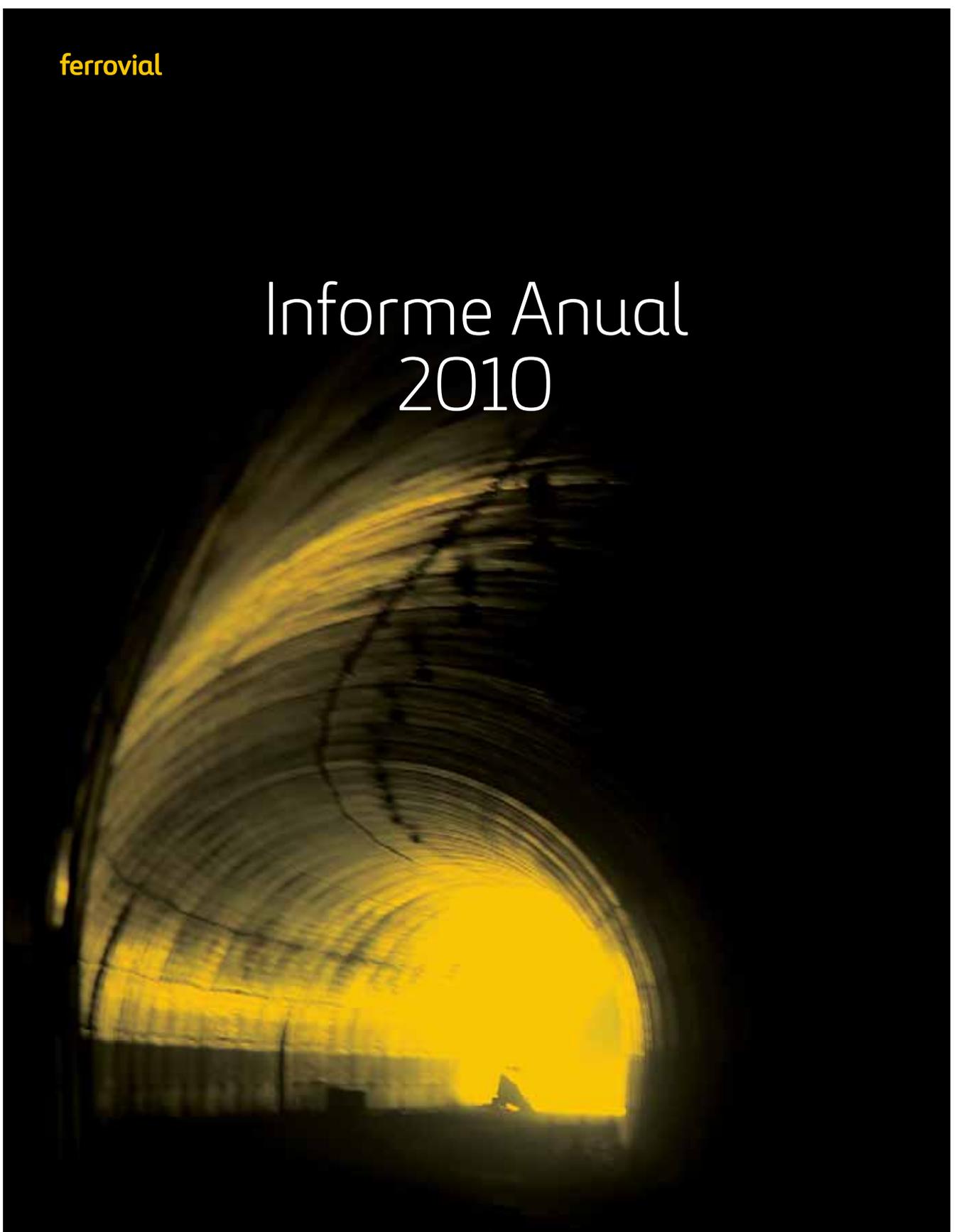


ferrovial

Informe Anual 2010



Carta del Presidente

Estimado accionista,

En el ejercicio 2010 hemos alcanzado un resultado neto de 2.163 millones de euros, y hemos fortalecido nuestra posición financiera generando flujo de caja por encima de las expectativas del mercado. Se ha reducido notablemente la deuda corporativa y se han obtenido contratos importantes en Construcción y Servicios, terminando el ejercicio en máximos históricos de cartera, lo que constituye una garantía de actividad futura.

El año ha estado marcado por la situación de la economía mundial, que ha llevado a los gobiernos de todos los mercados donde operamos a adoptar medidas para reducir el déficit y contener el gasto público. No obstante, este marco de contención de la inversión pública abre un abanico de oportunidades a la colaboración público-privada en el desarrollo de proyectos. En esta línea hemos conseguido éxitos notables en los dos últimos años, como las autopistas de Texas. Estos logros se enmarcan en un entorno de restricción general de crédito donde numerosas empresas afrontan dificultades para acceder a financiación. Es un modelo que queremos seguir explorando, pues entendemos que el futuro de las infraestructuras requiere este esquema de colaboración.

A continuación me gustaría resaltar los datos más relevantes del ejercicio 2010:

Resultados.- El beneficio neto se ha situado en 2.163 millones de euros. El resultado bruto de explotación alcanzó los 2.514 millones, que representa un incremento orgánico del 6,5% impulsado por un crecimiento de las ventas del 2,7%, alcanzando los 12.169 millones.

Flujo de caja y financiación.- El flujo de operaciones mantiene su tendencia positiva apoyado en los negocios de Construcción y Servicios, lo que permite, junto a las desinversiones, alcanzar una posición neta de caja al cierre de 2010 de 31 millones (excluyendo proyectos de infraestructuras), frente a una deuda neta de 1.172 millones al cierre de 2009. Ferrovial continúa diversificando fuentes de financiación. En proyectos, se han emitido bonos en las nuevas concesiones americanas (LBJ), en la autopista 407 ETR, y en BAA. En esta última, se ha obtenido el reconocimiento como mejor emisor europeo del año (IFR) y se ha refinanciado la deuda subordinada a largo plazo.

Magnitudes financieras.- Ferrovial mejora sus principales magnitudes financieras. La deuda neta consolidada, incluidos los proyectos de infraestructuras, se sitúa en 19.789 millones de

euros, lo que supone una reducción del 11% sobre el ejercicio pasado.

Valor en Bolsa.- La evolución de la acción a lo largo del año refleja un mejor comportamiento que los índices de referencia, como el IBEX-35, si bien la acción cerró el ejercicio a 7,44 frente a los 8,23 del cierre 2009.

Internacionalización.- La actividad internacional continúa ganando peso en Ferrovial, como muestra el hecho de que las ventas internacionales representan ya casi el 70% y el RBE el 85% del total.

Cartera.- La cartera de proyectos en Construcción y Servicios ha alcanzado máximos históricos, situándose por encima de los 22.000 millones de euros, que proceden en un 60% de nuestra actividad internacional. En Servicios aumenta un 20%, llegando a 12.000 millones de euros. En Construcción crece un 16% hasta los 10.186 millones.

Todas las divisiones de negocio han mostrado una evolución positiva, especialmente en el ámbito internacional. Este hecho nos permite encarar 2011 con perspectivas positivas en un entorno complejo.

Servicios.- La rentabilidad de Ferrovial Servicios ha evolucionado positivamente en 2010 a raíz del control de costes, nuevos contratos en el Reino Unido y España y gestión de clientes en España. Mantiene un volumen de negocio de 3.896 millones de euros, un 3,1% más que el año anterior en términos homogéneos y un RBE de 410 millones de euros, el 8,6% más en los mismos términos.

Autopistas.- La evolución de los tráficos refleja la situación de las economías locales. El tráfico de la 407 ETR creció un 5,5%. La división alcanza unas ventas de 869 millones de euros, el 7,2% más en términos comparables. El RBE se situó en 630 millones, con un crecimiento del 7,6% en términos homogéneos.

Construcción.- El fuerte crecimiento en la actividad internacional de Construcción mitiga la menor actividad del mercado doméstico. La división registra en 2010 unas ventas de 4.525 millones de euros, con un descenso del 1,3% en términos homogéneos. El RBE alcanzó los 231 millones de euros, el 1,9% menos.

Aeropuertos.- El tráfico de BAA alcanzó los 109 millones de pasajeros, de los cuales 66 millones corresponden a Heathrow. Las ventas de

BAA registran en 2010 un incremento del 5% en términos homogéneos, hasta 2.790 millones de euros. El Resultado Bruto de Explotación tiene un crecimiento del 7,4%, cerrando el ejercicio en 1.282 millones de euros.

Este buen ejercicio no habría sido posible sin la participación de un extraordinario equipo humano en toda la empresa, al que agradezco su dedicación y compromiso.

De manera especial, quiero agradecer a todos nuestros accionistas la confianza y respaldo que nos brindan. Con su apoyo, continuaremos trabajando para superar con éxito los retos que nos presente el futuro.



Rafael del Pino
Presidente de Ferrovial
Marzo, 2011.

órganos de gobierno

Consejo de Administración

PRESIDENTE:

RAFAEL DEL PINO. EJECUTIVO Y DOMINICAL

• Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Universidad Politécnica de Madrid. • MBA, MIT Sloan School of Management (1986). • Presidente de Ferrovial desde 2000. Anteriormente Consejero Delegado desde 1992. • Presidente de Cintra entre 1998 y 2009. • Miembro del Consejo de Administración de Banesco desde 2003 y Miembro del International Advisory Board de Blackstone. • Involucrado en el mundo académico como miembro del MIT Corporation, el MIT Energy Initiative External Advisory Board y el MIT Sloan European Advisory Board. • También forma parte del International Advisory Board de IESE y el Harvard Business School European Advisory Board.

VICEPRESIDENTES:

SANTIAGO BERGARECHE. INDEPENDIENTE

• Licenciado en Ciencias Económicas y Derecho por la Universidad Comercial de Deusto. • Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 1999. • Presidente no ejecutivo de Cepsa y de Dinamia Capital Privado y Consejero de Vocento. • Se incorporó a Ferrovial en 1995 como Presidente de Agroman. Entre febrero 1999 y enero de 2002 fue Consejero Delegado de Ferrovial.

JOAQUÍN AYUSO. EJECUTIVO

• Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid. • Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2002. • Se incorporó a Ferrovial en 1982 y, tras ocupar varios puestos de responsabilidad, fue nombrado Director General de Construcción en 1992. Ese mismo año, pasó a formar parte del Comité de Dirección de Ferrovial. • Desde 1999 hasta enero de 2002, fue Consejero Delegado de Ferrovial y Vicepresidente de Cintra entre 2002 y 2009.

CONSEJERO DELEGADO

ÍÑIGO MEIRÁS. EJECUTIVO

• Licenciado en Derecho y MBA por el Instituto de Empresa. • Ingresó en Ferrovial en 1992, fue Director General de Autopista del Sol y Director de Autopistas de Cintra, hasta noviembre de 2000. • Entre 2000 y 2007 lideró la expansión de Ferrovial Servicios como Director General, posteriormente como Consejero Delegado, y en 2007 fue nombrado Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos.

• Desempeñó el cargo de Director General de Ferrovial, entre abril y octubre de 2009, fecha en la que se le nombró Consejero Delegado.

CONSEJEROS

JAIME CARVAJAL INDEPENDIENTE

• Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y Master en Economía por la Universidad de Cambridge. • Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 1999. • Presidente de Advent Internacional (España), Ericsson España y ABB; Consejero de Aviva y Solvay Ibérica. • Entre otros cargos, ha sido Presidente de Ford España y Consejero de Telefónica, Repsol YPF y Unión FENOSA.

PORTMAN BAELA, S.L. DOMINICAL

• Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2000. • Representada por Leopoldo del Pino.

JUAN ARENA INDEPENDIENTE

• Doctor Ingeniero por el ICAI, Licenciado en Ciencias Empresariales, Graduado en Psicología, Diplomado en Estudios Tributarios y AMP por la Harvard Business School. • Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2000. • Consejero y miembro de la Comisión de Auditoría y de Nombramientos y Retribuciones de Dinamia; Consejero y Presidente de la Comisión de Auditoría de Laboratorios Almirall. Miembro del Consejo de Administración y presidente de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones de Everis. Consejero y Presidente del Comité de Auditoría de PRISA. • Ha sido Consejero Delegado y Presidente de Bankinter y Consejero de TPI. • Senior Lecturer de la Harvard Business School durante el curso 2009-2010. • Presidente de la Fundación SERES, del Consejo Asesor de Unicef y del Consejo Profesional de ESADE.

GABRIELE BURGIO INDEPENDIENTE

• Licenciado en Derecho y MBA por INSEAD en Fontainebleau. • Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2002. • Ha sido Presidente Ejecutivo de NH Hoteles entre 1999 y 2011. • Con anterioridad, ha sido Consejero Delegado y Presidente de NH Italia S.r.l., Consejero Delegado de Cofir y trabajó para Bankers Trust en Nueva York y en Italia.

MARÍA DEL PINO DOMINICAL

• Licenciada en Ciencias Económicas y PDD por el Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE). • Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial

desde 2006. • Presidenta de la Fundación Rafael del Pino. • Miembro del Patronato de la Fundación Príncipe de Asturias, de la Fundación Codespa y de la Fundación Científica de la Asociación Española contra el Cáncer.

SANTIAGO FERNÁNDEZ VALBUENA INDEPENDIENTE

• Licenciado en Económicas por la Universidad Complutense de Madrid, Doctor (PhD) y Master in Economics por la Northeastern University de Boston. • Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2008. • Se incorporó al Grupo Telefónica en 1997 como responsable de Fonditel. De 2002 a 2010 ha sido Director General de Finanzas con la responsabilidad de Compras, Sistemas y Recursos Humanos y posteriormente de Desarrollo Corporativo, las Filiales (Endemol, Atento y otras) y la Auditoría Interna. En 2010 es nombrado Director General de Estrategia, Finanzas y Desarrollo. • Anteriormente fue Director General de Societé Générale Valores y Director de Bolsa en Beta Capital en Madrid.

JOSÉ FERNANDO SÁNCHEZ-JUNCO INDEPENDIENTE

• Ingeniero Industrial por la Universidad Politécnica de Barcelona. Graduado ISMP por la Harvard Business School. Pertenece al Cuerpo de Ingenieros Industriales del Estado. • Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2009. • Entre 2004 y 2009 fue miembro del Consejo de Administración de Cintra. Presidente y Director General de MAXAM. Vicepresidente no ejecutivo de Dinamia Capital Privado. • Ha sido Director General de Industria del Ministerio de Industria y Energía.

KARLOVY, S.L. DOMINICAL

• Miembro del Consejo de Administración de Ferrovial desde 2010. • Representada por Joaquín del Pino.

SECRETARIO

SANTIAGO ORTIZ

• Doctor en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid y Abogado del Estado. • Anteriormente, fue socio de Derecho Procesal y Derecho Público y Regulatorio en el bufete de Cuatrecasas. También prestó sus servicios profesionales en la firma Ramón y Cajal y ha sido profesor de la Escuela Diplomática y de la Universidad Carlos III.

Comité de Dirección



1. **ALEJANDRO DE LA JOYA**
CONSEJERO DELEGADO. FERROVIAL AGROMAN

2. **JAIME AGUIRRE DE CÁRCER**
DIRECTOR GENERAL. RECURSOS HUMANOS

3. **ÁLVARO ECHÁNIZ**
CONSEJERO DELEGADO. INMOBILIARIA

4. **SANTIAGO OLIVARES**
CONSEJERO DELEGADO. FERROVIAL SERVICIOS

5. **ÍÑIGO MEIRÁS**
CONSEJERO DELEGADO

6. **ENRIQUE DÍAZ-RATO**
CONSEJERO DELEGADO. CINTRA

7. **ERNESTO LÓPEZ**
DIRECTOR GENERAL. ECONÓMICO - FINANCIERO

8. **NICOLÁS VILLÉN**
CONSEJERO DELEGADO. FERROVIAL AEROPUERTOS

9. **SANTIAGO ORTIZ**
SECRETARIO GENERAL

10. **FEDERICO FLÓREZ**
DIRECTOR GENERAL. SISTEMAS DE INFORMACIÓN

descripción de la compañía

Ferrovial se consolida como el mayor gestor privado de infraestructuras de transporte del mundo.

Descripción de la Compañía

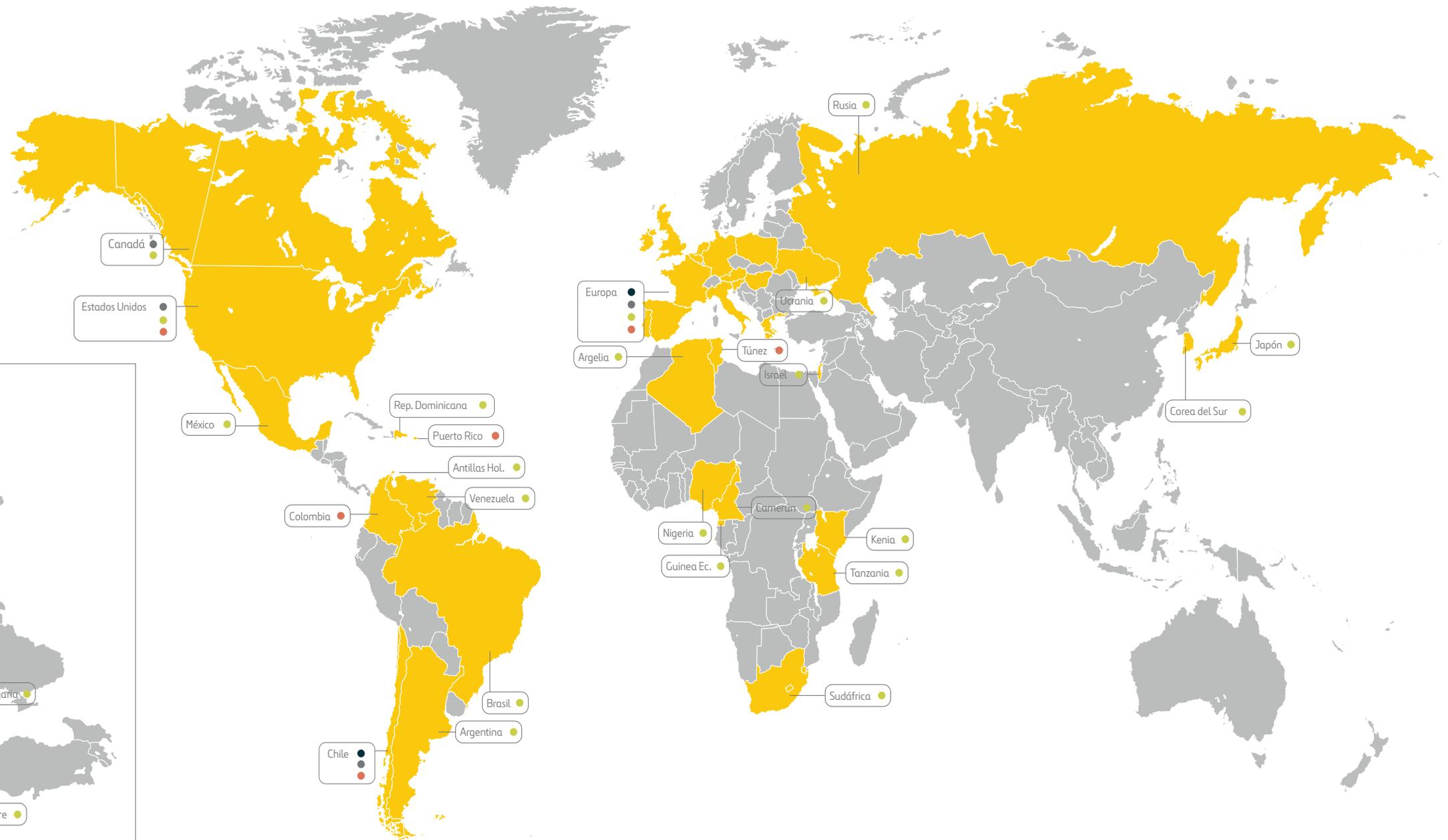
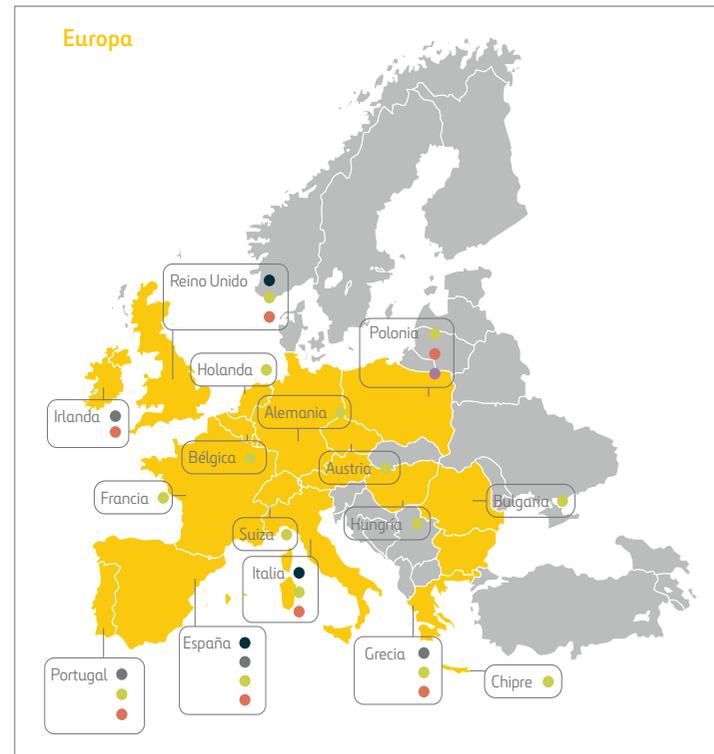
- 10 Situación geográfica
- 12 Principales magnitudes
- 14 Hechos significativos
- 18 Servicios
- 24 Autopistas
- 42 Construcción
- 50 Aeropuertos

situación geográfica

Mayor gestor privado de infraestructuras de transporte y servicios del mundo

100.995 empleados

- Aeropuertos
- Autopistas
- Servicios
- Construcción
- Inmobiliaria



principales magnitudes

Datos económico-financieros *	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	% 10/09
Importe Neto de la cifra de negocios	12.169	12.095	14.126	14.630	12.355	8.321	7.254	6.026	5.040	4.240	3.598	1%
Resultado de Explotación	1.514	1.531	1.550	1.911	1.459	714	717	615	485	389	271	-1%
Resultado Neto	2.163	-92	-838	734	1.426	416	529	341	456	218	159	
Beneficio por Acción	5,23	-0,16	-6,04	5,24	10,18	2,97	3,77	2,43	3,25	1,56	1,14	
Total Activo	43.287	44.110	48.203	51.587	54.980	21.498	15.161	14.552	11.267	10.981	8.821	
Fondos Propios	6.628	4.557	3.692	6.848	6.662	2.968	2.518	1.754	1.495	1.198	1.050	
Inversiones Brutas	420	506	971	997	4.446	1.665	389	862	541	430	367	
Deuda Neta/(Caja)	-31	1.172	1.664	1.937	3.064	272	(139)	591	(303)	287	417	
Dividendos Brutos Totales	308	293	277	161	140	126	115	84	92	56	39	
Datos operativos												
Número medio de empleados	100.995	108.117	107.399	102.447	88.902	57.247	49.892	34.347	28.454	23.522	24.208	
Cartera de construcción	10.186	8.800	8.756	9.130	8.023	7.500	6.721	6.106	5.922	5.599	5.283	
Cartera de servicios	12.003	9.967	9.714	9.726	8.629	7.174	4.973	5.177	816	718	729	
Ratios												
Margen de Explotación	12,4%	12,7%	11,0%	13,1%	11,8%	8,6%	9,9%	10,2%	9,6%	9,2%	7,5%	
Margen Neto	17,8%	-0,8%	-5,9%	5,0%	11,5%	5,0%	7,3%	5,7%	9,0%	5,1%	4,4%	
Apalancamiento	0%	26%	45%	28%	46%	9%	-	34%	-	24%	39%	
Pay-out	14%	n.s.	n.s.	22%	10%	30%	22%	25%	21%	26%	24%	
Datos por acción												
Capitalización	5.457	6.037	2.746	6.750	10.373	8.205	5.515	3.897	3.387	2.762	1.908	
Cotización cierre de ejercicio	7,44	8,23	19,58	48,12	73,95	58,50	39,32	27,78	24,15	19,69	13,60	
Volumen efectivo diario negociado	33,5	21,0	43,4	66,0	47,9	27,5	12,7	12,0	10,2	6,3	4,6	
Dividendo bruto por acción	0,42	0,40	2,00	1,15	1,00	0,90	0,82	0,60	0,67	0,41	0,28	
Revalorización anual	-10%	68%	-59%	-35%	26%	49%	42%	15%	23%	45%	-6%	
Número de acciones al final de ejercicio	733.510.255	733.510.255	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	140.264.743	

millones de euros

(1) No incluye la cartera de Tubelines.

(2) Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado.

Debido a la venta de Ferrovial Inmobiliaria en diciembre de 2006 y de acuerdo a las NIIF, 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.

* 2004, 2005, 2006, 2007, 2008 y 2009 datos conforme a las NIIF. 2000, 2001, 2002 y 2003 datos según la normativa del Plan General de Contabilidad.

© Ferrovial, S.A. 2010.

Todos los derechos reservados.

Elaborado y producido por la Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa de Ferrovial

Diseño y maquetación: Minimalgraphics (Prieto&Partners Corporation, S.L. (ruth@minimalgraphics.es)

hechos significativos

El Ministerio de Finanzas de Polonia y Autostada Poludnie, sociedad participada por Cintra, no alcanzan un acuerdo para la construcción y gestión de la autopista A1 entre las localidades de Stryków y Pyrzowice (25/01/2010).

El contrato establecía un plazo previo de un año para que la concesionaria y la Administración llegaran a un acuerdo sobre los parámetros económicos de la concesión. Durante ese periodo, Autostrada Poludnie solicitó modificaciones en las condiciones comerciales con el fin de hacer el proyecto, económica y financieramente viable para sus sponsors y aceptable para el concedente. Cintra contaba con el respaldo del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y del Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo (BERD) para el cierre financiero. Finalmente, ambas partes no alcanzaron un acuerdo, por lo que el contrato quedará sin efecto.

Amey plc. da entrada en su división Amey Ventures Investments Limited, AVIL, al fondo de inversión holandés DIF (Dutch Infrastructure Fund II) (10/02/2010).

DIF asume el 50% del capital de AVIL. Amey mantiene la gestión operativa de los proyectos y los subcontratos asociados. AVIL es titular de las participaciones de Amey en 10 proyectos concesionales (PFIs) en el Reino Unido, a los que, hasta noviembre de 2009, había aportado 16,8 millones de libras en capital y deuda subordinada. Como consecuencia de esta transacción, salen del perímetro de consolidación de Ferrovial 105,9 millones de libras de deuda, correspondiente al importe a Noviembre 2009 de la deuda de los dos proyectos que se consolidaban por método global (Norfolk Street Lighting y Belfast Education and Library Board). Adicionalmente, Amey reduce su compromiso de aportación futura de fondos a las sociedades gestoras de los diez proyectos en 15,3 millones de libras. La cartera de Ferrovial no varía, ya

que la cartera asociada a estos proyectos está relacionada únicamente con los subcontratos, que no se ven afectados por la operación.

Cintra comienza el proceso para la eventual transmisión de un 10% del capital de la concesionaria de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá) (11/03/2010).

Cintra es titular, indirectamente, de un 53,23% de la sociedad concesionaria 407 International Inc. La autopista 407 ETR, con sus 108 kilómetros de longitud, circunvala la ciudad de Toronto de manera paralela al primer anillo de circunvalación de la ciudad (la 401, una de las autopistas más congestionadas de Norteamérica). Dispone de un sistema de peaje completamente electrónico, carente de barreras, que permite gestionar volúmenes de tráfico muy elevados sin esperas. Abierta al tráfico en 1997 y en 1999 se adjudicó la concesión para su gestión durante 99 años al consorcio liderado por Cintra. El proceso iniciado se enmarca en la política de rotación de activos de Ferrovial, que permite materializar parte de la creación de valor realizada. Está previsto destinar el precio de la eventual transacción a la amortización anticipada de deuda corporativa, así como a la inversión en proyectos de autopistas actualmente en fase de desarrollo.

BAA comunica el impacto en las operaciones de sus aeropuertos británicos provocado por el cierre del espacio aéreo, como consecuencia de las cenizas expulsadas por el volcán Eyjafjallajökull (Islandia) (20/05/2010).

Debido al cierre del espacio aéreo de Reino Unido tras la erupción de un volcán en Islandia, todos los aeropuertos británicos de BAA sufrieron cierres desde el mediodía del jueves 15 de abril de 2010 hasta el 20 de abril. A fecha de 31 de marzo de 2010, Heathrow y

Stansted, que constituyen el grupo de aeropuertos regulados de BAA, denominado BAA (SP) Limited, contaban con liquidez y líneas de crédito disponibles superiores a los 2.200 millones de libras y cumplían con los compromisos financieros (covenants) de sus créditos. El impacto máximo diario del cierre de los aeropuertos sobre el Ebitda ajustado y el cash flow estaría entre los cinco y seis millones de libras. Esta cifra podría compensarse con la recuperación de ingresos perdidos una vez que reabran los aeropuertos y reducciones en los costes operativos.

