaron 2.786 visitas de seguimiento y control a las obras, proponiendo las oportunas medidas preventivas. Asimismo, se desarrollaron otras 555 visitas a petición de la Línea de Producción.

El Servicio de Prevención elaboró 73 evaluaciones de riesgos para centros de trabajo fijos y 58 planes de emergencia; además, colaboró con el personal de la Línea en el desarrollo de otros 476 planes de seguridad y salud y 36 estudios de seguridad y salud de proyectos.

La información de riesgos en obra se realiza a través del "Manual de Información de Riesgos en Obra". Durante el pasado año, se entregó un ejemplar de este manual

a 49.800 trabajadores tanto de personal propio como de empresas subcontratistas y autónomos.

Se ha continuado con el proceso formativo en el que a los mandos intermedios, jefes de producción y jefes de obra se les ha capacitado como Técnico de Prevención de Nivel Básico a través de los cursos, de 50 horas de duración, regulados legalmente. En 2006 recibieron dicha formación 700 trabajadores. Además, todos los trabajadores reciben una formación en prevención de riesgos laborales en el momento de su contratación y durante el transcurso de las obras. Durante el pasado año el número de personas formadas ascendió a 2.319 personas.

Infraestructuras

El Sistema de Prevención de Riesgos Laborales ha sido auditado conforme a la legislación vigente. Además, durante el año se realizaron visitas a todas las delegaciones, gerencias y autopistas por parte de los técnicos del Servicio de Prevención. Todos los centros tienen su evaluación de riesgos, su Plan de Emergencia o Manual de Autoprotección y el preceptivo Plan de Seguridad y Salud.

Se ha elaborado el Manual de Prevención de Riesgos para Trabajos en Aparcamientos y el Manual de Prevención para Trabajos en Áreas de Peaje. En España, el número de horas de formación en materia de seguridad y salud ascendió a 15.486 y a 1.691 trabajadores.

Servicios

Los técnicos de prevención han realizado más de 2.000 visitas a los centros de trabajo. En aplicación de su Manual del Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales, durante 2006 se ha realizado una implantación completa de dicho Sistema de Gestión en más de 100 centros de trabajo, se han elaborado 350 evaluaciones de riesgo y 125 evaluaciones higiénicas y ergonómicas.

Además, 5.300 trabajadores de la Dirección General de Servicios han recibido formación presencial en materia de prevención de riesgos laborales a través de 520 cursos. Los cursos de formación se imparten a los trabajadores de acuerdo con lo estipulado en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y de acuerdo con el Manual del Sistema.



Trabajadores en la Terminal 5 de Heathrow (londres, Reino Unido)



Más información:
www.ferrovial.es



Nuestra responsabilidad sobre los *productos y servicios*

■ **Innovación tecnológica**

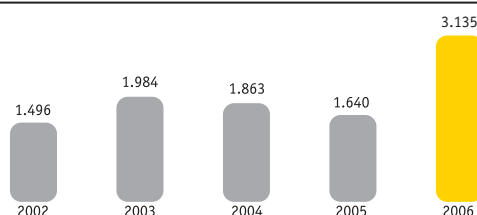
■ **Calidad**

■ **Gestión de compras**

Inversión en I+D+i

Inversión realizada por Ferrovial. Datos en miles de euros

	Residuos	Agua	Ecología y fauna	Construcción	Servicios	TOTAL
2002	1.220	238	38	-	-	1.496
2003	1.388	580	16	-	-	1.984
2004	1.019	572	272	-	-	1.863
2005	1.069	250	321	-	-	1.640
2006	1.095	421	23	1.300	297	3.135



La innovación y la calidad son la base de la responsabilidad de Ferrovial sobre los productos y servicios que presenta en el Mercado

La Política de Calidad de Ferrovial hace de la calidad un elemento básico de la cultura de la empresa, con un claro enfoque al cliente en todos los trabajos y servicios que presta la compañía.

Ferrovial asume el compromiso de promover la innovación en los distintos ámbitos de su actividad: desarrollar nuevas tecnologías que mejoren la capacidad técnica y aumenten la productividad; implantar un Sistema de Gestión de I+D+i; aumentar el nivel tecnológico de la empresa mediante la difusión de nuevas soluciones y conocimientos; e impulsar la formación para fomentar las

iniciativas innovadoras entre los empleados.

Más allá de los departamentos de I+D+i, el espíritu de innovación permanente se traslada a todos los empleados de la compañía. A través de la Intranet de la división de Construcción, existe un canal específico para la detección de ideas innovadoras. Este canal está abierto a todos los empleados para que puedan proponer soluciones y nuevas propuestas para mejorar los procedimientos existentes.

Para gestionar la calidad de sus productos y servicios, Ferrovial cuenta desde 2004 con un sistema de indicadores

de ámbito corporativo cuyo cuadro de mando se reporta trimestralmente al Comité de Dirección. Dichos indicadores se han definido mediante algoritmos que representan lo más fielmente posible el desempeño de los procesos de producción relevantes para la calidad percibida por clientes y usuarios, permitiendo a los responsables controlar y medir factores críticos de éxito.

Todos los productos y servicios de Ferrovial cumplen con el principio de precaución. La compañía desarrolla rigurosos tests que garantizan que los productos son seguros y los servicios útiles para el usuario final.



Innovación tecnológica

Ferrovial ha duplicado su inversión en I+D+i. Es la primera constructora española que ha certificado su Sistema de Gestión de la innovación

■ Construcción

Ferrovial Agromán es la primera constructora española que certifica su Sistema de Gestión de I+D+i, según la norma UNE 166002 EX. Esta norma, alineada con las ISO 9001:2000 y con la ISO 14001, implanta una metodología para la gestión de los proyectos de innovación y permite integrar la innovación con la gestión de calidad o gestión medioambiental. Además, facilita la certificación de dichos proyectos frente a la Administración.

Durante el 2006, Ferrovial ha participado con dos propuestas en la segunda convocatoria del programa CENIT, dirigido a grandes proyectos integrados de I+D+i de carácter estratégico y largo alcance científico tecnológico:

Proyecto FENIX

Para la investigación y desarrollo de mezclas asfálticas. El proyecto tiene una duración de 4 años y un presupuesto superior a los 31 millones de euros.

Proyecto CLEAM

(Construcción Limpia Eficiente y Amigable con el Medio Ambiente).

Plantea la generación de nuevos conocimientos en el área de infraestructuras de transporte lineal para la búsqueda de un modelo de mayor sostenibilidad. Para su desarrollo, se ha constituido una Asociación de Interés Económico (AIE) por las empresas integrantes de SEOPAN, 3 pymes y 11 centros de investigación públicos y privados. El presupuesto del proyecto es de 22,5 millones de euros y tiene una duración planificada de 4 años.

La división de Construcción ha tramitado, además, la certificación y solicitud de subvención de 7 proyectos de I+D+i con un presupuesto total de 1,3 millones de euros. Entre estos proyectos destacan una nueva tecnología para la ejecución de viaductos atirantados y postesado; un proyecto de betunes modificados con polvo de neumáticos fuera de uso; y el diseño y fabricación de emulsiones modificadas y termoadherentes.

Otra línea importante de proyectos de I+D+i en el área de construcción son los relacionados con las plantas de tratamiento de agua y residuos, donde Cadagua es líder en el mercado nacional, especialmente en instalaciones desaladoras de agua de mar. Los laboratorios y las plantas piloto se han convertido en el centro operativo de I+D de la empresa, con numerosos proyectos de innovación en el sector.

Cartera de proyectos de I+D+i en el área de Construcción

Proyecto	Objeto	Empresa	Observaciones
Pretil metálico	Desarrollo de una barrera de seguridad para su empleo como pretil en tableros de puentes o viaductos.	FERROVIAL AGROMAN	Certificado en curso Proyecto I+D+I (AENOR)
Lanzador de dovelas	Instrumentación de un lanzador de dovelas prefabricadas para mejorar las condiciones de seguridad de los trabajos de construcción de viaductos y otras estructuras.	FERROVIAL AGROMAN	Concesión PROFIT Solicitud de subvención presentada CDTI
I-compras	Desarrollo de un sistema informático para la gestión del conocimiento en el área de compras, que permita compartir información entre las distintas obras y centros de la Empresa a nivel internacional	FERROVIAL AGROMAN	Solicitud de subvención presentada CDTI
Emulsiones	Desarrollo de emulsiones modificadas y antiadherentes	DITECPESA	Certificado Proyecto I+D+I (AENOR) Concesión subvención IMADE
Mezclas semi-calientes	Desarrollo de un proceso que permita fabricar mezclas asfálticas a unos 40° por debajo de las que corresponderían de acuerdo con el tipo de ligante utilizado	DITECPESA	Concesión PROFIT Solicitud de subvención presentada CDTI
Betunes	Desarrollo de betunes modificados con polvo de neumáticos fuera de uso	DITECPESA	
Viaductos	Desarrollo de nuevas tecnologías para la ejecución de viaductos atirantados y postesados.	TECPRESA	Certificado Proyecto I+D+I (AENOR) Concesión de subvención CDTI.



Depuradora (EDAR) en Molina de Segura (Murcia, España)

Reutilización de Aguas Residuales Urbanas

Cadagua ha iniciado el estudio de diferentes tecnologías sobre la reutilización de las aguas residuales urbanas con la intención de aplicar estos sistemas en las estaciones depuradoras de agua residuales (EDAR) en caso de que sean viables. Se está evaluando el tratamiento físico químico con desinfección final del agua tratada mediante equipos de ozonización y de radiación ultravioleta y la viabilidad, en función del uso posterior del agua, para cada uno de los sistemas investigados. El proyecto se desarrolla en colaboración con la Universidad de Granada y la Ciudad Autónoma de Melilla. En 2006, Cadagua ha invertido 22.890 euros en este proyecto que cuenta, además, con una subvención a fondo perdido del Gobierno Vasco (Programa Intek Berri) de 12.755 euros.

Desaladoras (IDAM)

En las instalaciones desaladoras de agua de mar de Chipre, la compañía ha realizado la ingeniería de un sistema de eliminación de boro mediante el uso de resinas de intercambio iónico. En Melilla, Cadagua ha instalado por primera vez un desbaste del agua de mar mediante filtración del agua en dos etapas, con filtros cerrados, para mejorar el funcionamiento de la filtración que, con una sola etapa, ha sido problemática.

Depuradoras (EDAR)

La estación depuradora de aguas residuales de Rincón de León ha instalado un proceso pionero en España para la valorización del agua residual tratada mediante su acondicionamiento a través de procesos avanzados de ultrafiltración y de desalación por ósmosis inversa para su reutilización en riego agrícola. En San Pedro del Pinatar, Cadagua ha ejecutado el reactor biológico de membranas de mayor caudal que existe en España.

En el Edar Industrial de DAMM se ha desarrollado la segunda experiencia en España del llamado Proceso Circos: un tratamiento aerobio de alta carga con fangos granulares para minimizar el espacio ocupado por las balsas de aeración.

Cartera de proyectos de I+D+i de Cadagua

Proyecto	Objeto	Centro Investigador
Reactores de lecho burbujeante y circulante para gasificación de lodos de EDAR	Reducción de la producción de efluentes acuosos en la fase de tratamiento del gas y mejora del rendimiento energético. Análisis comparativo de reactores de lecho fluidizado.	CIEMAT (Centro de Investigaciones Energéticas, Medio Ambientales y Tecnológicas)
Reutilización de aguas residuales urbanas	Desarrollo de tecnologías para la reutilización de aguas residuales urbanas y estudio de viabilidad técnico-económico para su incorporación en las estaciones depuradoras.	Universidad de Granada
Potabilización de aguas mediante membranas de ultrafiltración	Aplicación de membranas de ultrafiltración en el tratamiento y desinfección de aguas superficiales y subterráneas destinadas a abastecimiento, como alternativa a los procesos de decantación y filtración en medio granular. Análisis de eliminación de patógenos. Seguimiento de la evolución de trihalometabos tras el proceso de post-cloración. Evaluación de los rendimientos de eliminación de pesticidas mediante empleo de O ₃	Universidad de Granada a través de instituto del Agua
Reducción de la producción de fango en exceso	Analizar la viabilidad de diferentes alternativas para reducir la producción de fangos en procesos de fangos activos por vía física, química y biológica. Experimentación del pretratamiento del fango por sonolisis, como fase previa a la etapa de digestión anaerobia mesofílica o termofílica.	Universidad de Valladolid, a través del Departamento de Ingeniería Química



Centro de control de la autopista 407-ETR en Toronto (Canadá)

■ Infraestructuras

Cintra, la filial de concesiones de Ferrovial, está investigando la aplicación de nuevas tecnologías a sus infraestructuras como las comunicaciones por infrarrojos, los sistemas avanzados de gestión de imágenes (para la clasificación de vehículos o el control de la evasión) o el uso de satélite en identificación y localización de vehículos.

Telepeajes “a flujo libre”

El sistema de telepeaje “a flujo libre” (free flow) implantado en la autopista 407-ETR de Toronto (Canadá) es uno de los proyectos de innovación en la gestión de autopistas más avanzados del mundo: un sistema de peaje completamente electrónico y automático que permite la circulación de grandes volúmenes de tráfico sin esperas. La autopista carece de cualquier instalación convencional de peaje y permite que los vehículos no tengan que detenerse para efectuar el pago gracias a un sistema de gestión de imágenes que captura las matrículas de los vehículos y gestiona la facturación a los clientes.

Prevención de colas (Tollflow)

En 2006, se ha desarrollado un primer proyecto de prevención

y gestión de colas en áreas de peaje, denominado Tollflow. El sistema piloto se ha implantado en el área de peaje de Calahonda (Málaga), en la concesionaria Ausol. El proyecto cuenta con tres sistemas de detección de congestión que trabajan de forma simultánea: un sistema para contar los vehículos entrantes y salientes de la plaza de peaje; otro de captación y análisis de imágenes de la plaza; y un tercer sistema de medición del tiempo de recorrido en plaza mediante el control de números de matrícula en entrada y salida.

Control de vehículos de alta ocupación

Cintra ha iniciado el estudio y desarrollo de un prototipo de sistema automático para detectar el grado de ocupación de los vehículos. Este sistema, único en el mercado, cuenta con el apoyo financiero del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Este desarrollo permitirá la incorporación de tarifas diferenciadas por ocupación en determinados pliegos y ofertas de autopistas de peaje, tanto en España (Ocaña-La Roda) como en el extranjero (*High Occupancy Vehicle Lanes*).

■ Servicios

El área de Servicios Urbanos invirtió un millón de euros en proyectos de investigación, en colaboración con los más relevantes centros públicos y universidades. Entre otros, destacan los relacionados con el uso de agua regenerada en zonas verdes y con la depuración del biogás. Estos componentes son los que más problemas originan en el aprovechamiento del biogás.

Euroлимп, Ferroser y Grupisa han obtenido la certificación de I+D+i según norma ISO 166002:2006, siendo pioneras cada una de ellas en sus respectivos sectores. En el área de mantenimiento de edificios y *facility management*, se han acometido 11 proyectos de I+D+i con una inversión de 298.700 euros.

Para 2007, la compañía ha puesto en marcha un estudio para implantar un innovador sistema de gestión de vertederos desde el punto de vista de la sostenibilidad. También está previsto realizar el estudio de la aplicación de pilas de combustible para el aprovechamiento energético de biogás, y el estudio de valorización de escorias de acería en diferentes procesos, así como el tratamiento de lixiviados mediante humedales.

La primera microturbina de biogás en España

Ferrovial, junto con el Institut Químic de Sarrià y el centro tecnológico austriaco Profactor, ha promovido el proyecto Microphilox para el aprovechamiento energético de biogás en vertederos mediante utilización de microturbinas que evitan la generación de ciertos residuos contaminantes durante el proceso de depuración. El proyecto ha supuesto la instalación de la primera microturbina de biogás en España y ha merecido el “Energy Globe – The world award for sustainability” (www.energyglobe.info), uno de los más prestigiosos y reconocidos internacionalmente en el ámbito del medio ambiente, así como el premio Garrigues Medio Ambiente en la categoría de investigación, desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías.