BAA anuncia el acuerdo de venta de su participación en Airport Property Partnership ("APP") a la firma británica Segro por un precio de 244 M€ (aproximadamente unos 280M€) (27/04/2010). APP era propiedad conjunta al 50% de BAA y Aviva Fund Management. La plusvalía neta de gastos que obtendría Ferrovial ascendería, según cálculos preliminares, a 24,5 M€.

La operación es parte de la estrategia de BAA de desinvertir en activos no estratégicos; APP ya vendió 33 activos a Arora Family Trust por 309 millones de libras en 2008. La transacción se cerró el pasado 22 de junio.

Amey Plc, filial de FERROVIAL S.A., y Bechtel venden el 100% de las acciones de Tube Lines Limited, concesionaria de tres líneas del Metro de Londres. (07/05/2010).

Amey y Bechtel, titulares indirectos respectivamente de un 66,7% y 33,3% de las acciones de Tube Lines Limited ("TLL"), alcanzaron un acuerdo para la venta del 100% de dichas acciones de Tube Lines Limited ("TLL"), alcanzaron un acuerdo para la venta del 100% de dichas acciones. TLL es la sociedad titular del contrato de concesión PPP para el mantenimiento y renovación de tres líneas del metro de Londres (Jubilee, Northern y Piccadilly).

El comprador es Transport Trading Limited, controlada por la entidad pública Transport for London. Amey seguirá prestando a TLL, en términos muy similares a los actuales, los servicios de apoyo a la gestión del mantenimiento conforme al Opex Secondment Agreement. El precio del 100% de las acciones del TLL es de 310,2 millones de libras (aproximadamente 357,1 millones €), de los cuales Amey recibirá 206,8 millones de libras (aproximadamente 238,1 millones €) por su participación, importe equivalente al valor en libros de Amey de la misma. La operación se cerró el pasado 28 de junio.

Financiación de 2.800 millones de dólares (2.260 millones de euros) de la autopista LBJ, en la zona metropolitana de Dallas (Texas, EEUU). (17/06/2010).

El consorcio participado mayoritariamente por Cintra, asegura con éxito la emisión de bonos exentos de impuestos (PAB's), que suponen el último tramo que completa la financiación de 2.800 millones de dólares (2.260 millones de euros) de la autopista LBJ (IH-635) en Texas.

La autopista, bajo la modalidad de "Managed Lanes", que cuenta con una longitud de 21,2 kilómetros está situada en la zona metropolitana de Dallas y tiene un plazo de concesión de 52 años. La financiación del proyecto se realiza con cuatro fuentes. La primera es la emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds), la que LBJ colocó 615 millones de dólares en el mercado de bonos municipales de EEUU.

Además, el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) contribuye con una aportación pública cercana a los 496 millones de dólares en el proyecto. Adicionalmente, el proyecto cuenta con un préstamo TIFIA otorgado por el gobierno federal de EE.UU. de 850 millones de dólares. Los tres socios de LBJ, Cintra (51% del capital), Meridiam (42,4%) y el fondo Dallas Police and Fire Pension System (6,6%), aportan un capital cercano a los 665 millones de dólares.

Cintra alcanza un acuerdo para la venta de su participación en el capital de Autopista Trados 45, S.A. (50%) a la empresa FINAVIAS, vehículo de inversión de los fondos de infraestructuras de AXA Private Equity. El restante 50% es propiedad de Iberpistas SACE. (21/07/2010).

El importe de la transacción asciende a 67 millones de euros y supone una plusvalía antes de impuestos de 38 millones de euros, según cálculos preliminares. Autopista Trados 45, S.A. gestiona los 14,5 kilómetros correspondientes al tramo entre O'Donnell y la conexión con la NIV de la autopista M-45, en Madrid. Esta vía se inauguró en marzo de 2002 y la concesión se prolonga hasta 2029. El cierre de la operación está sujeto a la realización de las notificaciones y obtención de las autorizaciones usuales en este tipo de operaciones.

BAA cierra una financiación de 625 millones de libras (€760Mn) (20/08/2010).

BAA cierra una línea de crédito junior de "Clase B" a un plazo de 4 años y un importe de 625 millones de libras (760 millones de euros), lo que supone un gran avance en la refinanciación de la deuda subordinada del grupo que alcanza los 1.570 millones de libras (1.912 millones de euros).

BAA comunica la colocación de bonos por importe de 400 millones de libras (01/09/2010).

BAA anuncia la colocación con éxito de bonos de Clase B por valor de 400 millones de libras con vencimiento en 2018 y un cupón fijo anual del 6,25%. La compañía generó un libro de órdenes de más de 1.000 millones de libras y consiguió fijar el precio dentro de su guía inicial de 375 puntos básicos sobre los Gilts (bonos emitidos por el Gobierno de Reino Unido).

Cintra, cierra la venta del 60% de su participación en Cintra Chile a la empresa colombiana ISA (16/09/2010).

Tras ciertos ajustes derivados de la evaluación y reparación de los daños sufridos por

las infraestructuras a raíz del terremoto que tuvo lugar el 27 de febrero pasado, el precio de la transacción al cierre es de 6,8 millones de Unidades de Fomento (aproximadamente 228,9 millones de euros). El importe total de la operación, incluyendo tanto la venta del 60% de la participación de Cintra como el ejercicio de las opciones de compra y venta del restante 40% pactadas a favor de comprador y vendedor, respectivamente, es de 381,5 millones de euros. El resultado neto consolidado estimado después de impuestos será de aproximadamente 270 millones de euros.

BAA llega a un acuerdo para vender su participación del 65% en el Aeropuerto de Nápoles a una entidad controlada por el fondo italiano de infraestructuras F2i SGR por 150 millones de euros (01/10/2010).

BAA posee el 65% de GESAC, sociedad titular de la concesión del Aeropuerto Internacional de Nápoles hasta el año 2043. Con el cierre de esta operación se completa con éxito la estrategia de BAA de desinvertir en activos no estratégicos e internacionales y centrar sus intereses en los aeropuertos del Reino Unido.

Cintra alcanza un acuerdo con Canada Pension Investment Board para la transmisión de una filial canadiense titular del 10% de la autopista 407 por CAD 894,3 (05/10/2010).

El precio de la transmisión asciende a CAD 894,3 millones y será satisfecho al cierre de la operación, que podría tener lugar en un plazo no superior a dos meses. El resultado neto consolidado después de impuestos que generará la venta se estima en aproximadamente 2.470 millones de euros (resultado que incluye el registro a valor razonable del 43,23% que se mantiene en la compañía).

La compraventa de las acciones queda supe- ditada al cumplimiento de ciertas condiciones, entre las que destaca el eventual ejercicio por los accionistas actuales de 407 International Inc. (SNCLAVALIN e INTOLL) de su derecho preferente de adquisición o de venta (este último

a prorrata de su participación) al mismo precio antes señalado.

■ **BAA comunica la colocación de bonos por importe de 500 millones de euros (05/10/2010).**

La compañía ha tenido una sobresubscripción de más de 2.000 millones de euros por parte de más de 200 instituciones financieras y ha conseguido fijar el precio de la colocación dentro de su guía inicial, en 205 puntos básicos sobre los mid-swaps.

■ **BAA remite un comunicado en relación con el pronunciamiento de la Corte de Apelación (13/10/2010).**

“Lamentamos que el Tribunal de Apelación haya dado la razón a la Comisión de Competencia en dos de los cinco argumentos esgrimidos por ésta.”

“Tomamos nota de la opinión del Tribunal en el sentido de que sí existió un conflicto de intereses aparente en relación con uno de los miembros del panel durante parte del proceso de investigación llevado a cabo por la Comisión de Competencia y analizaremos su decisión detenidamente.” “Pediremos permiso para apelar ante el Tribunal Supremo.”

■ **Ferrovial inicia el proceso para la eventual transmisión de una participación minoritaria del capital de BAA. Inicialmente se está considerando transmitir un 10% del capital (22/10/2010).**

Ferrovial es titular indirectamente de un 55,87% de BAA. El comienzo de este proceso se enmarca dentro de la política de puesta en valor de activos de Ferrovial, aprovechando la solidez financiera alcanzada en la estructura de capital de BAA y la mejora en sus parámetros operativos y resultados financieros. Los fondos que pudieran obtenerse de la eventual transacción se destinarían a la inversión en nuevos proyectos de crecimiento del grupo Ferrovial, así como a la amortización anticipada de la deuda corporativa.

■ **BAA, hace público el inicio de la última fase de refinanciación de su deuda subordinada (26/10/2010).**

BAA confirma los planes de refinanciación de los restantes 465,8 millones de libras de deuda subordinada en BAA (SH) Plc (“BAA (SH)”), compañía matriz de BAA (SP) Limited y sus filiales propietarias de los aeropuertos de Londres. BAA (SH) ha suscrito una financiación de 250 millones de libras con un grupo de bancos e inversores institucionales. La nueva financiación incluye un tramo de 75 millones de libras a un año y otro de 175 millones de libras a cinco años, con márgenes del 4,25% y el 5%, respectivamente.

BAA (SH) pretende completar la refinanciación de la deuda subordinada mediante una emisión en los mercados de capitales en un futuro próximo.

■ **Ferrovial acuerda con PAI Partners la venta de Swissport. El precio de la operación asciende a 900 M CHF (654,3 M €) (02/11/2010).**

Ferrovial llega a un acuerdo, con el fondo de inversión PAI Partners para la venta de Swissport International AG, por 900 millones de francos suizos (unos 654 millones de euros). La operación alcanza un valor empresa de 1.210 millones de francos suizos (unos 880 millones de euros).

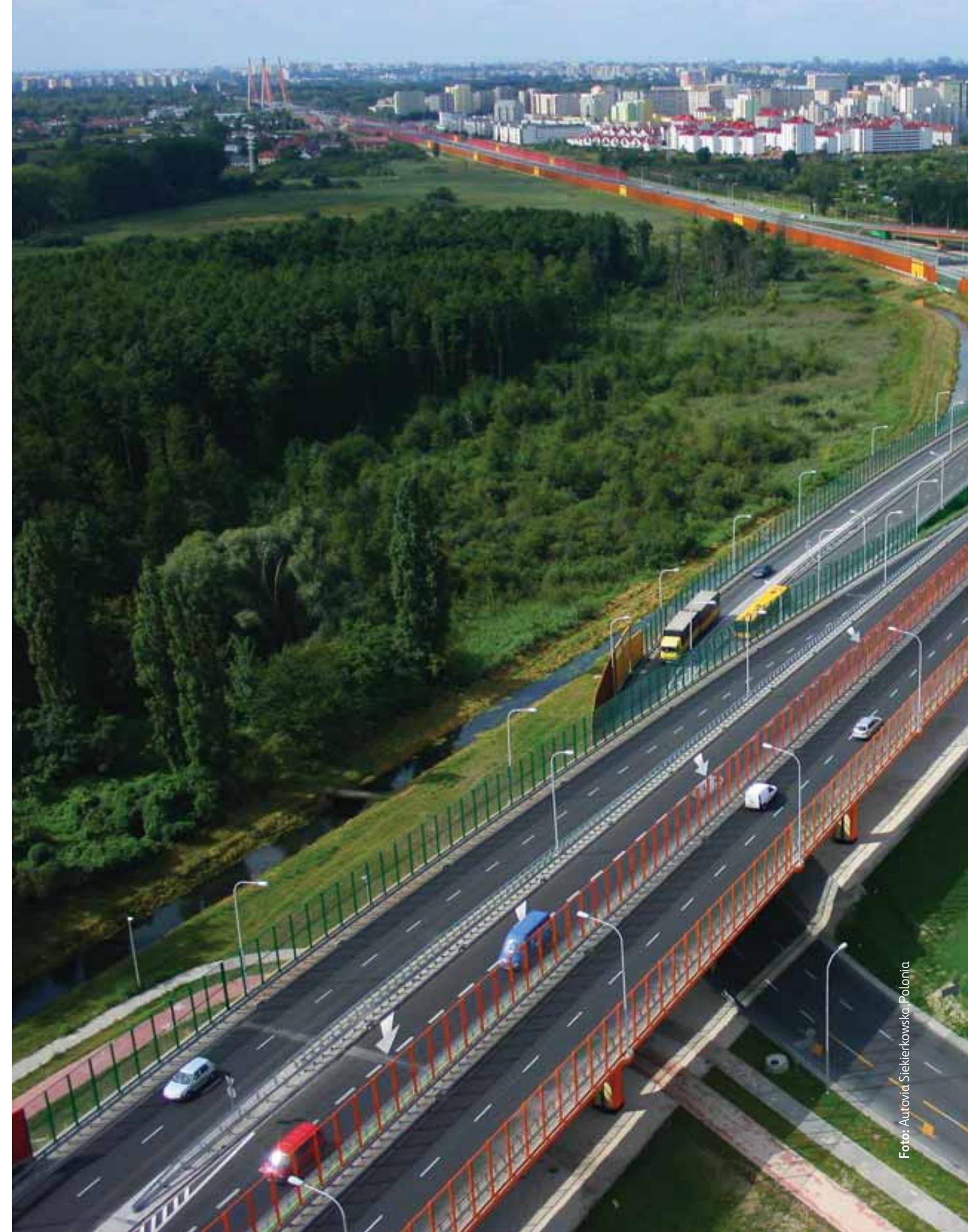
■ **BAA anuncia la colocación de bonos por importe de 325 millones de libras, completando con éxito la refinanciación de su deuda subordinada. (03/11/2010).**

BAA anuncia la colocación con éxito de 325 millones de libras en bonos para completar la amortización anticipada de su deuda subordinada. Los bonos, denominados en libras esterlinas, pagarán un cupón fijo del 7,125%, cifra situada en la parte baja del rango orientativo inicial, y tienen vencimiento en marzo de 2017. La nueva línea de crédito de BAA (SH) anunciada el 26 de octubre de 2010 se reducirá de

250 millones de libras a 175 millones de libras para que los fondos totales se mantengan en 500 millones de libras. Los fondos obtenidos se utilizarán para refinanciar los 465,8 millones de libras restantes de la línea de deuda subordinada de BAA (SH), con vencimiento en 2011. La nueva financiación amplía el perfil de los vencimientos de la deuda del Grupo.

■ **Cintra, filial de Ferrovial, cierra la venta del 10% de la 407 ETR (18/11/2010).**

Cintra cierra la venta del 10% de la sociedad concesionaria 407 ETR Concession Company Ltd. en Toronto (Canadá), a la entidad Canada Pension Plan Investment Board.



servicios

Ferrovial servicios cerró 2010 con una cartera de 12.000 millones de euros, máximo histórico.

Ferrovial Servicios es la filial encargada del mantenimiento y conservación de infraestructuras y de la gestión de los servicios urbanos y medioambientales. Mantiene una posición de liderazgo en la prestación de servicios integrados a las ciudades, optimización energética y aprovechamiento de los residuos

La División de Servicios cuenta con una cartera de 12.003 millones de euros, máximo histórico. En 2010 alcanzó unos ingresos de 3.896 millones de euros, un 5,9 más que en 2009. El resultado bruto de explotación (RBE) se ha incrementado un 12,1%, hasta 409,8 millones de euros. Cerca del 62% de sus ingresos se obtiene en los mercados internacionales.

AMEY

Empresa británica dedicada al mantenimiento de infraestructuras (carreteras, ferrocarriles y facility management). Adquirida por Ferrovial en mayo de 2003. En 2010 alcanzó unas ventas de 1.099 millones de libras, un 6,8% más. También incrementó su cartera el 29,7%, hasta los 6.592,4 millones de euros.

En 2010 se firmó un contrato de mantenimiento de carreteras y otras infraestructuras en la ciudad de Birmingham por 25 años. En septiembre Amey y Cespa adquirieron conjuntamente Donarbon, compañía que gestionará los residuos del condado de Cambridge en los 28 años. Además se cerró la venta de la participación de Amey en Tubelines pero se mantiene el contrato de operación.

CESPA

Empresa dedicada a la prestación de servicios urbanos y medioambientales. Tiene presencia en España, Portugal y Andorra, mercados en los que en 2010 tuvo unos ingresos de 951,6 millones de euros.

La compañía da servicio a 825 municipios, que representan una población cercana a los seis millones de habitantes.

FERROSER

Es la firma especializada en mantenimiento y conservación de infraestructuras y edificios en España y Portugal. La compañía cuenta con una cartera de 1.070 millones de euros. En total gestiona cerca de 7.500 kilómetros de autovías y carreteras y más de 28.000 señales urbanas y aeroportuarias.

SWISSPORT

Alcanzó el año pasado unos ingresos de 1.301,6 millones de euros. La compañía con sede en Suiza, fue adquirida por Ferrovial en 2005 y en febrero de 2011 se formalizó su venta a PAI Partners por 695 millones de euros (valor Equity).

EVOLUCIÓN DEL EJERCICIO

A pesar del entorno económico negativo, a lo largo de 2010 la actividad de Servicios destaca por su crecimiento en todas las líneas de su negocio y el récord alcanzado en cartera (hasta 12.000 millones de euros). Unos resultados que demuestran la solidez y la estabilidad del negocio.

Es importante destacar la puesta en marcha del contrato de Birmingham (como ejemplo del concepto de 'Smart Cities'), la adquisición de Donarbon en el Reino Unido, el contrato de eficiencia energética suscrito con las instalaciones deportivas de la ciudad de Bilbao y la adjudicación a Cespa del contrato de Murcia, así como la desinversión en Swissport y el cambio de modelo en Tubelines. Mejora continua, nuevos servicios e incursión en nuevos mercados son las líneas estratégicas para 2011.

Las ventas han crecido un 6% fundamentalmente en la parte internacional, si bien España ha mantenido un nivel estable y los resultados han mejorado sustancialmente gracias a los planes de eficiencia, en parte, operativa se puso en marcha a finales de 2009 y principios de 2010 y que han dado sus frutos. Estos resultados demuestran un año más la solidez del negocio de Ferrovial Servicios que es capaz de mantener la estabilidad y mejorar la rentabilidad en situaciones de mercado muy complejas.

Mantenimiento y conservación en el Reino Unido

Amey continúa creciendo de forma sólida. En conjunto, la facturación de la compañía se sitúa en 1.099,0 millones de libras, un 6,8% más que el año anterior. En el crecimiento de la facturación destaca la puesta en marcha de diversos contratos que fueron adjudicados a Amey desde 2009 (mantenimiento de carreteras, inspección de obra civil ferroviaria, mantenimiento de vías de tren y varios contratos de facility management en BAA).

En 2010 se han conseguido una serie de hitos importantes, uno de los fundamentales es la puesta en marcha del contrato de Birmingham, un contrato en el que se prestan todos los servicios de mantenimiento en las infraestructuras de la ciudad por 25 años. Este contrato es un concepto práctico de las ciudades inteligentes en el que se consigue integrar todos los servicios que se prestan en la ciudad, coordinarlo y obtener ventajas económicas, medio ambientales, y de prestar un servicios integrado y de mayor calidad para el ciudadano.

Mantenimiento y conservación en España

La situación actual de la actividad de mantenimiento y facility management es el resultado de la alta concurrencia y alta competencia de compañías no expertas y "tradicionales" en esta actividad, como consecuencia de la evolución de estas compañías (cuyas actividades son inicialmente afines a la construcción o la instalación) hacia otras actividades refugio con mayor estabilidad y mayor longitud de la cartera.

En lo que respecta a la actividad de conservación de infraestructuras, la evolución previsible es una concentración de ofertas hacia sectores que tienen seguridad y continuidad en la actividad. El sector de la conservación de infraestructuras en España es y será un sector donde van a converger el resto de estructuras empresariales (sector de construcción, asistencias técnicas, empresas de asfaltos, etc.) por razones presupuestarias y de continuidad.

Servicios urbanos y residuos

En cuanto a los servicios urbanos, Cespa ha alcanzado los 951,6 millones de euros de facturación, con un RBE en 161,1 millones de euros. Los objetivos económicos a corto y medio plazo, clave para la viabilidad de la empresa, se centran fundamentalmente en intentar el mantenimiento de la rentabilidad de sus actividades. Para ello hay tres líneas principales

a seguir: mejorar la eficiencia operacional, ser muy selectivos en la decisión de nuevos contratos a licitar y continuar con la política de expansión geográfica.

Handling

Fuertes crecimientos en facturación y RBE determinados por la mayor aportación de cargo, al incrementarse significativamente el volumen de toneladas gestionadas y la mayor actividad de handling.

Con fecha de 2 de noviembre, Ferrovial llega a un acuerdo, con PAI Partners para la venta de Swissport International AG, por 900 millones de francos suizos. La operación alcanza un valor empresa de 1.210 millones de francos suizos. La operación se ha completado el 17 de febrero de 2011.

AMEY

Alcanzó unos ingresos de 1.099 millones de libras y un RBE de 111,9 millones de libras en 2010. Aunque Amey formalizó la venta del 66,66% de su participación en Tube Lines pero se adjudicó nuevos contratos durante el ejercicio, lo que supuso que la cartera de servicios alcanzara máximos históricos.

Algunos de los hitos destacados de la compañía durante el ejercicio 2010 han sido los siguientes:

- Puesta en marcha de los contratos adjudicados en 2009 (mantenimiento de carreteras, inspección de obra civil ferroviaria, mantenimiento de vías de tren y varios contratos de facility management en aeropuertos de BAA).
- Comienzo del contrato PFI (Private Finance Initiative) del Ayuntamiento de Birmingham, que fue adjudicado durante el año anterior, para la construcción, mantenimiento y reposición de carreteras. Valorado en 2.700 millones de euros, es hasta la fecha el contrato más importante de una corporación local en el Reino Unido en el sector de

carreteras. Incluye el mantenimiento de casi 2.500 kilómetros de red vial y cerca de 100.000 puntos de iluminación urbana.

- Venta del 66,66% de la participación en Tube Lines y continuación del contrato de gestión de los servicios de mantenimiento de las líneas Jubilee, Northern y Picadilly.
- Adjudicación del contrato de Network Rail para ampliar las plataformas de nueve estaciones en el sureste del país.
- Adjudicación de un contrato del Ministerio de Defensa de Reino Unido para el mantenimiento de una flota de vehículos especiales.
- Nuevos contratos de consultoría con diferentes gobiernos locales.
- Adjudicación del contrato North Lanarkshire Highways, para el desarrollo de carreteras en este área.
- Constitución de la Academia de Aprendices de Amey (Amey Apprenticeship Academy) para reclutar ingenieros.
- Amey fue galardonado en 2010 en la séptima edición del Premio ACE/ NCE Major Consultant of the Year, al ser considerado el mejor proveedor de servicios de ingeniería civil.

2.281 km de vías de ferrocarril mantenidas
877.000 luminarias mantenidas
100 estaciones de metro gestionadas
1,7 millones de edificios gestionados
1,3 millones comidas servidas



Foto: Mantenimiento Urbano, Amey Glasgow.

■ CESPA

A pesar de la crisis económica general, Cespa ha logrado cerrar el ejercicio con una cifra de negocio muy parecida a la del año pasado: los ingresos alcanzaron los 951,6 millones de euros, con un RBE de 161,1 millones de euros.

Dentro de los hechos más significativos destacan los siguientes:

- Gestión de la nueva planta de tratamiento de residuos Ecomarque 4, que posee la mayor línea de compostaje de España, en Hostalets de Pierola (Barcelona).
- Inauguración en Barcelona de una planta de selección de envases diseñada por el equipo técnico de Cespa.
- Contrato para la recuperación de la zona verde de Río Corvo, en Santiago de Compostela.
- Adjudicaciones en la Comunidad de Madrid: contrato de mejora de la eficiencia energética y recogida selectiva de residuos en el Parque Juan Carlos I de Madrid, adjudicación del servicio de gestión integral de residuos del aeropuerto de Madrid-Barajas, obras de tratamientos selvícolas en Cadalso de los Vidrios y mejora de sendas de montes de utilidad pública en el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.
- Adjudicaciones en Cataluña: contrato de recogida, carga y transporte de residuos en Sant Sadurní D'anoia; de limpieza del espacio público y recogida de residuos en Cerdanyola del Vallés y diversos proyectos de jardinería en el Prat de Llobregat, Mollet del Vallés, Barcelona y Vilanova i la Geltrú. Asimismo, Cespa se adjudicó un contrato para el servicio de gestión de residuos sanitarios en el Hospital del Valle Hebrón (Barcelona).
- Adjudicaciones en el País Vasco: contrato de obras de creación de arbolito de los bosques boreales de Europa en un parque de Vitoria-Gasteiz, proyecto de recuperación paisajística del paseo Zugazarte en Getxo, contrato de servicio de limpieza, recogida de residuos y

servicios complementarios en Basauri y de mantenimiento de zonas verdes en Elgoibar. Además, AENA adjudicó a Cespa el servicio para el mantenimiento del campo de vuelo y zonas ajardinadas y actuaciones frente a contingencias invernales de hielo y nieve en los viales del aeropuerto de Bilbao.

- Consecución de contrato para la gestión del servicio de tratamiento y eliminación de residuos sólidos urbanos en la provincia de Toledo por 10 años (240 millones de euros) y otro de limpieza viaria en Inca (Mallorca).
- Adjudicación de la gestión del servicio de recogida de residuos sólidos urbanos en el término municipal de Berja (Almería) y de limpieza viaria y transporte a planta de transferencia en el mismo municipio. Además, Cespa obtuvo un contrato para la gestión del servicio de recogida y transporte de residuos en Monachil (Granada) y otro de recogida, transporte y tratamiento de los residuos sólidos urbanos almacenados en el punto limpio municipal en Lucena (Córdoba).
- Organización de las exposiciones "100% RRR. Propuestas domésticas para reducir, reutilizar y reciclar más" y "Gestión de los residuos en el mundo".
- Reconocimientos: Cespa superó la auditoría para la renovación de la marca "Madrid Excelente", que posee desde 2001 y el proyecto Microphilox obtuvo el "Life Environment Awards", otorgado por la Comisión Europea. Asimismo, numerosos municipios donde la compañía presta sus servicios obtuvieron los premios "Escoba" otorgados por Ategrus en diferentes categorías (platino, oro y plata). Por último, Cespa ganó el premio "Ecoplayas 2010" en la playa de As Lapas (A Coruña) además de renovar las banderas en otras playas de la provincia.

47 millones de m de zonas verdes mantenidas
825 municipios en España y Portugal a los que presta servicios urbanos.
+ de 6,3 millones de habitantes a los que se les da servicio de recogida de basuras
+ de 6,1 millones de habitantes a los que se les da servicio de limpieza viaria.



Foto: Servicios Urbanos, Cespa.

■ FERROSER

Alcanza unos ingresos de 547,3 millones de euros y un RBE de 41,4 millones de euros.

- Nuevas adjudicaciones en la actividad de Facility Management:
 - Servicios energéticos de Bilbao Kiroalak, con un valor cartera de 25 millones de euros.
 - Mantenimiento de instalaciones de Airbus EADS en España, con un valor cartera de 12 millones de euros.
 - Facility Management de Juntas de Distrito (centros de gestión municipal, educativos y culturales) del Ayuntamiento de Madrid, con un valor cartera de 40 millones de euros.
 - Gestión y explotación, bajo la marca Inacua, de Centros Deportivos: en Zaragoza y Alcorcón.
- Nuevas adjudicaciones en servicios auxiliares:
 - Transporte Sanitario de pacientes Urgente de la Comunidad de Madrid, bajo la marca SAFE, con un valor cartera de 72 millones de euros.

- Gestión de Pasajeros con Movilidad Reducida (PMR), bajo la marca Airport Assistance en diferentes aeropuertos de España, con un valor cartera de 40 millones de euros.
- Limpieza del Hospital Virgen del Rocío, mayor complejo hospitalario de España, con un valor cartera de 32 millones de euros aproximadamente.
- Limpieza del nuevo Hospital del Mar Menor, con un valor cartera de 15 millones de euros.
- Nuevas adjudicaciones en conservación de infraestructuras:
 - AENA: Plan de Actuaciones Invernales del Aeropuerto de Barajas, con un valor cartera de 17 M€.
 - Ayto. de Torrejón: Conservación de alumbrado y regulación de tráfico.
 - Mº de Fomento: adjudicación de Conservaciones Integrales de diversos tramos, por ejemplo de provincia de Jaén, con un valor cartera de 7 M€.
- Certificación OSHAS para la Gestión del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales de Ferroser, Grupisa y Eurolimp.

7.500 km de autovías y carreteras gestionados.
Casi 28.000 señales urbanas y de aeropuertos gestionadas.
26.250 m2 de carteles gestionados.



Foto: Mantenimiento Ciudad de la Justicia, Ferroser.



Foto: Autopista C-16, Barcelona, España.

autopistas

Cintra opera 25 concesiones en siete países, con una inversión gestionada de 19.500 millones de euros.