Proyectos de I+D+i en Servicios (Residuos Urbanos)

Campo de investigación	Proyecto	Objeto	Centro investigador
Uso responsable del agua	PETRI-M	Reutilización de agua residual para riego de zonas verdes. Identificación de riesgos derivados de esta práctica y minimización de los mismos. Prevención de formación de "biofilms" en sistemas de riego.	IRTA y UPC
Sistemas de información	INFOROUTE	Dimensionado y planificación de servicios urbanos sobre una base SIG. Mejora en el tiempo de respuesta y obtención de información.	
Minimización de residuos	EVOLUTION	Minimización de la fase de rechazo entrante en el depósito controlado con la consiguiente maximización de la valorización de residuos. Definición de procesos alternativos a la gestión de flujos de residuos.	
Depósitos controlados	CLONIC	Reducción del coste ambiental derivado del tratamiento de lixiviados. Aplicación del proceso biológico SHARON, ANAMMOX y posterior tratamiento térmico efluente.	LEQUIA- UdG y Fundación Agbar
	SELLADO	Mejora de las técnicas de sellado en depósitos controlados.	
	ESTABILIDAD	Estudio de geosintéticos para la mejora de la estabilidad en vertederos. Minimización riesgos ambientales y de seguridad.	Universidad de Cantabria
	MODUELO	Creación de una aplicación de simulación hidrogeológica y biodegradación como herramienta para el diseño de medidas y seguimiento y control de depósitos controlados.	Universidad de Cantabria
	GPS VERTEDEROS	Implantación de un sistema de GPS en compactadora de residuos para el seguimiento y análisis de las operaciones de compactación.	
Biogás	EMISIÓN	Selección de un sistema físico-químico de depuración de biogás que asegure un aprovechamiento energético óptimo.	
	MICROPHILOX	Aprovechamiento energético de biogás en vertederos mediante utilización de microturbinas y depuración biológica del biogás, como alternativa a los motores con disminución en la producción de ácido sulfhídrico y siloxanos. Instalación de la primera microturbina de biogás en España	PROFACTOR (Centro tecnológico austriaco) e INSTITUT QUÍMIC DE SARRIÀ
Optimización procesos	BIOGESTION	Mejora de los conocimientos de los parámetros que condicionan el proceso de digestión anaerobia y optimización del tratamiento de digestado.	
	PROCESO	Optimización de los procesos biológicos de compostaje	
	MATRIX	Mejora de procesos y tecnología para incrementar los porcentajes de recuperación de materiales en las plantas de selección de residuos. Desarrollo de una máquina de visión artificial que incorpore mejoras técnicas y económicas respecto a las actuales	

Desarrollo tecnológico

Mantenimiento de instalaciones de agua asistido por ordenador

En el 2005, la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Cadagua culminó el desarrollo de una aplicación para llevar a cabo el control de todas las actividades que se desarrollan en una instalación de agua. En el 2006, más del 50% de las explotaciones tienen implantado el GMAO.

Ferrovial ha instalado por primera vez en España una microturbina de biogás para el aprovechamiento energético de los residuos de los vertederos

Planificación de recursos en Servicios

Cespa ha validado el proyecto "Inforoute" para la planificación por ordenador de los servicios urbanos en fase de oferta. La herramienta trabaja sobre una plataforma SIG que permite optimizar la planificación de recursos y rutas de los servicios de limpieza viaria, mejorando de esta manera el servicio que se presta a los ciudadanos.

Por otra parte, se han incorporado a los camiones unos sistemas informáticos que permiten planificar y enviar en tiempo real los servicios que se van a realizar directamente al vehículo e imprimir los albaranes, lo que aumenta la productividad y control de servicios. La primera instalación donde se ha implantado el sistema está en la localidad madrileña de Fuenlabrada.

Tramitación electrónica de residuos

Cespa colabora en este proyecto, impulsado por la Fundación Fórum Ambiental (FFA) y Atos Origin Cespa para crear una red de datos de los residuos gestionados que permita a las Comunidades Autónomas realizar un control y seguimiento ágil y eficaz de los mismos.

Sistemas de movilidad en aparcamientos

En los negocios de la ORA (estacionamientos regulados de superficie y que se agrupan en la filial Dornier), las actividades de mantenimiento, control de las recaudaciones, denuncias a infractores y la gestión de recogidas de vehículos en vía pública (grúas) se facilitan mediante el uso de 850 dispositivos electrónicos móviles (PDA) conectados directamente a la red de explotación.

Gestión de aparcamientos de rotación

Cintra Aparcamientos ha desarrollado e implantado un sistema que informa en tiempo casi real de las plazas libres de los aparcamientos urbanos. El sistema, denominado FREE, genera una tabla que se actualiza automáticamente y que permite proporcionar información a los ayuntamientos y los usuarios de más de 30 aparcamientos en Madrid y otras siete ciudades, gracias a la integración de los sistemas de telecontrol y el back office.



Más información:

www.ferrovial.es
www.cintra.es
www.cadagua.es
www.seopan.com
www.ingenio2010.es/
instrumentos/cenit.html
www.mict.es
www.iqs.url.es
www.profactor.at
www.energyglobe.info
www.forumambiental.org

Calidad



Control de carga (Swissport)

El 89% del negocio que realiza Ferrovial está certificado con la ISO 9001

Gestión de la calidad

El 40% de las obras vivas ya han implantado el Sistema Integrado de Calidad (SIC) desarrollado en el 2005 por la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial Agromán para la elaboración y seguimiento de los Planes de Aseguramiento de Calidad en obra.

La Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Grupo Ferrovial, con la colaboración de las Direcciones de Calidad y Medio Ambiente de las otras áreas de negocio, ha desarrollado la aplicación "Normateca" dirigida a dar soporte y servicio al personal que necesita consultar normas técnicas: normas UNE, instrucciones técnicas, etcétera.

Cespa ha iniciado la implantación en 8 explotaciones de un sistema para controlar, registrar y gestionar on-line las incidencias detectadas por los actores implicados en el servicio: desde el propio operario o el encargado, hasta el técnico municipal responsable.

En 2006, se han impartido 4.673 horas de formación sobre Calidad en las distintas áreas de negocio.

Principales Indicadores de Calidad

AREA	Principales aspectos y procesos medidos por los indicadores
CONSTRUCCIÓN	Eficacia de los planes de calidad en las obras
	Índice de calidad de entrega de viviendas
	Eficiencia en el cierre de las reclamaciones
	Accidentalidad en las autopistas
INFRAESTRUCTURAS	Tiempo de espera en las líneas de peaje de las concesionarias
	Tiempo de respuesta a las reparaciones e incidencias en aparcamientos
	Disponibilidad del servicio de aparcamientos
	Reclamaciones recibidas
	Satisfacción de usuarios (a través de encuestas)
MANTENIMIENTO	Indefiniciones en los contratos
	Índice de reclamaciones e incidencias en el servicio
	Satisfacción de los clientes (a través de encuestas)
	Tiempo de respuesta a accidentes e incidentes en infraestructuras viarias
	Tiempo de respuesta a reparaciones en infraestructuras viarias
TRATAMIENTO DE AGUAS	Caudales tratados sin incidencias
	Incidencias de vertidos
	Tiempo de respuesta para ejecutar órdenes de trabajo correctivo
	Satisfacción de cliente (a través de encuestas)
SERVICIOS URBANOS	Satisfacción de los clientes y usuarios (a través de encuestas)

Certificación

Ferrovial cuenta con un Sistema de Gestión de la Calidad certificado conforme a la norma ISO 9001:2000 por las principales empresas de certificación, como AENOR, SGS, BVQi (Bureau Veritas Quality International), BSI Group y ERM CVS. En 2006, se realizaron 53 auditorías externas que acreditaron los 64 certificados de calidad que ostenta la compañía.

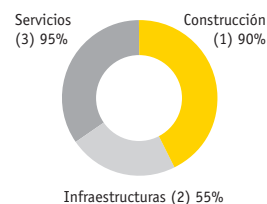
Grupisa dispone de certificados de producto para la fábrica de señales según norma UNE 135332:2005. Cespa, cabecera del negocio de servicios urbanos, posee la acreditación Madrid Excelente para las empresas que operan en la Comunidad de Madrid.

Todos los sistemas tienen que superar también una auditoría interna que realizan auditores cualificados independientes del área. En 2006, se realizaron 1.075 visitas a centros y 360 auditorías internas, un 37% más que en el 2005.

- (1) Ferrovial Agromán, Ferconsa, Castillejos, Budimex, Cadagua, Tecpresa y Ditecpesa.
- (2) Cintra, Dornier y FEMET. No se incluye BAA.
- (3) Cespa, Amey, Swissport, Ferroser, Euroлимп, Grupisa y Vialcal.

Actividad certificada

Empresas certificadas según ISO 9001

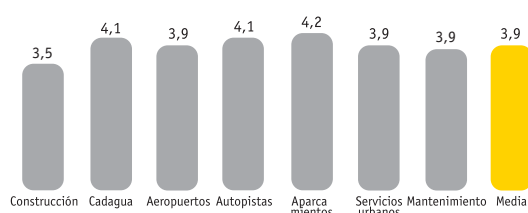


Calidad de servicio en aeropuertos

En 2006, el Aeropuerto de Belfast, propiedad de Ferrovial, ha recibido el prestigioso galardón de William Keown Trust, una entidad sin ánimo de lucro de Irlanda del Norte que reconoce a las organizaciones que trabajan activamente para mejorar la calidad de su servicio y la atención a sus clientes.

Satisfacción del cliente *

Cálculo sobre 5



(*) Promedio significativo de numerosas encuestas de opinión realizadas en Autema, la 407 ETR de Toronto y las autopistas chilenas. Encuesta realizada en 2006 aunque los datos reflejan la actuación en 2005.

Los clientes tienen un nivel de satisfacción bueno en las distintas actividades de Ferrovial, con una media de 3,9 puntos sobre 5

Satisfacción del cliente

Las distintas áreas de negocio llevan a cabo encuestas periódicas sobre las expectativas y grado de satisfacción de clientes. El análisis de los resultados obtenidos sirve para identificar los puntos fuertes y las debilidades del comportamiento de la empresa y para establecer acciones de mejora.

Construcción

- La satisfacción de los clientes de Ferrovial Agromán es buena, con una calificación global de 3,45 puntos sobre 5. Sin embargo, se ha planteado como objetivo el desarrollo de una aplicación informática para agilizar la gestión de las incidencias en la fase de postventa.
- El nivel global de satisfacción de los clientes de Cadagua está entre bueno y muy bueno (4,10 puntos sobre 5). El personal de Cadagua es muy valorado tanto por su valía técnica como por su profesionalidad.

Infraestructuras

- BAA tiene implantado un sistema denominado QSM (Quality of Service Monitor) para realizar encuestas a los pasajeros que llegan y salen de sus aeropuertos. En el 2006, se han realizado cerca de 80.000 entrevistas personales a pasajeros en sus aeropuertos. La puntuación global ha sido de 3,9 puntos sobre 5, lo que refleja un nivel de satisfacción bueno entre los pasajeros.
- El 93% de los usuarios de la autopista 407 ETR de Toronto (Canadá) han mostrado una impresión favorable del servicio.
- En Aparcamientos, se ha realizado un estudio de satisfacción de sus clientes institucionales. Los resultados reflejan un nivel de satisfacción entre bueno y muy bueno con el servicio prestado al ciudadano con una calificación de 4,2 puntos; y un nivel también muy bueno de satisfacción con la Coordinación y Gestión con la empresa concesionaria de 4,29 puntos.

Servicios

- En Servicios Urbanos, por tercer año consecutivo, Cespa ha promovido una campaña de medición de la satisfacción de sus clientes. Es el primer año que se evalúa la actividad de compostaje. El resultado, de 7,7 puntos sobre 10, se mantiene constante con respecto al nivel obtenido en el 2005 con una ligera mejoría en la valoración cualitativa, donde el cliente de Cespa se muestra notablemente satisfecho por los servicios recibidos.
- En cuanto a los servicios de mantenimiento, limpieza y conservación, a finales del 2005 se enviaron las encuestas de satisfacción a los clientes de Ferrosier, Eurolimp y Grupisa. El nivel de satisfacción de los clientes de Ferrosier y Eurolimp es bueno, con una puntuación de 74,18 y 75,82 respectivamente sobre una base de 100 puntos. El nivel de satisfacción de los clientes de Grupisa se puede considerar muy bueno, con 83,68 puntos sobre 100.

Reclamaciones

Desde la Dirección de Calidad y Medio Ambiente del Grupo Ferrovial, se gestionan las reclamaciones de aquellos clientes o usuarios que no están conformes con la solución proporcionada por el área de negocio y que canalizan a través del Grupo Ferrovial solicitando una solución.

En total, se gestionaron 25 reclamaciones relacionadas con el área Inmobiliaria y Construcción. Todas las reclamaciones están solucionadas y cerradas. Más de la mitad (el 56%) se resolvieron en menos de cuatro semanas; el 80% antes de 8 semanas; y el 100% antes de 15 semanas.

Por áreas, en Ferrovial Agromán se han recibido 146 reclamaciones de clientes por temas relacionados con la calidad. El ratio de reclamaciones abiertas con respecto a las cerradas es de 0,84%, lo que indica que la resolución y cierre de las reclamaciones es superior al de recepción.

En el área de Aparcamientos, Cintra ha experimentado un descenso en el número de reclamaciones en su área de Grúa. En lo que se refiere a ORA y aparcamientos de rotación, las reclamaciones se mantienen en un punto de equilibrio.



Más información:

www.aenor.es
www.es.sgs.com
<http://certification.bureau-veritas.es>
www.bsi-global.com
www.ermcvs.com
www.madridexcelente.com
www.wkeowntrust.co.uk

Gestión de compras

La relación con los proveedores se basa en la homologación de calidad, la competitividad económica, la innovación tecnológica y el cumplimiento de las normativas de prevención de riesgos laborales

■ Construcción

Tipología de proveedores

Datos de 2006 en porcentaje

Albañilería y Trabajos de Urbanización	12,6
Movimiento de tierras	11,9
Instalaciones	11,1
Estructuras	10,0
Alquileres	9,0
Hormigones y áridos	8,8
Carpinterías y vidrios	5,8
Aceros	4,2
Pinturas, yesos y cartón yeso	3,9
Prefabricados	2,7
Firmes y pavimentos	1,9
Cerámica y cantería	1,8
Equipos instalaciones	1,6
Tuberías	1,3
Cementos	0,8
Maquinaria	0,4
Resto	12,2

Proveedores

Detalle de los proveedores que representan más del 15% de las compras en 2006. Datos en porcentaje

Hormigones y áridos	20
Estructuras	18
Movimiento de tierras	14
Firmes y pavimentos	10
Aceros	8
Prefabricados	8
Compras de maquinaria	8
Instalaciones	6
Cementos	2
Resto	6

Perfil de los proveedores

El área de construcción de Ferrovial ha trabajado con 11.617 proveedores. El grado de concentración se mantiene en niveles similares con respecto al año anterior: sólo el 14% del total realizan el 86% de la facturación.

La internacionalización de la actividad del Grupo ha provocado también una internacionalización de sus proveedores: el 44% de los más importantes por su volumen de facturación no son españoles, aunque por número, el 96,59% de los proveedores siguen siendo empresas españolas.

Calidad e incidencias

El seguimiento de la calidad de los proveedores se logra mediante procedimientos establecidos conforme a la norma ISO 9001.

Las incidencias fueron 262, según las estadísticas de cumplimiento contractual. La principal causa fue el incumplimiento de los plazos y de la calidad en los productos suministrados o en los trabajos realizados.

El control de la calidad de los suministros y trabajos realizados se garantiza mediante un riguroso proceso de selección de proveedores, así como por los requisitos establecidos en el Sistema de Calidad sobre documentos de compra y hojas de especificaciones técnicas, y por los controles de recepción establecidos.

De forma conjunta con otras grandes empresas del sector, Ferrovial ha colaborado además en la puesta en marcha de un sistema de gestión de documentación socio-laboral y de calidad de subcontratistas, que permite acceder por Internet a documentación acreditativa de cumplimiento de requerimientos exigidos para la contratación de estas empresas.

Gestión centralizada de compras

Ferrovial trata de optimizar el coste de las compras gestionando de forma centralizada aquéllas que correspondan a productos o servicios homogéneos y repetitivos.

Ferrovial ha desarrollado sistemas informáticos propios a través de Internet para facilitar las compras *online*, la gestión descentralizada, la emisión de los pedidos y contratos y la información en tiempo real sobre los acuerdos con los proveedores aportando la transparencia y el control adecuado a todo el proceso. El objetivo para 2007 es continuar aprovechando las ventajas competitivas que supone el creciente tamaño e internacionalización del Grupo, potenciando la puesta a disposición de la información sobre compras obtenidas en cada mercado, a todos los responsables de la compañía que participan en el proceso de compras a nivel internacional.



Servicios de carga en un aeropuerto (Swissport)

■ Infraestructuras

En 2006, Cintra ha realizado 51.435 operaciones de compra con 4.634 proveedores por un importe total de 433.544.899 euros. Este dato no incluye las compras realizadas por las sociedades americanas, que se realizan de forma descentralizada.

Durante el ejercicio, Cintra ha puesto en marcha un proceso para implicar en su estrategia ambiental a sus principales empresas colaboradoras, cuyas actividades pueden generar un impacto negativo sobre el medio ambiente. La implantación de un sistema de gestión ambiental integrado con el de calidad pretende fomentar el

uso de criterios ambientales en los procesos de compra: desde la selección del proveedor o la inclusión de cláusulas de medio ambiente en los contratos, hasta el seguimiento ambiental de sus actividades. En algunas empresas ya se dispone de procedimientos de evaluación inicial de proveedores con criterios ambientales.

Destacan los controles ambientales que, desde Cintra, se hacen de las actividades de construcción, áreas de servicio y restauración ubicadas en las autopistas (como es el caso de Autopista del Sol, Autema y Radial 4) y los lavaderos de los aparcamientos.

■ Servicios

El importe anual destinado a compras en el área de Servicios Urbanos ascendió a más de 470 millones de euros en 2006. Las compras están basadas en una Sistemática de Gestión para cada tipo de producto o servicio, que asegura un adecuado control de la selección y seguimiento de proveedores, consumos, plazos de entrega y cumplimiento de especificaciones de calidad. La relación con los proveedores está definida por cuatro criterios esenciales.

- La homologación de proveedor y del producto según los criterios de la norma ISO 9001;
- la competitividad económica;
- la competitividad en innovación tecnológica;
- el cumplimiento de las normativas de prevención de riesgos laborales.

La compra de maquinaria se realiza de forma centralizada y se apoya en la negociación de acuerdos marco con los proveedores desde el punto de vista de la calidad y del precio, utilizando como herramienta el análisis anual del proveedor y comparado de acuerdo con los siguientes aspectos: volumen de compra con el proveedor, posiciona-

miento del proveedor en el mercado en el que opera la compañía, calidad, plazos de entrega, procesos administrativos, servicio post-venta, soporte técnico-comercial y precio.

Esta política interna permite trabajar con proveedores nacionales e internacionales con las últimas tecnologías (en chasis, barredoras, recolectores, cisternas, etc.) así como el uso de energías alternativas (eléctricos, Gas Natural Licuado, Gas Natural Comprimido) preservando el medio ambiente en el servicio prestado a los clientes. En 2006, el porcentaje de la flota propulsada con energías alternativas ha sido del 2,51%. Con el objetivo de fomentar la actitud ecoeficiente de sus proveedores, se han incorporado aspectos medioambientales en los criterios de homologación: desde la certificación ISO 10441 a otras más específicas, como la madera certificada FSC, que procede de bosques gestionados con criterios de sostenibilidad.

25.000 proveedores online

Programa de gestión de compras on-line

Abarca desde la realización del plan de compras, e identificación de proveedores potenciales, hasta la emisión del pedido o contrato de compra, así como los informes de gestión necesarios para facilitar la implantación de la estrategia marcada en compras y el seguimiento de su cumplimiento. Este programa informático realiza el proceso de petición y recepción de ofertas a través del portal de la construcción Obralia (www.obralia.com). Este sistema, que cuenta con más de 25.000 proveedores invitados, ha realizado durante 2006 alrededor de 2.500 compras.



Más información:
www.globalcompact.com
www.obralia.com



El compromiso con la Comunidad

■ Responsabilidad con el medio ambiente

■ Compromiso social

Recuperación de residuos

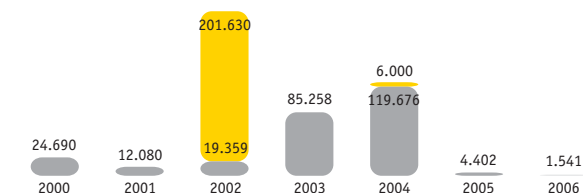
Datos en porcentaje

	Envases	Industrial	RSU*	RCD**
2003	73,30	85,30	33,10	
2004	64,40	90,80	41,20	
2005	58,82	90,55	41,00	98,00
2006	52,93	89,65	37,56	99,74

* RSU: Residuos sólidos urbanos. ** RCD: Residuos de construcción y demolición.

Sanciones

■ Importes publicados en el informe anual de 2005
■ Datos de 2006 y regularización correspondiente a la resolución en este año de expedientes de ejercicios anteriores



El compromiso de Ferrovial con la Comunidad se vertebra a través de la política medioambiental y la acción social

La política medioambiental de Ferrovial establece, entre otros, los siguientes requisitos y compromisos:

- La mejora progresiva del comportamiento medioambiental de las actividades productivas mediante el estudio, basado en criterios técnicos y económicos, de las mejores prácticas aplicables a los sectores de actividad del Grupo.
- La optimización en el empleo de recursos naturales, y la implantación de criterios de eficiencia energética.
- El cumplimiento de la legislación medioambiental aplicable a las actividades que realiza Ferrovial.
- La implantación de sistemas de gestión medioambiental certificados por entidades acreditadas, en aquellas áreas de negocio que conllevan riesgos ambientales relevantes.

- La comunicación activa con la Administración Pública, ONG y agentes sociales, aportando soluciones para la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación.

El programa de acción social de Ferrovial está orientado a favorecer la integración social de los colectivos más necesitados, en especial las personas dependientes, los discapacitados y los inmigrantes en los países en los que desarrolla su actividad.

En consonancia con el crecimiento global de la compañía, Ferrovial ha asumido un mayor compromiso para la promoción del desarrollo humano en el marco de los Objetivos de Desarrollo del Milenio propuestos por las Naciones Unidas. A estos objetivos se canalizarán las distintas ayudas y donaciones que, tanto la empresa como los empleados, cada vez

más, destinan a los proyectos de educación, sanidad, agua y alimentación en los países más necesitados del Planeta.

En el amplio abanico de su acción social, Ferrovial ha puesto en marcha a lo largo de 2006 diversas iniciativas para garantizar el respeto a los Derechos Humanos en toda la cadena de valor y promover este compromiso entre sus Grupos de Interés.

Como 'Ciudadano Corporativo', Ferrovial también es parte activa en las iniciativas de carácter cultural de especial impacto en aquellas ciudades y países donde realiza su actividad.



Más información:

www.ferrovial.es
www.2015unmundomejorparaioana.com/es/
www.sinexcusas2015.org

Responsabilidad con el medio ambiente

Se ha duplicado la reducción de tierras sobrantes de excavación con destino a vertedero y la reutilización de tierra vegetal

Evaluación del riesgo ambiental

Desde 2004, Ferrovial trabaja en el desarrollo e implantación de nuevos sistemas para el análisis y evaluación del riesgo medioambiental en las actividades afectadas por esta normativa, como la gestión de residuos.

Ferrovial es la única empresa del sector que participa activamente en el Comité de Normalización sobre "Análisis y evaluación del riesgo ambiental", cuyo resultado pretende convertirse en el referente técnico sobre el que girarán los estudios que exigirá el nuevo régimen sobre responsabilidad ambiental.

En el marco de la política de sostenibilidad, se está trabajando en colaboración con el sector asegurador en la evaluación de coberturas de seguros medioambientales que respondan a las garantías financieras que exigirá el nuevo marco regulador.

La Unidad Corporativa de Seguros, responsable de la política de aseguramiento del Grupo, se encuadra en la Dirección de Calidad y Medio Ambiente con el objeto de facilitar la visión global y el tratamiento coherente de todos los aspectos vinculados al riesgo medioambiental de los negocios.

Empresas certificadas

Compañías del grupo Ferrovial con el certificado ISO 14001

Ferrovial Agromán

Ferconsa

Castillejos

Budimex

Cadagua

Cespa

Amey

Ferrosier

Euroлимп

Grupisa

* Cintra, Dornier, FEMET están en proceso de certificación

Gases de efecto invernadero (GEI) y mejora de la eficiencia energética

Ninguna de las actividades de Grupo Ferrovial entra en el ámbito de aplicación del Comercio de Derechos de Emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI), pero se están desarrollando políticas de optimización energética y reducción de las emisiones difusas de GEI en sectores como el transporte, la vivienda o la gestión de residuos, fuera del ámbito de regulación del comercio de emisiones. El consumo de combustibles derivados del petróleo y de gas está íntimamente relacionado con la emisión de gases como resultado de su combustión.

Para lograr un control exacto de los consumos de agua, electricidad, combustible y papel, Ferrovial ha puesto en marcha un sistema de información sobre el comportamiento ambiental de la empresa, denominado CONSIGGNA (Control de Sistemas de Gestión Global Normalizado). La herramienta permite reportar los datos centro a centro desde cualquier parte del mundo, ya que se accede a través de Internet.

Dentro de la estrategia de reducción de consumo de energías no renovables, Cintra Aparcamientos ha continuado durante 2006 con su política de instalación, en las zonas de estacionamiento regulado, de

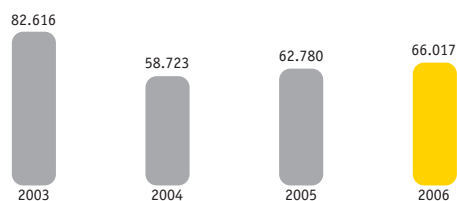
expendedores alimentados con paneles solares, con un total de 1.462 expendedores que funcionan con energía fotovoltaica. Para 2007, Cintra ha previsto realizar un estudio de los sistemas de iluminación de los aparcamientos con el fin de minimizar el consumo eléctrico en estas instalaciones.

En el negocio de autopistas, todos los postes SOS de las concesionarias españolas y portuguesas ya funcionan con energía solar obtenida a través de paneles, lo que supone un ahorro de energía de 3.048 kilowatios hora al año.

Para minimizar las emisiones de los vehículos que transitan las autopistas, se han instalado nuevos sistemas de peaje que reducen las emisiones al evitar los atascos. La autopista 407 ETR (Canadá) ha cambiado las tradicionales lámparas incandescentes, utilizadas por las señales de las autopistas, por nuevos dispositivos LED (Light-Emitting Diode) cuyo consumo de energía supone un ahorro del 90% frente a las lámparas tradicionales. Esta modificación también favorece la reducción en la generación de residuos generados, ya que la vida media de una lámpara LED es 10 veces superior a la de una convencional.

Energía Eléctrica

Producida por incineración de residuo peligroso (Gj)





Bocana del Puerto de Valencia (España)

El consumo de agua reutilizada se multiplicó por siete en 2005 y se ha mantenido en 2006 con una reutilización de 175.816 metros cúbicos

■ Evolución del índice de Comportamiento Medioambiental (ICM)

El principal indicador de comportamiento medioambiental en el área de construcción es el Índice de Comportamiento Medioambiental (ICM). Este índice se ha consolidado en los últimos años como una herramienta fundamental para la gestión de los aspectos medioambientales de la actividad de construcción y, en particular, de aquellos más estrechamente vinculados al riesgo del negocio. El ICM proporciona información fiable, en términos cuantitativos, sobre ciertas variables:

- Impacto medioambiental de la actividad en los centros de producción.
- Establecimiento de objetivos medioambientales cuantificados (relacionados principalmente con la ecoeficiencia de las obras)

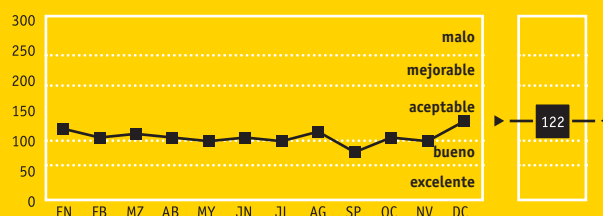
y su nivel de ejecución.

- Nivel de cumplimiento de la legislación aplicable y el importe de los expedientes administrativos sancionadores de carácter medioambiental.

Durante el año 2006, el ICM muestra una estabilización en el entorno del valor 100 (límite entre bueno y aceptable), evidenciando dos incrementos muy señalados en los meses de octubre y diciembre a consecuencia de la entrada en el indicador de sendos expedientes sancionadores con importantes propuestas de sanción. Asimismo, el mínimo registrado en septiembre se corresponde con la salida de un expediente de elevado importe recibido el año anterior en esas fechas.

Índice de comportamiento medioambiental (ICM)

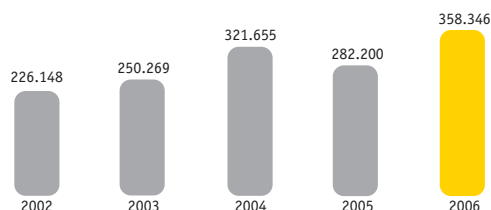
Año 2006



El Índice de Comportamiento Medioambiental (ICM) integra la información referente a la gestión medioambiental de Ferrovial desde finales de 1996. El algoritmo del ICM ha sido validado por la Universidad Rey Juan Carlos y cuenta con el apoyo institucional de la Cátedra UNESCO de Medio Ambiente. Puede consultarse su evolución histórica mensual así como su valor en tiempo real en www.ferrovial.com/medioambiente. El ICM constituye una herramienta de vital importancia para la eficacia del Sistema de Gestión Medioambiental de Ferrovial ya que permite conocer en todo momento, bajo un soporte gráfico, claro y conciso, los resultados reales del esfuerzo que se hace en materia de medio ambiente. A su vez, permite transmitir a los accionistas, clientes y demás Grupos de Interés la evolución del comportamiento medioambiental de Ferrovial.

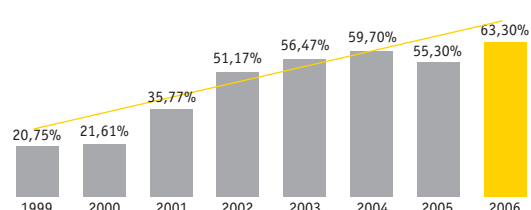
Residuos de construcción

Residuos de construcción y demolición reciclados o reutilizados. Datos en metros cúbicos



Objetivos medioambientales

Datos en porcentaje





■ Comportamiento medioambiental

Los indicadores ambientales de las áreas de negocio han tenido una evolución positiva durante 2006. En aspectos clave de la gestión, como la eficiencia en el uso de recursos o la minimización de la generación de residuos, los datos muestran una evolución hacia una gestión más ecoeficiente.

Algunos de los objetivos han conseguido convertirse en prácticas habituales de obra. La reducción de tierras sobrantes de excavación con destino a vertedero ha duplicado la cifra de 2005 hasta los 10,3 millones de metros cúbicos. Desde que comenzó el seguimiento de este objetivo hace ocho años, se ha evitado que 43,5 millones de metros cúbicos de este tipo de residuo vayan al vertedero.

El consumo de agua reutilizada se multiplicó por siete en 2005 y se ha mantenido en 2006 con una reutilización de 175.816 metros cúbicos.

La reutilización y reciclaje de residuos de construcción y demolición (RCD), entre los que se incluyen restos de plástico, madera y escombros superó los 350.000 metros cúbicos.

La reutilización de más de dos millones de metros cúbicos de tierra vegetal ha supuesto un aumento de casi el 50% con respecto al año anterior.

El área de Servicios Urbanos recupera un 89,65% de los residuos industriales que recibe en sus plantas de transferencia y triaje. En algunas líneas,

como los RCD, el porcentaje de recuperación alcanzó el 99,74%.

Se mantiene el esfuerzo para dotar a la flota con vehículos menos contaminantes. En 2006, el porcentaje de los que utilizaban combustibles alternativos (biodiesel, gas natural, GNL, propulsión eléctrica y vehículos bimotores) alcanzó el 2,51% en el área de Servicios Urbanos, lo que representa un aumento del 0,94% respecto al porcentaje del año anterior. Es una gran mejora teniendo en cuenta que la flota total creció en un 13,7%.

En el Reino Unido, las actividades de *facility management* y servicios que se realizan a través de Amey, empresa del Grupo Ferrovial, han evolucionado favorablemente, destacando el notable esfuerzo realizado en el reciclaje y reutilización de residuos inertes, que en este año superaron las 606.226 toneladas, aumentando en más de un 50% la cantidad de material reciclado en 2005. Este aumento tan significativo se debe a que se ha tenido en cuenta el residuo recogido en el negocio de mantenimiento y gestión de vías. También se ha llevado a cabo una renovación de la flota de vehículos al aumentar el uso del diesel frente a la gasolina y se ha mejorado la recopilación de información procedente de los centros de producción.

■ Tratamiento de aguas

Dentro del negocio de tratamiento de aguas, el número de instalaciones de tratamiento de agua (depuradoras y desaladoras) diseñadas y construidas por Cadagua, empresa del Grupo Ferrovial, asciende a 200. La capacidad total instalada es de 13,5 millones de metros cúbicos al día.

El número de instalaciones de tratamiento de aguas para la industria es de 130. La capacidad total instalada en aguas industriales es de 1,5 millones de metros cúbicos diarios.

Cadagua cuenta con 25 plantas de ósmosis inversa, entre desaladoras y depura-

doras de agua marina (IDAM). Su capacidad de producción es de 240.000 metros cúbicos al día y está previsto duplicarla en 2008, hasta los 480.000 metros cúbicos diarios. En operaciones y mantenimiento, Cadagua gestiona plantas con capacidad para atender a una población equivalente a 17 millones de habitantes.