Cintra es uno de los mayores promotores privados de autopistas de peaje del mundo, tanto por número de proyectos como por volumen de inversión.

Cintra fue creada mediante la aportación de las actividades de infraestructuras de Ferrovial, recogiendo así su larga experiencia en el sector, iniciada en 1968 con la adjudicación de la autopista de peaje A-8 Bilbao-Behobia, primera licitada en España con financiación y gestión privada.

Desde su creación, Cintra ha venido desarrollando una clara estrategia de crecimiento, basada en la búsqueda de las mejores oportunidades de inversión y en la gestión eficiente de las mismas, lo que le ha llevado a convertirse en uno de los líderes mundiales en la promoción privada de infraestructuras de transporte.

Los proyectos en los que invierte Cintra presentan un perfil de riesgo reducido al tratarse de servicios públicos prestados en un régimen de competencia limitada, con ingresos recurrentes y largos periodos concesionales que permiten compensar las incertidumbres de ciclo económico. Además, sólo licita en países económicamente estables y que tengan sistemas legales y jurídicos independientes.

Adicionalmente, Cintra lleva a cabo una estrategia encaminada a reducir tanto los riesgos financieros, mediante estructuras de financiación sin recurso a los accionistas y en moneda local, como los riesgos de construcción, mediante contratos a precio y plazo cerrado.

Una vez incorporados a la cartera, Cintra realiza una gestión activa de los proyectos durante

todo su ciclo de vida, que permite ir aumentando el valor de los mismos mediante la progresiva reducción de sus riesgos y la introducción de las mejoras operativas necesarias que optimizan la eficiencia a la vez que se proporciona un servicio de calidad a los usuarios.

El resultado de esta estrategia se ha visto reflejado en la continua incorporación de nuevas concesiones desde la constitución de la compañía. A cierre del 2010, Cintra cuenta con una cartera de 25 concesiones repartidas entre España, Canadá, Estados Unidos, Portugal, Irlanda, Grecia, y Chile, donde gestiona más de 2.900 kilómetros de autopista con una inversión total aproximada de 19.500 millones de euros.

La búsqueda de los proyectos de inversión más atractivos, con independencia de la ubicación geográfica de los mismos, ha hecho que Cintra desarrolle una fuerte presencia en el exterior, convirtiendo a la compañía en una empresa multinacional: al cierre del ejercicio 2010, el 80% de la cifra de negocio y el 84% del resultado bruto de explotación (RBE) provienen de proyectos fuera de España.

Cintra, sin embargo, es más que su cartera de activos. Con más de 2.240 empleados, la política de Recursos Humanos de Cintra está diseñada para formar continuamente equipos que puedan hacerse cargo de la gestión de las nuevas concesiones que la empresa gana cada año. Por tanto, el éxito de Cintra está fundamentado en la experiencia adquirida y en el conocimiento aportado por el capital humano que conforma nuestro equipo.

Evolución del negocio

La evolución de Cintra en 2010 se vio condicionada por la situación económica mundial. No obstante, la compañía incrementó sus ventas un 7,2% en términos homogéneos hasta los 868,7 millones de euros gracias al aumento del tráfico (+5,5%) en la autopista canadiense 407ETR y un aumento del RBE del 7,6%.

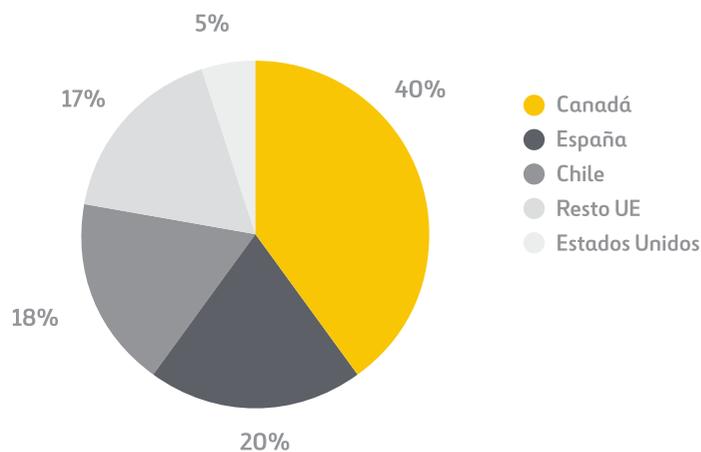
Cintra incrementó las tarifas de las autopistas más importantes: 407 ETR, Indiana Toll Road y recientemente Chicago Skyway. Además, se abrió al tráfico la autopista M3 en Irlanda, segunda concesión en este país y se inauguraron más de 18 kilómetros de nuevos carriles en la 407 ETR. Se iniciaron los trabajos de construcción de las autopistas en Texas, North Tarrant Express y LBJ Express. Las obras en la SH130 progresaron a buen ritmo.

A pesar de la incertidumbre y la reducción de liquidez, la compañía ha sido capaz de acudir con éxito a los mercados para financiar nuevos proyectos y refinanciar vencimientos de deuda ya existentes, lo que demuestra el interés por activos de calidad.

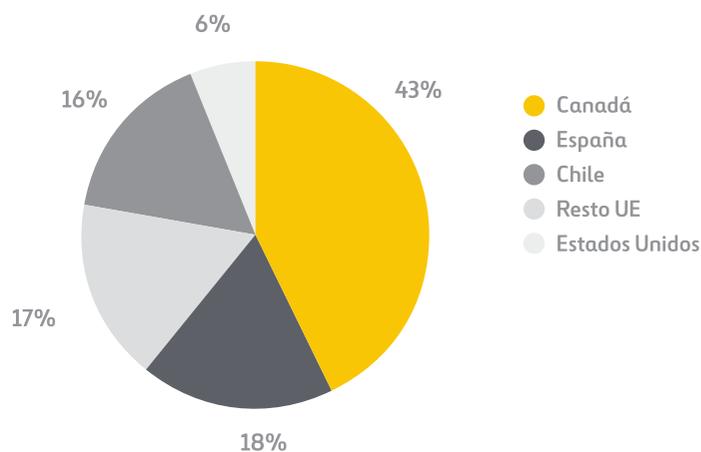
Es relevante el cierre de la financiación por 2.800 millones de dólares de la autopista LBJ en Texas (EEUU) y la refinanciación de la deuda con vencimiento 2010 y 2011 de la autopista 407ETR (por 800 y 700 millones de dólares canadienses respectivamente).

Respecto a la rotación de la cartera, en 2010 Cintra cerró la venta de un 10% de la autopista canadiense 407 ETR, la venta del 60% de la participación en Cintra Chile a ISA con opciones de compra y de venta por el 40% restante. En 2011 se cerró la venta del 50% Trados 45.

Facturación proyectos Infraestructuras por Países 2010



RBE proyectos Infraestructuras por Países 2010



DESARROLLO CARTERA DE PROYECTOS:

La estrategia de Cintra está enfocada al crecimiento, tanto mediante la licitación de nuevas concesiones como a través de la gestión eficiente de la cartera de proyectos existente.

• Nuevos proyectos

Como es lógico, el entorno competitivo en el que se desarrolla la actividad ha experimentado un cambio sustancial, durante los últimos años, motivado por la crisis financiera y económica que afecta a la mayoría de los países.

Sin embargo, la actual situación del mercado también presenta oportunidades para continuar desarrollando su estrategia de crecimiento. Hay que tener en cuenta que las Finanzas Públicas se han visto afectadas como consecuencia de la menor recaudación impositiva y el incremento del gasto, por lo que sería lógico pensar que las distintas Administraciones busquen la colaboración público-privada para el desarrollo de nuevos proyectos, lo va a provocar un aumento de la licitación en los próximos años.

A pesar de que la incertidumbre en los mercados financieros es todavía fuerte y la falta de liquidez grande, se observa un tímido repunte en la actividad promotora de las Administraciones Públicas en algunos de los mercados objetivos.

• Norteamérica:

En el mercado norteamericano, uno de los hechos más destacados durante el año, ha sido el cierre financiero de la autopista LBJ, que se convirtió en el primer proyecto de su categoría, a pesar de las turbulencias existentes en los mercados financieros.

Este innovador proyecto consiste en rehabilitar una autopista urbana, ya existente, y añadir nuevos carriles de pago, que funcionan con un sistema de peaje dinámico en el que el precio por uso varía a lo largo del día en función del

nivel de congestión en los carriles libres de peaje. El proyecto incorporará un sistema de vías a varios niveles, que incluirá varios kilómetros de carriles soterrados. Este sistema ofrecerá a los conductores la posibilidad de evitar la congestión de los carriles generales.

Los “Managed Lanes” son, por tanto, proyectos de mayor valor añadido y con mayor potencial de creación de valor por el componente tecnológico novedoso que acarrea y que nos permite estar, una vez más, a la vanguardia de la industria, con las ventajas competitivas que ello conlleva.

En lo referente a la actividad licitadora, Cintra ha sido precalificada en tres proyectos de autopistas: autopista WxNW en Atlanta, Georgia, un proyecto de “Managed Lanes” en un Estado con bastante potencial de crecimiento en los próximos años.

Los otros dos proyectos, cuya precalificación se anunció a principios de 2011, son la autopista US 460 en Virginia, un proyecto “greenfield” y un proyecto de nueva construcción en Cameron County, Texas.

Además, se sigue trabajando en una oferta por algunos de los segmentos restantes del sistema de North Tarrant Express. Esta última se ha llevado a cabo en paralelo a la elaboración del Plan de Desarrollo Estratégico del sistema NTE que era parte del contrato adjudicado a Cintra.

Por último, en Canadá, Cintra se ha precalificado para la autopista South Fraser Perimeter Road.

• Europa:

En el otro mercado tradicional de Cintra, Europa, ha sido precalificada para dos nuevos proyectos en Irlanda, ambos en pago por disponibilidad. Se trata de la autopista M-11, entre Gorey y Enniscorthy y un proyecto ferroviario, el “DART Underground”, en Dublín.

En ambos casos estamos a la espera de que el Gobierno Irlandés se pronuncie sobre su capacidad financiera y sus prioridades en los próximos meses.

En España, Cintra sigue analizando el Plan Extraordinario de Infraestructuras recientemente anunciado por el Gobierno con potencialmente 3.200 millones de euros de inversión en concesiones de carreteras y otros 3.000 millones de euros más en concesiones de Ferrocarril (todos en pago por disponibilidad). Además, varias comunidades autónomas están estudiando sacar varios proyectos de carreteras en concesión de pago por disponibilidad.

• Otros mercados:

Por último, en Chile ha sido precalificada para la licitación de la autopista Vespucio Oriente. Un proyecto urbano en free flow que cierra el anillo interior de circulación en la ciudad de Santiago, que podría continuar con su licitación durante 2011.

En Puerto Rico, Cintra sigue con interés los procesos de licitación de al menos tres autopistas de peaje real, que podrían iniciar su proceso de licitación a finales de 2011.

Finalmente, se continúa con el proceso de nuevos mercados como la India, Brasil y México aunque no hemos participado en ningún proceso concreto de licitación. El objetivo fundamental de este continuo análisis es el de explorar nuevas oportunidades de inversión, no renunciando a mercados potencialmente interesantes, aunque sin sacrificar los principios fundamentales de inversión seguidos hasta la fecha.

GESTIÓN DE LA CARTERA DE PROYECTOS:

A lo largo del año 2010, Cintra ha continuado gestionando activamente sus proyectos en cartera con el objetivo de optimizar la eficiencia operativa de los mismos, a la vez que mejora la calidad del servicio prestado a los usuarios.

Entre las acciones llevadas a cabo este año, hay que destacar la apertura de la autopista M3 en Irlanda, la segunda concesión en el país.

La autopista ofrece una conexión estratégica entre la capital y el noroeste de país. La concesión, de peaje explícito y abierto, dispone de dos carriles por sentido, con dos áreas de peaje troncal y seis enlaces. Con un total de 50 kms de longitud entre Clonee y el Norte de Kells, el proyecto también incluye la carretera de conexión entre Kells y Carnaross (10 km), la circunvalación de Kells (3,5 km) y las correspondientes carreteras de acceso, sumando más de 100 nuevos kilómetros de carreteras.

Por otro lado, en Portugal, se firmó la nueva versión del contrato de concesión que incorpora el cambio de pagos Scut a pagos por disponibilidad, iniciándose el cobro de peaje el pasado 15 de octubre. Adicionalmente, la autopista 407 ETR inauguró más de 18 kilómetros de nuevos carriles para seguir garantizando un modo de viajar rápido, seguro y fiable a sus usuarios.

Los nuevos carriles están situados entre la Autopista 404 y Markham Road y se podrá circular por ellos en sentido este y oeste. Aunque oficialmente se ha inaugurado un carril en cada sentido, se han construido otros dos carriles adicionales. Gracias a la inversión realizada este año en su construcción, los dos carriles adicionales – uno por sentido – se podrán poner en servicio, en el futuro, sin necesidad de grandes inconvenientes para los usuarios.

La incorporación de carriles nuevos en este importante corredor de la autopista es uno de los muchos proyectos implantados en los últimos años en la 407-ETR, que han dado un gran servicio a los usuarios y contribuido a la fluidez del tráfico.

La buena evolución del tráfico de esta autopista ha quedado reflejada en un nuevo récord de tráfico diario, alcanzado el pasado 30 de junio

cuando circularon 454.275 vehículos. Esta cifra permitió superar el récord anterior que se encontraba en 445.822 vehículos, volumen alcanzado en octubre de 2007.

• Rotación de Activos

Dentro de la gestión activa de la cartera de proyectos, Cintra analiza la posibilidad de generar recursos financieros adicionales, con el fin de financiar otras inversiones de mayor valor añadido, mediante la venta de los activos más maduros de su cartera donde el riesgo ya es muy reducido y cuenta con un potencial de crecimiento limitado tras haberse optimizado su gestión.

Como resultado de esta estrategia, Cintra alcanzó, el pasado 5 de octubre, un acuerdo con el fondo de pensiones Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB) para la venta del 10% del capital de la concesionaria de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá), por 894,3 millones de dólares canadienses (unos 640 millones de euros).

Hasta la fecha, Cintra era titular de un 53,23% de la sociedad. La operación se ha realizado mediante la transmisión de una filial canadiense que ostenta el 10% de la sociedad concesionaria.

La operación ha generado para Ferrovial un resultado neto consolidado de, aproximadamente, 2.470 millones de euros, correspondiente a la venta del 10%, así como a la valoración del 43,23% que se mantiene en la compañía.

Adicionalmente, el 16 de septiembre, se cerró el acuerdo con la empresa colombiana ISA para la venta del 60% de nuestra participación en Cintra Chile. El importe de la transacción asciende a, aproximadamente, 229 millones de euros

Asimismo, ambas partes se han concedido opciones de compra y de venta por el 40% restante del capital.

Por último, Cintra, alcanzó, el pasado 21 de julio, un acuerdo para vender su participación del 50% de Autopista Trados 45 a la empresa FINAVIAS, vehículo de inversión de los fondos de infraestructuras de AXA Private Equity. El importe final de la transacción, cerrada a principios del año 2011, ascendió a 68,3 millones de euros.

• Financiaciones

A pesar de la situación de los mercados financieros, Cintra ha sido capaz de refinanciar y obtener financiación para nuevos proyectos, lo que demuestra el interés del mercado por los activos de calidad.

Dentro de las operaciones financieras llevadas a cabo en el año 2010, hay que destacar la realizada por LBJ Infrastructure Group, consorcio liderado por Cintra, que completo con éxito la financiación de 2.800 millones de dólares (2.260 millones de euros) de la autopista LBJ (IH-635) en Texas (EEUU).

La financiación del proyecto se realiza con cuatro fuentes. La primera es la emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds), realizada el pasado 15 de junio, y a través de la que LBJ colocó 615 millones de dólares en el mercado de bonos municipales de EEUU. A pesar de las difíciles condiciones actuales de los mercados financieros, esta operación ha contado con una gran acogida por parte de los inversores. Además, el Departamento de Transporte de Texas (TxDOT) contribuye con una aportación pública cercana a los 496 millones de dólares en el proyecto. Adicionalmente, el proyecto cuenta con un préstamo TIFIA otorgado por el gobierno federal de Estados Unidos por valor de 850 millones de dólares. Por último, los tres socios de LBJ, Cintra (51% del capital), Meridiam (42,4%) y el fondo Dallas Police and Fire Pension System (6,6%) aportan, en función de su participación, un capital cercano a los 665 millones de dólares.

La autopista, bajo la modalidad de Managed Lanes, que cuenta con una longitud de 21,2 kilómetros está situada en la zona, metropolitana de Dallas y tiene un plazo de concesión de 52 años. Está previsto que este nuevo proyecto, que abarca la construcción, mantenimiento, gestión y financiación de la autopista, entre en servicio gradualmente entre 2013 y fin de 2015.

Por otro lado, la autopista 407-ETR acudió al mercado, con gran éxito de demanda, para refinanciar los vencimientos de deuda del año 2010 (800 millones de dólares canadienses) y los de 2011 (700 millones de dólares canadienses).

ESTRATEGIA 2011:

Las consecuencias de la crisis financiera y económica se pueden resumir en una reducción de la liquidez que ha llevado aparejada un encarecimiento de los recursos financieros, tanto propios como ajenos.

Sin embargo, las actuales condiciones financieras también presentan oportunidades ya que tendrán su reflejo en el precio de los activos, reduciendo las expectativas de las Administraciones Públicas y haciendo que sólo los activos más atractivos salgan a concurso.

Por tanto, los nuevos proyectos serán más sólidos y robustos, además de licitarse con rentabilidades más atractivas recogiendo el mencionado aumento del coste de los recursos financieros. Adicionalmente, el nivel de apalancamiento financiero será más reducido, lo que incrementará los “upsides” futuros, una vez que los mercados financieros vayan recuperando la normalidad.

En resumen se podría decir que la nueva situación económica va a desembocar en un aumento de la licitación, donde los nuevos proyectos van a ser atractivos además de contar con mayores rentabilidades.

En Europa, estamos trabajando en el Plan Extraordinario de Infraestructuras en España, y analizando con mucho detenimiento la evolución de los procesos de licitación en Irlanda, y de los proyectos en planificación en el Reino Unido.

En Norteamérica, tras el éxito conseguido en la financiación de North Tarrant Express y LBJ, esperamos que el modelo de Managed Lanes predomine en las futuras licitaciones públicas. Este tipo de proyectos presenta varias ventajas. En primer lugar, solucionan un problema real, ya que los mayores puntos de congestión se encuentran alrededor de las ciudades más importantes en las que no hay espacio para construir nuevas infraestructuras. Por tanto, ampliar capacidad en infraestructuras existentes es una alternativa más viable. Por otro lado, al estar actuando sobre un corredor existente, se simplifican en gran medida las aprobaciones medioambientales, facilitando los procesos de licitación.

Prevedemos que se materialicen algunas oportunidades en los estados que cuentan con un mayor potencial de proyectos de este tipo, como Georgia y California, además de algunas nuevas oportunidades en regiones tradicionales como Texas, Virginia y Florida.

En Canadá, tanto Ontario como British Columbia se muestran como las provincias más activas y esperamos licitar al menos un proyecto en este país a lo largo de 2010.

• Objetivos 2011

El objetivo de Cintra de cara a los próximos ejercicios es el de continuar desarrollando nuestra estrategia de crecimiento rentable, mediante la gestión eficiente de nuestra cartera de proyectos así como a través de la búsqueda de las mejores oportunidades de inversión.

En lo referente a la cartera actual de concesiones, la actividad se centrará en:

Avanzar en los trabajos de construcción y entrada en funcionamientos de nuestras siete autopistas en desarrollo: las autopistas North Tarrant Express, y LBJ así como los segmentos 5&6 de la SH-130, en Estados Unidos, las autopistas Central Greece e Ionian Roads, en Grecia, la scut Açores, en Portugal y la M-203, en España.

Seguir gestionando activamente el resto de activos en funcionamiento para optimizar la eficiencia de los mismos a la vez que proporcionamos un servicio de calidad a los usuarios.

En cuanto a la incorporación de nuevos activos, a pesar de los cambios producidos por la crisis financiera en el entorno competitivo, que ha provocado una reducción de la liquidez y un encarecimiento de los recursos financieros, las actuales condiciones del mercado también presentan oportunidades para continuar desarrollando nuestra estrategia de crecimiento.

En estos momentos, las oportunidades de inversión de mayor valor añadido se centran en proyectos “greenfield”, donde es fundamental utilizar las ventajas competitivas para poder apalancarse tanto en socios financieros como en Administraciones Públicas, lo que permitirá reducir las aportaciones de capital y por tanto seguir licitando nuevos proyectos.

Por otro lado, para seguir desarrollando esta estrategia de crecimiento, se requiere contar con los fondos necesarios para aprovechar las nuevas oportunidades de inversión que puedan surgir.

Tradicionalmente, una de las fuentes principales para la obtención de recursos ha sido el replacamiento de la cartera de activos. Sin

embargo, las condiciones actuales de los mercados financieros hacen casi imposible esta opción o la limitan de manera considerable.

Por tanto, se analiza la posibilidad de generar recursos adicionales mediante la venta de aquellos activos más maduros donde el riesgo ya es muy reducido y que cuentan con un potencial de crecimiento limitado al haberse optimizado su gestión.

En resumen, seguimos creyendo que el desarrollo de nuestra estrategia de crecimiento rentable, centrada especialmente en la inversión en proyectos “greenfield”, de mayor valor añadido, combinada con una política de rotación selectiva de activos maduros, constituye la clave para consolidarnos como una empresa líder dentro del sector de infraestructuras.

Canada

Autopista 407 ETR

- Ruta alternativa a uno de los corredores más congestionados de Norteamérica.
- Sistema de peaje completamente electrónico, sin barreras de peaje (freeflow). Permite manejar volúmenes de tráfico muy elevados sin esperas.
- Libertad tarifaria: posibilidad de subir las tarifas libremente sin realización de pago alguno al Gobierno siempre que el tráfico se mantenga por encima de un nivel mínimo. Este sistema permite optimizar los ingresos de la concesionaria, ajustando la tarifa al ahorro de tiempo que proporciona la autopista.



Indicadores 407-ETR

108 km
 3.367 M€ inversión gestionada
 43,2% participación
 2098 fin periodo de concesión



Foto: Autopista 407-ETR, Toronto, Canadá.

Estados Unidos

Segmentos 5&6 SH-130 :

- La autopista SH-130 es una alternativa a la congestionada I-35 en el corredor entre San Antonio y Austin.
- Los segmentos 5 (18,7 km) y 6 (45,3 km) discurren entre el sureste de Austin (en la intersección con la SH45) y la ciudad de Seguin en la intersección con la IH10, vía que comunica Houston con San Antonio.
- Los segmentos 1 a 4 son explotados por TxDOT. Los dos primeros entraron en explotación a finales del 2006, el segmento 3 lo hizo en septiembre de 2007 y el último a finales de abril del 2008.
- Sistema de cobro 100% freeflow sin barreras.
- La revisión tarifaria será en función del PIB nominal per cápita del Estado de Texas.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Estado según un sistema de bandas.
- Compensación por infraestructuras competidoras en un corredor de 10 millas.
- Compensación en caso de aumento del límite de velocidad en la I-35.

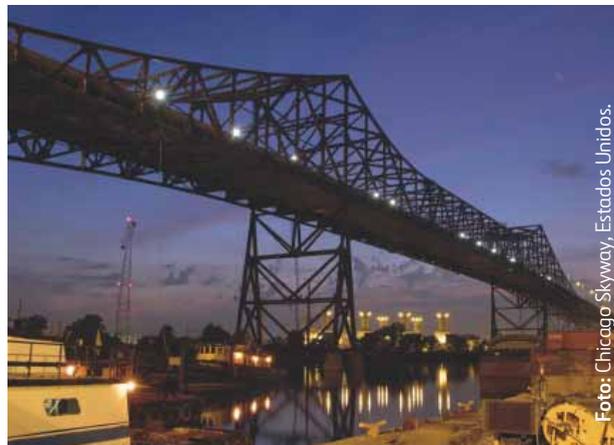


Foto: Chicago Skyway, Estados Unidos.



Foto: Indiana Toll Road, Estados Unidos.

Autopista Chicago Skyway

- Proporciona una alternativa a un corredor altamente congestionado que une Chicago con una gran zona residencial y de ocio.
- Régimen tarifario que permite aumentos de tarifa superiores a la inflación: subida de tarifas conforme a contrato en años alternos hasta 2017. A partir de 2018 incremento anual con el mayor de: 2%, IPC y PIB nominal per capita.

Autopista Indiana Toll Road

- Dos tramos diferentes:
 - Tramo Oeste, de 37 kilómetros de peaje abierto, que conecta con Chicago Skyway. Proporciona una alternativa en un corredor muy congestionado.
 - Tramo Este, de 217 kilómetros de peaje cerrado, hasta la frontera con Ohio. Forma parte de la principal ruta de conexión entre Chicago y el Medio-Oeste con Nueva York, con fuerte tráfico de mercancías.

- Sistema tarifario muy atractivo, con incrementos superiores a la inflación:

En 2010 incremento del máximo del 2%, IPC o PIB nominal per cápita acumulado en los cuatro años anteriores.

A partir de 2011, revisión anual en función del mayor de: 2%, IPC o PIB nominal per cápita.

Autopista NTE

- El contrato abarca la reconstrucción de la autopista existente y la nueva construcción de “managed lanes” de peaje, así como el, mantenimiento y gestión de ambas vías.
- La longitud de la autopista North Tarrant Express es de 21,4 kilómetros (13,3 millas) y está ubicada en el importante eje de comunicaciones Dallas-Forth Worth, uno de las más congestionados de Estados Unidos. El proyecto está dividido en dos

segmentos, de 10,3 kilómetros (6,4 millas) y 11,1 kilómetros (6,9 millas), respectivamente.

- El consorcio NTE Mobility Partners, que lidera Cintra, comenzó a construir la vía a finales de 2010 y está previsto que la autopista entre en servicio en 2015. La cesión de la autopista es de 52 años.
- La NTE contará con un sistema de peaje electrónico y sin barreras para asegurar a los conductores un alto nivel de servicio y un tráfico fluido.
- Las tarifas son dinámicas y pueden cambiarse cada 5 minutos para asegurar una velocidad mínima de 50 millas/hora.

Autopista LBJ

- El contrato abarca la construcción, mantenimiento y gestión de 27,4 kilómetros (16,8 millas) de la autopista Lyndon B. Johnson (LBJ Expressway), parte ubicada entre las carreteras interestatales IH-35E y US-75, y la interestatal IH-35E, entre el Loop 12 y LBJ, en el norte de Dallas, Texas.
- La construcción comenzó a finales del año 2010 y está previsto que entre en servicio una primera parte en 2013, siendo su apertura completa en 2015.

- La LBJ contará con 13 millas de carriles expresamente dedicados para peaje, hasta 3 por sentido. Estos dispondrán de un avanzado sistema de peaje que permite la identificación automática de vehículos sin necesidad de reducir la velocidad (free flow).
- Las tarifas son dinámicas y pueden cambiarse cada 5 minutos para gestionar el volumen de tráfico y asegurar una velocidad mínima de 50 millas/hora.



Indicadores SH-130 Segmentos 5&6

64 km
1.022 Mill. de €. Inversión gestionada
65,0% participación
2062 fin concesión

Indicadores Chicago Skyway

12,5 km
1.440,8 Mill. de €. Inversión gestionada
55% participación
2104 fin concesión

Indicadores Indiana Toll Road

252,6 km
2.921 Mill. de €. Inversión gestionada
50% participación
2081 fin concesión

Indicadores NTE

21,4 km
1.572 Mill. de €. Inversión gestionada
56,67% participación
2061 fin concesión

Indicadores LBJ

27,4 km
1.981 M€ inversión gestionada
51,0% participación
2061 fin periodo de concesión

España

Autopista Alcalá-O'Donnell (M203)

- Localizada en una zona altamente congestionada, sobre todo a la altura de Alcalá de Henares.
- La autopista mejorará sensiblemente los accesos desde el Corredor del Henares hasta el centro y sur de Madrid, creando un eje transversal alternativo a la A-2.
- Las tarifas están indexadas a la inflación.
- La duración de la concesión se podrá ampliar un año en función de los índices de siniestralidad.

Autopista Autema

- En el año 1999 la concesionaria llegó a un acuerdo con la Generalitat de Cataluña por el que a cambio de una sustancial reducción de tarifas, considerada de interés público, ésta compensa a la Sociedad por las diferencias que se produzcan en el resultado de explotación previsto en el Plan Económico Financiero aprobado mediante el Decreto 137/1999 de 18 de mayo, más un ajuste por los mayores gastos de explotación debidos al aumento de tráfico inducido por la reducción de tarifas.
- Tarifas indexadas a inflación.



Foto: Autopista M-45, Madrid, España.

Autopista Ausol I

- Autopista situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España.
- La tarifa se adecua a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.
- Itinerario alternativo a un corredor semiurbano altamente congestionado.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.