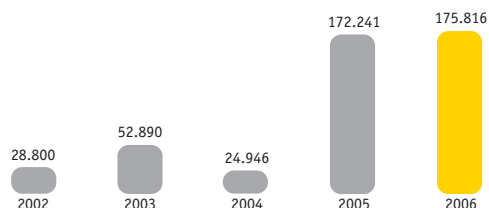
Las instalaciones más grandes para riego y baldeo de las plantas utilizan agua reciclada: ERAR Sur, ERAR Butarque, o EDAR Villapérez, entre otras. Otras sirven el agua en balsas para utilización por cuenta de los regantes.

Líderes del 'Business in Environment'

La compañía británica Amey, integrada en el Grupo Ferrovial desde mayo de 2003, mantiene consolidada su trayectoria en materia de gestión medioambiental. En la actualidad, el 100% de sus actividades están amparadas por sistemas de gestión medioambiental certificados con la norma ISO 14001. Además, ha formado parte de los índices medioambientales de BIE (Business in Environment) durante los últimos seis años. En esta última edición mejoró su puntuación alcanzando el puesto 75 en el ranking *Top Companies that Count*, mejorando 20 puestos con respecto al año pasado, y el cuarto puesto dentro su sector (servicios de mantenimiento) en el Reino Unido, de un total de 131 participantes.

Agua

Reutilización de agua. Datos en metros cúbicos





Autopista Eurolink N4-N6 (Irlanda)

Suelos

Cintra ha firmado un convenio con la Fundación Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, para la puesta en marcha del proyecto Expertal, dedicado a estudiar la dinámica de la cubierta vegetal de los taludes de autopistas para contrarrestar su erosión y pérdida de estabilidad. El proyecto cuenta con un presupuesto de 350.000 euros y se desarrollará durante los próximos cuatro años en las concesionarias de Cintra en España.

También se evaluará la eficacia de las tareas de mantenimiento de dichas zonas durante la explotación de la infraestructura. Con los resultados del estudio se diseñarán nuevos criterios de sostenibilidad ecológica y económica en ambientes tan extremos como los taludes artificiales de carreteras.

La concesionaria Autema ha construido un nuevo salero para almacenar la sal necesaria para el mantenimiento de

la autopista en invierno. El salero está acondicionado con todos los medios para evitar la salinización del suelo y de las aguas superficiales o subterráneas.

En la autopista Indiana Toll Road, en Estados Unidos, se han realizado tanques subterráneos para el almacenamiento del combustible que se encuentra en la autopista. Los tanques monitorizan automáticamente los niveles de combustible alertando automáticamente sobre su posible pérdida.

La autopista canadiense 407 ETR (Toronto) se ha planteado como objetivo la prevención de contaminación de suelos mediante la reducción del 20% de la cantidad de pesticidas empleados en las labores de mantenimiento, principalmente herbicidas y larvicidas empleados para el control del mosquito como parte del programa de prevención West Nile Virus, y, por otro lado, y mediante un plan de gestión, pretende el control del empleo de la sal en trabajos de viabilidad invernal.

Biodiversidad

Cintra y Ferrovial Agromán firmaron en el año 2000 un convenio con el Grupo de Rehabilitación de la Fauna Autóctona (GREFA) para llevar a cabo un proyecto que comprendía la gestión y construcción de un edificio diseñado para la nidificación de los cernícalos, la introducción de cernícalos primilla criados en cautividad y su seguimiento, así como la gestión de una serie de fincas arrendadas en los alrededores del nuevo edificio. El proyecto pretende crear una colonia estable de cernícalos primilla capaz de alimentarse y reproducirse por sí mismos y de volver año tras año, una vez finalizada su migración invernal.

Por otra parte, el resultado más reciente y prometedor del Convenio de Colaboración científico auspiciado por las medidas compensatorias de la construcción y explotación de la autopista de peaje Radial 4 Madrid-Ocaña ha sido el descubrimiento de una nueva mariposa (La "Lepidoptera Kuckleria garciapitai Expósito") en la Comunidad de Madrid.

El cernícalo primilla



Cintra y Ferrovial Agromán firmaron en el año 2000 un convenio con el Grupo de Rehabilitación de la Fauna Autóctona (GREFA) de Perales del Río (Madrid) para la construcción de un nuevo edificio diseñado para la nidificación de los cernícalos, la introducción de cernícalos primilla criados en cautividad y su seguimiento, así como la gestión de una serie de fincas arrendadas en los alrededores del nuevo edificio. Durante 2006, se han introducido un total de 30 pollos procedentes de la cría en cautividad. Con los datos obtenidos en 2006, puede preverse que durante 2007 no será necesario introducir las parejas de reclamo ya que durante el 2006 alguno de los ejemplares incorporados al primillar en 2005 ha regresado para la cría.

Mynoides constantina Hausmann

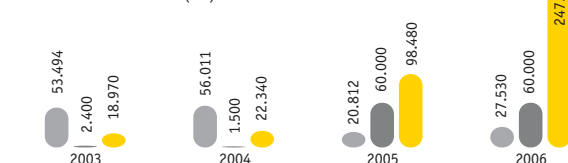


La Reserva Natural El Regajal -Mar de Ontigola, de gran importancia por albergar especies singulares de flora y lepidópteros, se encuentra atravesada por la autopista de peaje Radial 4 Madrid-Ocaña, diseñada y construida por Ferrovial Agromán y gestionada por Cintra. Para proteger estas especies de interés especial Ferrovial ha financiado diversos estudios que han permitido el descubrimiento en marzo de 2006 de la especie africana de lepidóptera Mynoides constantina Hausmann, nueva para la fauna europea. En el mismo lugar se descubrió en 2005 otra nueva especie, la Kuckleria garciapitai Expósito, 2005.

Suelos contaminados

Evolución del tratamiento de los suelos contaminados

■ Suelos contaminados tratados fuera del centro en donde se han originado (Tn)
■ Suelos contaminados tratados in situ (m3)
■ Suelos descontaminados (m2)



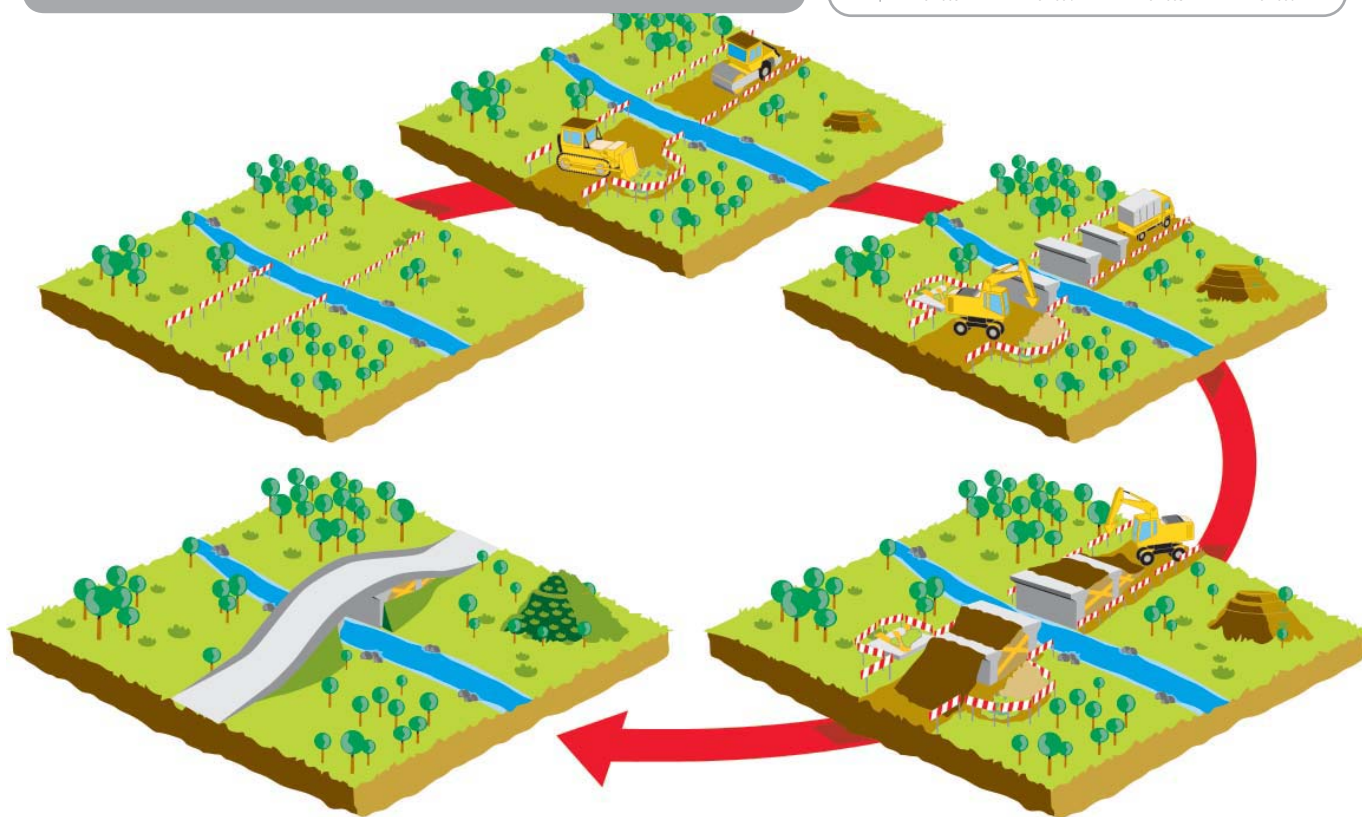
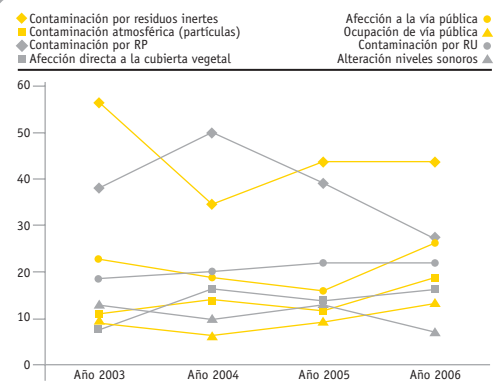
Más información:

www.ferrovial.es
www.canalconstruccionsostenible.es
www.cadagua.es

■ Comportamiento medioambiental en Construcción

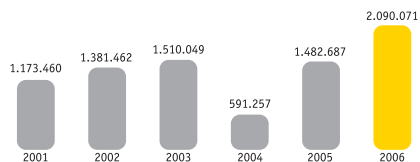
Evolución de los impactos

Los impactos ambientales generados por la actividad de construcción se extraen de los resultados de la evaluación ambiental de las obras, en las que se identifican los efectos de las diferentes actividades de obra sobre los factores del medio, valorando la "intensidad", "extensión" y "persistencia" del impacto, así como su frecuencia de aparición. La gestión de los residuos generados en obra se mantiene como el grupo de impactos relevantes de la construcción. Durante este año se aprecia un importante decremento en la importancia del impacto por contaminación por residuos peligrosos, consecuencia de los esfuerzos desarrollados especialmente en obra civil. Es en la gestión de los residuos de construcción y demolición donde se mantienen posibilidades de mejora en gran parte de las obras. Otros impactos que se ven incrementados en su valoración ("Afección a la vía pública" "Contaminación atmosférica (partículas)" "Ocupación de la vía pública") son aquellos muy ligados a las obras en ámbitos urbanos, entorno en el que se han ejecutado durante este año numerosas obras tanto de edificación como de obra civil (metro, soterramiento M-30, rondas, metro ligero, urbanizaciones).



Retirada y reutilización de tierra vegetal

Datos en metros cúbicos

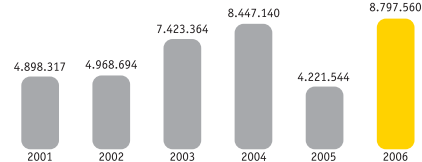


Retirada y reutilización de tierra vegetal

La aplicación de tierra vegetal en los trabajos de restauración constituye la medida clave de su eficacia. En coherencia con el volumen de obra civil a ejecutar, la cantidad de tierra vegetal reutilizada se ha incrementado sustancialmente durante este año, evidenciando a su vez un importante aumento de las superficies restauradas de terraplenes, desmontes y áreas afectadas por las instalaciones auxiliares de obra.

Reducción de sobrantes de excavación

Datos en metros cúbicos



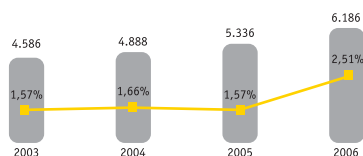
Reducción de sobrantes de excavación enviados a vertedero

La reutilización de sobrantes de excavación, en dependencia muy directa del volumen de obra civil a ejecutar, se ha visto incrementado notablemente durante el año 2006. La prioridad en la gestión de tierras es la reutilización en obra frente a otras opciones como el relleno de fincas o el vertedero.

■ Comportamiento medioambiental en Servicios

Número total de vehículos

Porcentaje de vehículos que utilizan energías alternativas ■

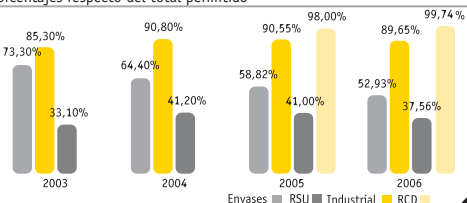


Flota de Vehículos

Con el fin de disminuir la emisión de gases contaminantes procedentes de los motores de combustión, se aumenta progresivamente el número de vehículos menos contaminantes impulsados por energías alternativas (biodiesel, gas natural, GNL, propulsión eléctrica y vehículos bimotores). En 2006, este porcentaje alcanzó el 2,51% en el área de servicios urbanos, lo que supone un aumento del 0,94% respecto al porcentaje del año anterior, una gran mejora teniendo en cuenta que la flota total creció en un 13,7%.

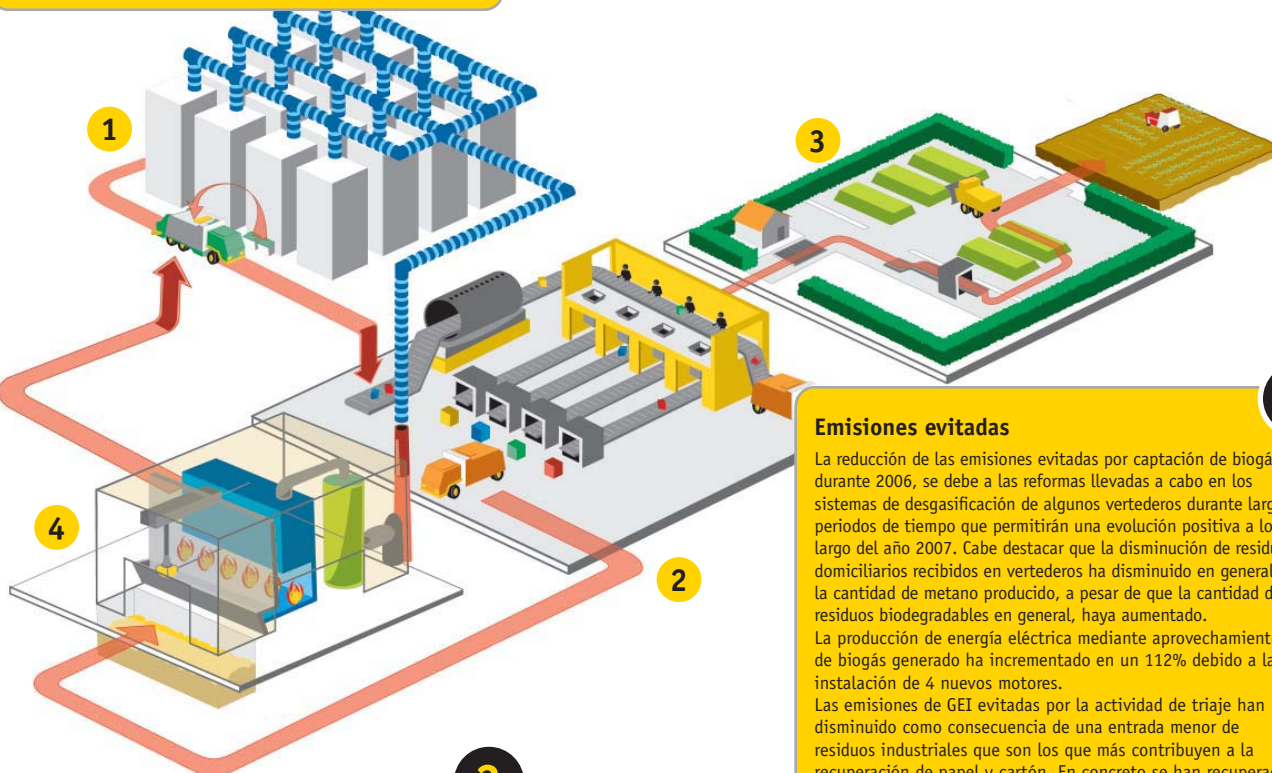
Evolución del porcentaje de recuperación de residuos

Porcentajes respecto del total permitido



Recuperación

En cuanto al porcentaje de material recuperado se observa una importante evolución en los RCDs, la única planta de selección de Cespa inició su actividad en 2005. Se observa una disminución en el porcentaje de recuperación de envases cuya causa es la pérdida de explotación de 6 instalaciones y la adquisición de otras 4 nuevas cuyos medios están pendientes de mejorar para optimizar estos porcentajes.

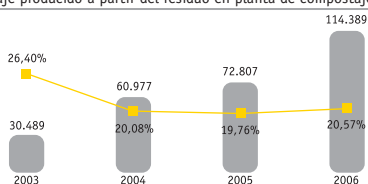


Compost producido

Se observa un crecimiento de esta actividad respecto a años anteriores tanto en producción como en número de plantas. Esta tendencia está avalada por la clara tendencia de mercado de primar la valoración frente a la eliminación.

Toneladas de compost producido

Porcentaje producido a partir del residuo en planta de compostaje ■



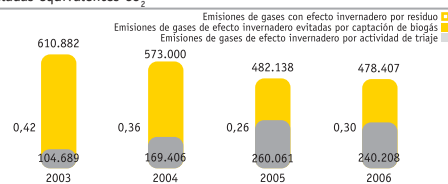
Emisiones evitadas

La reducción de las emisiones evitadas por captación de biogás durante 2006, se debe a las reformas llevadas a cabo en los sistemas de desgasificación de algunos vertederos durante largos periodos de tiempo que permitirán una evolución positiva a lo largo del año 2007. Cabe destacar que la disminución de residuos domiciliarios recibidos en vertederos ha disminuido en general la cantidad de metano producido, a pesar de que la cantidad de residuos biodegradables en general, haya aumentado. La producción de energía eléctrica mediante aprovechamiento de biogás generado ha incrementado en un 112% debido a la instalación de 4 nuevos motores. Las emisiones de GEI evitadas por la actividad de triaje han disminuido como consecuencia de una entrada menor de residuos industriales que son los que más contribuyen a la recuperación de papel y cartón. En concreto se han recuperado 10.000 toneladas menos de papel y cartón mezclado, aunque haya mejorado la cuantía de la mayoría del resto de residuos recuperados.

Es importante remarcar que en 2006 finalizó el contrato para la gestión de la planta térmica de Sant Pere de Torelló y esa es la razón de que no se reporten datos al respecto.

Emisiones de gases

Toneladas equivalentes CO₂



Compromiso social

Los programas de integración social, con una dotación de 1,2 millones de euros en 2006, han beneficiado a 2.500 personas discapacitadas y 2.900 inmigrantes

■ Integración social de discapacitados

Beneficiarios

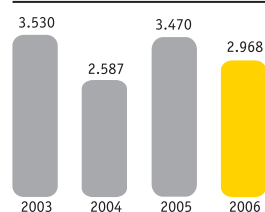
Número de personas

DIRECTOS	12.500
Discapacitados	2.500
Inmigrantes	2.900
Tercer Mundo	6.100

INDIRECTOS 1,5 millones

Donaciones

Donaciones realizadas por Ferrovial para la acción social. Datos en miles de euros



Web accesible

La web de Ferrovial ha sido auditada en 2006 por Fundosa, la organización de la Fundación Once dedicada a la integración socio-laboral. Ferrovial fue en 2005 el primer grupo de infraestructuras en el mundo en hacer accesible su web corporativa, de acuerdo con un modelo que recibe la calificación de accesibilidad Doble A (AA), según los estándares establecidos por la Web Accessibility Initiative (WAI).

Ferrovial apoya proyectos de integración social tanto en el ámbito de las personas discapacitadas como en el de los inmigrantes, dos de los sectores de la sociedad con menos posibilidades y recursos.

Plan ADOP (Ayuda al Deporte Objetivo Paralímpico)

Ferrovial ha suscrito el plan de Apoyo al Deporte Objetivo Paralímpico (ADOP), con el que se pretende fomentar la práctica del deporte paralímpico en España, así como la posterior integración laboral de los deportistas. El programa cuenta con la aportación de 600.000 euros por parte de las empresas colaboradoras en 2006 y facilita a 400 deportistas los medios humanos y materiales necesarios para la práctica deportiva. Asimismo, se desarrollan itinerarios de empleo personalizados para lograr la posterior integración laboral de los deportistas participantes en el proyecto, que se realiza en colaboración con la Fundación Adecco, la Secretaría de Estado de Servicios Sociales, Familia y Discapacidad, el Comité Paralímpico español y el Consejo Superior de Deportes.

Proyecto Arboretum

La división de Ferrovial Servicios ha realizado una donación de 360.000 euros a la Federación Española de Síndrome de Down para la realización del proyecto Arboretum, dirigido a la recuperación de un jardín botánico en el Parque Regional de El Valle y Carrasco (Murcia). El proyecto fomenta la inserción social y laboral de las 15 personas con discapacidad que trabajarán en su posterior mantenimiento.

Espectáculo "My Dream" (Madrid, España)



"My Dream"

Ferrovial ha patrocinado la reciente representación del espectáculo My Dream en España, un homenaje a los 600 millones de personas discapacitadas de todo el mundo a través de la música y la danza según las más puras esencias de la cultura oriental. La compañía, integrada por más de 80 artistas con discapacidad procedentes de China, representó 12 números de bailes, juegos de luces y música. Además de la donación económica, Ferrovial promovió la asistencia de unos 1.800 empleados junto con sus familias, y una campaña de recogida de juguetes para los niños discapacitados chinos. La recaudación de la taquilla se destinó a la Fundación Educación Activa, dedicada a tratar a niños con trastornos de déficit de atención e hiperactividad o dislexia. El espectáculo contó también con la colaboración de la ONCE y la Asociación China de Artistas Discapacitados, entre otros.

Los niños y las niñas debemos tener nuestras cosas en orden. Si todo está ordenado, podemos encontrar los útiles con facilidad.

Proyecto "2015: Un mundo mejor para Joana"

Ferrovial y sus empleados han donado 656.000 euros para ayudar de forma directa al desarrollo de 10.000 personas y a más de un millón de forma indirecta

Compras a Centros Especiales de Empleo

Grupo Ferrovial ha contratado a la organización Sermes para la realización de grabación de datos en distintas campañas, manipulado, franqueo o ensobrado. También ha contratado a la organización Afanias para el diseño e impresión de las Felicitaciones de Navidad.

Cespa ha colaborado con Fundosa Accesibilidad para la compra de 49 vehículos (563.000 euros). Con Fundosa Galenas para la compra de material de oficina (8.327 euros). Con la Fundación Privada Rubricatus para la limpieza de parques en Hospitalet y El Prat de Llobregat (70.679 euros) en Barcelona. Con TriniJove, para la adecuación y preparación de tierras, y sistemas de riego de 500 ejemplares de spartium junceum y para la plantación de especies vegetales en parterres en Santa María de Palautordera (7.834 euros).

Cintra ha colaborado con Gupost para llevar a cabo su campaña de Navidad y con Jardiser el para mantenimiento de la jardinería de sus oficinas centrales.

Jardinería de autopistas

Cintra, a través de la concesión Autema, mantiene un convenio de colaboración con la entidad Ampans para actuaciones de jardinería de pista, de limpieza de los márgenes de la autopista así como para determinadas operaciones de mantenimiento general de instalaciones en las áreas de peaje: cuidado de zonas verdes, poda de árboles y arbustos, tratamiento fitosanitario, conservación de plantas interiores de edificios o la creación de nuevas zonas ajardinadas, entre otras. Ampans es una empresa de iniciativa social cuya misión es mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad psíquica de la comarca del Bagès (Barcelona). La carga de trabajo originada por estas operaciones se reparte entre 76 personas de las poblaciones del entorno de la autopista, todas ellas con contrato indefinido en Ampans. El volumen de negocio en 2006 ha sido de 95.000 euros.

Escuela de Vela Adaptada

Ferrovial, el Ayuntamiento de Valencia y la Fundación Adecco para la integración laboral de colectivos desfavorecidos, han firmado un convenio de colaboración para impulsar la Escuela de Vela Adaptada, una iniciativa que pretende acercar la práctica de la vela a aquellas personas que padecen algún tipo de discapacidad y ofrecerles una orientación laboral. Ferrovial aportará 80.000 euros a la Fundación Adecco, que se destinará a diferentes acciones a desarrollar durante los tres años de vigencia del convenio. La Escuela de Vela Adaptada cuenta con la participación de la Federación de Deportes Adaptados de la Comunidad Valenciana, y constituye una experiencia pionera en España en donde, por primera vez, se combinan en una escuela adaptada, la práctica deportiva con la adquisición de conocimientos y habilidades para orientación e inserción socio-laboral.

Plan Familia

Junto con la Fundación Adecco se continúa trabajando en el Plan Familia, dirigido a familiares con minusvalía de empleados de la empresa con el objetivo de que obtengan un grado de autonomía personal suficiente y los recursos necesarios para una búsqueda activa de empleo, así como el desarrollo de acciones deportivas adaptadas, como los Cursos de Esquí celebrados en Sierra Nevada.

Ocio y tiempo libre

A lo largo de 2006, Cintra ha promovido la recaudación de fondos para Aspacen, asociación sin ánimo de lucro que se dedica a la integración de personas con discapacidad a través de actividades de ocio y tiempo libre, que realizan con la ayuda de unos 15 voluntarios. De las 180 personas que forman parte de esta asociación, 150 tienen algún tipo de discapacidad psíquica, física o sensorial.

Gracias a los empleados de Ferrovial se están construyendo 20 pozos de agua potable para abastecer a 14 pueblos en el Chad (África)

Juntos Sumamos

El programa Juntos Sumamos es un programa de donaciones de los empleados de Ferrovial para la acción social por el que la compañía se compromete a aportar la misma cantidad que cada empleado decida destinar mensualmente de su nómina al desarrollo de un proyecto social. Hasta diciembre de 2006, los empleados de Grupo Ferrovial han aportado 42.553,65 euros, cifra que se duplica con la aportación de Ferrovial hasta alcanzar 85.107,30 euros.

Desde que en enero de 2005 se inició el programa Juntos Sumamos, 444 empleados de todas las áreas de negocio se han sumado a esta iniciativa a través de la cual se financió parte de la construcción de un Hospital en la localidad ecuatoriana de Ambato. El hospital está proporcionando asistencia médica primaria y secundaria a una población superior a 800.000 personas, así como la formación a más de 30 jóvenes en materia de salud.

En estos dos años se han recaudado en total 69.949 euros, cantidad que se duplica con la aportación de Ferrovial hasta los 139.898 euros.

Ayuda al Desarrollo

Ferrovial ha colaborado a lo largo de 2006 en una serie de proyectos de ayuda al desarrollo. Para la financiación o selección de estos proyectos se cuenta con la colaboración de los empleados de la compañía. Todas las ONGs o instituciones con las que se colabora están auditadas por la Fundación Lealtad, que garantiza la transparencia en la información de sus cuentas.

Reforestación

Mejora de las condiciones de vida de 200 familias con pocos recursos dedicadas a la producción agroforestal en Venezuela. El proyecto, para el que Ferrovial ha aportado 25.000 euros, está destinado a conciliar las pequeñas explotaciones agropecuarias, con la reforestación sostenible para cada familia, lo que permitirá mejorar sus condiciones económicas implicándolas en la tarea de recuperación de su tradicional riqueza forestal. Con esta iniciativa de la ONG Entreculturas se beneficiarán 300 alumnos, es decir, más de 200 familias.



Más información:

www.ferrovial.es
www.un.org
www.fundacionadecco.es
www.fundesol.org
www.integra.cl
www.fundacionentorno.com
www.fundacionjuanxxiii.org
www.urjc.es
www.mma.es
www.csic.es
www.ampans.cat
www.ayto-valencia.es
www.fundaciononce.es
www.mariecurie.com.ar
www.susangkomenpr.org
www.fundacionlealtad.org
www.reputacioncorporativa.org

Agua para África

Construcción de 20 pozos de agua potable en Chad (África). Desde enero de 2006, los empleados de Ferrovial están financiando, a través del programa Juntos Sumamos, la construcción de 20 pozos para abastecer de agua potable a 14 pueblos del cantón Gadjibian en Chad (África), donde la falta de este recurso es una de las principales causas de inseguridad alimentaria y genera numerosas crisis humanitarias. El proyecto, liderado por la ONG Intermón Oxfam, permitirá el acceso al agua potable para unas 4.100 personas, el 18,6% de la población de este cantón, hasta 2008.

Construcción de viviendas

Construcción de 5 viviendas para familias en situación de pobreza extrema en Masaya (Nicaragua). Este proyecto, para el que Ferrovial ha realizado una aportación de 10.000 euros, incluye la actuación sanitaria en programas de educación de la salud, la formación docente, dirigida a la prevención de

enfermedades y a la creación de hábitos saludables en la población y la promoción de la cultura y desarrollo social. Con esta iniciativa de la ONG Fundación Mainel se beneficiará directamente a cinco familias e indirectamente, en material sanitario, a unas 3.000 personas.

Educación

Construcción de un nuevo pabellón en el colegio dirigido por las Misioneras del Divino Maestro en Jipijapa (Ecuador) situado en una zona de gran pobreza afectada adicionalmente por fenómenos meteorológicos como "El Niño". Ferrovial ha participado con una aportación de 10.000 euros.

Niños de la calle

Hospedaje en casas de acogida para jóvenes que viven en la calle en Guatemala. Campaña "Proyecto Ayuda" de recaudación de fondos que promueve el Centro de Enseñanza Fundación Santa Ana y San Rafael de Madrid, de los Hermanos Marianistas.



Empleados de Ferrovial con sus hijos (Madrid, España)

■ Personas en riesgo de exclusión y enfermos

Ferrovial se incorporó en 2002 a la Junta de Protectores de la Fundación Integra con el objetivo de apoyar la inserción laboral de personas en riesgo de exclusión social, especialmente las pertenecientes a grupos como los drogodependientes, reclusos, mujeres maltratadas o menores con dificultades.

En el Reino Unido, BAA desarrolla un importante programa de formación contra el desempleo acreditado por el NCFE (Cuerpo Nacional para la Educación). Desde su puesta en marcha, en marzo de 2003, *The Stansted Airport Skills Programme* ha formado a 820 personas, de las que el 32% han obtenido un empleo en los distintos aeropuertos de BAA.

Ferrovial también promueve en colaboración con distintas instituciones y fundaciones planes para el desarrollo y la

integración de inmigrantes. En esta línea, Ferrovial ha colaborado con un proyecto de la ONG Fundeso para el fomento de la participación ciudadana de jóvenes de barrios de población inmigrante mediante el uso de nuevas tecnologías. Esta iniciativa tendrá 1.400 beneficiarios directos y 1.600 indirectos.

El aeropuerto de Belfast colabora con Marie Curie Cancer Foundation para la ayuda a víctimas de cáncer y a sus familiares. Los empleados de la autopista norteamericana Indiana Toll Road recopilaron 1.288 dólares para la Fundación Susan G. Komen de cáncer de mama. La empresa aportó otros 1.288 dólares adicionales hasta alcanzar una contribución total de 2.576.00 dólares para esta fundación.

■ Respeto a los Derechos Humanos

Ferrovial considera el respeto, la protección y la promoción de los Derechos Humanos uno de sus principios fundamentales para el desarrollo sostenible. En consonancia con su dimensión global, el Grupo asume una mayor responsabilidad en todas sus políticas corporativas y en la relación con sus proveedores para garantizar que los Derechos Humanos se respeten en cualquiera de sus actividades.

Más allá de la responsabilidad, Ferrovial y sus empleados se comprometen en la difusión de los Derechos Humanos a través de la ayuda al desarrollo para la mejora de las condiciones de las personas en el Tercer Mundo y mediante la sensibilización acerca de las necesidades de desarrollo en el mundo.

En el ámbito de las Políticas Corporativas, Ferrovial ha revisado su Código de Ética Empresarial, aprobado e implantado en 2004, y ha avanzado en el ajuste de parte de sus contenidos con el objetivo de cumplir los requisitos establecidos en la normativa internacional de Derechos Humanos, tomando como referencia las 'Normas sobre las responsabilidades de las empresas transnacionales y otras empresas comerciales' en la esfera de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas. La aprobación de dicha adaptación se producirá, previsiblemente, en 2007.

Asimismo, se ha trabajado en la definición de un Plan Estratégico de Compras para la gestión responsable de la ca-

dena de suministro, incluyendo criterios de Derechos Humanos. La estrategia se basa en dos líneas de actuación:

- La introducción de mejoras en los sistemas de gestión de compras para hacer frente a los riesgos relacionados con los Derechos Humanos.
- El trabajo conjunto con proveedores y subcontratistas para establecer líneas de colaboración que promuevan la protección de los Derechos Humanos en la cadena de suministro.