Autopista Ausol II

- Autopista situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España.
- La tarifa se adecua a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.
- Itinerario alternativo a un corredor semiurbano altamente congestionado.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.

Autopista Madrid Sur (R4)

- Ruta alternativa de acceso a Madrid en un corredor muy congestionado.
- Situada en una zona de gran desarrollo urbano.
- Conecta con la autopista Madrid- Levante, completando una conexión de peaje de 190 km entre Madrid y la costa Este.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico real supera al previsto.

Autopista Madrid-Levante

- Ruta entre Madrid y la costa este que abre una alternativa a la A-3 y N-301 en un corredor con tráficos elevados y problemas de congestión. La autopista conecta directamente con la R-4, también gestionada por Cintra, en su entrada a Madrid.
- La duración de la concesión se podrá ampliar cuatro años si se cumplen ciertos parámetros de calidad del servicio.
- Tarifas indexadas a inflación con un ajuste si el tráfico real supera al previsto.

Autopista Trados 45 (M45)

- El riesgo de tráfico es limitado en virtud del sistema de bandas utilizado en los peajes en sombra. En este momento, la autopista tiene unos niveles de tráfico que se aproximan al techo del que cada año el concesionario está obteniendo, es decir el ingreso máximo.
- Las tarifas y el importe del pago máximo están indexadas a inflación.
- A principio de 2011, Cintra culminó el proceso de venta del total de su participación en Trados 45.



Indicadores Alcalá-O'Donnell (M203)

12,3 km
69,5 Mill. de €. Inversión gestionada
100% participación
2035 fin concesión

Indicadores Autema

48,3 km
233,1 Mill. de €. Inversión gestionada
76,3% participación
2036 fin concesión

Indicadores Ausol I

82,7 km
540,8 Mill. de €. inversión gestionada
80% participación
2046 fin concesión

Indicadores Ausol II

22,5 km
220,6 Mill. de €. Inversión gestionada
80% participación
2054 fin concesión

Indicadores Madrid Sur (R4)

97,2 km
1.118,8 Mill. de €. inversión gestionada
55% participación
2065 fin concesión

Indicadores Madrid-Levante

182,8 km
540,8 Mill. de €. Inversión gestionada
51,84% participación
2040 fin concesión

Indicadores Trados 45 (M45)

14,5 km
221,3 Mill. de €. inversión gestionada
50% participación
2029 fin concesión

Chile

En septiembre de 2010 se cerró la venta del 60% de nuestra participación en Chile a la empresa colombiana ISA.

Asimismo, ambas partes se han concedido opciones de compra y de venta por el 40% restante del capital.

Autopista Temuco - Río Bueno

- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.

Autopista Santiago - Talca

- Sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de trabajos de construcción adicionales.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.

Autopista Talca - Chillán

- Sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al concesionario el VAN de los ingresos futuros mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de trabajos de construcción adicionales.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.

Autopista Ruta del Bosque

- Sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al concesionario el VAN de los ingresos futuros mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de trabajos de construcción adicionales.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.
- Comprada con deuda de la propia concesionaria, sin aportaciones de capital de Cintra.



Foto: Autopista, Chile.



Indicadores Temuco-Río Bueno

171,7 km
162,2 Mill. de €. Inversión gestionada*
30% participación
2023 fin concesión

Indicadores Santiago-Talca

265 km
747,6 Mill. de €. Inversión gestionada*
40% participación
2024 fin concesión

Indicadores Talca-Chillán

193 km
200,1 Mill. de €. Inversión gestionada*
27,04% participación
2015 fin concesión

Indicadores Ruta del Bosque

160 km
267,6 Mill. de €. Inversión gestionada*
40% participación
2021 fin concesión

Indicadores Collipulli-Temuco

144 km
203,9 Mill. de €. Inversión gestionada*
40% participación
2024 fin concesión

(*) Valor a 31/12/2009. En 2010, Cintra no computa las autopistas chilenas en el total de su Inversión Gestionada debido al proceso de venta.

Portugal

Autopista Euroscut Açores

- Autopista de peaje en sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador) que consiste en que el usuario no es quien paga por el uso, sino la Administración concedente.
- Sistema viario de gran capacidad que mejora significativamente la red de carreteras en la zona Central y Este de la isla de San Miguel.
- La concesión está dividida en tres ejes:
 - Eje Sur de 35,4 km: conecta el aeropuerto y la principal ciudad con la zona sur de la isla.
 - Eje Norte-Sur de 33,7 km: mejora la conexión entre las dos principales poblaciones de la isla.
 - Eje Nordeste de 24,6 km: favorecerá la comunicación de las poblaciones más deprimidas de la isla.
- Cobro calculado por un sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes en sombra: se aplica una tarifa por vehículo en tres tramos, de manera que a la primera banda, que es la más extensa, se le aplica una tarifa intermedia (ni la más baja ni la más alta), a la segunda banda, que es la menos extensa, se le aplica la tarifa más baja y a la tercera banda la tarifa más alta, el sistema consigue la mayor parte de sus ingresos en la primera banda y según el tráfico vaya aumentando llega a un techo por encima del cual no se cobra.
- Tarifas indexadas según una fórmula basada en el IPC de las Islas Açores.
- Inicio del cobro del canon de peaje: al término de la construcción pero no antes de 4 años desde la firma del contrato de concesión.
- La fecha contractual de puesta en marcha de la autopista es el 15 de diciembre de 2011.

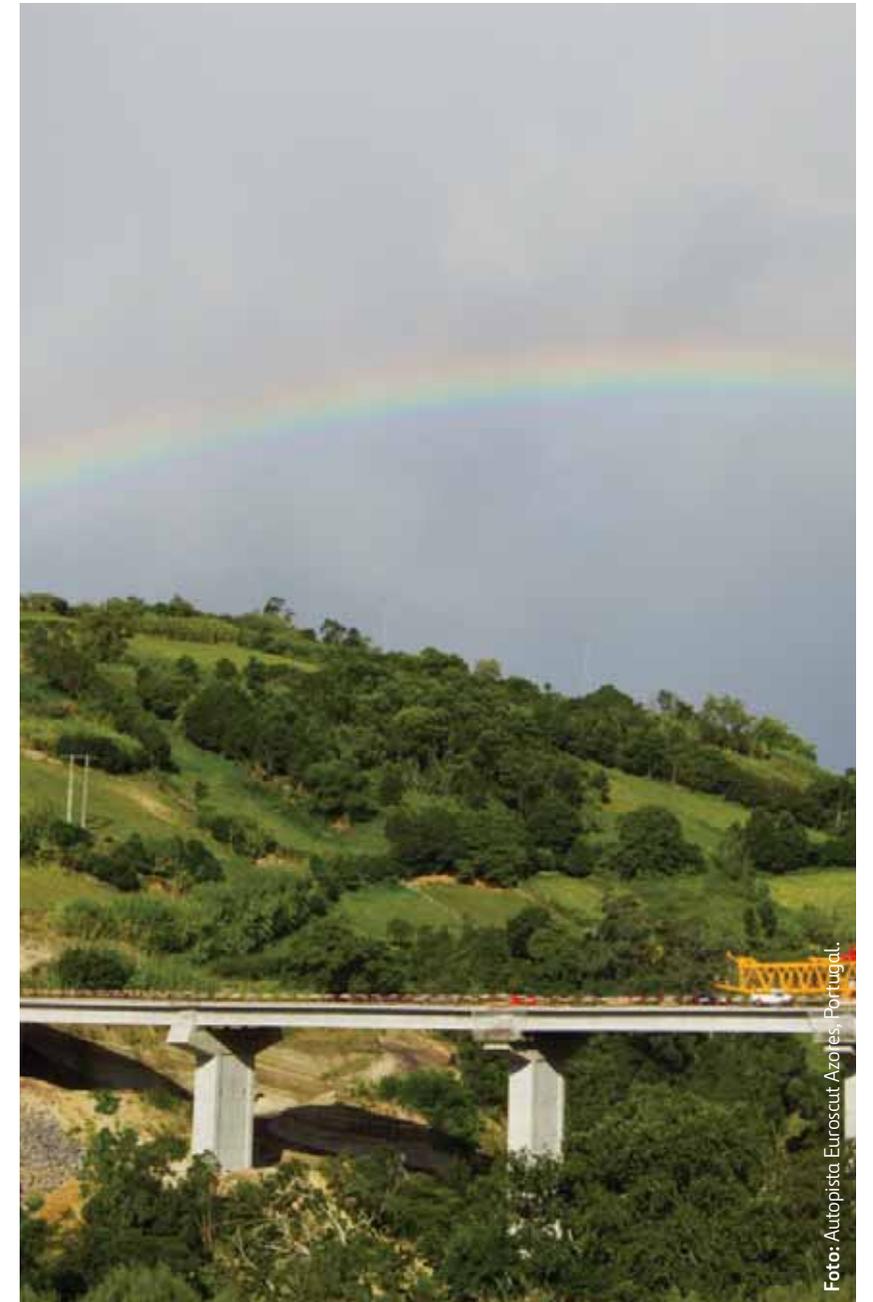


Foto: Autopista Euroscut Açores, Portugal.

Autopista Euroscut Algarve

- Autopista de peaje en sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador).
- Riesgo de tráfico mitigado por el sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes en sombra: se aplica una tarifa por vehículo decreciente en tres tramos (bandas de tráfico) según el tráfico vaya aumentando, hasta llegar a un techo por encima del cual la tarifa es cero. El sistema tiene como resultado un menor riesgo para el concesionario, ya que, al ser la tarifa más alta la que se aplica en la primera banda de tráfico, éste consigue la mayor parte de sus ingresos aunque el tráfico sea bajo.
- Tarifas indexadas según una fórmula basada en el IPC portugués continental.
- Se mantiene abierta una negociación con el concedente en la que se estudia un posible cambio del modelo concesional a peaje real en 2011.

Autopista Auto-Estradas Norte-Litoral

- Autopista sin peaje con pago por disponibilidad desde junio de 2010. El cobro del peaje se realiza a través de una gestora (Vialivre).
- Cobro calculado por tarifa por número de días en los que toda la autopista está en funcionamiento, con penalizaciones por cortes de carriles.
- Tarifas diarias indexadas según una fórmula basada en el IPC portugués continental.

Vialivre

- Gestora que mantiene un sistema de peaje completamente electrónico, sin necesidad de barreras de peaje (freeflow) en un tramo de la autopista Norte Litoral.
- El cobro tiene dos componentes:
 - (i) Dos pagos por Disponibilidad: uno para compensar la inversión en equipos ITS (CAPEX) y otro para compensar los costes indirectos, incluyendo beneficio.
 - (ii) Un importe por transacción (dependiente del número de transacciones para compensar los costes directos).
- Se está negociando con la administración la extensión del tramo de Norte Litoral sujeto a cobro (actualmente son los 47 primeros kilómetros)
- Esta compañía también gestionará el peaje de Euroscut Algarve a partir de 2011.



Indicadores Euroscut Açores

93,7 km
405,3 Mill. de €. Inversión gestionada
89,0% participación
2036 fin concesión

Indicadores Euroscut Algarve

129,8 km
274,2 Mill. de €. Inversión gestionada
77% participación
2030 fin concesión

Indicadores Norte-Litoral

119 km
358,9 Mill. de €. Inversión gestionada
75,53% participación
2031 fin concesión

Indicadores Vialivre

47,4 km
84,04% participación
2012 fin concesión
(ampliable hasta 2031)

I Grecia

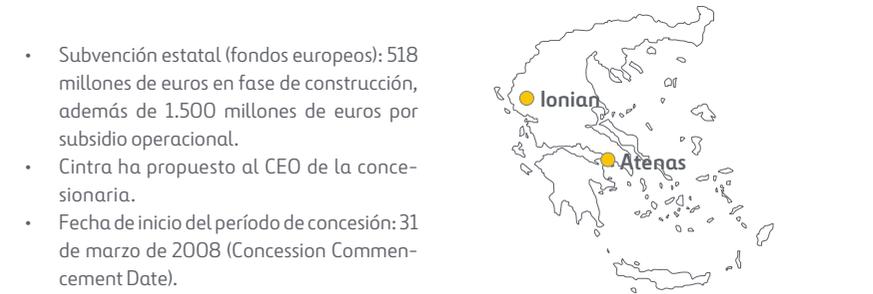
Autopista Ionian Roads

- Dos secciones de autopista de peaje independientes:
 - Sección Pathe: 172,5 Km ya en operación más 11,0 Km a construir por el Estado. El tramo comienza en Atenas y transcurre hacia el norte hasta Lamía.
 - Sección Ionian Road: 159 Km de nueva construcción por el Consorcio más 10,5 Km ya transferidos más 26,9 Km a construir por el Estado. Discurrirá por la costa del Mar Jónico, desde Patras hasta Ioánina, en el Norte.

- Tarifas indexadas a inflación.
- Subvención estatal (fondos europeos): 360 millones de euros.
- La sección PATHE es un corredor con fuerte tráfico, en especial en el tramo existente más cercano a Atenas (IMD aprox., 80.000 vehículos).
- La operación del tramo existente proporciona unos ingresos sustanciales durante el período de construcción, que disminuye las necesidades de financiación.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico o TIR.
- Cintra ha propuesto al CEO de la concesionaria.
- Fecha de inicio del período de concesión: 19 de diciembre de 2007.

Autopista Central Greece

- La autopista se divide en dos secciones:
 - La primera, denominada Central Greece, de 174 km de longitud, será construida íntegramente por el consorcio.
 - La segunda, adyacente al anterior, tiene una longitud de 57 km que han sido o serán construidos por el Gobierno y posteriormente transferidos a la concesionaria.
- Tarifas indexadas a inflación.



Indicadores Ionian Roads

379,5 km
1.100,0 Mill. de €. Inversión gestionada
33,34% participación
2037 fin concesión

Indicadores Central Greece

231 km
1.450,0 Mill. de €. Inversión gestionada
33,34% participación
2038 fin concesión



Foto: Autopista Grecia.

Irlanda

Autopista M3

- La autopista de peaje de 50 Km de longitud discurre entre Clonee y el Norte de Kells, al Noroeste de Dublín.
- Tarifas indexadas anualmente según la inflación.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico.
- El proyecto tiene una garantía de tráfico por parte de la Administración, por la que el concesionario tiene derecho a una compensación si el tráfico real está por debajo de unos niveles mínimos.
- Apertura el 4 de junio de 2010.
- Sistema de peaje electrónico interoperable con el resto de autopistas irlandesas.

Autopista Eurolink (M4-M6)

- Este tramo de 36 Km de longitud forma parte del corredor Este- Oeste (Dublín-Galway), uno de los de mayor tráfico de Irlanda. En la actualidad, este corredor ha sido renovado con estándar de autovía/ autopista en su totalidad (200 Km).
- Tarifas indexadas anualmente según la inflación.
- Existe un mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico.
- Sistema de peaje electrónico interoperable con el resto de autopistas irlandesas.



Indicadores M3

50 km
544,1 Mill. de €. Inversión gestionada
95,0% participación
2052 fin concesión

Indicadores Eurolink (M4-M6)

36 km
336,4 Mill. de €. Inversión gestionada
66% participación
2033 fin concesión



Foto: Eurolink M4, Dublín, Irlanda.

Aparcamientos

Serranopark

- Serranopark es una compañía que gestiona en régimen de concesión tres aparcamientos en la calle Serano de Madrid.
- Con un total de 3.297 plazas entre los tres aparcamientos, consta de 947 plazas de rotación y 2.350 de residentes.
- Aunque en diciembre se realizó anticipadamente una apertura parcial de dos de los parking de rotación, a partir del mes de enero 2011 se han ido entregando las plazas de residentes, habiéndose completado la apertura total de los tres aparcamientos el 11 de marzo de 2011.

Indicadores Serranopark

3.297 plazas
121,9 Mill. de €. Inversión gestionada
50% participación
2048 fin concesión

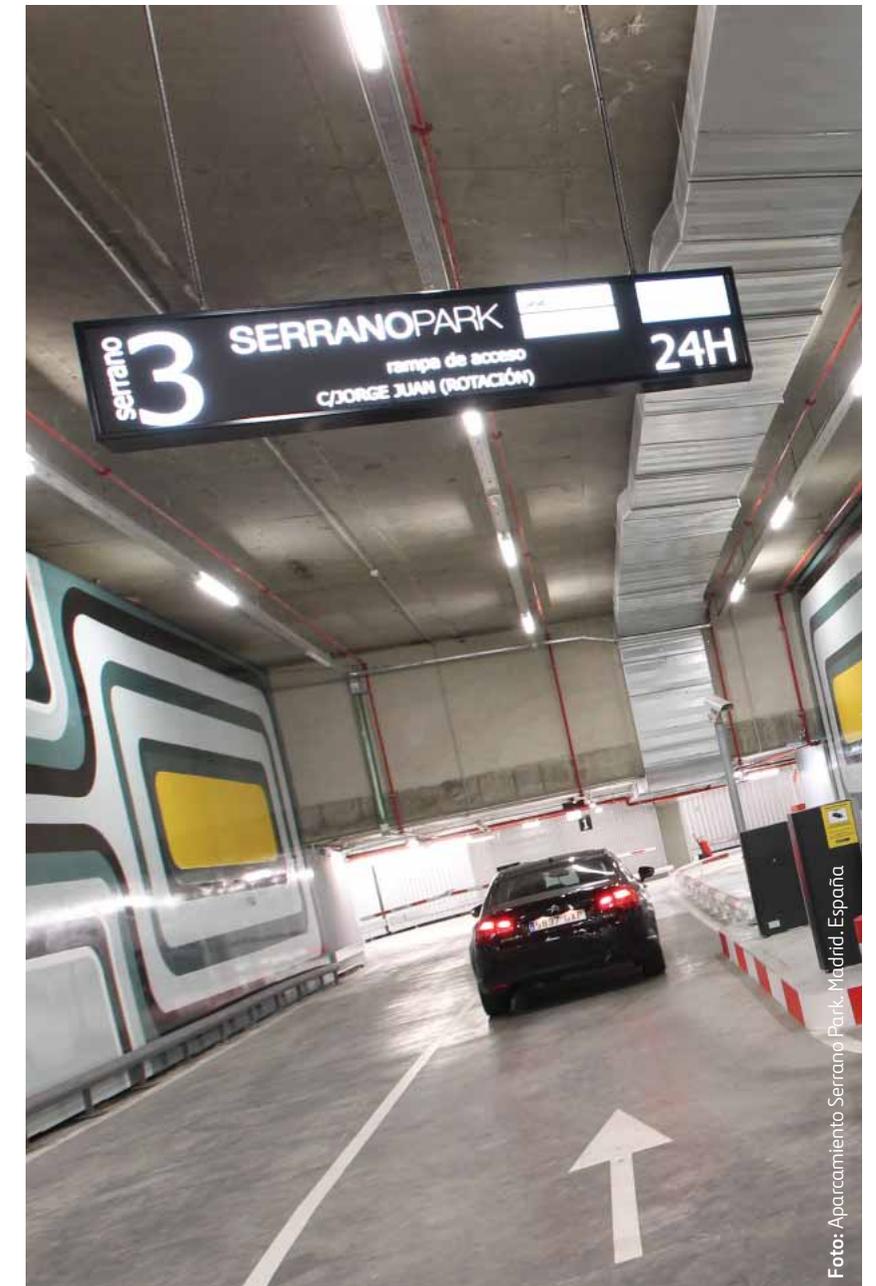


Foto: Aparcamiento Serrano Park, Madrid, España.



Foto: Construcción de la Euroscut, Azores, Portugal.

construcción

El negocio internacional representa el 53% de las ventas de la constructora.

La actividad de construcción ha alcanzado unos ingresos de 4.525,1 millones de euros, con una cartera de 10.185,7 millones de euros que supone un nuevo record histórico para la compañía, y que equivale a 27 meses de producción garantizada a los niveles de producción actuales.

Si durante el año 2009 por primera vez en la historia, la cartera internacional superó a la nacional, en el año 2010, los principales indicadores del negocio (cartera, ingresos, resultado de explotación, flujo de operaciones antes de impuestos y empleados) superan en el área internacional a los del área nacional.

La cartera internacional es ya un 64% del total, la facturación un 53%, el resultado de explotación un 52%, mientras que el 100% del flujo de operaciones antes de impuestos ha sido generado fuera de España. El año actual ha supuesto la confirmación de una tendencia que será irreversible a futuro, el mayor peso en la división de construcción es internacional.

En un año especialmente difícil en España, gracias a esta orientación estratégica hacia el exterior, se ha crecido, en ventas y en resultado de explotación, pero fundamentalmente en cartera (aumento del 16%) donde se alcanzó un récord histórico de 11.444 ME en el mes de Junio.

También la internacionalización ha sido la clave para poder conseguir un flujo de operaciones antes de impuestos de 373 millones de euros, superando las mejores expectativas. El flujo acumulado generado por la división en los 3 últimos años es de casi 1.250 millones de

euros, dato excepcional en un momento de crisis como el actual.

EVOLUCIÓN DEL NEGOCIO

La actividad de construcción continúa siendo una apuesta estratégica de Ferrovial, no sólo por la sólida evolución histórica de crecimiento y rentabilidad, sino también por su gran capacidad de generar flujo de caja, necesario para la continuidad de los procesos de diversificación y expansión internacional del grupo.

Los objetivos fundamentales de Ferrovial en el área de construcción son:

- Refuerzo de la posición entre los líderes del sector, así como el crecimiento de la actividad basado en:
- Aprovechamiento de la presencia internacional en mercados seleccionados por estabilidad y capacidad de crecimiento.
- La estrecha colaboración con empresas del grupo con vocación inversora, punteras a nivel mundial en sus actividades, que desde hace muchos años viene siendo exitosa para ambas partes.
- Potenciar la presencia en negocios en los que Ferrovial Agroman aún tiene capacidad de crecimiento.
- La participación en proyectos ligados a las fórmulas de financiación privada tanto a nivel nacional como internacional, siempre y cuando se cumplan los requisitos de rentabilidad / riesgo / necesidad de inversión adecuados a la situación actual del mercado.
- Satisfacción de las necesidades del cliente: calidad, gestión medioambiental, sostenibilidad.

- Mantenimiento de los niveles de rentabilidad actuales, elevados considerando la rentabili-

dad del entorno de competencia a nivel europeo, a través de:

- Una cuidada selección en la contratación, priorizando la rentabilidad frente al volumen.
- Control exhaustivo del crédito con clientes privados.
- El aprovechamiento de oportunidades y sinergias mediante una mayor coordinación entre las distintas líneas de negocio de construcción así como con otras actividades del Grupo.
- La creación de valor y ventajas competitivas a través de soluciones y capacidades técnicas.
- Mejora de productividad a través de la incorporación del uso de nuevas tecnologías en la gestión.
- Una estructura ajustada, flexible y generadora de valor añadido.

- Supeditar los objetivos de crecimiento a la generación de flujo de caja, focalizándonos hacia proyectos no intensivos en inversión, y con un especial seguimiento de la gestión del fondo de maniobra obra a obra.

La consecución de los anteriores objetivos, está basada en la gestión día a día del negocio así como en la implementación por cada una de las direcciones de negocio, de los patrones estratégicos que se concretan en:

- Implementación en el negocio de construcción España, que cuenta con una situación competitiva exitosa, de mejoras muy concretas que ajusten su posicionamiento a la evolución del mercado: fórmulas de colaboración público-privadas, mayor competencia y reducción de la obra tradicional en el mercado de obra

pública, recesión en el mercado inmobiliario, riesgos de impago en clientes privados, etc.

- Potenciación de la actividad en las áreas de construcción industrial, especialmente en la internacionalización de la actividad y en la penetración en nuevas actividades de construcción industrial distintas al tratamiento de aguas.

- Crecimiento en el negocio de construcción internacional, si bien no supeditando su consecuencia a mayores riesgos:

- Continuidad en la apuesta por los Países del Este, a través de Budimex, reforzando su presencia en todos los sectores de la construcción y manteniendo la colaboración e intercambio de know-how con el resto de empresas del Grupo.
- Potenciar la ya importante actividad en los mercados de Norteamérica, tanto mediante la colaboración con Cintra como a través de la penetración en nuevos mercados de interés.
- Especial énfasis en el aprovechamiento de la creciente presencia de otras divisiones del grupo en Reino Unido para impulsar la actividad constructora en este mercado
- El mantenimiento de una estructura estable en otros países de bajo riesgo en los que la compañía cuenta con importante experiencia: Portugal, Irlanda, Chile, Puerto Rico, etc.
- Entrada en nuevos mercados con potencial de crecimiento junto a otras empresas con vocación inversora del grupo, principalmente CINTRA, y con vocación de permanencia si las condiciones del mercado lo permiten.
- Participación en grandes proyectos internacionales en países con seguridad jurídica, sin la participación de las empresas inversoras del Grupo, tras una profunda valoración de los riesgos a asumir.

Construcción en España

Tras un largo periodo de crecimiento del sec-

tor de la construcción en España, 2010 ha sido el tercer año consecutivo de contracción de la actividad, con una caída de la producción de en torno al 11% respecto a 2009. No obstante, la inversión en construcción en 2010 aún supone en España un 13% del PIB.

Hasta el año 2009, la principal causa de la caída de la inversión en el sector, fue el agotamiento del ciclo de crecimiento de la inversión en vivienda, que desde inicios de los 90 se encontraba en una fase expansiva que se intensificó en el periodo 2002-2007. La vivienda ha cerrado el ejercicio 2010 con una fuerte caída de la inversión en torno al 15%, marcando un nuevo mínimo en la serie histórica desde el inicio de los años '80 en lo que respecta a viviendas visadas, que a cierre de 2010 se situarán en torno a las 125.000 (147.000 en el año 2009).

En el año 2010 sin embargo, a diferencia de años anteriores en que la inversión pública había servido parcialmente como mitigante de la caída de la inversión del sector privado, se ha producido una contracción en la inversión de la Administración Pública. Así las previsiones para el final del año 2010 indican que la obra civil ha experimentado en este año una caída similar a la del conjunto de la edificación, de en torno al 10%. Los mayores inversores en obra civil del país, el Mº de Fomento y el de Medio Ambiente, a raíz de los planes de contención del déficit público del Gobierno Central anunciados en Enero y Mayo de 2010, han ralentizado la ejecución de diversas obras, han rescindido contratos ya adjudicados, y han previsto fuertes recortes en su inversión para 2011. Algo similar ha sucedido, y sucederá en mayor medida a futuro tras las elecciones Autonómicas y Locales de 2011, en las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales. La caída de la inversión pública ha acontecido a pesar de los aproximadamente 5.000 millones de euros extraordinarios destinados por el Gobierno al Fondo Estatal de Inversión Local, continuador

en 2010 del Plan-E de 2009 que en ese año invirtió unos 8.000 millones de euros.

Las previsiones para el sector en 2011 según estimadores reputados como el consenso de estimadores de la Fundación de las Cajas de Ahorros, la Comisión Europea o el Banco de España, son de una reducción de la actividad en el entorno del 6-7%. Por primera vez en los últimos años, se espera que la caída de la actividad sea más acentuada en el conjunto del resto de tipologías de obra, que en la vivienda. Estas previsiones se ven refrendadas por la caída de la licitación pública, de en torno a un -32% a lo largo del ejercicio 2010 respecto al ejercicio anterior, que será parcialmente compensada por las carteras de las constructoras, aún en niveles razonables.

Ante estas duras previsiones, el sector confía en la rápida puesta en marcha de actuaciones relevantes en el ámbito de la colaboración público-privada, como el Plan Estratégico de Infraestructuras (PEI) del Gobierno Central o diversos planes autonómicos, como el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) de la Junta de Andalucía. Sin duda este tipo de proyectos serán un elemento estabilizador para el sector a corto plazo, y cuentan con numerosas ventajas para la administración per se, más en un momento como el actual de tensiones presupuestarias.

Presencia Internacional

El fuerte componente de actividad internacional de Ferrovial Agroman nos ha permitido, como antes hemos comentado, compensar totalmente la reducción de la actividad de construcción en España. El posicionamiento de Ferrovial está orientado a mercados muy seleccionados: expansivos a futuro principalmente en obra civil, como el de Polonia; de crecimiento menos exponencial pero estable y con un importante déficit de inversión en infraestructuras, como el de Texas; y otros países

entre los que destacan Reino Unido, Grecia o Irlanda, en los que acompaña a empresas inversoras de Ferrovial.

Otros mercados donde la compañía, está posicionada, a través de Ferrovial Agroman, de forma estable como Puerto Rico o Portugal, seguirán siendo mercados de referencia a futuro. Adicionalmente, en el área internacional recientemente se han realizado cambios organizativos para poder abordar de forma más ambiciosa, tanto nuevos mercados interesantes en los que la división estudia trabajar acompañando a CINTRA, como también grandes proyectos internacionales sin la participación de las empresas inversoras del Grupo en mercados como Oriente Medio, Australia, o Canadá, donde se han creado o se tiene vocación de crear una estructura estable. En lo que respecta a estos últimos, serán proyectos, en competencia con los mayores grupos internacionales y locales, que estudiaremos detalladamente caso a caso y decidiremos si merece la pena afrontar sólo en el caso del que el know-how de Ferrovial Agroman sea un factor diferenciador.