Ferrovial ha definido además un programa de formación interno que cubre aspectos de Derechos Humanos, que comenzó a impartirse en 2005 y continua desarrollándose. El programa incluye cursos con contenidos relacionados con la normativa internacional, casos prácticos sobre Derechos Humanos y empresa, y la relación específica de los Derechos Humanos y los sistemas de gestión para determinadas áreas funcionales.

Con el objetivo de evaluar el desempeño en la gestión de los Derechos Humanos y detectar anticipadamente situaciones de riesgo, se ha definido también un cuadro de indicadores de gestión, que cubre información sobre un amplio rango de aspectos de Derechos Humanos, y cuyos resultados se han obtenido a lo largo del ejercicio 2006.

Tercer concurso de empleados

La tercera edición del concurso de proyectos sociales propuestos por los empleados es una iniciativa con la que se pretende apoyar el compromiso de los trabajadores de la compañía con organizaciones o instituciones dedicadas a proyectos de desarrollo entre las comunidades más desfavorecidas del mundo. En 2006 se han seleccionado cuatro proyectos a los que se destinará la cantidad de 60.000 euros, dirigida a la producción agroforestal, el fomento de la participación ciudadana en la población inmigrante, la asistencia sanitaria y educativa y la construcción y mejora de infraestructuras en Ecuador, Venezuela, Nicaragua y España con las organizaciones Entreculturas, Fundeso, Fundación Mainel y Misioneras del Divino Maestro.

■ Sensibilización social

A finales de 2006, Ferrovial ha puesto en marcha una gran campaña de sensibilización social entre sus Grupos de Interés sobre los retos que plantean los Objetivos de Desarrollo del Milenio de las Naciones Unidas para combatir la pobreza, el hambre, las enfermedades, el analfabetismo, la degradación del ambiente y la discriminación contra la mujer. En la Declaración de la Cumbre del Milenio, en septiembre de 2002, se definieron también muchos compromisos en materia de Derechos Humanos, buen gobierno y democracia.

La campaña “2015: Un mundo mejor para Joana” gira en torno a un símbolo, Joana, una niña de nueve años que representa a millones de niños que en 2015 alcanzarán su mayoría de edad, fecha prevista para hacer balance del cumplimiento de los Objetivos del Milenio. Esta circunstancia sirve como hilo conductor de la campaña del Foro de Reputación Corporativa (FRC) para concienciar a la sociedad acer-

ca de la necesidad de cooperar en la consecución de estas ocho metas, al tiempo que se pone en valor y se refuerza la contribución que estas empresas hacen en campos como la sostenibilidad medioambiental, la erradicación de la pobreza, la lucha contra el VIH o la educación.

En los próximos años, a través de Joana se irán conociendo los diferentes objetivos, los avances en su cumplimiento, las iniciativas de las empresas del FRC más directamente relacionadas con ellos y, finalmente, en 2015, se medirán los éxitos logrados a través de la campaña presentada el pasado febrero.

La campaña ha sido promovida conjuntamente por las 11 empresas que forman parte del Foro de Reputación Corporativa, una organización sin ánimo de lucro fundada en septiembre de 2002: Agbar, BBVA, Telefónica, Repsol-YPF, Abertis, Gas Natural, Iberdrola, Iberia, Novartis y RENFE, además de Ferrovial.

Los Objetivos de Desarrollo del Milenio

Los Objetivos de Desarrollo del Milenio constituyen un plan convenido por todas las naciones del mundo y todas las instituciones de desarrollo más importantes que exigen esfuerzos sin precedentes para ayudar a los más necesitados.

1. Erradicar la pobreza extrema y el hambre
2. Lograr la enseñanza primaria universal
3. Promover la igualdad entre los géneros y la autonomía de la mujer
4. Reducir la mortalidad infantil
5. Mejorar la salud materna
6. Combatir el VIH/SIDA, el paludismo y otras enfermedades
7. Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente
8. Fomentar una asociación mundial para el desarrollo



Joana, protagonista del Proyecto “2015: Un mundo mejor para Joana”

■ Patrocinio cultural y deportivo

Como Ciudadano Corporativo, Ferrovial colabora en los lugares donde realiza su actividad mediante el patrocinio de diversos proyectos ciudadanos. Desde el punto de vista cultural destacan los siguientes patrocinios:

- Fundación Museo Guggenheim.
- Fundación Orfeo-Catalá Palau de la Música.
- Fundación Teatro Real.
- Fundación Amigos del Museo del Prado.
- Miembro de la Real Asociación de Amigos del Museo Nacional Reina Sofía.
- Cesión de obras de arte al Instituto Nacional de Artes Escénicas.
- Fundación Abadía de Montserrat.

También son importantes el patrocinio de la Semana de la Música Catalana (Palautordera) y el Convenio de colaboración firmado el pasado junio para la financiación de la Orquesta Sinfónica de A Coruña.

En las actividades relacionadas con la recuperación del Patrimonio cultural y artístico destacan la reparación de la iglesia de Zorita (Guadalajara), y la restauración de la Iglesia Mayor de Casares (Málaga). En cuanto a la investigación arqueológica, Ferrovial colabora con la Sección Patrimonio del Departamento de Cultura de la Generalitat de Cataluña para el seguimiento paleontológico en Pierola, y se ha iniciado la construcción del centro de interpretación del Yacimiento Mina Casa Montero, en Madrid. En relación con la sostenibilidad, Ferrovial patrocina también la "Expo Zaragoza 2008".

El principal patrocinio deportivo está relacionado con el Desafío Español, único equipo español de vela participante en la XXXII Edición de la America's Cup (Valencia).



Museo Guggenheim en Bilbao (España)

■ Asociacionismo

Ferrovial mantiene una presencia activa en la Comisión de I+D de la patronal del sector de la construcción en España, SEOPAN, así como en la Plataforma Tecnológica Española de Construcción, Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española y European Construction Technology Platform. Además, durante el 2006 Ferrovial ha participado activamente en las siguientes asociaciones:

- ACI Europe (Airports Council International)
- Asociación Catalana de Instalaciones de Tratamiento de Residuos Especiales (ACITRE)
- Asociación de Directivos de Comunicación (ADC DIRCOM)
- Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional (SEOPAN)
- Asociación de Gestores de Cooperativas (AGECOVI)
- Asociación de Promotores Inmobiliarios de Madrid (ASPRIMA)
- Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje (ASETA)
- Asociación Empresarial de Limpieza Pública (ASELIP)
- Asociación Empresarios Transportistas de Contenedores
- Asociación Española de Abastecimiento de Agua y Saneamiento (AEAS)
- Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA)
- Asociación Española de Directivos de Personal (AEDIPE)
- Asociación Española de Empresas de Jardinería (ASEJA)
- Asociación Española de Empresas de Mantenimiento de Edificios, Infraestructuras e Industrias
- Asociación Española de Gestores de Residuos (ASEGRE)
- Asociación Española de Jardinería (ASEJA)
- Asociación Española de la Carretera (AEC)
- Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR)
- Asociación Española del Pacto Mundial (ASEPAM)
- Asociación Española para las Relaciones con Inversores (AERI)
- Asociación Nacional de Empresas Forestales (ASENFO)
- Asociación Nacional de la Vivienda (ANAVIF)
- Asociación para el Progreso de la Dirección (APD)
- Asociación Técnica de Puertos y Costas (ATPYC)
- Círculo de Empresarios
- Club de Gestión de la Calidad
- Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE)
- Confederación Nacional de la Construcción (CNC)
- Ecoembalajes España (ECOEM-BES)
- Foment de Treball
- Foro de Reputación Corporativa (FRC)
- Fundació Forum Ambiental
- Fundación Investigación y Desarrollo Ambiental (FIDA)
- Instituto de Empresa Familiar (IEF)
- Instituto de Sostenibilidad de Residuos (ISR)
- International Association for Bridge and Structural Engineering (IABSE)
- Madrid Excelente
- Sociedad Española de Facility Management International Sanitary Supply Association (INC)
- Sociedad Española de Presas y Embalses (SEPREM)

Nuestro progreso

Indicadores de referencia para evaluar el comportamiento y la eficacia de las políticas de Responsabilidad Corporativa

Responsabilidad con nuestros empleados	2005	2006	Tend.
Trabajadores con contrato fijo	65,2%	84,0%	▲
Plantilla a tiempo completo	79,3%	69,4%	▲
Mujeres en plantilla	27%	30%	▲
Antigüedad de los directivos	9,9	10,55	▲
Inversión en formación (miles de euros)	12.800	18.850	▲
Inversión en formación (horas)	666.944	837.972	▲
Empleados promocionados	1.487	4.846	▲
Índice de frecuencia de accidentalidad	67,8	66,72	▲
Índice de Incidencia de accidentalidad	115,5	115,2	▲
Índice de gravedad de accidentalidad	1,3	1,2	▲
Responsabilidad con nuestros productos y servicios	2005	2006	Tend.
Inversión en I+D+i	1.640	3.135	▲
Actividad certificada	79%	89%	▲
Incidencias con proveedores	136	262	▼
Reclamaciones recibidas en el Grupo Ferrovial	-	25	
Nivel de satisfacción media de los clientes	-	3,9	
Reclamaciones resueltas antes de 4 semanas	-	56%	
Responsabilidad con la Comunidad	2005	2006	Tend.
Indice de Comportamiento Medioambiental	95	122	▲
Sanciones medioambientales	128.063	209.171	▼
Emisiones de CO ₂ evitadas por la captación de biogás (Ton. equiv. CO ₂)	482.138	478.407	▲
Emisiones de CO ₂ por actividad de triaje (Ton. equiv. CO ₂)	260.061	240.208	▲
Emisiones gases con efecto invernadero por residuo (Ton. equiv. CO ₂ / Ton. residuos biodegradable)	0,26	0,30	▲
Residuos de la construcción reciclados (m ³)	282.200	358.346	▲
Aprovechamiento de biogás (Residuo total recibido) (Ton)	5.727.005	6.237.273	▲
Recuperación de residuos en plantas de triaje			
Envases	58,8%	52,9%	▼
Industrial	90,6%	89,7%	▼
Residuos Sólidos Urbanos	41,0%	37,6%	▼
Residuos de Construcción y Demolición	98,0%	99,7%	▲
Relación con los grupos de interés	2005	2006	Tend.
Buzón de sugerencias y denuncias de empleados	115	80	▼
Uso de la intranet corporativa por los empleados (Noticias, adjudicaciones, circulares)	805	933	▲
Presentaciones a analistas	6	12	▲
Informes de analistas sobre Ferrovial	154	165	▲
Conexiones a la presentación de resultados por Internet	1.023	1.137	▲
Noticias/circulares/contratos publicados en la intranet	840	933	▲
Ofertas de empleo en la web	655	783	▲
Evaluación del desempeño (numero de empleados)	1.991	2.917	▲
Numero de empleados a los que se distribuye la encuesta del clima laboral	5.565	7.244	▲
Numero de respuesta sobre la encuesta (% participacion)	52.00%	41,6%	▼
Puntuación del Índice DJSI	2005	2006	Tend.
Dimensión económica	79%	75%	▼
Dimensión ambiental	71%	67%	▲
Dimensión social	63%	66%	▲



Glosario de términos

AENOR: Entidad dedicada al desarrollo de la normalización y la certificación en todos los sectores industriales y de servicios.

Biodiésel: Biocombustible sintético líquido que se obtiene a partir de lípidos naturales como aceites vegetales o grasas animales.

Compostaje: Proceso biológico aeróbico, mediante el cual los microorganismos actúan sobre la materia rápidamente biodegradable (restos de cosecha, excrementos de animales y residuos urbanos), permitiendo obtener “compost”.

Desarrollo sostenible: Término aparecido por primera vez en 1987 (Informe Brundtland). Según la Declaración de Río de Janeiro sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (1992), se trata de aquel desarrollo que satisface las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las posibilidades de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades.

EDAR: Estación Depuradora de Aguas Residuales.

ERAR: Estación Regeneradora de Aguas Residuales.

ETAP: Estaciones de Tratamiento de Agua Potable.

FSC: Consejo de Administración Forestal o Forest Stewardship Council. Único sistema de certificación que cuenta con el reconocimiento de un gran número de instituciones, empresas y organizaciones ecologistas y solidarias a nivel mundial. Los productos madereros que llevan el certificado del FSC han sido extraídos y elaborados con criterios ecológicos, sostenibles y socialmente justos y solidarios.

Gases de efecto invernadero: contaminantes gaseosos liberados a la atmósfera a través de la incineración de combustibles fósiles y otros medios, que agravan el efecto invernadero (efecto reconocido como la causa principal del cambio climático mundial). Entre estos gases se encuentran el CO₂, el CH₄, el N₂O, los HFC, los PFC, el SF₆, y otros equivalentes al CO₂. Su control está siendo llevado a cabo mediante el protocolo de Kyoto.

GMAO: Software de Gestión de Mantenimiento Asistido por Ordenador aplicado al mantenimiento de instalaciones de agua.

GNC: Gas natural comprimido.

GNL: Gas natural licuado.

GPS: Global Positioning System o Sistema de Posicionamiento Global.

Grupos de Interés: Los grupos de interés se definen como aquellos individuos o grupos que: a) puede esperarse razonablemente que les afecten de manera significativa las actividades, productos y/o servicios de la organización; o b) cuyas acciones se puede esperar razonablemente que afecten la capacidad de la organización para implementar con éxito sus estrategias y alcanzar sus objetivos.

I+D+i: Investigación, Desarrollo e Innovación.

IATA: Asociación de Transporte Aéreo Internacional (International Air Transport Association). Instrumento para la cooperación entre aerolíneas, promoviendo la seguridad, fiabilidad, confianza y economía en el transporte aéreo en beneficio de los consumidores de todo el mundo.

IDAM: Instalación Desaladora de Agua de Mar.

IMADE: Instituto Madrileño de Desarrollo. Red al servicio del desarrollo y la creación de empresas.

Impacto ambiental: Cualquier cambio en el medio ambiente, sea adverso o beneficioso, resultante en todo o en parte de las actividades, productos y servicios de una organización.

ISPA:

Instrumento Estructural de Preadhesión. (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession). Instrumento de financiación de proyectos medioambientales que permiten la aplicación de las directivas europeas que requieren grandes inversiones.

Norma ISO: Regla establecida por la International Standard Organisation u Organización Internacional de Normalización.

Norma UNE: Regla establecida por AENOR.

ORA: Ordenanza Reguladora de Aparcamiento u Ordenanza para la Regulación de Aparcamientos.

Personal de estructura: Trabajadores unidos mediante una relación contractual a las empresas de Grupo Ferrovial.

PFI: contrato de financiación privada (Private Finance Initiative).

Plataforma SIG: Sistemas de Información Geográfica.

PPP: Cooperación entre las autoridades públicas y la empresa privada (Public Private Partnership) para garantizar la financiación, construcción, renovación, gestión o el mantenimiento de una infraestructura o la prestación de un servicio.

Programa “Train to Gain”: Programa del Gobierno Central diseñado para ayudar a las empresas a la formación de sus empleados en el Reino Unido.

Principio de precaución: Debido a que no siempre la ciencia está en condiciones de proporcionar una respuesta clara sobre la seguridad o inocuidad de un producto, el principio de precaución justifica la adopción de medidas para garantizar la elaboración y distribución de productos en condiciones de seguridad.

Programa CENIT: Consorcios Estratégicos Nacionales de Investigación Técnica. Este programa tiene como objetivo aumentar la cooperación pública y privada en I+D+i.

Proyecto CLEAM: Proyecto de Construcción Limpia Eficiente y Amigable con el Medio Ambiente.

RCD: Residuos de Construcción y Demolición. Se incluyen los residuos peligrosos, los no peligrosos y los no peligrosos inertes.

SAFETEA: Programa de financiación federal de los Estados Unidos para la construcción y mantenimiento de las carreteras ya autopistas del país. Sustituye al TEA-21.

Sistema FREE: Sistema centralizado para aparcamientos de rotación, integrado por equipos de control, que proporciona en tiempo real y por Internet las plazas libres en los estacionamientos.

TEA-21: Ley de Igualdad en el Transporte en el siglo XXI (Transportation Equity Act for the 21st Century)

Universidad Corporativa: Centro internacional creado en Madrid para la formación de los empleados del Grupo Ferrovial.

Vehículo bimodal: Vehículo híbrido en el que se combinan un motor eléctrico y un motor de gasoil.

INFORME DE VERIFICACIÓN DE INDICADORES DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

Al Comité de Dirección de Grupo Ferrovial, S.A. (en adelante Ferrovial)

1. Hemos aplicado los procedimientos descritos en el párrafo 2 siguiente para revisar los indicadores de responsabilidad social corporativa que se recogen en el listado denominado "Tabla de indicadores verificados" del Informe Anual 2006 de Ferrovial, referentes al capítulo de Responsabilidad Social Corporativa para el ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2006. Dichos indicadores son los que la Dirección de Ferrovial ha considerado como de mayor relevancia para sus grupos interés.