Polonia

Polonia, donde Ferrovial desarrolla su actividad a través de Budimex, la constructora líder del país, es el mayor mercado de construcción en Europa del Este y a la vez el que presenta crecimientos actuales y futuros más atractivos. Los principales estimadores del sector indican que el crecimiento del sector en 2010 se prevé haya sido, en base a datos de la Comisión Europea, de aproximadamente un 4% en términos reales. Este crecimiento se ha debido en mayor medida a la obra civil, si bien en cierta medida fue minorado por la mala climatología, y a pesar de un cierto estancamiento en la inversión en edificación. Para los ejercicios 2011 y 2012, se prevén crecimientos del mercado superiores al 7% en términos reales, ampliamente por encima del 3-4% de crecimiento del PIB previsto a futuro:

- El mercado de obra civil será el principal motor en Polonia con un crecimiento a medio plazo de dobles dígitos impulsado por la disponibilidad de fondos estructurales y de cohesión asegurados, de los que Polonia es el primer beneficiario a nivel europeo en 2007-13 (aproximadamente 57.000 millones de euros). El ritmo de utilización de los fondos destinados a infraestructuras para el periodo está siendo positivo, con en torno a un 50% de los fondos ya asignados a contratos adjudicados, especialmente en proyectos de carreteras y medio ambiente. La aplicación de estos fondos cuenta además con un primer hito temporal claramente definido, la disponibilidad de infraestructuras de cara a la Eurocopa de Fútbol 2012. En lo que respecta a obra industrial, las inversiones necesarias para garantizar el suministro de energía que precisa el país también serán muy elevadas, con previsiones hasta 2015 tanto en red eléctrica como en centrales de producción de energía por valor de casi 30.000 millones de euros.

- La edificación no residencial se prevé que tenga un buen comportamiento. Además de las inversiones en infraestructuras de transporte, la celebración de la Eurocopa de Fútbol también está impulsando a las administraciones públicas e inversores privados a ejecutar las infraestructuras de edificación, hoteleras y deportivas principalmente, precisas para aprovechar el efecto económico y mediático que supondrá para Polonia ese evento. Estas inversiones se cifran en más de 2.500 millones de euros.

- En 2007 Polonia alcanzó su tope en visados de vivienda nueva con casi 250.000 viviendas, más del doble con respecto a dos años antes. En 2010 el número de visados fue de en torno a 175.000 viviendas, muy similar a las 179.000 de 2009 pero

aún sufriendo las consecuencias de las menores facilidades para otorgar créditos por parte de los bancos y de una cierta sobreoferta existente. En base a esta evolución del mercado en 2010, las previsiones para 2011 son un mantenimiento de la inversión en construcción de viviendas, pero con una mejora en el número de visados de viviendas nuevas.

No obstante, los efectos de la crisis económica internacional, a pesar de que se prevé sean menos graves en Polonia, tienen como consecuencia un menor crecimiento en la edificación. La razón principal es la ralentización de la inversión extranjera en el país, si bien menor que en otros países de la zona y con una recuperación esperada ya para 2011. Los organismos promotores de inversión extranjera en Polonia estiman que los niveles precrisis de inversión extranjera no se recuperarán hasta al menos 2014.

Estados Unidos

En Estados Unidos la inversión actual en infraestructuras de transporte terrestre se financia en gran parte a través de los fondos federales. El programa nacional SAFETEA 2004-2009, invirtió un presupuesto aproximado de 286.000 millones de dólares, suponiendo un incremento del 38% sobre su predecesor (TEA-21). Durante 2010-2011 se han extendido los fondos del SAFETEA puesto que el nuevo marco de inversión en infraestructuras de transporte terrestre no tiene una clara fecha de aprobación ante las dificultades presupuestarias en el país y la división del control político en los distintos poderes y órganos legislativos. Si bien hasta la fecha sólo hay propuestas de diversos comités asesores de la administración pública y de asociaciones implicadas, todos coinciden en concluir que la dotación del anterior plan debería ser notablemente ampliada, necesidad que deberá ser abordada desde el punto de vista de la capacidad y formulas de financiación. Entre las fuentes de financia-

ción propuestas, destaca el fomento del uso de proyectos de colaboración público-privada donde Ferrovial tiene una amplia experiencia junto a CINTRA.

Ferrovial Agromán, junto con CINTRA, está muy focalizada en los grandes proyectos concesionales a lo largo de todo el país, además de contar con una posición de liderazgo en el Estado de Texas (el segundo mayor mercado de construcción del país y el segundo receptor de Fondos SAFETEA) a través de Webber, especializada en obra civil y producción de áridos reciclados en el Estado.

La administración Obama refrendó la necesidad de afrontar el grave déficit de infraestructuras de transporte del país con el American Recovery and Reinvestment Act (“ARRA”) aprobado en 2009, que fue dotado con unos 48.000 millones de dólares de fondos federales para transporte y que está sirviendo de puente e incentivo para el sector hasta que se apruebe finalmente el nuevo TEA, estando previsto que más de un 50% de la inversión adjudicada mediante el ARRA se haya ejecutado antes del final de 2010. Igualmente otras oportunidades a futuro para el sector de la construcción se basan en:

- Un nuevo Plan de Infraestructuras adicional al ARRA, anunciado en Julio-2010 por la Administración Obama, que preveía iba a contar con una dotación de 50.000 millones de dólares, y que aún se encuentra en discusión entre las autoridades de Estados Unidos por su impacto fiscal.
- El programa de Tren de Alta Velocidad, para el cual el Presidente Obama ha anunciado recientemente que quiere proponer un plan de inversiones a seis años de 53.000 millones de dólares, y que ya cuenta con una financiación asignada de 8.000 millones de dólares de fondos federales procedentes del ARRA.

Reino Unido

Ferrovial Agroman creó en 2007 una nueva dirección en Reino Unido para atender directamente este mercado. La fuerte orientación del Grupo Ferrovial al mercado de Reino Unido, con las adquisiciones en los últimos años de Amey y especialmente de BAA, hace que tenga sentido una dedicación especial de la división de Construcción a estos clientes; así como a otras oportunidades que se presenten en este mercado, uno de los mayores de Europa. La actividad de Ferrovial en Reino Unido ha continuado creciendo a lo largo de 2010, crecimiento que en los próximos años será exponencial gracias a adjudicaciones entre las que destaca un proyecto emblemático en el futuro de BAA como el Edificio Terminal Este del Aeropuerto de Heathrow por unos 900 millones de euros, en consorcio con Laing O’Rourke, una de las mayores constructoras del país. Igualmente a principios de 2011 se ha producido la adjudicación de 2 contratos del proyecto ferroviario CrossRail a un consorcio constituido por Ferrovial Agroman, BAM Nuttall y Kier Construction, por un valor aproximado de casi 600 millones de euros.

CONSTRUCCIÓN EN ESPAÑA

La división de construcción en España lleva a cabo la actividad de construcción en todos los ámbitos de la obra civil y la edificación. En el ámbito de la obra civil, diseña y construye todo tipo de infraestructuras: carreteras, ferrocarriles, obras hidráulicas, obras marítimas, obras hidroeléctricas y obras industriales. La división tiene también una importante experiencia en edificación no residencial y de viviendas.

Su cifra de negocios se ha situado en 1.997,0 millones de euros, con una cartera de 3.180,8 millones de euros, ambas con caídas respectivamente de un 18% y un 14% respecto al año precedente, en línea con lo sucedido en las otras grandes empresas del mercado. La reducción de cartera y ventas reflejan básicamente la complicada situación del merca-

do tanto en lo que respecta a la obra privada, como ya desde el año 2010 a la obra pública. No obstante estas caídas, la adaptación de la estructura y los estrictos criterios de contratación en condiciones de rentabilidad, han posibilitado mantener la rentabilidad sobre el Beneficio Neto de Explotación ligeramente por encima del 4,0%, en un entorno favorable y cada vez más similar al europeo. Las expectativas a futuro en lo que respecta al mantenimiento de niveles similares de rentabilidad en España son favorables, gracias al mayor peso de la obra pública en la cartera de la compañía, lo saneado de la misma y a los continuados esfuerzos en la adecuación de la estructura a la realidad del negocio.

Durante 2010 se han conseguido adjudicaciones relevantes, a pesar de la fuerte competencia, con grandes obras como los accesos a la Nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona (221 ME en UTE al 40%) para la SEITT, los accesos a la estación de Sagrera (189 ME en UTE al 38%) para ADIF, y otras como la Terminal de Contenedores del Muelle del Prat (90 ME en UTE al 60% a nuestro %), para el cliente privado Tercat, mostrando nuestra competitividad en éste tipo de cliente. Igualmente otras obras destacables, que superan los 50 ME de presupuesto de adjudicación, son el AVE Andoain – Urnieta para el Gobierno Vasco (64 ME en UTE al 50%) o el Tanque de Tormentas de Etxebarri para el Consorcio de Aguas de Bilbao Bizkaia (53 ME en UTE al 60%).

Además, se han realizado numerosas inauguraciones destacando la Nueva Terminal del Aeropuerto de Málaga, inaugurada por SS.MM. los Reyes de España, la EDAR de Bens en La Coruña, la apertura parcial del Aparcamiento Subterráneo de la calle Serrano en Madrid, obras que forman parte de la inauguración de la línea de AVE Madrid-Valencia como los tramos Villar-Fuentes y Cuenca-Gabaldón, e importantes obras de edificación no residencial como el Centro Penitenciario de Figueras,

el Complejo Polideportivo Rafael del Pino en Toledo o la restauración del Palacio de San Telmo en Sevilla.

Las principales obras premiadas en el ejercicio han sido el Viaducto de Montabliz, el más alto de España y sexto de Europa con 145 metros de altura y 721 metros de longitud que cuenta con una solución técnica que respeta el Medio Ambiente, que finalizado en el año 2008, ha sido premiado con el Premio Acueducto de Segovia, además del Premio Outstanding Concrete Structures. Igualmente han resultado premiadas las obras del Parque Empresarial del Arte Sacro (Premio Bauwelt de Arquitectura), o el Colector de Abroñigales, que ha recibido una Mención Especial de la Demarcación de Madrid del Colegio de Caminos, Canales y Puertos.

CONSTRUCCIÓN INTERNACIONAL

Fuera de España, la división de construcción internacional lleva igualmente a cabo la actividad en todos los ámbitos de la obra civil y la edificación. La actividad de la división se desarrolla tanto con presencia a nivel local por medio de filiales como Budimex en Polonia o Webber en el Estado de Texas en Estados Unidos, como mediante delegaciones estables en países que son considerados de interés estratégico como Reino Unido, Irlanda, Italia, Portugal, Chile, Puerto Rico, Grecia o Estados Unidos.

En 2010 la facturación ascendió a 2.395,4 millones de euros, lo que supone un crecimiento del +25% con respecto al ejercicio anterior, con crecimientos superiores al 15% en nuestras tres divisiones de negocio. Hay que destacar el buen comportamiento de la contratación situándose la cartera en 6.495,2 millones de euros (sin incluir la cartera internacional de Cadagua), que ya representa un 64% de la cartera total. La cartera internacional ha crecido un 42%, con un crecimiento superior al 35% en nuestras tres divisiones de negocio.

El margen neto de explotación mejoró en 2010 hasta el 4,1%, gracias a la progresiva obtención por Budimex de rentabilidades acordes a las esperadas y a la mejora en rentabilidad de Webber. Se espera que esta tendencia de mejora se mantenga a futuro.

Entre las principales adjudicaciones destacan la Autopista LBJ en Texas fruto de la colaboración entre Ferrovial Agroman y la filial Webber (1.675 millones de euros siendo un 60% para Ferrovial Agroman y un 40% para Webber), la Fase I del Diseño y construcción del Edificio de la Terminal Este del Aeropuerto de Heathrow en Londres (900 millones de euros, en una UTE al 55%) o la Autovía A-8 Belfast-Larne en Irlanda (124 millones de euros, en una UTE al 33%).

Cabe destacar la inauguración también de obras emblemáticas de autopistas ejecutadas para CINTRA como la M3 y la DBFO, en Irlanda e Irlanda del Norte respectivamente, la remodelación de la Circunvalación M-50 de Dublín para la National Roads Authority, así como el Post T5 Baggage Tunnel del Aeropuerto de Heathrow, ejecutado para BAA.

Ferrovial ha recibido en 2010 en Irlanda el galardón al “Mejor Gran Constructor del Año 2010” por su gran solidez y su extraordinaria actividad constructora en el país. El premio, conocido como “CMG Building and Design Awards 2010”, ha sido otorgado por el grupo de comunicación Commercial Media Group (CMG).

Budimex

Budimex ha alcanzado unos ingresos de 1.014,5 millones de euros, un 40% superior a 2009, con un importante incremento también en cartera, que se sitúa en los 1.743,2 millones de euros, lo que supone un 36% más que en el curso anterior.

El fuerte incremento de la actividad se debe tanto al continuado crecimiento en obra civil, como a una sustancial mejora de la actividad de edificación tras un mal año 2009. La activi-

dad de obra civil ya representa un 64% del total de ventas, y permite mejorar la ya excelente rentabilidad sobre Resultado Neto de Explotación del año 2009 (5,6% frente a 5,1%), así como un crecimiento del 55% en el Resultado Neto de Explotación absoluto.

Durante 2010, destacan grandes contratos como la autopista A4 Debica – Rzeszow por 348 millones de euros, varias obras de carreteras superiores a los 50 millones de euros como la Autovía S17 Kurow-Lublin, la S-3 Miedzyrzecz-Sulechow, el enlace Strykow o el Puente Sobre el Vistula en Kwidzyn. También es destacable la obra para la reforma de la Estación Ferroviaria de Wroclaw Glowny, igualmente por un importe superior a los 50 millones de euros.

En lo que respecta a premios recibidos, destacar entre ellos que Budimex fue galardonada por el Ministro de Infraestructura, Cezary Grabarczyk con el primer lugar en la categoría de inversiones en infraestructura, en la VIII Feria Internacional de Infraestructura Vial y Municipios, por el proyecto de la sección Stryszek-Biala Blota en las autopistas S-5 y S-10 en el norte-este de la Polonia. También resultó premiada por el mejor proyecto que aplica la tecnología del hormigón armado en la construcción del edificio de la Audiencia Provincial de Katowice, en la XIV edición del concurso “Cemento Polaco en la Arquitectura”.

Budimex ha pasado a formar parte de la elite de las 16 sociedades bursátiles que conforman el índice RESPECT de las compañías responsables de la Bolsa de Valores de Varsovia. La siguiente revisión de la composición del índice se llevará a cabo durante la última sesión bursátil en julio de 2011. Las empresas que aspiran a formar parte de dicha elite quedarán sometidas, cada medio año, a un riguroso control. Los resultados del Índice RESPECT se pueden consultar en la página:

www.odpowiedzialni.gpw.pl.

Webber

De los 650 millones de euros de EEUU facturados por Ferrovial Agromán, Webber ha obtenido unas ventas de 490,2 millones de euros, un 19% más que el año anterior, contando con una cartera de 1.529,3 millones de euros (+47%). Durante 2010, Webber ha mejorado su Resultado Neto de Explotación del año 2009 (3,0% frente a 2,0%), si bien las expectativas para la compañía, ligadas a la calidad de su cartera, son que sus márgenes continúen mejorando a futuro.

Por su parte, además del ya mencionado contrato de la Autopista LBJ, el mayor contrato de su historia, también ha sido adjudicatario de otros relevantes contratos en Texas, como la SH121 Southwest Parkway por 60 millones de euros o la I-45 Widening por 40 millones de euros.

En el año 2010, Webber fue reconocida por la prestigiosa revista del sector ENR, como la mayor constructora del estado de Texas en la categoría de Infraestructuras de Transporte.

CADAGUA

La división de construcción industrial lleva a cabo la actividad en los sectores de tratamiento de aguas y medio ambiente, con el objetivo de crecer en el área de energía. Cadagua cuenta con tradición como empresa de ingeniería y construcción de plantas de tratamiento de agua líder en el mercado español con reconocido prestigio internacional en instalaciones desaladoras de agua de mar.

Cadagua ha obtenido una cifra de facturación en 2010 de 141,6 millones de euros, con una cartera de 509,8 millones de euros. Es destacable su elevada rentabilidad, del 6,0% sobre Resultado Neto de Explotación.

Se ha continuado con gran esfuerzo comercial en mercados internacionales, reforzando las delegaciones de Oriente Medio (en Dubai), India o Polonia, y creando una nueva delegación en México con licitaciones en los mencionados mer-

cados y otros como Irlanda, Omán, Reino Unido, Portugal y Chile.

Durante el año 2010 el principal peso de las adjudicaciones para Cadagua se ha centrado en el mercado internacional, ante la caída de la licitación de las Administraciones Públicas en España. En 2010 se han materializado en el área internacional, los contratos de una planta desaladora en Chipre (28 millones de euros en UTE al 50%), país donde la compañía suma históricamente 5 contratos de plantas de tratamiento de agua, el primer contrato que Cadagua consigue en la India, una planta potabilizadora (36 millones en UTE, al 40% para Cadagua) en la que realizará tanto la construcción como la operación de la misma. Igualmente en el complicado mercado de Oriente Medio, nuestra presencia se ha traducido en dos adjudicaciones, la potabilizadora de Darsait en Omán (49 ME en UTE, al 50% para Cadagua) y la desaladora de Al Zawra (37 ME en UTE, al 56% para Cadagua).



aeropuertos

109 Millones de pasajeros utilizaron los aeropuertos de ferrovial en 2010.

Ferrovial es el primer operador privado de aeropuertos del mundo. Cuenta con siete aeropuertos, de los que seis están ubicados en Reino Unido y otro en Chile (Antofagasta). Las infraestructuras aeroportuarias de Ferrovial fueron utilizadas por 109 millones de pasajeros y dieron servicio a 212 aerolíneas que volaron a 604 destinos de todo el mundo.

Descripción de aeropuertos

Ferrovial es el primer operador privado de aeropuertos del mundo. Cuenta con siete aeropuertos, de los que seis están ubicados en Reino Unido y otro en Chile (Antofagasta). Las infraestructuras aeroportuarias de Ferrovial fueron utilizadas por 109 millones de pasajeros y dieron servicio a 212 aerolíneas que volaron a 604 destinos de todo el mundo.

Ferrovial Aeropuertos

Ferrovial Aeropuertos es la división que incorpora toda la gestión de las operaciones aeroportuarias. El negocio cuenta con siete aeropuertos con un volumen de tráfico por encima de los 109 millones de pasajeros al final del año pasado. Los aeropuertos del Reino Unido (Heathrow, Stansted, Southampton, Glasgow, Edimburgo y Aberdeen), forman el núcleo de la división, con 104 millones de pasajeros en 2010.

Suman un total de ocho pistas y nueve terminales, que en 2010 acogieron a alrededor de 212 compañías aéreas, con vuelos a alrededor de 605 destinos. Sólo los dos aeropuertos de Londres (los de Heathrow y Stansted) prestan servicios a aproximadamente 84 millones de pasajeros cada año. En Chile, Ferrovial gestiona el aeropuerto de Cerro Moreno en Antofagasta.

Evolución del ejercicio

Entre los hitos del ejercicio destaca la venta de sus participaciones en Airport Property Partnership y el Aeropuerto de Nápoles, asimismo ha iniciado el proceso para la eventual transmisión de una participación minoritaria del capital de BAA, no superior al 10% del capital.

Esta actividad ha experimentado fuertes crecimientos en el año a pesar de los impactos extraordinarios sufridos (cenizas volcánicas, huelga de British Airways, condiciones climatológicas adversas). A pesar de los impactos extraordinarios sufridos, esta actividad experimentó fuertes crecimientos en el año debido a la combinación del incremento de tarifas y la evolución del tráfico.

El Aeropuerto de London-Heathrow es el segundo del mundo por tráfico de pasajeros, pero el mayor del planeta si se tienen en cuenta sólo los viajeros de rutas internacionales.

En 2010 el aeropuerto registró un tráfico de 65,7 millones de pasajeros. Excluyendo estos impactos extraordinarios, el tráfico habría aumentado aproximadamente un 3,4% respecto al año anterior. El aeropuerto registró máximos históricos en volumen de pasajeros durante cinco meses consecutivos, entre julio y noviembre.

Sus ingresos alcanzaron 1.926,2 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación de 880,7 millones de libras con un margen de explotación de 45,7%.

Heathrow ha continuado con la construcción de la terminal satélite T5C y las terminales T2A y T2B, esta última abierta en 2010. Su propósito es conseguir que el 70% de los viajeros pasen a través de termina les nuevas en 2013 y

que el 30% restante use terminales completamente reformadas.

El esfuerzo realizado en mejorar la calidad del servicio en el aeropuerto se ve reflejado en la mejora de los ratings de satisfacción del pasajero en la encuesta realizada por el Consejo Internacional de Aeropuertos, en la que se ha obtenido una calificación de 3,80 respecto al 3,78 del 2009, manteniendo la segunda posición entre los principales hubs europeos.

Como resultado de esta estrategia, se ha cumplido la meta de no hacer esperar a los pasajeros más de 15 minutos en controles de seguridad en un 98,8%, cifra que está por encima de los parámetros de calidad exigidos (95%). También ha mejorado el porcentaje de maletas extraviadas respecto a 2009, situándose en 18 por mil, a pesar de los eventos extraordinarios acontecidos durante el ejercicio. Respecto a la puntualidad, el 71% de los vuelos han despegado con menos de 15 minutos de retraso.

Mejora del servicio

El esfuerzo realizado por Heathrow en mejorar la calidad del servicio se ve reflejado en la mejora de los ratings de satisfacción del pasajero en la encuesta realizada por el Consejo Internacional de Aeropuertos, en la que se ha obtenido una calificación de 3,80 respecto al 3,78 del 2009, manteniendo la segunda posición entre los principales hubs europeos.

Respecto a la puntualidad en la salida, el 71% de los vuelos en 2010 han despegado con menos de 15 minutos de retraso (77% en 2009) y en Stansted fue del 78% (82% en 2009). Las estadísticas de puntualidad se vieron afectadas en el sector aéreo europeo por mala condiciones climatológicas en los meses de enero y diciembre y huelgas a nivel europeo. Concretamente en el aeropuerto de heathrow, las

estadísticas se ven afectadas por las huelgas de British Airways en la primera mitad del año.

En Heathrow ha mejorado el porcentaje de maletas extraviadas respecto a 2009, situándose en 18 por mil pasajeros (19 por mil en 2009). La mejora es muy relevante teniendo en cuenta las cifras récords de tráfico alcanzadas en el tercer cuatrimestre del año.

El tiempo de espera en controles de seguridad menor a 15 minutos se ha alcanzado en un 97,5%. En Heathrow, la meta de no hacer a los pasajeros estar más 15 minutos esperando en controles de seguridad se ha cumplido en un 98,2%, en comparación con el 97,9% de 2009.

Inversión en nuevas instalaciones

BAA está llevando a cabo un ambicioso plan de inversión con el objetivo de hacer mejoras y modernizar sus grandes aeropuertos. Ejemplo de ello es que, desde hace cuatro años y hasta finales de 2011 se habrán invertido 4,43 billones de libras con este propósito en el aeropuerto de Heathrow.

Durante 2010 se ha seguido adelante con el proyecto de la terminal satélite T5C, que estará abierta al público durante el primer trimestre de 2011. Las mejoras realizadas permitirán mejorar la eficiencia de la terminal, que dispondrá de 51.000 metros cuadrados de superficies diáfanas, en las que los pasajeros podrán disfrutar de luz natural.

En los trabajos que se están llevando a cabo en la Terminal 2, proyecto para el que se han destinado 2,2 billones de libras, se incluye la construcción de dos terminales (la principal T2A y la satélite T2B, que fue abierta en 2010). Asimismo, los más de 11.000 metros cuadrados de zona check-in que alberga, dispondrán de la última tecnología.

A diferencia de la Terminal 5, esta enorme infraestructura está siendo construida en el

centro del aeropuerto de Heathrow, con el consecuente desafío logístico que implica transportar todo el material y mano de obras necesarias a través de un túnel localizado en un área con tanta concentración de actividades y personas.

Se calcula que la plantilla de la Terminal 2 estará en torno a los 5.000 pasajeros, siendo la mitad personal de oficina, y que unos 28.000 vehículos estarán aparcados en la zona cada mes. Los otros aeropuertos del grupo siguen su plan de inversión para mejorar la calidad de su servicio.

Glasgow

- El aeropuerto de Glasgow invertirá 11.2 millones de libras en proyectos destinados a mejorar la experiencia del pasajero, realizando cambios en las infraestructuras y aumentando la eficiencia en las operaciones.
- 1.9 millones de libras irán destinadas a remodelar totalmente algunas de las partes más viejas del edificio, que fue inaugurado en 1966.

Edinburgh

- Durante los próximos cinco años, BAA invertirá 73 millones de libras en la remodelación de este aeropuerto, con el objetivo de convertirlo en uno de los mejores en Europa. La primera parte del proyecto, que consiste en extender la superficie de la terminal existente para mejorar la capacidad, se hará efectiva durante el primer trimestre de 2011.

Southampton

- El aeropuerto de Southampton invertirá 3.4 millones de libras para mejorar sus instalaciones durante 2011. Entre los proyectos de mejora se incluyen la remodelación de la zona World Duty Free, el desarrollo de un parking prioritario, la actualización del sistema de TIC y la sustitución de los sistemas de check-in.

Stansted

- Se han invertido un millón de libras en remodelar el suelo de la Terminal Satélite 3, que es el área por la que más pasajeros circulan.
- Tras completar las pruebas del nuevo sistema de máquinas de seguridad ATRS (Automatic Tray Return System), se ha instalado el primer dispositivo en el aeropuerto. El proyecto, que cuenta con una inversión de 1.8 millones de libras, está destinado a mejorar la eficiencia del staff y aumentar la seguridad durante las operaciones.

Financiación y regulación

En marzo de 2009, la Comisión de Competencia emitió su informe final en el que obligaba a la venta, a diferente comprador, de los aeropuertos de Gatwick y Stansted, así como a la venta del aeropuerto de Glasgow o Edimburgo, dando un plazo de dos años para la realización de todas las desinversiones.

En mayo de 2009, BAA apeló la decisión de la Comisión ante el Competition Appeal Tribunal (CAT).

El 21 de diciembre, el CAT daba la razón a BAA, abriendo un periodo donde las partes, BAA y CC, podrían alcanzar una solución.

El 10 de febrero de 2010 la CC comunicó su decisión de apelar la decisión ante el CAT, que lo rechazó el 25 del mismo mes, declarando sin efecto la obligación de venta. El 26 de marzo, la corte ordinaria (CoA) aceptó la apelación de CC, que tuvo lugar en junio.

El 13 de octubre de 2010 el CoA falló a favor de CC, dando validez a las conclusiones a las que llegó la CC en su informe inicial (obligaciones de venta).

En noviembre de 2010, BAA solicitó permiso para poder apelar la decisión del CoA ante el Tribunal Supremo.

El 18 de noviembre de 2010, la CC abre el periodo para remitir pruebas sobre los posibles cambios de circunstancias, que pudieran hacer reconsiderar las soluciones propuestas en su informe inicial.

El día 17 de febrero de 2011, el Tribunal Supremo (Supreme Court) denegó a BAA el permiso para apelar la resolución de la CoA (corte de apelación).

(‘DFT’), REVISIÓN DE LA REGULACIÓN ECONÓMICA DE LOS AEROPUERTOS EN EL REINO UNIDO.

El Gobierno ha confirmado su decisión anunciada en diciembre de 2009 de que **no habilitará un régimen de administración especial**, así como que **no introducirá cambios en la bases sobre las que se sustentan las actuales tarifas máximas** de Heathrow y Stansted. El nuevo Gobierno británico ha dispuesto un paquete de medidas que se desarrollarán en la nueva legislación, que incluyen:

- Un deber fundamental para la Autoridad de Aviación Civil (CAA) de velar por los intereses de los pasajeros. Además, la CAA tendrá el deber adicional de asegurar la solvencia de los licenciatarios para financiar sus actividades.
- Un requerimiento de solvencia mínima exigida a los aeropuertos bajo licencia.
- Régimen de securitización de activos similares a las existentes en otros sectores regulados pero con excepciones para los casos en las que el coste de su introducción excedería sus beneficios.
- Un requerimiento para la CAA de poner en práctica los tests acordados cuando considere la supresión de las excepciones a un aeropuerto y un proceso de apelación que esté en línea con los procesos de modificación de licencia más amplios.
- Un requerimiento a los aeropuertos para el establecimiento de planes de continuidad del servicio.

CAA, AMPLIACIÓN DEL PERIODO REGULATORIO

El pasado 7 de febrero la CAA inició un periodo de consulta sobre la potencial extensión del periodo regulatorio Q5 durante un año más, hasta marzo de 2014. El periodo de consulta durará un mes y se tomará una decisión en marzo de 2011.

HEATHROW

El aeropuerto de London Heathrow, el de mayor tráfico de Reino Unido y el segundo del mundo, registró en 2010 un tráfico de alrededor de 65,7 millones de pasajeros, el 0,2 % menos. Los ingresos se situaron en 1.743,6 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación se elevó el 12%, hasta los 825,1 millones de libras.

Operaciones

Gracias a las inversiones realizadas para mejorar de calidad en el aeropuerto en controles de seguridad y colas, la satisfacción de los pasajeros crece hasta a 3,7 puntos (5=excelente; 1=deficiente).

Mejora de las instalaciones

En los últimos cinco años hasta diciembre de 2011, cerca de 4,43 millones de libras habrán sido invertidos en mejorar este aeropuerto.

Aprobación de la tercera pista

El nuevo gobierno británico anunció su intención de no autorizar el desarrollo de nuevas pistas en el sur de Inglaterra. En consecuencia, BAA ha anunciado que Heathrow paraliza los trabajos de elaboración del permiso de desarrollo de la tercera pista y Stansted retirará su petición de autorización de una segunda pista. BAA considera que la tercera pista es la única infraestructura viable para lograr la capacidad extra que necesita Reino Unido para seguir manteniendo conexiones globales con todo el mundo.

Tren de alta velocidad

El nuevo Gobierno es partidario de un tren de alta velocidad que una Londres con el norte de Inglaterra. Para tener la posibilidad de unir el Norte de Inglaterra con el Norte de Europa (París y Bruselas) a través del Canal de la Mancha. En la primera fase, se pretende unir Londres y Birmingham, en la segunda fase se unirá Manchester y Leeds, así como un tramo que conecte el aeropuerto de Heathrow.

Heathrow Express

Este es uno de los más exitosos enlaces ferroviarios aeroportuarios de alta velocidad en el mundo, y goza de unos niveles de satisfacción del cliente por encima del 93% y una fiabilidad por encima del 99%.

Desde finales de 2006, la compañía ha reducido sustancialmente los costes, ha conseguido incrementar los ingresos y ha mejorado la experiencia del cliente mediante la incorporación de nuevos servicios, tales como el lanzamiento de Internet WIFI gratuito, e-ticketing, Express TV a bordo, autoservicio de facturación y pantallas de información de vuelo situadas en la Estación Ferroviaria de Paddington, además de la instalación de la primera pantalla "video wall" en Europa: 450 pantallas instaladas en los túneles que emiten anuncios de 15 segundos. Estas se han convertido en una experiencia que es una parte integral del trayecto del pasajero, así como una fuente de ingresos.

El volumen de pasajeros durante el año 2010 alcanzó los 5,9 millones de pasajeros, un 9,4% más que en el 2009.

Heathrow Connect

Este servicio, creado en 2005, alcanzó 560.000 pasajeros y sigue siendo el mejor acceso al aeropuerto para los pasajeros del aeropuerto de Thames Valley para más de 4.000 trabajadores.



1946 año de apertura
2 pistas
4 terminales
86 aerolíneas
170 destinos
65,7 pasajeros (Mill.)
449.162 vuelos al año
1.473 carga (t/año)
1.227 superficie total (ha)
54.362 superficie comercial (m)



Foto: Aeropuerto de Heathrow, Londres, Reino Unido.

STANSTED

El aeropuerto de London Stansted, el tercero de Reino Unido, registró un tráfico en 2010 de 18,6 millones de pasajeros, el 7% menos. La carga aérea transportada a través del aeropuerto creció el 10,4%, hasta las 202.756 toneladas. Las ventas de Stansted se situaron en 229 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación alcanzó los 86 millones.

- Stansted obtuvo la acreditación OHSAS 18001 en marzo y la certificación Carbon Trust Standard para la reducción de las emisiones de CO₂ de vehículos y edificios cercanos al aeropuerto. Se trata de la especificación de un sistema internacional de gestión de seguridad y sanidad en el trabajo. El aeropuerto renovó la certificación ISO 14001, que obtuvo en 2005. Stansted es el único aeropuerto de BAA que tiene los tres certificados.
- Nuevas rutas abiertas en el año. Easyjet: Dalaman, Bodrum, Split, Dubrovnik, Grenoble; Ryanair: Fygari, Fez, Fuerteventura, Ciudad Real, Plovdiv; Airberlin: Salzburgo; Germanwings: Hanover.
- El nuevo gobierno británico anunció su intención de no autorizar el desarrollo de nuevas pistas en el sur de Inglaterra. En consecuencia, Stansted retirará su petición de autorización de una segunda pista.
- En julio, la CAA concedió al aeropuerto el código F que le permite al AIRBUS 380 y el nuevo BOEING 747-8 operar allí. Flight Emirates llevará el AIRBUS 380 al aeropuerto y British Airway el BOEING 747-8.
- En febrero se habilitó una nueva sala de espera para los pasajeros de Ryanair para vuelos internacionales.
- Stansted ha publicado su estrategia a 5 años en consumo de recurso con el objetivo de alcanzar el cero en el año 2015. A finales del 2010 el 50% del consumo de recursos ha sido reciclado, comparado con el 44% del año 2009.



1991 año de apertura
1 pistas
1 terminal
23 aerolíneas (agosto 2010)
132 destinos
18,6 pasajeros (Mill.)
143.335 vuelos al año
202,7 carga (t/año)
957 superficie total (ha)
11.000 superficie comercial (m)



Foto: Aeropuerto de Stansted, Londres, Reino Unido.

EDIMBURGO

El aeropuerto de Edimburgo, el mayor de Escocia, registró un tráfico de 8,6 millones de pasajeros, el 5% menos que en 2008. El transporte de carga aérea a través del aeropuerto decreció el 15% hasta 20.709 toneladas métricas. Las ventas de Edimburgo se situaron en 98,9 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación alcanzó los 43,5 millones.

- En los próximos 5 años, BAA va a continuar su inversión de 90 millones de libras para remodelar el aeropuerto y convertirlo en uno de los mejores de Europa. La primera fase de este plan, en la que se han invertido 40 millones de libras, está dirigida a realizar una gran ampliación de la terminal existente para incrementar la capacidad del aeropuerto.
- El 16 de julio, el aeropuerto vivió el día de más actividad de su historia, con un volumen 36.149 pasajeros.



1977 año de apertura
2 pistas
1 terminal
40 aerolíneas
115 destinos
8,6 pasajeros (Mill.)
101.337 vuelos al año
20,7 carga (t/año)
336 superficie total (ha)
3.886 superficie comercial (m)



Foto: Aeropuerto de Edimburgo, Reino Unido.

GLASGOW

El aeropuerto de Glasgow registró 6,5 millones de pasajeros en 2010, un 9,6% menos que en el ejercicio anterior. Las ventas de Glasgow se situaron en 81,5 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación alcanzó los 30 millones.

- En el año 2010, Glasgow es el aeropuerto de BAA que tiene los mejores niveles de rendimiento en cuanto a la calidad del servicio, así considerado por el sistema de gestión de calidad (QSM, en sus siglas en inglés)
- El aeropuerto invirtió 11,7 millones de libras durante 2010 en el mantenimiento y mejora de la infraestructura existente, incluida la reforma de la parte este del aeropuerto, se amplió la zona de Duty Free, se reemplazaron la iluminación existente. El programa de inversión en el aeropuerto para mejorar la experiencia de los pasajeros continúa, con otros 11,2 millones de libras previstas para 2011.
- El aeropuerto sigue siendo el líder en vuelos de largo alcance en Escocia, ofrece más vuelos directos de largo recorrido que ningún otro en el país. Esto incluye vuelos a Toronto, Nueva York, Dubai, así como vuelos de una escala a Hong Kong, Bangkok, Perth y Sydney.
- El aeropuerto fue nombrado por la Airports Operators Association como el Mejor aeropuerto con más de 6 millones de pasajeros. Para el premio, votaron todas las grandes aerolíneas de Reino Unido, miembros de la BATA (British Airport Transport Association).



1966 año de apertura
1 pista
1 terminal
30 aerolíneas
90 destinos
6,5 pasajeros (Mill.)
69.573 vuelos al año
2,7 carga (t/año)
337 superficie total (ha)
5.649 superficie comercial (m)



Foto: Aeropuerto de Glasgow, Reino Unido.

SOUTHAMPTON

El aeropuerto de Southampton registró un tráfico de 1,7 millones de pasajeros en 2010, con un descenso del 3,2% respecto de 2009. Las ventas de Southampton se situaron en 27,3 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación alcanzó los 9,9 millones.

- Southampton ha incorporado nuevas rutas a las ciudades de Bezier, Pau, Clermont- Ferrand, operadas por Flybe, a Menorca operada por Tomas Cook. Tomas Cook es un nuevo operador de este aeropuerto que empezó sus rutas a Mallorca y Menorca en 2011.
- Más de 5 millones de libras han sido invertidas para mejorar la calidad de los pasajeros en el año, nuevos restaurantes, aislamiento de la cubierta, mejoras en la seguridad.
- En 2010 el aeropuerto de Southampton ha celebrado 100 años de servicio ofrecido a las comunidades locales y limítrofes.
- En 2011, la parte de Duty Free del aeropuerto ha sido remodelada y ampliada un 25% para permitir la oferta de nuevos productos.



1910 año de apertura
 1 pistas
 1 terminal
 7 aerolíneas
 48 destinos
 1,7 pasajeros (Mill.)
 40.371 vuelos al año
 116 carga (t/año)
 114 superficie total (ha)
 1.210 superficie comercial (m)



Foto: Aeropuerto de Southampton, Reino Unido.

ABERDEEN

El aeropuerto escocés de Aberdeen registró el año pasado un tráfico de 2,8 millones de pasajeros, con un descenso del 7,4% respecto de 2009. Aberdeen es el segundo helipuerto con más actividad del mundo.

Las ventas de Aberdeen se situaron en 49,1 millones de libras y el Resultado Bruto de Explotación alcanzó los 15,6 millones.

- Aberdeen juegan un importante papel en el noreste de Escocia como un hub de importancia tanto para la industria del petróleo y del gas del Mar del Norte como para el turismo.
- En 2010 se anunció la construcción de una nueva pista de 124 metros. Los trabajos comenzaran en primavera de 2011 y está previsto la finalización en 2012.
- En 2010 se anunciaron nuevas rutas: vuelos extra a Amsterdam, nuevo servicios a Dublin y Nueva York y nuevos charters para el verano de 2011.



1934 año de apertura
 1 pistas
 1 terminal
 18 aerolíneas
 42 destinos
 2,8 pasajeros (Mill.)
 96.872 vuelos al año
 4.9 carga (t)
 215 superficie total (ha)
 1.834 superficie comercial (m)



Foto: Aeropuerto de Aberdeen, Reino Unido.

informe de gestión

Ferrovial se consolida como el mayor gestor privado de infraestructuras de transporte del mundo.

Informe de Gestión

- 62 | Evolución de los negocios en 2010
- 94 | Evolución previsible de los negocios
- 96 | Información relativa a: Medio Ambiente, Personal Innovación y Desarrollo, Autocartera, Acontecimientos posteriores al cierre. Principales riesgos e incertidumbres y gestión del riesgo financiero.
- 97 | Informe de actividades de la Comisión de Auditoría y Control
- 100 | Informe del Consejo de Administración en relación con la información adicional a incluir en el Informe de Gestión conforme al artículo 116 BIS de la Ley de Mercado de Valores
- 104 | Informe de Gobierno Corporativo
- 105 | Información bursátil, autocartera y principales accionistas
- 110 | Análisis de riesgos de instrumentos financieros
- 111 | Hechos posteriores al cierre

evolución de los negocios en 2010

Visión General

Resultado neto positivo 2.163 millones (-74 millones en 2009), motivado por las plusvalías de las ventas de activos, principalmente por la venta de un 10% de la autopista canadiense 407ETR.

Crecimiento en términos comparables en todas las líneas de resultado operativo, determinado por la positiva evolución de los negocios internacionales (RBE.- BAA +7,4%, Construcción Internacional +14,8%, Amey +22,5%).

Aeropuertos: El margen RBE es el mayor desde 2006. **Fuertes crecimientos** en la cuenta de resultados de BAA en términos comparables (Ventas +5,0%, RBE +7,4%, **RE +26,2%**), a pesar de los impactos extraordinarios que afectaron al tráfico durante 2010. Estos crecimientos son posibles por la combinación del ajuste de tarifas por la inflación, la evolución del tráfico y de los ingresos comerciales. Excluyendo los impactos extraordinarios, el **tráfico de Heathrow** habría aumentado aproximadamente un **+3,4%**, tras registrar cinco meses consecutivos de récord históricos entre julio y noviembre.

Servicios: La **cartera se sitúa en máximos históricos** (€12.003Mn). Importante **crecimiento de la actividad internacional**, destacando Amey (Ventas +9%, RBE +23%) motivado por contratos conseguidos en los últimos años.

Autopistas: Las Ventas (+7,2%) y el RBE (+7,6%) crecen, en términos pro-forma, por la positiva evolución de la ETR-407. Se mantiene el fuerte crecimiento del tráfico en la ETR-407 (+5,5% en 2010).

Construcción: El negocio **internacional** (52% del RBE de la División) continúa siendo el motor de crecimiento, Ventas +18%, RBE+15%, **destacando Budimex**, Ventas +29%, RBE +38% y RE +43%.

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)		dic-10	dic-09	Var (%)
Ventas	12.169,2	12.231,9	-0,5	2,7	Cartera de Construcción	10.186	8.800	15,7
Resultado Bruto de Explotación	2.514,3	2.591,5	-3,0	6,5	Cartera de Servicios	12.003	9.967	20,4
Resultado de Explotación *	1.514,4	1.586,6	-4,6	13,6	Evolución Tráfico autopistas (IMD)			
Resultado Neto	2.163,3	-73,5	n.s.		dic-10	dic-09	Var (%)	
Inversiones netas	-895,5	196,8	n.s.		ETR 407 (Km recorridos 000)	2.336.551	2.214.773	5,5
					Chicago Skyway	44.987	47.296	4,9
	dic-10	dic-09	Var (%)		Indiana Toll Road	28.111	28.117	0,0
Deuda neta consolidada	-19.788,7	-22.271,4	11,1		Autema	20.583	21.339	-3,5
					Ausol I	15.623	16.984	-8,0
Deuda neta ex-proyectos Infra	31,2	-1.172,2	102,7		Ausol II	16.594	17.416	-4,7
					BAA (mill. pasajeros)	109,4	112,2	-2,5

* Con objeto de permitir el análisis, todos los comentarios están referidos al Resultado de Explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado.

Evolución deuda financiera

La **deuda corporativa**, “excluidos proyectos de infraestructuras”, se sitúa en posición neta de caja (31 millones de euros), por la generación de **flujo de caja** en Construcción y Servicios y las **desinversiones** del periodo (incluye el cobro por la venta del 10% del capital de la autopista **ETR407** y las **autopistas chilenas**), frente a los 1.172 millones en diciembre de 2009. Esta posición neta de caja incluye, 420 millones invertidos en el año y el pago de **dividendos** y aún no refleja el cobro de la operación de venta de Swissport, ni de la M-45, por un importe conjunto superior a €760Mn.

La **deuda de proyectos se reduce** a 19.820 millones de euros. La importante reducción está motivada, principalmente, por la desconsolidación de la deuda de la autopista ETR (€3.150Mn, septiembre de 2010), compensado en parte por el aumento de la deuda motivado por la **depreciación del euro frente** a las monedas en que están denominadas las deudas de los principales proyectos (€670Mn) y a la ampliación del perímetro, con inclusión de nuevas autopistas en EE.UU. en fase de construcción (€1.234Mn).

Positiva evolución en BAA, habiéndose refinanciado la totalidad de la deuda subordinada (1.566 millones de libras) y situándose el **Back stop facility** por debajo de 1.300 millones de libras (cancelación realizada en octubre), nivel a partir del cual se elimina la restricción al pago de dividendos del grupo restringido, gracias a los cerca de 2.000 millones de libras captados por BAA desde agosto.

Autopistas

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	868,7	989,6	-12,2	7,2
Resultado Bruto de Explotación	629,6	664,3	-5,2	7,6
Márgen Bruto Explotación	72,5%	67,1%		
Resultado Explotación	517,1	557,9	-7,3	8,7
Márgen Explotación	59,5%	56,4%		

La evolución a lo largo del año ha estado marcada por la propia evolución de las economías en las que se encuentran localizados los activos; en el caso de Canadá la autopista ETR407 ha tenido un crecimiento del tráfico del 5,5% (VKT), que contrasta con la negativa evolución de las autopistas españolas. La cuenta de resultados se ve afectada por la desconsolidación en el cuarto trimestre de 2010 de la ETR407 y las autopistas chilenas, una vez se han completado los procesos de venta (10% ETR y 60% Chilenas). Estas autopistas están consolidadas por integración global hasta septiembre, fecha a partir de la cual la ETR 407 pasa a integrarse por puesta en equivalencia. En 2009 se incluye la actividad de Aparcamientos hasta junio. La evolución Pro-forma elimina estos efectos.

Los ingresos (+7,2%) y el RBE (+7,6%) crecen en términos comparables, por la positiva evolución de ETR407, que combina el aumento del número de pasajeros, el incremento de la tarifa y el control de costes, permitiendo todo ello incrementar la rentabilidad.

Ventas

En el detalle por autopista incluimos los datos de la ETR para el año completo, aunque desde el T4 se consolida por puesta en equivalencia.

	dic-10	dic-09	Var (%)
ETR 407	456,1	354,2	28,8%
Chicago Skyway	46,0	46,6	-1,4%
Ausol	53,8	57,8	-7,0%
Autema	78,8	73,5	7,2%
Radial 4	19,9	21,5	-7,5%
Ocaña-La Roda	16,4	18,4	-10,9%
Autopistas Chilenas	153,1	197,5	-22,4%
N4-N6	22,9	22,7	1,2%
M3	33,8	30,5	10,8%
Euroscut Algarve	35,5	36,7	-3,2%
Euroscut Norte Litoral	56,8	38,4	48,1%
PEE			
Indiana Toll Road	131,8	114,1	15,6%
Ionian Roads	74,6	66,6	12,0%
M-45	25,4	26,5	-4,4%

RBE

	dic-10	dic-09	Var (%)
ETR 407	364,6	276,4	31,9%
Chicago Skyway	38,3	38,7	-0,8%
Ausol	36,9	42,5	-13,1%
Autema	63,5	50,1	26,9%
Radial 4	10,9	9,9	9,8%
Ocaña-La Roda	8,3	9,7	-14,7%
Autopistas Chilenas	102,5	135,6	-24,5%
N4-N6	15,9	15,3	3,6%
M3	29,4	27,7	6,1%
Euroscut Algarve	30,9	32,4	-4,7%
Euroscut Norte Litoral	34,9	32,8	6,4%
PEE			
Indiana Toll Road	105,1	88,4	18,9%
Ionian Roads	47,6	45,6	4,4%
M-45	23,7	24,9	-4,8%

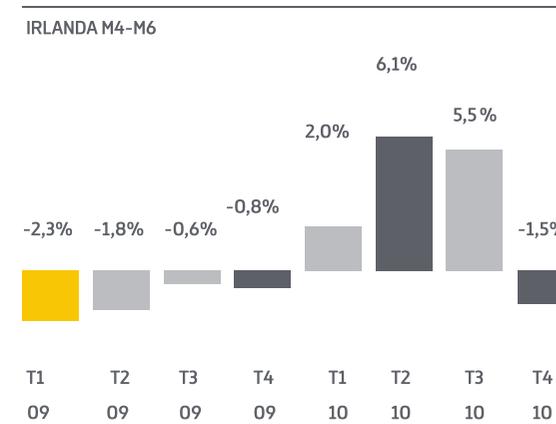
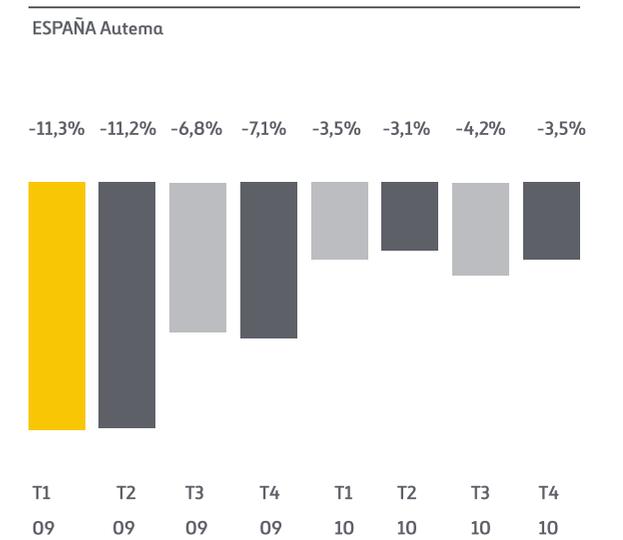
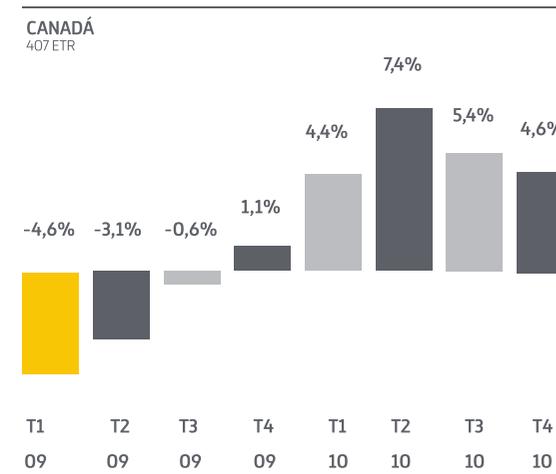
Margin RBE/Ventas

	dic-10	dic-09	Var (%)
ETR 407	79,9%	78,0%	191
Chicago Skyway	83,3%	82,9%	46
Ausol	68,6%	73,4%	-483
Autema	80,6%	68,1%	1.250
Radial 4	54,9%	46,2%	866
Ocaña-La Roda	50,5%	52,7%	-224
Autopistas Chilenas	66,9%	68,7%	-117
N4-N6	69,2%	67,7%	158
M3	86,9%	90,7%	-384
Euroscut Algarve	87,0%	88,3%	-132
Euroscut Norte Litoral	61,4%	85,5%	-2.403
PEE			
Indiana Toll Road	79,7%	77,5%	226
Ionian Roads	63,8%	68,5%	-468
M-45	93,3%	93,7%	-39

Tráfico

	dic-10	dic-09	Var (%)
ETR 407 (km recorridos)	2.336.551	2.214.773	5,5%
Chicago Skyway	44.987	47.296	-4,9%
Ausol I	15.623	16.984	-8,0%
Ausol II	16.594	17.416	-4,7%
Autema	20.583	21.339	-3,5%
Radial 4	8.314	8.988	-7,5%
Ocaña-La Roda	4.128	4.612	-10,5%
Santiago-Talca	75.251	77.462	-2,9%
Talca-Chillán	42.917	46.103	-6,9%
Chillán-Collipulli	28.606	26.840	6,6%
Collipulli-Temuco	32.710	31.367	4,3%
Temuco-Río Bueno	20.680	20.120	2,8%
N4-N6	25.926	25.137	3,1%
M3	23.601		n.s.
Euroscut Algarve	18.817	19.615	-4,1%
Euroscut Norte Litoral	30.019	31.234	-3,9%
PEE			
Indiana Toll Road	28.111	28.117	0,0%
M-45	60.650	60.669	0,0%

Evolución del tráfico trimestral



Destaca la **positiva evolución del tráfico de la 407-ETR (YTD+5,5%)**, consolidando la tendencia de trimestres anteriores. Cabe destacar que el pasado 30 de junio se alcanzó un nuevo récord de tráfico diario al alcanzarse un total de 454.275 viajes. El anterior récord se estableció el 5 de octubre de 2007 con un total de 445.882 viajes.

Tanto **Indiana Ticket (+2,7%) como ETR407 (+5,5%)**, reflejan con fidelidad la evolución positiva de los indicadores económicos en esta área geográfica, tratándose de secciones de más de 100Km con pocas alternativas de calidad. Aunque en ambas autopistas aumenta el tráfico tanto de vehículos ligeros como de pesados, es mayor el crecimiento de los últimos (**Indiana Ticket +3,5%, ETR +7,4%**).

Variaciones negativas en Chicago Skyway (-4,9%) y en la sección Barrier de Indiana (-6,5%). Debido al tráfico anormalmente alto registrado en 2009, al verse beneficiadas hasta noviembre de 2009 por las obras y cierres de carriles en las carreteras alternativas. También impactó negativamente el cierre en noviembre de 2009, de una carretera que actúa de alimentadora al corredor (diciembre ya era comparable y los recortes en Chicago fueron menores -3,4% Vs -5,3% y -6,9% en noviembre y octubre). La evolución del tráfico de Indiana no se ha visto afectada **por las subidas de tarifas** que se produjeron en julio.

En Portugal, tras el repunte de los tráficos producido en Algarve en los meses de verano gracias a la recuperación del sector turístico en la región (con tasas de ocupación hotelera por encima incluso de las registradas en 2009), se ha producido en el **cuarto trimestre una nueva caída**, debida a la pérdida de peso del turismo en la movilidad general a partir del otoño. En Norte Litoral, los tráficos del cuarto trimestre han quedado condicionados por la aplicación a partir del 15 de octubre del sistema de pago por disponibilidad.

En Irlanda, la N4 ha confirmado a lo largo del año la **recuperación**, con tasas de crecimiento siempre positivas en el corredor y un continuo incremento de la cuota de captura de la autopista. **M3**, que se abrió al tráfico el 4 de junio, muestra la evolución típica de una autopista de peaje en su fase inicial de crecimiento.

Financiaciones

Durante 2010 se han realizado financiaciones en la división de Autopistas por un importe cercano a los 3.000 millones de euros, principalmente en ETR-407 y en España, junto con el cierre financiero de una nueva autopista en Texas, (LBJ).

AUSOL

Con fecha 12 de abril de 2010, la Sociedad firmó con el sindicato bancario (18 entidades) la extensión en el plazo de vencimiento del préstamo sindicado anterior, hasta el 19 de marzo de 2011 (€491Mn).

LBJ IH 635

Cierre financiero 22 junio 2010, el importe del proyecto es de **2.800 millones de dólares**. El proyecto se realiza con una aportación de equity del 25%. Socios \$672Mn (25%). En función a su participación, **Cintra (51%) aportará \$343Mn**. El 75% restante se financia a través de: PABs (Private Activity Bonds) (23%) \$615Mn. TxDOT (Texas Department of Transportation) (19%) \$490Mn. TIFIA (US Federal Government credit) (33%) \$850Mn. **Rating:** Fitch otorgó BBB- a la serie de PABs y a la deuda TIFIA. Moodys otorgó BAA3 a la serie de PABs.

ETR 407

Durante el año la autopista ha emitido bonos por valor de CAD1.500mn, habiendo refinanciado en el último trimestre todos los vencimientos de deuda de 2011.

Junio de 2010: emisión de dos series de bonos por importe de CAD500Mn y CAD300Mn con vencimientos a 5 y a 10 años, respectivamente. Dichos fondos fueron utilizados para la cancelación de los bonos con vencimiento en octubre de 2010 (CAD625Mn). Se ha producido la ejecución de la opción de extensión de su vencimiento por parte de los bonistas en los bonos Junior (CAD165Mn, Vto. julio10), su nueva fecha de vencimiento es julio de 2040.

Noviembre de 2010: emisión de dos series de bonos por importe de CAD400Mn (cupón del 4,30%) y CAD300Mn (cupón del 3,87%) con vencimientos a 10 y 6 años. Estas emisiones han permitido la cancelación anticipada de los bonos con vencimiento en enero 2011 (CAD550Mn).

Tras estas operaciones el **total de la deuda de la 407ETR alcanza los 5.256 millones de dólares canadienses, sin vencimientos en 2011**. Los próximos vencimientos, todo ellos de deuda senior, son en 2012 (CAD 300 millones), 2014 (CAD 200 millones) y 2015 (CAD 500 millones).

R4

Con fecha 27 de enero de 2011, la Sociedad firmó con el mismo sindicato bancario (28 entidades), la **extensión en el plazo de vencimiento** del préstamo sindicado anterior. El importe total de la extensión es de €554Mn con vencimiento el 27 de julio de 2011.

Desinversiones

Venta del 10% de la 407-ETR

El pasado **5 de octubre** se alcanzó un acuerdo con el fondo de pensiones Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB) para la venta del **10% del capital** de la concesionaria de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá), **por 894,3 millones de dólares canadienses**. La transmisión se **completó el pasado 18 de noviembre**. Hasta la fecha, Cintra era titular de un 53,23% de la sociedad.

La operación ha generado un resultado neto para Ferrovial de 2.471 millones de euros, correspondientes a la venta del 10% (467 millones de euros) y a la revalorización a precio de mercado de la participación retenida del 43,23% (2.005 millones de euros), registrados éstos últimos como ajuste de valor razonable.