La Dirección de Ferrovial es responsable de la información incluida en el capítulo de Responsabilidad Social Corporativa, así como del diseño, implantación y mantenimiento de los procesos para su elaboración y de las bases y criterios para su preparación que se indican en el listado denominado "Bases y criterios para el cálculo de indicadores" del Informe Anual 2006 de Ferrovial.

Nuestra responsabilidad es, basándonos en las mencionadas bases y criterios de preparación y de acuerdo con los procedimientos de revisión aplicados, expresar una conclusión, con un nivel moderado de aseguramiento, sobre los siguientes aspectos:

- La razonabilidad de los procedimientos y controles establecidos a los efectos de la preparación, recogida y agregación de los datos relativos a los indicadores objeto de nuestra revisión.
 - Que los indicadores objeto de nuestra revisión se han preparado de acuerdo con las bases y criterios de preparación expresadas en el listado denominado "Bases y criterios para el cálculo de indicadores" del Informe Anual 2006 de Ferrovial.
 - La razonabilidad y consistencia de los valores de dichos indicadores.
2. Nuestro trabajo se ha realizado de acuerdo con las normas y procedimientos incluidos en el International Standards on Assurance Engagements (ISAE) 3000 "Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Information", con el objetivo de tener un nivel moderado de aseguramiento. Con carácter general los procedimientos aplicados para la realización de nuestro trabajo han consistido en:
 - Desarrollo de entrevistas con el personal de Ferrovial responsable de la recopilación de la información y elaboración de los indicadores objeto de nuestra revisión.
 - Revisión de la documentación de soporte utilizada, así como del funcionamiento de los sistemas y procedimientos establecidos para recopilar, calcular y agregar la información por parte de Ferrovial.

- Realización, sobre una base de muestreo, de pruebas sustantivas limitadas diseñadas para comprobar la razonabilidad y consistencia de los indicadores de responsabilidad social corporativa objeto de nuestra verificación.
3. En base al trabajo realizado, de acuerdo con lo descrito en el párrafo 2 anterior, podemos concluir que:
- no se han puesto de manifiesto aspectos relevantes que indiquen que los procedimientos y controles establecidos a los efectos de preparación, recogida y agregación de los datos relativos a los indicadores de Responsabilidad Social Corporativa incluidos en el listado denominado "Tabla de indicadores verificados" del Informe Anual 2006 de Ferrovial referentes al capítulo de Responsabilidad Social Corporativa objeto de nuestra revisión, no proporcionan una base razonable para la obtención de los mismos.
 - no hemos identificado desviaciones significativas en lo que respecta a la razonabilidad y consistencia de dichos indicadores de responsabilidad social corporativa con respecto a las bases y criterios de preparación incluidos en el listado denominado "Bases y criterios para el cálculo de indicadores" del Informe Anual 2006 de Ferrovial.

PricewaterhouseCoopers Asesores de Negocio, S.L.



Ignacio Fernández
Socio
14 de marzo de 2007

■ Tabla de indicadores verificados

Indicadores verificados correspondientes a las Sociedades indicadas para España (1)				2006	
Recursos humanos					
El Equipo	Construcción	Infraestructuras	Servicios	Cespa	Corporativo
Plantilla Media en España (Empleados)	4.593	2.663	14.443	13.582	250
Edad Media de la Plantilla (años)	39,4	37,8	41,4	38,93	37,9
Promedio de años de antigüedad	7,4	5,7	7,3	7,49	9,8
Porcentaje de hombres / mujeres (%)	89,3/10,7	55,76/44,24	37,47/62,53	86,55/13,50	61,02/38,98
Índice de rotación (%)	10,69	6,80	9,82	1,00	7,02
Número de becarios	79	3	28	20	3
Plantilla por categorías (nº personas)					
Directivos	70	60	35	11	31
Titulados Superiores y Medios	2066	156	508	460	121
Administrativos	620	248	630	1032	91
Operarios y Técnicos	4042	2198	13.270	12.349	7
Prevención de riesgos laborales				Grupo Ferrovial, S.A.	
Índice de Incidencia				115,2	
Índice de Gravedad				1,19	
Índice de Frecuencia				66,72	
Buzón de sugerencias				Grupo Ferrovial, S.A.	
Número de comunicaciones recibidas al buzón de sugerencias				80	
Propuestas				41	
Denuncias				12	
Comentarios				27	
Porcentaje de comentarios y denuncias recibidos en cada área de negocio					
Construcción (%)				26	
Servicios (%)				10	
Corporación (%)				3	
Infraestructuras (%)				3	
Anónimos (%)				58	
Innovación					
Inversión realizada en 2006 (3)		Infraestructuras	Servicios	Cespa	Cadagua
		22.543,19	296.956,20	1.095.995,74	421.135
Calidad					
Reclamaciones recibidas en el Grupo Ferrovial, S.A				Grupo Ferrovial, S.A.	
Número de reclamaciones recibidas en el Grupo Ferrovial, S.A. en 2006				25	
Porcentaje acumulado del plazo de tiempo en cierre de reclamaciones					
Plazo < 4 semanas (%)				56	



Plazo < 8 semanas (%)	80
Plazo < 15 semanas (%)	100
Satisfacción del cliente institucional en aparcamientos (grado de satisfacción de 0 a 5)	Dornier, S.A.
Nivel de satisfacción en el servicio prestado de cara al ciudadano (sobre un nivel de 0 a 5)	3,94
Nivel de satisfacción con la coordinación y gestión con la empresa concesionaria (sobre un nivel de 0 a 5)	3,98
Medio ambiente	
Índice de comportamiento medioambiental	Ferrovial Agromán, S.A.
Valores mensuales obtenidos en 2006	117, 101, 104, 98, 95, 101, 97, 108, 83, 103, 93, 122
Emisiones de Gases con Efecto Invernadero	Cespa, S.A.
Emisiones de Gases con Efecto Invernadero por residuo (Tn de CO2 eq / Tn de residuo)	0,3
Emisiones de Gases con Efecto Invernadero directas evitadas por captación de biogás (Tn de CO2 eq)	478.407,21
Cantidad de energía producida	Cespa, S.A.
Cantidad de electricidad producida (mediante cogeneración) en incineración de residuos peligrosos (GJ)	66.016,80
Sociedad	
Apoyo al desarrollo socio-económico	Grupo Ferrovial, S.A.
Espectáculo "My Dream", SERMES, AFANIAS, Escuela de Vela Adaptada, ASPACEN, Juntos Sumamos con ONG Intermón Oxfam, Fundación: Lealtad, Entreculturas, Mainel, Integra, Fundeso y Misioneras del Divino Maestro (€)	219.608,89
Indicadores verificados para el Grupo Ferrovial y sus sociedades dependientes y asociadas, de acuerdo con las cuentas anuales consolidadas 2006 de Grupo Ferrovial S.A. y su grupo de sociedades (2)	2006
Buen gobierno	
Inversión socialmente responsable (DJSI)	Grupo Ferrovial, S.A.
Puntuación total de Ferrovial (%)	68
Puntuación obtenida por Ferrovial en la Dimensión económica (%)	75
Puntuación obtenida por Ferrovial en la Dimensión ambiental (%)	67
Puntuación obtenida por Ferrovial en la Dimensión social (%)	66
Medio Ambiente	
Implantación de un sistema de gestión medioambiental certificado	Grupo Ferrovial, S.A.
Ver Empresas certificadas (Compañías del Grupo Ferrovial con el certificado ISO 14001) según la tabla de "Empresas Certificadas" en el Capítulo de Responsabilidad con el medioambiente.	
Ver Empresas certificadas (Compañías del Grupo Ferrovial con el certificado ISO 9001) según las notas de la gráfica de "Actividad Certificada" en el capítulo de Calidad.	
Porcentajes de actividad certificada bajo ISO 9001	
Construcción (%)	90
Infraestructuras (%)	55
Servicios (%)	95

1 Grupo Ferrovial S.A. en España: Se refiere a Grupo Ferrovial y sus sociedades dependientes y asociadas de acuerdo con las cuentas anuales consolidadas 2006 de Grupo Ferrovial S.A. y su grupo de sociedades, para el ámbito geográfico español.

2 Grupo Ferrovial S.A.: Se refiere a Grupo Ferrovial y sus sociedades dependientes y asociadas de acuerdo con las cuentas anuales consolidadas 2006 de Grupo Ferrovial S.A. y su grupo de sociedades.

3 Para el alcance de los segmentos de negocio de Construcción, Infraestructuras, Servicios, Corporativo, ver las notas correspondientes de la tabla "Bases y criterios para el cálculo de indicadores".

■ Bases y criterios para el cálculo de indicadores

RECURSOS HUMANOS

El Equipo

Plantilla Media en España (Empleados)	Infraestructuras, Servicios, Corporativo y Cespa: Media del número de empleados dados de alta en España durante 2006 (cálculo realizado en). Construcción: la plantilla media se calcula a partir del dato de plantilla cuyo cobro de nómina es gestionado desde Central.
Edad Media de la Plantilla (años)	Sumatorio de las edades de los empleados, dividido por el dato de plantilla media.
Promedio de años de antigüedad	Sumatorio de la antigüedad en la compañía de los empleados dividido por el dato de plantilla media.
Porcentaje de hombres / mujeres	Porcentaje que supone el número de hombres y mujeres sobre el total de la plantilla media.
Índice de rotación	Construcción, Servicios, Cespa: Total de bajas voluntarias producidas sobre la plantilla media anual en 2006. Infraestructuras y Corporativo: Total de bajas voluntarias, excedencias por cuidado de familiares/hijos y permisos especiales producidos sobre la plantilla media anual en 2006.
Número de becarios	Número de becarios que realizaron prácticas en las empresas que forman parte del Grupo Ferrovial durante 2006.
Plantilla por categorías	Infraestructuras, Construcción y Cespa: Distribución de la plantilla por categorías a partir del dato de plantilla al cierre durante 2006. Corporativo y Servicios: Distribución de la plantilla por categorías a partir del dato de plantilla media durante 2006.
Directivos	Personal perteneciente al grupo 1 de cotización a la seguridad social.
Titulados Superiores y Medios	Personal perteneciente a los grupos 2,3 y 4 de cotización a la seguridad social.
Administrativos	Personal perteneciente a los grupos 5, 6 y 7 de cotización a la seguridad social.
Operarios y Técnicos	Personal perteneciente a los grupos 8, 9, 10, 11 de cotización a la seguridad social.

Prevención de riesgos laborales

Índice de Incidencia	Número de accidentes producidos durante la jornada laboral o en itinere por cada mil personas expuestas en España durante 2006. Se calcula aplicando la fórmula $II = N^{\circ} \text{ de accidentes con baja acaecidos en la jornada laboral} \times 10^3 / N^{\circ} \text{ medio de trabajadores}$. *Construcción: en accidentes con baja acaecidos en la jornada laboral, incluyen las recaídas ya que su aplicación informática no hace distinción.
Índice de Gravedad	Número de jornadas perdidas por accidente producido durante la jornada laboral o en itinere de cada 1000 horas trabajadas en España durante 2006. Se calcula aplicando la fórmula $IG = N^{\circ} \text{ de jornadas perdidas en el año} \times 10^3 / N^{\circ} \text{ de horas reales trabajadas}^1$ ¹ (son las horas teóricas trabajadas menos las horas perdidas por accidentes con baja incluido en itinere).
Índice de Frecuencia	Número de accidentes ocurridos durante la jornada laboral o en itinere por cada millón de horas trabajadas en España durante 2006. Se calcula aplicando la fórmula $IF = N^{\circ} \text{ total de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral} \times 10^6 / N^{\circ} \text{ de horas trabajadas}^1$. ¹ (son las horas teóricas trabajadas menos las horas perdidas por accidentes con baja incluido en itinere). *Construcción: en accidentes con baja acaecidos en la jornada laboral, incluyen las recaídas ya que su aplicación informática no hace distinción.

Buzón de sugerencias

Número de comunicaciones recibidas al buzón de sugerencias	Número de comunicaciones (propuestas, denuncias y comentarios) realizadas por los empleados y recibidas en la intraweb del Grupo Ferrovial S.A. en España durante 2006.
Porcentaje de comentarios y denuncias recibidos en cada área de negocio	Porcentaje de comentarios y denuncias realizadas por los empleados y recibidas en la intraweb del Grupo Ferrovial S.A. por área de negocio (Construcción, Servicios, Corporación, Infraestructuras, Anónimos) en España durante 2006.

INNOVACIÓN

Inversión realizada en 2006	Inversiones económicas en € efectuadas en 2006 en proyectos relacionados con la mejora tecnológica, la modernización y la innovación en el Grupo.
-----------------------------	---

CALIDAD

Satisfacción del cliente institucional en aparcamientos	Porcentaje de clientes en base anual que, a través de la realización de encuestas internas, declaran el nivel de satisfacción en el servicio prestado al ciudadano (de 0 a 5) y el nivel de satisfacción con la coordinación y gestión con la empresa concesionaria (de 0 a 5).
Reclamaciones recibidas en el Grupo Ferrovial, S.A	Número de reclamaciones recibidas en el Grupo Ferrovial, S.A. en 2006 y Porcentaje acumulado de plazo de tiempo en cierre de reclamaciones (plazo < 4 semanas; plazo < 8 semanas; plazo < 15 semanas).

MEDIO AMBIENTE

Índice de Comportamiento Medioambiental

ICM

Valor del mes de diciembre del Índice de comportamiento medioambiental global de la actividad de construcción de Ferrovial Agromán, S.A. en España, basado en un algoritmo matemático validado por la Universidad Rey Juan Carlos y reconocido por la Cátedra UNESCO/ Alfonso Martín Escudero de Medio Ambiente. La descripción del indicador se especifica en www.canalconstruccionsostenible.com. Los criterios de cálculo para sus variables son los siguientes:

- Valoración ponderada de los impactos ambientales ocasionados en las obras.
- Porcentaje de “obras vivas” con objetivos ambientales, que son aquellos fijados por la propia empresa adicionalmente a los recogidos en el pliego de condiciones. Se considera como “obras vivas” aquellas que tienen un porcentaje de realización entre el 10% y el 85%.
- Importe propuesto en los expedientes sancionadores por infracciones medioambientales.

Emisiones de Gases con Efecto Invernadero

Emisiones de Gases con Efecto Invernadero por residuo

Toneladas de CO₂ equivalentes emitidas por tonelada de residuo recibido en los vertederos de residuos domiciliarios y en los vertederos de residuos industriales no peligrosos gestionados por Cespa S.A. en España durante 2006.

Emisiones de Gases con Efecto Invernadero directas evitadas por captación de biogás

Toneladas de CO₂ equivalentes evitadas procedentes de emisiones directas estimadas a partir del metano captado por los vertederos de residuos domiciliarios y en los vertederos de residuos industriales no peligrosos gestionados por Cespa S.A. en España durante 2006. Para su cálculo se utilizan los factores de emisión recomendados por el GHG (www.ghgprotocol.org)

Cantidad de energía producida

Cantidad de electricidad producida (mediante cogeneración) en incineración de residuos peligrosos (GJ)

GJ de electricidad producidos (mediante cogeneración) en la Planta de incineración de residuos peligrosos de Constantí (Tarragona) gestionadas por Grecat, sociedad participada por un 33% de Ecocat, que a su vez está participada en un 50% por Cespa S.A. en España, durante 2006.

Implantación de un sistema de gestión medioambiental certificado

Tabla de Empresas certificadas (Compañías del Grupo Ferrovial con el certificado ISO14001)

Empresas del Grupo Ferrovial que disponen de certificado ISO 14001 vigente durante 2006.

Tabla de Actividad certificada. Empresas certificadas según ISO 9001

% de actividad Construcción (1)
% de actividad Infraestructuras (2)
% de actividad Servicios (3)

Porcentaje de actividad certificada bajo ISO 9001. Grupo Ferrovial con certificado ISO 9001 durante el 2006 respecto al INCN consolidado.

(1) Ferrovial Agromán, Ferconsa, Castillejos, Budimex, Cadagua, Tecpresa y Ditecpresa.
(2) Cintra, Dornier y Femet. No se incluye BAA.
(3) Cespa, Amey, Swissport, Ferroser, Euroлимп y Grupisa.

SOCIEDAD

Apoyo al desarrollo socio-económico

Proyectos desarrollados por el Grupo Ferrovial S.A. en España durante 2006 en acciones de tipo social y cultural.

BUEN GOBIERNO

Inversión socialmente responsable (DJSI)

Puntuaciones recibidas por el Grupo Ferrovial S.A. contenidas en el informe emitido por Dow Jones Sustainability Index (DJSI). Los detalles sobre el diseño, metodología y componentes del DJSI están disponibles en www.sustainability-indexes.com.

Grupo Ferrovial S.A.: Se refiere a Grupo Ferrovial y sus sociedades dependientes y asociadas de acuerdo con las cuentas anuales consolidadas 2006 de Grupo Ferrovial S.A. y su grupo de sociedades.

Construcción: Se refiere a Ferrovial-Agromán S.A. y sus sociedades dependientes en España: Ferrovial-Agromán S.A., Ferrovial Conservación S.A. (Ferconsa), Edite S.A., Cadagua S.A., Construcciones Culturales S.A. (COCSA), Ditecpesa S.A., Boremer S.A., Técnicas del Pretensado de Servicios Auxiliares S.L.

Infraestructuras: Se refiere a CINTRA S.A. y sus sociedades dependientes en España (excluyendo Ferrovial Aeropuertos S.L.); Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A., Cintra Aparcamientos S.A., Autopista Trados 45 S.A., Inversora de Autopistas del Sur, S.L., Aparva S.L., Inversora de Autopistas de Levante, S.L.

Servicios: Se refiere a Ferrovial Servicios S.A. y sus sociedades dependientes en España: EUROLIMP S.A., GRUPISA S.A., y Ferrovial Servicios S.A. (Ferroser), exceptuando a CESPA S.A. que se reporta por separado en la tabla de indicadores.

Corporativo: Se refiere a los servicios corporativos del Grupo Ferrovial S.A. (Ferrovial Corporación).

Índice de Indicadores GRI

Sección GRI2	Contenido, indicador según GRI guideline	Página/ Sección
	Información general	
	1. Visión y estrategia	
1.1	Visión y estrategia de la compañía en relación con el desarrollo sostenible	268-275
1.2	Carta del presidente	2-3
	2. Perfil de la Organización	
2.1	Nombre de la organización	Toda la Memoria
2.2	Principales productos	6-61, 96-98
2.3	Estructura operativa	4-5, 64-91, 226-261
2.4	Descripción de negocios, filiales y participaciones	6-61, 64-91, 95-221
2.5	Países en los que opera	Contraportada, 6-61, 64-91, 95-221
2.6	Naturaleza de la propiedad	226-261
2.7	Naturaleza de sus mercados	6-61
2.8	Magnitud de la organización	Contraportada, 6-61, 64-93, 271
2.9	Lista de partes interesadas	266-267
2.10	Persona de contacto para temas relacionados con la Memoria	Contraportada interior
2.11	Periodo cubierto por la Memoria	Toda la Memoria
2.12	Fecha de la Memoria previa más reciente	92-221
2.13	Cobertura de la Memoria	6-61, 92-221
2.14	Cambios significativos (tamaño, estructura, propiedad) en la compañía y su entorno	6-61, 92-221
2.15	Bases para elaborar memorias de empresas conjuntas	92-221
2.16	Reformulación de información presentada en memorias anteriores y los motivos de reformulación	92-221
2.17	Decisiones de no aplicar criterios GRI	No aplica
2.18	Criterios utilizados en contabilidad de costes y beneficios	92-221
2.19	Cambios significativos en los métodos de medición aplicados a la información clave	92-221
2.20	Políticas y medidas internas para garantizar la precisión, exhaustividad y veracidad de la información	64-91, 230-251
2.21	Políticas y medidas para la verificación independiente de la Memoria	225, 306
2.22	Medios para encontrar información adicional sobre aspectos económicos, medioambientales y sociales	Contraportada interior, referencia a webs
	3. Estructura de Gobierno y Sistemas de Gestión	
3.1	Estructura de gobierno	226-261
3.2	% de junta directiva formada por consejeros independientes	4, 226-261
3.3	Necesidad de que el equipo directivo guíe las estrategias de la organización en temas ambientales y sociales	264-269, 282-295, 296-301
3.4	Procesos directivos para identificar y gestionar oportunidades y riesgos económicos, ambientales y sociales	226-261, toda la Memoria
3.5	Relación entre la remuneración directiva y la consecución de objetivos económicos, ambientales y sociales	226-261
3.6	Estructura de la organización y miembros responsables para la supervisión, implantación y auditoría de políticas económicas, ambientales y sociales	8-225, 226-261
3.7	Declaración de la misión y valores, principios o códigos de conducta internos, y políticas referentes a la actuación económica, ambiental y social así como su nivel de implementación	264-269
3.8	Mecanismos que permitan a los accionistas comunicar sus recomendaciones a la junta directiva	226-261
3.9	Procesos de identificación y selección de partes interesadas	264-269
3.10	Métodos de consulta a las partes interesadas	264-269
3.11	Tipo de información generada por la consulta de las partes interesadas	264-269
3.12	Empleo de la información obtenida como resultado de los compromisos con las partes interesadas	264-269
3.13	Explicación sobre si el principio de precaución es tenido en cuenta por la organización	64-221, 226-261
3.14	Compromisos o iniciativas voluntarias económicas, ambientales o sociales desarrolladas fuera de la organización	264-306
3.15	Pertenencia a asociaciones y/o organizaciones asesoras nacionales e internacionales	296-301
3.16	Políticas y sistemas para la gestión de impactos previstos y posteriores	226-261, 226-306
3.17	Enfoque de la organización acerca de la gestión de impactos económicos, ambientales y sociales indirectos	226-261, 226-306
3.18	Principales decisiones tomadas durante la elaboración de la memoria en relación con la ubicación o modificación de las operaciones	64-221
3.19	Programas y procedimientos relativos a la actuación económica, ambiental y social	Toda la Memoria
3.20	Estado de certificación de los sistemas de gestión económica, ambiental y social	64-221, 290-296, 296-306
	Indicadores de desempeño	
	1 - Indicadores de desempeño económico	
EC-1	Margen de explotación	2-61, 64-221
EC-2	Desglose geográfico de los mercados	2-61, 64-221
EC-3	Coste de materias primas y servicios contratados	64-221
EC-4	% de contratos pagados en las condiciones acordadas	286-288
EC-5	Gastos salariales totales desglosado por países	180, 271-272
EC-6	Pagos a los proveedores de capital	64-221
EC-7	Aumento/disminución de las ganancias retenidas al final del período	64-91, 92-221
EC-8	Suma total de Impuestos desglosados por países	64-221
EC-9	Subvenciones recibidas desglosadas por países	155
EC-10	Donaciones a la comunidad, sociedad civil	296-301
EC-11	Detalle de proveedores que representen más del 10% del total de compras y países en los que el total de compras supere el 5% PIB	286-288
EC-12	Inversiones en infraestructuras no relacionadas con la actividad	296-301
EC-13	Indicadores de impacto económico indirecto	264-306

2 - Indicadores de desempeño medio ambiental		
EN-1	Materiales utilizados excepto agua	290-294
EN-2	% materiales utilizados que son residuos (procesados o sin procesar) de fuentes ajenas	290-294
EN-3	Consumo de energía	290-294
EN-4	Uso indirecto de energía	No aplica
EN-5	Consumo de agua	290-294
EN-6	Localización y superficie de suelo en propiedad, leasing o gestión situado en hábitats de alta biodiversidad	No aplica
EN-7	Principales impactos en la biodiversidad de entornos terrestres, acuíferos y marinos	290-294
EN-8	Emisiones de gas efecto invernadero	290-294
EN-9	Emisiones de sustancias que afectan al ozono	No aplica
EN-10	Emisiones de Nox, Sox y otros gases contaminantes	290-294
EN-11	Cantidad total de residuos desglosado por tipo y destino	290-294
EN-12	Clases de aguas residuales. Vertidos de agua, por tipo	290-294
EN-13	Vertidos de productos químicos, petróleo y fuel en número y volumen	290-294
EN-14	Impacto ambiental significativo de productos o servicios	290-294
EN-15	% del peso de los productos vendidos reciclables o reutilizables al final de la vida útil y % reciclado o reutilizado	No aplica
EN-16	Incidentes y multas por incumplimiento de normas medioambientales	290-294
EN-17	Iniciativas para utilizar energías renovables o aumentar la eficiencia su uso	280-294
EN-26	Cambios producidos en los hábitat naturales y % de hábitat restaurado	290-294
EN-27	Objetivos y programas para proteger y restaurar ecosistemas autóctonos	290-294
EN-31	Producción, transporte de desechos peligrosos según la Convención de Basilea	290-294
EN-33	Comportamiento de proveedores en materia medioambiental	286-294
EN-35	Inversión en medio ambiente	290-294
3- Indicadores de desempeño social		
Prácticas Laborales		
LA-1	Desglose de la plantilla	271, 274
LA-2	Creación neta de empleo y rotación media de la plantilla por país	272
LA-3	% de empleados cubiertos por convenios colectivos, desglosados por países	271-275
LA-4	Política y procedimientos para informar, consultar y negociar profundos cambios en la organización	271-275
LA-5	Prácticas sobre registro y notificaciones de accidentes de trabajo y enfermedades	276-277
LA-6	Comités conjuntos dirección y trabajadores sobre salud y seguridad en el trabajo	276-277
LA-7	Ratios de accidentes, días perdidos, absentismo y accidentes fatales	276-277
LA-8	Programas, dentro y fuera del lugar de trabajo sobre VIH/SIDA	No disponible
LA-9	Horas promedio de formación por año/empleado/categoría	273
LA-10	Política de igualdad de oportunidades	274-275
LA-11	Composición de la alta dirección y los órganos de gobierno (ratio hombres/mujeres, diversidad nacional/cultural)	4-5, 226-261, 271-274
LA-12	Prestaciones sociales más allá de las exigidas por la ley	271-281
LA-14	Evidencia de cumplimiento significativo de las normas de la OIT sobre Salud y Seguridad en el Trabajo	276-277
LA-15	Acuerdos con sindicatos y organizaciones laborales sobre Salud y Seguridad en el trabajo	276-277
LA-16	Descripción de procedimientos que fomentan la contratación continua de empleados y gestionan programas de jubilación	271-275
LA-17	Políticas específicas enfocadas a la gestión de los conocimientos prácticos o formación continuada	271-275
Derechos Humanos		
HR-1	Políticas, directrices, estructura corporativa y procedimientos sobre derechos humanos vinculados a operaciones de la compañía	249-255, 266-269, 271-275
HR-2	Evidencia de que se tiene en cuenta los derechos humanos en la toma de decisiones de inversión, procedimientos o selección de proveedores	249-255, 266-269, 271-275
HR-3	Políticas y procedimientos para evaluar el respeto a los derechos humanos en la cadena de proveedores	249-255, 266-269, 271-275
HR-4	Políticas y procedimientos para evitar la discriminación en el trabajo	249-255, 266-269, 271-275
HR-5	Política de libertad de asociación y grado de aplicación, al margen de normativas locales	249-255, 266-269, 271-275
HR-6	Política de exclusión del trabajo infantil	249-255, 266-269, 271-275
HR-7	Política de prevención del trabajo forzado o obligatorio	249-255, 266-269, 271-275
HR-8	Formación a empleados sobre políticas y prácticas relativas a derechos humanos	249-255, 266-269, 271-275
HR-9	Prácticas para recursos y reclamaciones, incluyendo pero no limitadas, los problemas de derechos humanos	249-255, 266-269, 271-275
HR-10	Política de no represalias y sistema efectivo y confidencial para quejas de empleados	249-255, 266-269, 271-275
Sociedad		
SO-1	Descripción de políticas de gestión de los impactos de las actividades causados a las comunidades	264-306
SO-2	Política, procedimientos y mecanismos para evitar el soborno y la corrupción	264-306
SO-3	Política, procedimientos y mecanismos para controlar el lobby político y las donaciones a partidos políticos	264-306
SO-4	Premios recibidos relevantes a comportamiento social, ético y medioambiental	264-306
SO-7	Política, procedimientos y mecanismos para prevenir conductas anti competencia	264-306
Responsabilidad del producto		
PR-1	Política sobre salud y seguridad del cliente en el uso de los productos y servicios	249-255, 284-287
PR-2	Políticas, procedimientos y mecanismos de gestión y cumplimiento respecto a información y etiquetado de productos	No aplica
PR-3	Políticas, procedimientos y mecanismos de gestión y cumplimiento para proteger la privacidad del cliente	284-285
PR-8	Políticas y mecanismos de gestión y cumplimiento relativos a la satisfacción del cliente	285-293

Edita: **Ferrovial**

Diseño y maquetación: **Pierre Comunica**

Dirección de producción: **Pierre Comunica**

Fotomecánica e impresión: **Gráficas Arrels**

Depósito Legal: **D.L.T: 411/2007**



Principales hechos 2006-2007

ADQUISICIÓN DE BAA, MAYOR OPERADOR PRIVADO DE INFRAESTRUCTURAS DEL MUNDO.

El 6 de junio Ferrovial adquiere por 935 peniques y un dividendo anunciado por BAA de 15,25 peniques por acción, el gestor aeroportuario BAA. El 15 de agosto tuvo lugar la exclusión de cotización en la Bolsa de Londres de BAA.

VENTA DE LA DIVISIÓN INMOBILIARIA A HABITAT.

Ferrovial se compromete a adquirir un 20% en el nuevo grupo inmobiliario. Grupo Ferrovial y Habitat Grupo Empresarial acordaron la transmisión del 100% de las acciones del área inmobiliaria del Grupo Ferrovial, por un importe total (enterprise value) de 2.200 millones de euros.

REFUERZO EN EL MERCADO ESTADOUNIDENSE.

Cintra inicia el 29 de junio la explotación de la autopista de peaje Indiana Toll Road, de 253 Km de longitud, en Estados Unidos, durante los próximos 75 años.

ACUERDO AMISTOSO EN CANADA.

La Sociedad 407 ETR Concession Company Limited 407 ETR alcanza un acuerdo amistoso con la Provincia de Ontario respecto a todas las disputas que tenían hasta la fecha.

PRIMER PROYECTO ADJUDICADO EN EL TRANS-TEXAS CORRIDOR.

Cintra en un 65% firmó un acuerdo con el Departamento de Transportes de Texas (TxDOT) para, construir y operar los segmentos 5 y 6 de la autopista de peaje SH-130.



COMPRA EN EL REINO UNIDO.

Amey alcanzó un acuerdo para la adquisición de Owen Williams, compañía de ingeniería de obra civil en el Reino Unido, especializada en el diseño, la gestión de proyectos y la consultoría en la utilización de infraestructuras de transporte.

VENTA DEL AEROPUERTO DE BRISTOL A MACQUARIE.

Macquarie Airports ejerce su opción de compra sobre la participación de Ferrovial Aeropuertos en la sociedad titular de los derechos del Aeropuerto de Bristol. La transmisión efectiva de las acciones se realizó el 27 de diciembre de 2006 al precio acordado.

ENTRADA EN EL MERCADO CONCESIONAL GRIEGO.

Cintra en un 33,34% seleccionada como adjudicatario provisional ("Provisional Contractor") para el diseño, construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje Ionian Roads. Además, Cintra resultó adjudicatario provisional ("Provisional Contractor") para el diseño, construcción, financiación y explotación, de la autopista de peaje Central Greece Motorway -E65-, de aproximadamente, 1.500 millones de euros de inversión.

AMEY SELECCIONADA PARA LA GESTIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DE CARRETERAS EN BIRMINGHAM.

El contrato desarrollado bajo la fórmula de financiación privada PFI (Private Finance Initiative) incluye el mantenimiento, mejora y remodelación de un total de 2.500 kilómetros de carreteras de la ciudad de Birmingham, así como la mejora y remodelación de aceras, puentes, alumbrado público y señales de tráfico y la conservación de las zonas verdes cercanas a las carreteras.

LICTADOR PREFERENTE PARA UN SEGUNDO PROYECTO EN IRLANDA.

El Consorcio participado por Cintra en un 90% resultó seleccionado como Licitador Preferente "Preferred Tenderer" para la adjudicación de la concesión de la Autopista de Peaje M3 entre Clonee y el Norte de Kells.

DIRECTORIO

GRUPO FERROVIAL

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00
Fax +34 91 586 26 77

FERROVIAL AGROMÁN

Ribera del Loira, 42
Parque Empresarial
Puerta de las Naciones
28042 Madrid
Tel. +34 91 300 85 00
Fax +34 91 300 88 96

FERROVIAL INFRAESTRUCTURAS

Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou
28020 Madrid
Tel. +34 91 418 56 00
Fax +34 91 555 12 41

FERROVIAL INMOBILIARIA

López de Hoyos, 35
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 99 00
Fax +34 91 586 25 56

FERROVIAL SERVICIOS

Serrano Galvache, 56
Edificio Madroño - Parque Norte
28033 Madrid
Tel. +34 91 338 83 00
Fax +34 91 388 52 38

OFICINA ATENCIÓN AL ACCIONISTA

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. 902 25 30 50
Mail: accionistas@ferrovial.es

Para realizar consultas sobre
algún aspecto del Informe Anual:

DIRECCIÓN DE RELACIONES EXTERNAS Y COMUNICACIÓN

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Mail: comunicacion@ferrovial.es
www.ferrovial.com