Venta del 60% de la participación en Chile

El **pasado 15 de septiembre**, se completó la venta del 60% de la participación en Cintra Chile a la empresa colombiana ISA. El pasado 28 de diciembre de 2009, ambas compañías alcanzaron un principio de acuerdo que ha culminado con el cierre de la operación.

El importe de la transacción asciende, aproximadamente, a **229 millones de euros**. La operación toma como moneda de referencia 6,8 millones de Unidades de Fomento, unidad de cuenta usada en Chile, ajustable según la inflación. Adicionalmente, ambas partes se conceden opciones de compra y de venta, respectivamente, por el 40% del capital restante de Cintra Chile.

La operación se ha contabilizado por el 100% - dada la existencia de opciones de compra y venta futuras - y asciende a **381,5 millones de**

euros, lo que supone un **resultado neto consolidado, después de impuestos de 274 millones de euros**, de los cuales **158 millones de euros** netos corresponden al **60% de participación** enajenada y **116 millones de euros** netos a la **revalorización a valor de mercado** de la participación retenida, registrados éstos últimos como **ajuste de valor razonable** en la cuenta de pérdidas y ganancias del grupo consolidado. Esta desinversión se ha podido completar tras meses de trabajo evaluando y reparando los desperfectos ocasionados en las infraestructuras, tras el terremoto que asoló Chile el pasado 27 de febrero.

Venta de participación en Trados-45

El pasado 21 de julio se alcanzó un **acuerdo para la venta** de la participación en el capital de Autopista Trados 45, S.A. (50%) a la empresa FINAVIAS, vehículo de inversión de los fondos de infraestructuras de AXA Private Equity. **El importe de la transacción**, cerrada el 10 de enero de 2011, **asciende a 68,3 millones de euros** y supone una plusvalía antes de impuestos de 38 millones de euros.

Licitación de proyectos

A pesar de la incertidumbre en los mercados financieros y la falta de liquidez, se observa un ligero repunte en la actividad promotora de las Administraciones Públicas en algunos de los mercados internacionales objetivo de Ferrovial. En Norte América, se están evaluando distintos proyectos tanto en Estados Unidos como en Canadá. En los mercados Latino Americanos más desarrollados (Chile o Puerto Rico) se estudian proyectos greenfield de peaje explícito. En lo referente a nuevos mercados, continúa el proceso de seguimiento de países como India, Brasil y México.

Otros asuntos relevantes

Incremento de tarifas 407-ETR2010

El 31 de diciembre de 2009 fueron publicadas las nuevas tarifas y la reconfiguración de las zonas de peaje, que entraron en vigor el pasado 1 de febrero de 2010.

La tarifa para vehículos ligeros en hora punta, se sitúa en 21,35 céntimos de dólar en la Regular Zone y en 20,10 céntimos de dólar en Light Zone. La tarifa en hora valle y durante los fines de semana en toda la autopista es de 18,35 céntimos de dólar para los vehículos ligeros.

El cambio de tarifas, también incluye el aumento del video-peaje para vehículos ligeros desde \$3,25 a \$3,60, y un aumento del Trip Toll Charge (TTC) para vehículos ligeros desde \$0,25 a \$0,40.

El alquiler mensual del transponder (\$2,50) y la tarifa para el mantenimiento de la cuenta de video-peaje (\$2,50) no varían respecto a las tarifas de 2009.

Apertura de la M3 en Irlanda

El pasado 4 de junio se inauguró la segunda concesión de autopistas en Irlanda, la M3, que se gestionará durante un **periodo de 45 años**. La autopista ofrece una conexión estratégica entre Dublín, y el noroeste de país. Ha requerido una inversión en construcción de 525 millones de euros.

La construcción de este proyecto, ha corrido a cargo de Ferrovial Agromán y la constructora irlandesa SIAC Construction. La M3 está incluida dentro del Plan de Desarrollo Nacional diseñado por el Gobierno irlandés a través de la Autoridad Nacional de Autopistas.

La concesión, de peaje explícito y abierto, dispone de dos carriles por sentido, con dos áreas de peaje troncal y seis enlaces. Con un total de 50 kms de longitud entre Clonee y el Norte de Kells, el proyecto también incluye las correspondientes carreteras de acceso.

■ **Incremento de tarifas Indiana Toll Road**
El **1 de julio** de 2010 entraron en vigor las nuevas tarifas que afectan a los **vehículos ligeros que no utilizan transpondedor** como medio de pago y a la totalidad de los **vehículos pesados**.

El incremento medio de tarifas en el tramo **Ticket ha sido del 8,4% y 11% para vehículos ligeros y pesados**, respectivamente. El incremento medio para el tramo **Barrier** (más cercano a Chicago) del **20% para vehículos ligeros y del 3,8% para los pesados**.

■ **Apertura de nuevos carriles y rampas en ETR**
El **23 de agosto de 2010** fueron abiertos al tráfico más de **18 kilómetros de nuevos carriles** (9,3km por sentido). Asimismo, el 9 de septiembre se produjo la apertura al tráfico de las nuevas rampas de acceso de conexión de la 407 ETR con la autopista 403 y QEW.

Con la incorporación de las nuevas vías, la extensión de carriles individuales en la autopista ha aumentado hasta superar los 1.100 kilómetros (incluyendo rampas de acceso). La inversión en construcción e infraestructuras desde 1999 supera ya, en la concesionaria, los 1.200 millones de dólares canadienses.

■ **Paso a peaje real en Norte Litoral**
En julio 2010 se firmó la nueva versión del contrato de concesión que incorpora el cambio de pagos de peaje en sombra a disponibilidad y la contratación del servicio de cobro de peajes como ingreso del Estado Portugués. **El cobro de peaje se inició el pasado 15 de octubre. El actual peaje en sombra de Euroscut Norte**

ha sido reemplazado por pagos por disponibilidad del Estado Portugués.

Un **contrato de prestación de Servicios de Peaje Real** (Multi Lane Free Flow), establece que Euroscut Norte prestará un servicio de cobro de peaje real cobrando a los usuarios y entregando la recaudación al Estado Portugués.

■ **Plan de ayuda del estado a las autopistas de peaje**
El 31 de diciembre de 2010 se publicó en el BOE un plan de ayudas a determinadas autopistas de peaje; entre las que se incluyen AP36 y R4. Dicha ayuda consiste en la **aportación por parte del Ministerio** de una cantidad que resulta de la **diferencia entre los ingresos que se hubiesen producido con el 80 por 100 del tráfico de la oferta y los realmente obtenidos, siempre que la subvención no supere a los ingresos reales del año**.

■ **Incremento de Tarifas 407-ETR 2011**
El 31 de diciembre de 2010 la autopista publicó las nuevas tarifas y la reconfiguración de las zonas de peaje, que entraron en vigor el 1 de febrero de 2011.

Dentro de la Regular zone la tarifa para vehículos ligeros en hora punta, se sitúa en 22,95 céntimos de dólar en la hora punta y en 22,75 céntimos de dólar en el periodo punta. Dentro de la Light zone, la tarifa para vehículos ligeros en hora punta, se sitúa en 21,45 céntimos y en 21,25 céntimos de dólar en el periodo punta.

La tarifa en hora valle y durante los fines de semana y festivos en toda la autopista será de 19,35 céntimos de dólar para los vehículos ligeros. Las tarifas para vehículos pesados simples y pesados múltiples son dos y tres veces respectivamente las tarifas de vehículos ligeros. El cambio de tarifas, también incluye el aumento del Video Toll Charge (VTC) para vehículos ligeros desde \$3,60 a \$3,65, un aumento

del Trip Toll Charge (TTC) para vehículos ligeros desde \$0,40 a \$0,50 y un aumento de la comisión por mantenimiento de la cuenta de usuarios sin transponder (Video Account) desde \$2,50 a \$2,75.

El alquiler mensual de transponder ha experimentado una subida desde \$2,50 a \$2,75. La fee anual del alquiler del transponder (\$21,50) y el Video Toll Charge para todo tipo de vehículos pesados (\$15,00) no varían respecto a las tarifas de 2010.

■ **Incremento de tarifas Chicago 2011**
El 1 de enero de 2011, entraron en vigor las nuevas tarifas. El **incremento medio de tarifas ha sido del 16,7% y 33,3% para vehículos ligeros y pesados**, respectivamente.

Servicios

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	3.896,0	3.680,3	5,9	3,1
Resultado Bruto de Explotación	409,8	365,6	12,1	8,6
Márgen Bruto	10,5%	9,9%		
Resultado Explotación	280,6	241,1	16,4	11,7
Margen Explotación	7,2%	6,6%		
Cartera	12.003,0	9.966,9	20,4	

■ Crecimiento, en todas las líneas de la cuenta de resultados, **mejorando significativamente la rentabilidad**:

La aportación de **nuevos contratos en Amey** y el **control de costes y selección de cartera en los negocios de España**, han permitido esta positiva evolución de Servicios en un entorno económico tan complicado.

■ Cartera

La cartera alcanza su máximo histórico, 12.003 millones de euros (**+20,4% vs diciembre 2009 €9.967Mn**), tras la incorporación del contrato de mantenimiento de carreteras y otras infraestructuras de la ciudad de **Birmingham**, así como la cartera de **Donarbon (€548Mn)**, cuyo principal contrato es la gestión de residuos del condado de Cambridge por 28 años. En España destacan la ampliación de diversos contratos de recogida y tratamiento en la provincia de Toledo por 10 años y (€244Mn) y el contrato de transporte sanitario de urgencias en la comunidad de Madrid, por 4 años (€75Mn).

■ Negocios en España

	dic-10	dic-09	Var (%)
Ventas	1.495,3	1.527,2	-2,1
Resultado Bruto de Explotación	190,6	197,4	-3,5
Márgen Bruto	12,7%	12,9%	
Resultado Explotación	110,9	123,3	-10,0
Margen Explotación	7,4%	8,1%	
Cartera	5.410,6	4.885,1	10,8

■ El negocio en España consigue **mitigar el impacto negativo** de la situación económica actual. El margen RBE se mantiene estable, a pesar de los costes por **reestructuración de los negocios** para adaptarse al descenso de actividad, gracias al **control de costes y al abandono de contratos de menor rentabilidad**.

En el negocio de **Tratamiento de residuos** se detecta recuperación en las toneladas gestionadas en el trimestre; en el acumulado del año, la caída se reduce hasta el -3%, frente al -15% acumulado a junio.

En el negocio de Mantenimiento de carreteras influye negativamente la reducción de la licitación.

Swissport

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	1.301,6	1.123,7	15,8	5,3
Resultado Bruto de Explotación	107,4	81,0	32,6	20,5
Márgen Bruto	8,3%	7,2%		
Resultado Explotación	75,3	47,3	59,3	39,6
Margen Explotación	5,8%	4,2%		

Los **crecimientos determinados** por la mayor aportación de cargo, al incrementarse significativamente el volumen de toneladas gestionadas y la mayor actividad de handling.

Acuerdo de Venta de Swissport

Con fecha de 2 de noviembre, Ferrovial llega a un acuerdo, con PAI Partners para la venta de Swissport International AG, por 900 millones de francos suizos. La operación alcanza un valor empresa de 1.210 millones de francos suizos. La operación se ha completado el 17 de febrero de 2011.

Amey

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	1.099,0	1.029,4	6,8	8,9
Resultado Bruto de Explotación	111,9	87,2	28,3	22,5
Márgen Bruto de Explotación	10,2%	8,5%		
Resultado Explotación	94,4	70,6	33,8	26,6
Margen Explotación	8,6%	6,9%		
Cartera	6.592,4	5.081,8	29,7	

Las **Ventas incrementan en términos comparables (+9%)**, por la puesta en marcha de diversos contratos que fueron adjudicados a Amey desde 2009 (mantenimiento de carreteras, inspección de obra civil ferroviaria, mantenimiento de vías de tren y varios contratos de facility management en BAA). Adicionalmente, el contrato de mantenimiento de la ciudad de Birmingham comienza a aportar resultado desde el tercer trimestre. La aportación de estos **nuevos contratos ha permitido compensar el impacto negativo de los recortes presupuestarios en R.U.**

Los resultados de Amey incluyen una serie de resultados positivos extraordinarios, fruto principalmente de efectos en fondos de pensiones y regularizaciones de obra en curso, así como de la resolución de litigios e indemnizaciones por reestructuración. Excluidos estos efectos el RBE habría crecido el 10,8% y el RE el 12,4%.

Venta de Tube lines

Con fecha 28 de junio se formalizó la venta del 66,66% de la participación de Amey en Tube Lines, integrada por el método de puesta en equivalencia. El importe de la venta ascendió a GBP206Mn. **Amey ha recuperado la inversión realizada en Tube Lines** (capital, deuda subordinada e importe de la adquisición en 2005 del 33% de Jarvis), así como los resultados generados desde 2003.

Amey continúa gestionando los servicios de mantenimiento de las líneas Jubilee, Northern y Picadilly.

Construcción

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	4.525,1	4.475,5	1,1	-1,3
Resultado Bruto de Explotación	231,1	228,0	1,3	-1,9
Márgen Bruto	5,1%	5,1%		
Resultado Explotación	191,2	183,1	4,4	1,0
Margen Explotación	4,2%	4,1%		
Cartera	10.185,7	8.800,4	15,7	

La evolución durante el año ha estado marcada por la **positiva evolución del negocio internacional** que contrasta con la disminución de la actividad en España. Importante **incremento de la cartera (+16%)**, tras la incorporación de las nuevas adjudicaciones internacionales (LBJ y T2 en Heathrow). La cartera Internacional se sitúa en 6.582 millones de euros, muy superior a la cartera doméstica (3.604 millones de euros).

El **fuerte crecimiento en la actividad internacional (Ventas+19%, RBE+15%) mitiga la menor actividad del mercado doméstico (Ventas-18%, RBE-14%)**. Por primera vez la **aportación de la actividad internacional** es superior a la doméstica tanto en ventas como en RBE.

Mercado doméstico

	dic-10	dic-09	Var (%)
Ventas	2.138,6	2.596,2	-17,6
Resultado Bruto de Explotación	111,9	130,7	-14,4
Márgen Bruto de Explotación	5,2%	5,0%	
Resultado Explotación	92,3	111,1	-16,9
Margen Explotación	4,3%	4,3%	
Cartera	3.603,6	4.183,6	-13,9

La negativa evolución a lo largo del año está motivada por inferior obra ejecutada en Edificación, tanto residencial, como no residencial y por el menor grado de ejecución de obra civil (caídas en la licitación pública en 2009 y 2010). La cartera se reduce (-14%) respecto a diciembre de 2009.

Mercado internacional

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	2.395,4	1.912,8	25,2	18,5
Resultado Bruto de Explotación	119,2	97,3	22,5	14,8
Márgen Bruto	5,0%	5,1%		
Resultado Explotación	98,9	72,1	37,3	28,0
Margen Explotación	4,1%	3,8%		
Cartera	6.582,1	4.616,8	42,6	

Budimex

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	1.014,5	724,2	40,1	28,7
Resultado Bruto de Explotación	62,3	41,5	50,0	37,8
Márgen Bruto	6,1%	5,7%		
Resultado Explotación	57,1	36,7	55,3	42,7
Margen Explotación	5,6%	5,1%		
Cartera	1.743,2	1.283,2	35,8	30,9

Importante mejora de las ventas en moneda local (+29%), recuperándose claramente a partir del segundo trimestre tras la mejora de las condiciones climatológicas. En euros mejoran en un 40% por la depreciación de éste frente al zloty (-9,2%). La **recuperación de la actividad desde el segundo trimestre** se debe, además de a las condiciones meteorológicas ya mencionadas, al inicio de las obras adjudicadas en 2009 de significativa dimensión (A2 y A4). Es **destacable el incremento de la rentabilidad RE** (5,6% vs. 5,1%) que lleva el crecimiento del RE hasta el 43%.

La **Cartera** se sitúa en 1.743 millones de euros, en moneda local **crece un 31%**, crecimiento motivado por la obra civil (Salida A1-Strykow y A4 Debica-Rzeszow, por €410Mn) y la **edificación no residencial pública**, cuyo contrato más importante es la renovación de la estación de trenes de Wrocław (€69Mn).

Las Ventas incrementan un 19%, el RBE +15% y el RE +28%, eliminando el efecto del tipo de cambio.

Se mantiene el fuerte incremento de la actividad **internacional ya observado en trimestres anteriores**, motivado por el inicio de grandes proyectos en EE.UU. y los máximos históricos de Budimex y Webber.

En el cuarto trimestre la **aportación de las ventas internacionales supera a la actividad doméstica, alcanzando el 61% del RBE**. En el acumulado del año se sitúa en el 53%, frente al 43% del año anterior.

La **cartera internacional** sigue creciendo (+43%) y ya **representa el 65% del total de la División**. Al margen de los nuevos contratos de Budimex (+31%) destacan los contratos de la obra de la T2 en LHR (€495Mn) y la Autopista LBJ en EE.UU. (€1,7Bn).

Webber

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	490,2	412,6	18,8	12,5
Resultado Bruto de Explotación	25,4	21,4	18,6	12,3
Márgen Bruto	5,2%	5,2%		
Resultado Explotación	14,7	8,3	77,3	67,9
Margen Explotación	3,0%	2,0%		
Cartera	1.529,3	1.039,7	47,1	37,2

Importante incremento de las ventas (+13%) por el inicio de grandes proyectos y **la mejora de las condiciones meteorológicas**. La mejora del margen de RE (+100pbs) se debe a la tendencia a incrementar los niveles de subcontratación frente a la utilización de recursos propios para la ejecución de los trabajos, este cambio implica un trasvase de costes por amortización de equipos a costes directos, afectando directamente al Rdo. Bruto de Explotación. Por ello, el RE +67,9% evoluciona mejor que el RBE +12,3%.

El **importante incremento de la cartera** se debe a la incorporación de parte de los proyectos de la división de Autopistas en Texas.

Detalles de la cartera

	dic-10	dic-09	Var (%)
Obra civil	7.749,2	6.666,0	16,2
Edif. Residencial	417,2	430,5	-3,1
Edif. No Residencial	1.381,5	1.099,2	25,7
Industrial	637,7	604,7	5,5
Total	10.185,7	8.800,4	15,7

La **cartera aumenta un 16% respecto a diciembre**. Impulsada por el crecimiento **internacional +43%**, Budimex y Webber presentan cifras récord. Los principales proyectos incorporados a la cartera son la nueva terminal T2 de Heathrow (€495Mn), la autopista LBJ (€1.700Mn) y proyectos de la A1-Strykow y A4 Debica-Rzeszow en Budimex (€410Mn).

Aeropuertos

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	2.793,8	3.070,4	-9,0	5,0
Resultado Bruto de Explotación	1.271,8	1.337,1	-4,9	8,1
Margen bruto	45,5%	43,5%		
Resultado Explotación	556,1	611,3	-9,0	29,3
Margen explotación	19,9%	19,9%		

BAA

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Ventas	2.790,1	3.067,2	-9,0	5,0
Resultado Bruto de Explotación	1.282,2	1.354,5	-5,3	7,4
Márgen Bruto	46,0%	44,2%		
Resultado Explotación	567,0	630,0	-10,0	26,2
Margen Explotación	20,3%	20,5%		

La actividad de BAA ha estado condicionada en el ejercicio por las **distorsiones causadas por la erupción de un volcán en Islandia**, que provocó el cierre del espacio aéreo en Inglaterra entre el 15 y 20 de abril y principios de mayo, la **huelga de empleados de cabina de BA** (34 días) y el cierre de pistas a causa del **temporal de frío y nieve en diciembre**.

Consecuencia de los impactos mencionados, el tráfico en el R.U. presenta una caída del -2,8% **(el tráfico habría crecido un 1% excluidos estos impactos)**, con una pérdida estimada de 3,6 millones de pasajeros y una pérdida económica estimada de 67 millones de libras. BAA, proforma, ha tenido crecimiento en Ventas (+5,0%) y RBE (+7,4%).

Destacar el buen comportamiento del **ingreso retail por pasajero** que aumenta un **12,1% para los aeropuertos regulados** (14,4% LHR), apoyado en el aumento del tráfico origen-destino, que alcanza el 65% (63% en 2009).

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

	Ventas	RBE	Margen %
Heathrow	1.743,6	825,1	47,3%
Heathrow Express	182,6	55,6	30,5%
Stansted	229,6	86,0	37,5%
Escocia	229,5	89,1	38,8%
Southampton	27,3	9,9	36,3%
Reino Unido	2.412,6	1.065,8	44,2%
Nápoles	61,4	24,3	39,5%
Otros y ajustes	-85,4	-8,9	
Pro-forma	2.388,6	1.081,2	45,3%

(Millones de libras)

Tráfico

El tráfico en el **T4 (-1,9%)** estuvo claramente lastrado por el cierre de pistas durante el **temporal de frío y nieve en el mes de diciembre**. A pesar de ello **LHR mantuvo una evolución positiva en el trimestre (+0,7%)**, gracias al fuerte crecimiento registrado en los meses de octubre y noviembre, consolidando la tendencia apreciada en el T3. En el primer semestre el tráfico se vio afectado por las **huelgas de British Airways** y los efectos de la **erupción volcánica** en abril.

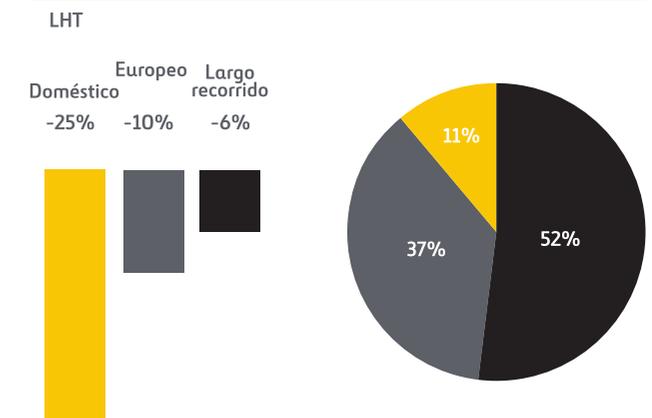
En el ejercicio la caída del número de pasajeros en R.U. es de un -2,8%. El **cambio de tendencia** que se produce a partir del tercer trimestre, permitió a **Heathrow alcanzar cinco meses seguidos de máximos históricos** en volumen de pasajeros (julio-noviembre). En **Stansted**, la caída del tráfico (-7,0%), se ha producido por la reducción del tráfico vacacional, muy importante en este aeropuerto. Se observa crecimiento en los vuelos low cost de largo recorrido, que se espera sigan su tendencia positiva.

Millones de pasajeros por aeropuerto	dic-10	Var (%)
Heathrow	65,7	-0,2
Stansted	18,6	-7,0
Glasgow	6,5	-9,6
Edinburgh	8,6	-5,0
Aberdeen	2,8	-7,4
Southampton	1,7	-3,2
Total Reino Unido	103,9	-2,8
Nápoles	5,5	2,5
Total BAA	109,4	-2,5

Excluido el impacto de factores excepcionales, huelga de BA, erupción volcánica y temporal de frío, el crecimiento del tráfico se situaría aproximadamente en un **+3,4% para Heathrow**.

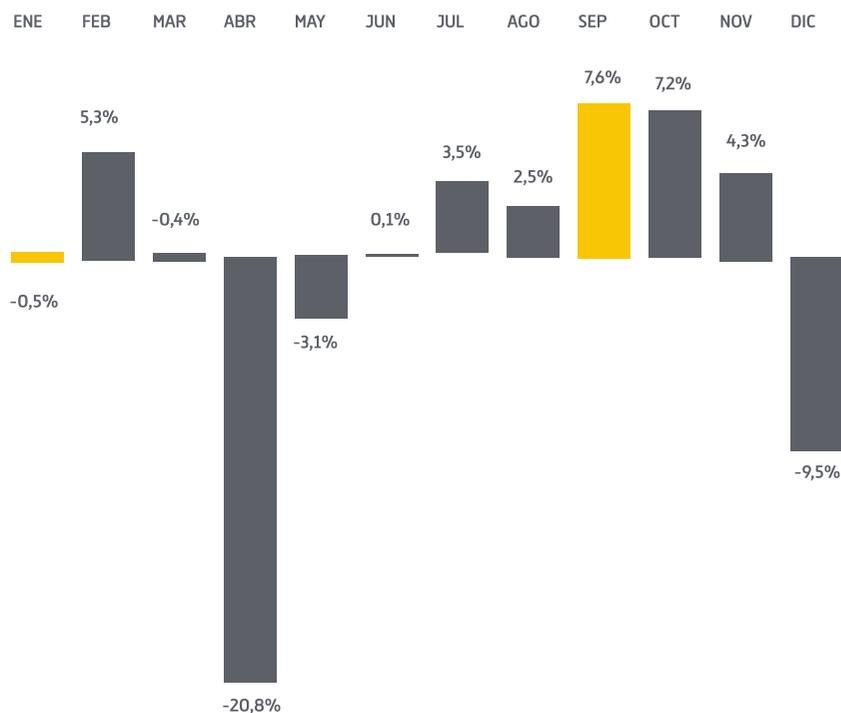
LHR.- Evolución por destino diciembre

El impacto por el cierre de pistas a causa del temporal de frío y nieve, fue mucho menor en el mercado con más peso y mayor rentabilidad para Heathrow (Long Haul), afectando más al tráfico doméstico.



LHR.- Evolución mensual de tráfico

A pesar del impacto por cierre de pistas a causa del temporal de frío y nieve en diciembre, el trimestre mantiene en LHR una evolución positiva +0,7%, gracias a los fuertes crecimientos registrados en los meses anteriores.



Financiaciones

BAA ha continuado realizando importantes progresos en la extensión de los vencimientos de su deuda. BAA **ha captado cerca de 2.000 millones de libras, lo que ha permitido cancelar la mayoría de los vencimientos a corto plazo. BAA no tiene vencimientos significativos hasta 2012.**

Las refinanciaciones de 2010 incluyen:

- Refinanciación de la deuda subordinada (GBP1.570mn).
- Emisiones de bonos, clase A y clase B, por importe de GBP 1.025mn y €500mn, estas emisiones han permitido, junto con la generación de flujo de caja, reducir **el Back stop facility** por debajo de 1.300 millones de libras, nivel a partir del cual se elimina la restricción al pago de dividendos del grupo restringido.

Concepto	Fecha	Cantidad	Spread	Vencimiento
Préstamo CLASE B	20/08/10	GBP 625	325	2014
Bonos CLASE B	01/09/10	GBP 400	375	2018
Bonos CLASE A	05/10/10	EUR 500	205	2016
Préstamo HIGH YIELD	26/10/10	GBP 175	500	2015
Bono HIGH YIELD	03/11/10	GBP 325	Cupón fijo 7,125%	2017

Los accionistas de BAA aprobaron el 13 de noviembre de 2009 un plan de optimización financiera para facilitar el acceso recurrente a los mercados de renta fija.

Los nuevos fondos aportados por los accionistas a FGP Top Co. alcanzan los 148 millones de euros, de los cuales 81 millones corresponden a Ferrovial.

FGP Top Co. aportó 500 millones de libras esterlinas a la estructura de los aeropuertos regulados (BAA SP). El importe de esta operación se destinó a fortalecer los ratios financieros de esta sociedad. 331 millones de libras se utilizaron para repagar o cancelar derivados y reducir ligeramente la deuda total, el resto (169 millones de libras) ha aumentado la tesorería de la compañía.

Desinversiones

El pasado 22 de octubre, **Ferrovial inicia el proceso para la eventual transmisión de una participación minoritaria del capital de BAA.**

Inicialmente se considera transmitir un 10% del capital.

El comienzo de este proceso se enmarca dentro de la política de puesta en valor de activos de Ferrovial, aprovechando la solidez financiera alcanzada en la estructura de capital de BAA y la mejora en sus parámetros operativos y resultados financieros.

BAA anunció el 1 de octubre la venta de su participación en el **aeropuerto internacional de Nápoles** a la firma italiana F2i SGR, por 150 millones de euros. La operación implica un múltiplo EV/EBITDA de 13,3 veces.

BAA anunció el 27 de abril el acuerdo de **venta de su participación en Airport Property Partnership ("APP")** a la firma británica Segro por un precio de £244Mn (aproximadamente unos €280Mn). APP era propiedad conjunta al 50% de BAA y Aviva Fund Management. La plusvalía para Ferrovial ha ascendido a €18Mn. La transacción se cerró el pasado 22 de junio.

Calidad de servicio

El esfuerzo realizado en mejorar la calidad del servicio en Heathrow en los años recientes, se ve reflejado en la mejora de los ratings de satisfacción del pasajero que se reflejan en la **encuesta realizada por el Consejo Internacional de Aeropuertos**, en la que LHR obtiene una calificación de 3,80 en el 4T (3,78 en 2009), manteniendo la **segunda posición entre los principales hubs europeos.**

Los principales indicadores de calidad se han visto afectados por las condiciones climatológicas y la huelga en BA.

Puntualidad: en LHR 71% de los vuelos despegaron con menos de 15 minutos de retraso (77% en 2009), en STN 78% (82% en 2009), afectados por las malas condiciones climatológicas y huelgas.

En Heathrow, el porcentaje de maletas extraviadas mejoró hasta 18 por mil (19 por mil en 2009), a pesar de las dificultades provocadas por eventos extraordinarios, como las huelgas de BA o los cierres de pistas por la erupción del volcán o el temporal de frío.

Controles de seguridad: en LHR 97,5% de los pasajeros pasaron por los controles de seguridad dentro los periodos establecidos para este proceso. En Stansted, el 98,2% de los pasajeros lo cumplieron. Estas cifras están por encima de los parámetros de calidad exigidos (95%).

Aspectos Regulatorios

Competition Commission

En marzo de 2009, la **Comisión de Competencia** emitió su informe final en el que obligaba a la venta, a diferente comprador, de los aeropuertos de Gatwick y Stansted, así como a la venta del aeropuerto de Glasgow o Edimburgo, dando un plazo de dos años para la realización de todas las desinversiones.

En mayo de 2009, BAA apeló la decisión de la Comisión ante el Competition Appeal Tribunal (CAT).

El 21 de diciembre, el CAT daba la razón a BAA, abriendo un periodo donde las partes, BAA y CC, podrían alcanzar una solución sobre este particular.

El 10 de febrero de 2010 la CC comunicó su decisión de apelar la decisión ante el CAT, que lo rechazó el 25 del mismo mes, declarando sin efecto la obligación de venta. El 26 de marzo, la corte ordinaria (CoA) aceptó la apelación de CC, que tuvo lugar en junio.

El 13 de octubre de 2010 el CoA falló a favor de CC, dando validez a las conclusiones a las que llegó la CC en su informe inicial (obligaciones de venta).

En noviembre de 2010, BAA solicitó permiso para poder apelar la decisión del CoA ante el Tribunal Supremo.

El 18 de noviembre de 2010, la CC abre el periodo para remitir pruebas sobre los posibles cambios de circunstancias, que pudieran hacer reconsiderar las soluciones propuestas en su informe inicial.

El día 17 de febrero de 2011, el Tribunal Supremo (Supreme Court) denegó a BAA el permiso para apelar la resolución de la CoA (corte de apelación).

Desarrollo de capacidad

El **nuevo gobierno** británico anunció su intención de **no autorizar el desarrollo de nuevas pistas** en el sur de Inglaterra. En consecuencia, BAA ha anunciado que Heathrow paraliza los trabajos de elaboración del permiso de desarrollo de la tercera pista y Stansted retirará su petición de autorización de una segunda pista.

(‘DFT’), revisión de la regulación económica de los aeropuertos en el Reino Unido

El Gobierno ha confirmado su decisión anunciada en diciembre de 2009 de que **no habilitará un régimen de administración** especial, así como que **no introducirá cambios en la bases sobre las que se sustentan las actuales tarifas máximas** de Heathrow y Stansted. El nuevo Gobierno británico ha dispuesto un paquete de medidas que se desarrollarán en la nueva legislación, que incluyen:

- Un deber fundamental para la Autoridad de Aviación Civil (CAA) de velar por los intereses de los pasajeros. Además, la CAA tendrá el deber adicional de asegurar la solvencia de los licenciatarios para financiar sus actividades.

- Un requerimiento de solvencia mínima exigida a los aeropuertos bajo licencia.

- Régimen de securitización de activos similares a las existentes en otros sectores regulados pero con excepciones para los casos en las que el coste de su introducción excedería sus beneficios.

- Un requerimiento para la CAA de poner en práctica los tests acordados cuando considere la supresión de las excepciones a un aeropuerto y un proceso de apelación que esté en línea con los procesos de modificación de licencia más amplios.

- Un requerimiento a los aeropuertos para el establecimiento de planes de continuidad del servicio.

CAA, ampliación del periodo regulatorio

El pasado 7 de febrero la CAA inició un periodo de consulta sobre la potencial extensión del periodo regulatorio Q5 durante un año más, hasta marzo de 2014. El periodo de consulta durará un mes y se tomará una decisión en marzo de 2011.

Cuenta de resultados

	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-10	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable	dic-09
Cifra de ventas	12.169		12.169	12.232		12.232
Otros ingresos de explotación	17		17	30		30
Total ingresos de explotación	12.186		12.186	12.262		12.262
Costes de explotación	9.671	1	9.672	9.667	3	9.670
Resultado bruto de explotación	2.516	-1	2.514	2.595	-3	2.591
Margen %			20,7%			21,2%
Amortización	1.000		1.000	1.005		1.005
Resultado de explotación (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)	1.516	-1	1.514	1.590	-3	1.587
Margen %			12,4%			13,0%
Deterioros y enajenación de inmovilizado	740	1.139	1.879	-620	-90	-710
Resultado de explotación	2.256	1.138	3.393	969	-93	876
Resultado financiero	-1.646	-79	-1.725	-1.505	-50	-1.555
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras (financiación)	-1.524		-1.524	-1.402		-1.402
Derivados y otros ajustes valor razonable		-48	-48		-148	-148
Resultado financiero de resto de sociedades (financiación)	-122		-122	-103		-103
Derivados y otros activos valora razonable		-31	-31		98	98
Participación en beneficios de sociedades asociadas	53	8	62	69	16	85
Resultado consolidado antes de impuestos	663	1.067	1.730	-467	-127	-594
Impuesto sobre beneficios	-44	129	85	84	41	125
Resultado consolidado del ejercicio	619	1.196	1.815	-383	-86	-469
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	38	310	348	334	61	395
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	657	1.506	2.163	-48	-25	-74

Formalizada la venta de las autopistas chilenas en Septiembre, dejan de integrarse desde agosto. La actividad de la ETR 407 se consolida por integración Global hasta Septiembre y por puesta en equivalencia en adelante, tras la formalización de la venta del 10% en noviembre. La información pro-forma incorpora estos impactos en 2010 y en 2009. Nota IFRIC 12: Con efecto 1 de enero de 2010 la sociedad ha procedido a la adopción de la CINIIF 12 "Acuerdos de concesión de servicios", de obligado cumplimiento desde dicha fecha. Conforme a dicha norma, los contratos se pueden clasificar en dos tipos: activo intangible y activo financiero (se podría dar el caso de modelos mixtos). En el caso de Ferrovial, la mayoría corresponden a activos intangibles. Ferrovial ha realizado una estimación del impacto que la adopción de esta norma supone en el Grupo, impacto que ha sido registrado con fecha 1 de enero de 2010 y que por lo tanto se encuentra incluido en los estados financieros correspondientes al 2010. Para el caso de los activos intangibles, el impacto de transición no será significativo. Con respecto a los de activo financiero, el más significativo corresponde al caso de la Autopista Terrasa Manresa, ya que el resto de los principales proyectos en los que era de aplicación dicho modelo desarrollados en el Reino Unido ya se estaban aplicándolo con anterioridad.

Principales impactos contables

Los resultados se ven afectados por distintos factores: (I) Tipo de cambio, por la depreciación del euro frente al dólar canadiense (14%), al zloty polaco (9%) y la libra esterlina (3%); (II) Menor perímetro de consolidación en 2010 por las ventas realizadas en 2009 (división de Aparcamientos, aeropuerto de Gatwick) y 2010 (10% ETR y Autopistas Chilenas); (III) Ajustes de valor razonable en Resultado Financiero (sin efecto en caja), principalmente motivados por la evolución del precio de la acción de Ferrovial y de las coberturas de inflación futura; (IV) Deterioros y enajena-

ción de inmovilizado, con efecto Antes de ajustes de valor razonable por las plusvalías en las ventas de activos y en Ajustes de valor razonable por las actualizaciones a valor de mercado de los activos; (V) En 2010 se aplica por primera vez la norma IFRIC12 (norma contable para el tratamiento de negocios de concesión).

Ventas

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Construcción	4.525,1	4.475,5	1,1	-1,3
Aeropuertos	2.793,8	3.070,4	-9,0	5,0
Autopistas	868,7	989,6	-12,2	7,2
Servicios	3.896,0	3.680,3	5,9	3,1
Otros	85,5	16,0	n.s.	
Total	12.169,2	12.231,9	-0,5	2,7

	dic-10	%	dic-09	%	Var (%)
España	3.765,0	31%	4.349,9	36%	-13,4
Reino Unido	4.202,6	35%	4.432,2	36%	-5,2
Canadá y EEUU	1.407,8	12%	1.187,8	10%	18,5
Polonia	1.169,7	10%	779,1	6%	50,1
Chile	202,4	2%	238,3	2%	-15,1
Resto Europa	1.140,8	9%	1.007,3	8%	13,3
Resto del Mundo	280,8	2%	237,2	2%	18,4
Total Internacional	8.404,2	69%	7.882,0	64%	6,6
TOTAL	12.169,2	100%	12.231,9	100%	-0,5

Resultado Bruto de Explotación

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Construcción	231,1	228,0	1,3	-1,9
Aeropuertos	1.271,8	1.337,1	-4,9	8,1
Autopistas	629,6	664,3	-5,2	7,6
Servicios	409,8	365,6	12,1	8,6
Otros	-27,9	-3,6	n.s.	
Total	2.514,3	2.591,5	-3,0	6,5

	dic-10	%	dic-09	%	Var (%)
España	369,7	15%	415,4	16%	-11,0
Reino Unido	1.400,2	56%	1.450,3	56%	-3,5
Canadá y EEUU	372,3	15%	348,7	13%	6,8
Polonia	69,9	3%	55,3	2%	26,3
Chile	108,7	4%	139,8	5%	-22,3
Resto Europa	157,4	6%	156,8	6%	0,4
Resto del Mundo	36,2	1%	25,1	1%	44,4
Total Internacional	2.144,6	85%	2.176,1	84%	-1,4
TOTAL	2.514,3	100%	2.591,5	100%	-3,0

Resultado Neto de Explotación

	dic-10	dic-09	Var (%)	Pro-forma (%)
Construcción	191,2	183,1	4,4	1,0
Aeropuertos	556,1	611,3	-9,0	29,3
Autopistas	517,1	557,9	-7,3	8,7
Servicios	280,6	241,1	16,4	11,7
Otros	-30,6	-6,8	n.s.	
Total	1.514,4	1.586,6	-4,6	13,6

	dic-10	%	dic-09	%	Var (%)
España	223,6	15%	287,0	18%	-22,1
Reino Unido	669,2	44%	707,2	45%	-5,4
Canadá y EEUU	292,8	19%	265,5	17%	10,3
Polonia	64,5	4%	50,3	3%	28,1
Chile	108,3	7%	138,5	9%	-21,8
Resto Europa	152,0	10%	134,5	8%	13,0
Resto del Mundo	3,9	0%	3,5	0%	11,3
Total Internacional	1.290,7	85%	1.299,6	82%	-0,7
TOTAL	1.514,4	100%	1.586,6	100%	-4,6

Resultado Financiero

	dic-10	dic-09	Var (%)
Resultado fro. de proyectos infra.	-1.523,8	-1.401,7	-8,7
Resultado fro. resto de sociedades	-122,4	-103,4	-18,4
Rdo. fro. por financiación	-1.646,2	-1.505,1	-9,4
Resultado fro. de proyectos infra.	-48,1	-148,1	67,5
Resultado fro. resto de sociedades	-30,6	98,1	-131,2
Rdo. fro. por coberturas	-78,6	-50,0	-57,2
Rdo Financiero	-1.724,8	-1.555,1	-10,9

Resultado Neto

	dic-10	dic-09
Resultado neto reportado	2.163	-74

Amortizaciones

En línea con el mismo periodo del año anterior, (-2,1% en términos homogéneos) hasta situarse en 1.000 millones de euros.

Siendo las amortizaciones en aeropuertos las más significativas (€716Mn).

Resultado de Explotación (antes de deterioro y enajenación de inmovilizado)

Excluyendo el impacto del tipo de cambio y la variación del perímetro, la evolución sería del +13,6%.

Deterioros y enajenación de inmovilizado

En este epígrafe se incluyen los resultados generados por enajenaciones, con impacto en caja, y el impacto de registrar a valor razonable determinados activos y pasivos sin repercusión en términos de caja. Dentro de estos últimos, se presentan en 2010 tres conceptos con impacto significativo: el impacto de poner a valor razonable la participación que se mantiene de determinados activos que han sido vendidos en parte en el ejercicio y que han pasado a ser consolidado del método global a puesta en equivalencia, el deterioro por valoración de determinados activos, y el impacto de valoración de derivados que no se consideran eficientes y cuyas variaciones de valor se registran en la cuenta de resultados.

Se incluyen fundamentalmente los siguientes impactos:

Venta del 10% de la ETR: 2.489 millones de euros, correspondientes a la venta del 10% (474 millones de euros) y a la revalorización a precio de mercado de la participación mantenida del 43,23% (2.015 millones de euros), registrados éstos últimos como ajuste de valor razonable.

Venta de las autopistas chilenas: 354 millones de euros, de los cuales **206 millones de euros corresponden al 60%** de participación enajenada y **148 millones de euros** a la revalorización a valor de mercado de la participación retenida del 40%, registrados éstos últimos como ajuste de valor razonable.

Deterioros de valor en Aeropuertos se ha registrado un deterioro de valor por importe de 734 millones de euros. De los cuales, €173Mn se corresponden con la decisión del nuevo Gobierno en el Reino Unido respecto al desarrollo de la 3ª pista en Heathrow y 2ª pista en Stansted (SG2), todos ellos se incluyen como ajustes de valor razonable.

Deterioros de valor en Autopistas, se ha registrado un deterioro de valor por importe de 277 millones de euros, relacionado fundamental-

mente con autopistas europeas, debido a la evolución negativa de los tráficos durante 2010 y a la actualización de las hipótesis a largo plazo de estas autopistas.

Resultado financiero

El resultado financiero empeora un 10,9%, combinando el incremento del gasto financiero por financiación (9,4%) y el aumento del gasto financiero por ajustes de valor razonable de derivados (sin salida de caja).

	dic-10	dic-09	Var (%)
Resultado fro. de proyectos infra.	-1.523,8	-1.401,7	-8,7
Resultado fro. resto de sociedades	-122,4	-103,4	-18,4
Rdo. fro. por financiación	-1.646,2	-1.505,1	-9,4
Resultado fro. de proyectos infra.	-48,1	-148,1	67,5
Resultado fro. resto de sociedades	-30,6	98,1	-131,2
Rdo. fro. por coberturas	-78,6	-50,0	-57,2
Rdo Financiero	-1.724,8	-1.555,1	-10,9

El resultado por financiación empeora, principalmente, por la subida de las expectativas de inflación en R.U. y por los gastos relacionados con refinanciaci3nes llevadas a cabo en 2009.

El resultado financiero relacionado con los instrumentos de cobertura contratados empeora un 57%. Este mayor gasto contable está provocado principalmente por los planes de opciones s/acciones, consecuencia de la evolución de la acción en el año 2010, que cerró en 7,44 euros (cierre de 2009 8,23 euros) y las coberturas de inflación.

Coberturas	dic-10	dic-09
Planes opciones s/acciones	-38,7	159,2
Coberturas de inflación	-41,5	-141,6
Coberturas de tipo de interés	-12,9	26,4
Otras coberturas	14,5	-94,0
Total	-78,6	-50,0

Resultados por puesta en equivalencia

Las sociedades consolidadas por puesta en equivalencia aportan 61,7 millones de euros, (84,5 millones en 2009), siendo los proyectos PPP de Amey la partida más relevante con una aportación de 21,1 millones de euros. La división de Aeropuertos aporta 12,4 y Autopistas 20,0 millones de euros, esta última división aporta más en el último trimestre tras el cambio en el método de consolidación de la ETR.

Impuestos

El impuesto de sociedades genera un crédito fiscal por valor de 85 millones de euros. El crédito fiscal está motivado por los resultados negativos en la cuenta de resultados de Aeropuertos.

Socios externos

Asciende a 348,2 millones de euros, motivado por las pérdidas contables atribuibles a socios minoritarios y originadas principalmente en BAA, sociedad en la que los socios minoritarios representan aproximadamente un 45%.

Resultado Neto

Beneficio positivo que alcanza los 2.163 millones. Principalmente por la operación de desinversión en la ETR.

Balance de situación y otras magnitudes

	dic-10	dic-09
Activos no corrientes	35.465	36.048
Fondos de comercio	5.032	6.952
Activos intangibles	97	45
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	21.512	23.621
Inmovilizado material	552	669
Inversiones inmobiliarias	64	77
Inversiones en asociadas	3.110	262
Activos financieros no corrientes	2.184	1.935
Activo por superávit de pensiones		22
Impuestos diferidos	2.068	1.604
Derivado financieros a valor razonable	847	861
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1.515	1.802
Activos corrientes	6.306	6.150
Existencias	445	489
Clientes y otras cuentas a cobrar	3.161	3.181
Tesorería y equivalentes	2.701	2.480
Total activo	43.287	43.999
Patrimonio neto	6.628	4.719
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		3.102
Socios externos	1.434	1.617
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	196	232
Pasivos no corrientes	28.596	29.751
Provisiones para pensiones	153	503
Otras provisiones no corrientes	860	954
Deuda financiera	21.511	23.368
Deuda no financiera	154	136
Impuestos diferidos	3.951	3.454
Derivados financieros a valor razonable	1.968	1.336
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	891	1.647
Pasivos corrientes	6.975	7.650
Deuda financiera	1.530	1.937
Deudas por operaciones de tráfico	4.889	5.194
Provisiones para operaciones de tráfico	556	519
Total pasivo y patrimonio neto	43.287	43.999

Deuda Neta Consolidada

La deuda neta excluidos proyectos de infraestructura disminuye en 1.203 millones de euros, situándose en una posición neta de caja de 31 millones de euros. Esta variación tan significativa se produce por la generación de flujo de caja en Construcción y Servicios y las desinversiones del periodo (principalmente el cobro por la venta del 10% del capital de la autopista ETR407, las autopistas chilenas y la venta de Tube lines). Esta posición neta de caja incluye, 420 millones invertidos en el año (principalmente por los nuevos proyectos de infraestructura en EE.UU. y las inversiones realizadas por la división de Servicios en Reino Unido) y el pago de dividendos por €320Mn y aún no refleja el cobro de la operación de venta de Swissport y de la M-45, por un importe conjunto superior a €760Mn.

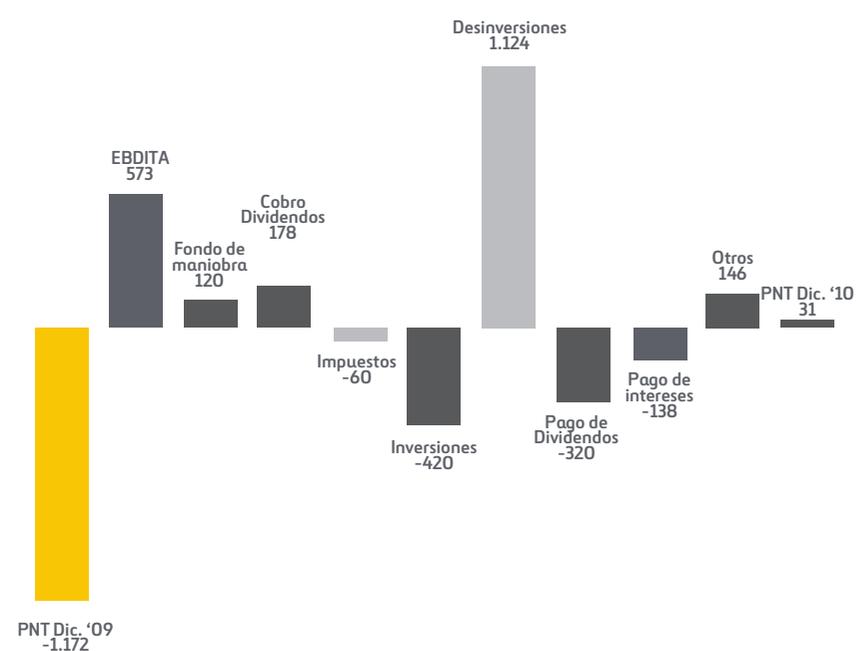
La deuda de proyectos se reduce a 19.820 millones de euros. La importante reducción está motivada, principalmente, por la desconsolidación de la deuda de la autopista ETR (€3.150mn), compensado en parte por la depreciación del euro frente a las monedas en que están denominadas las deudas de los principales proyectos (+€670Mn) y a la ampliación del perímetro con inclusión de nuevas autopistas en EE.UU.

La deuda neta del Grupo se sitúa en 19.789 millones de euros, lo que supone una disminución de 2.482 millones de euros respecto a diciembre de 2009.

	dic-10	dic-09
PNT sin proyectos infraestructuras	31	-1.172
BAA	-14.529	-13.856
Autopistas	-5.026	-7.104
Resto	-265	-140
PNT proyectos infraestructuras	-19.820	-21.099
Posición neta de tesorería total	-19.789	-22.271

La elevada generación de flujo de caja, unido a la política de rotación de activos han permitido una importante reducción de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras.

Evolución PNT sin proyectos



Flujo de caja consolidado

	Flujo de caja excluidas sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	573	1.941		2.514
Cobro de dividendos	178		-134	44
Fondo maniobra	120	-92		28
Flujo operaciones sin IS	871	1.850	-134	2.586
Pago de impuestos	-60	-22		-81
Flujo operaciones	811	1.828	-134	2.505
Inversión	-420	-1.972	224	-2.168
Desinversión	1.124	148		1.272
Flujo de inversión	704	-1.824	224	-895
Flujo de actividad	1.515	4	90	1.609
Flujo de intereses	-138	-1.161		-1.299
Flujo de capital y socios externos	0	355	-221	134
Flujo de dividendos	-320	-211	134	-397
Variación tipo de cambio	-6	-670		-676
Consolidación a PEE/ Mant para venta	180	3.125		3.305
Resto mov. no flujo	-27	-168	2	-193
Variación PNT	1.203	1.275	5	2.483
Posición neta inicial 2010	-1.172	-21.110	11	-22.271
Posición neta final 2010	31	-19.836	16	-19.789

Flujo de caja excluidos proyectos de infraestructuras

A. Flujo de operaciones.

La evolución del flujo de operaciones excluidos los proyectos de Infraestructuras por segmentos de negocio en 2010 respecto a 2009 se muestra en la siguiente tabla:

Flujo de operaciones	2010	2009
Construcción	373	406
Servicios	282	343
Autopistas	178	134
Aeropuertos	-12	-18
Otros	50	14
Flujo de operaciones sin impuestos	871	879
Pago Impuesto de sociedades	-60	-38
Total	811	841

A continuación, se muestra un detalle por negocios del flujo de Construcción y Servicios:

	Construcción	Servicios	Total
RBE	225	402	627
Cobro de dividendos		6	6
Fondo maniobra	148	-126	22
Flujo operaciones sin IS	373	282	655

En **Autopistas**, se incluye dentro del flujo de operaciones un importe de 170 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta.

Dividendos y devoluciones de capital	2010	2009
ETR 407	100	63
Autema		5
M-45	4	
Ausol	12	9
Autopistas Españolas	16	14
Algarve		6
Norte Litoral		3
Autopistas portuguesas		8
Resto autopistas	8	13
Total dividendos	123	99
Autoestrade Poludnie	22	
Euroscut Algarve		15
Norte Litoral	21	
Autopistas Portuguesas	21	15
Autopistas españolas	1	
Chicago	3	4
Total devoluciones Fondos Propios	47	20
Total	170	119

B. Flujo de inversión.

La siguiente tabla muestra un detalle por segmentos de negocio del flujo de inversión **sin incluir proyectos de Infraestructuras**, separando en cada una los desembolsos por inversiones acometidas y los cobros por desinversiones producidas.

	Inversión	Desinversión	Flujo neto de inversión
Construcción	-46	8	-38
Servicios	-148	241	94
Autopistas	-139	867	728
Aeropuertos	-83		-83
Otros	-4	8	3
Total	-420	1.124	704

En el flujo de inversión destacan, por un lado, las ampliaciones de capital en Autopistas, por la inversión en capital realizada en los proyectos de infraestructuras (principalmente en las autopistas americanas y españolas), así como en BAA, cuya ampliación de capital se produce en enero y está asociada al plan de fortalecimiento de la estructura financiera. En Servicios destaca la inversión realizada para la adquisición de una compañía de gestión de residuos en R.U. (Donarbon).

En cuanto a las desinversiones, destaca en Autopistas, tanto la venta del diez por ciento de la autopista ETR (658 millones de euros) como la venta de las autopistas Chilenas (209 millones de euros), mientras que en Servicios, cabe mencionar, tanto la venta de Tubelines en Amey (217 millones de euros) como la venta de la sede de Cespa en Madrid (14 millones de euros).

Inversión en inmovilizado Autopistas	2010
Inmovilizado material/inmaterial	0
NTE	-37
LBJ	-29
Autopistas españolas	-26
Autopistas griegas	-22
Azores	-12
SH-130	-10
M-3	-3
Inmovilizado proyectos de Infraestructura	-139
Total	-139

C. Flujo de financiación.

Dentro del flujo de financiación, se consignan como flujo de dividendos los pagos por este concepto, tanto aquellos dividendos pagados a los accionistas de Ferrovial, S.A., que en 2010 han ascendido a 315 millones de euros, como los correspondientes a los accionistas minoritarios a nivel consolidado (principalmente de Budimex y Swissport).

Por último, destaca el efecto positivo de la reclasificación de los activos y pasivos correspondientes a Swissport en 2010 a las partidas de activos y pasivos mantenidos para la venta, que anticipa el efecto de la salida de la deuda por la venta prevista el año que viene.

Flujo de proyectos de infraestructuras

A) Flujo de operaciones.

En cuanto al flujo de operaciones de las sociedades titulares de **proyectos de Infraestructuras concesionarias**, se 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:

	Aero- puert.	Auto- pistas	Resto (*)	Total
Resultado bruto de expl.	1.282	643	16	1.941
Pago de impuestos	2	-24	1	-22
Var. fondo de maniobra	-24	-69	1	-92
Flujo de operaciones	1.260	550	18	1.828

*El flujo de caja de las sociedades titulares en "Resto" se compone principalmente del flujo de caja de los proyectos de infraestructuras de Servicios y Construcción

B) Flujo de inversiones

La siguiente tabla muestra un desglose del flujo de inversión de los proyectos de infraestructuras, separando entre los desembolsos realizados, en su mayor parte correspondientes a inversión en capex, y los cobros derivados de las desinversiones llevadas a cabo en el ejercicio.

	Inversión	Desinversión	Inversión Neta
North Tarrant Express	-185		-185
SH-130	-275		-275
Azores	-104		-104
ETR 407	-44		-44
LBJ	-96		-96
Resto autopistas	-68		-68
Total autopistas	-772		-772
BAA	-1.057	148	-909
Resto	-144		-144
Total	-1.973	148	-1.825

En cuanto al flujo de inversión destaca la inversión en activos concesionales en construcción en BAA y Autopistas en 2010, destacando las autopistas de Estados Unidos (North Tarrant Express, SH-130 y LBJ) y de Portugal (Autopista de Azores).

En cuanto a las desinversiones, se incluye principalmente el cobro por la venta de APP en junio y el aeropuerto de Nápoles en diciembre.

D. Flujo de financiación.

En el flujo de financiación 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.

El flujo de intereses 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 BAA, destaca el prepago de intereses (-129 millones de euros) correspondientes a ejercicios posteriores asociados a los derivados indexados a la inflación (Index Linked Swaps) y de tipo de interés como consecuencia de las emisiones de bonos en 2010.

Flujo de intereses	2010
ETR 407	-151
Autopistas EE.UU.	-117
Autopistas España	-91
Autopistas Portugal	-40
Autopistas Chilenas	-39
Resto autopistas	-18
Total autopistas	-456
BAA (comisiones y prepago de intereses)	-129
BAA (resto de intereses)	-562
Total BAA	-691
Resto	-13
Total	-1.160

Adicionalmente, se incluye en el flujo de financiación el impacto que la variación del tipo de cambio ha tenido en la deuda nominada en moneda extranjera, que en 2010 ha sido negativa por 670 millones de euros, derivado de la apreciación de la libra y el dólar canadiense respecto al euro, lo que ha tenido un impacto significativo en la deuda neta de BAA y la canadiense 407-ETR, así como el efecto positivo del cambio de método de consolidación de la autopista canadiense ETR en 2010 tras la venta del diez por ciento de la participación en dicha autopista (+3.149,7 ME). Finalmente, en la partida "Resto otros movimientos de deuda no flujo" se incluyen aquellos conceptos que suponen una variación de deuda contable, pero que no implican movimiento real de caja, como es el caso de intereses devengados no pagados, etc.

evolución previsible de los negocios

Variables macroeconómicas

La principal incertidumbre sobre la situación económica mundial de cara al 2011 se centra en la confirmación de la recuperación iniciada en algunos países en 2010. Se espera una recuperación lenta, a partir del segundo semestre del año, y puesta en peligro por la inestabilidad financiera de los mercados provocada por la crisis sistémica de la deuda soberana europea.

La preocupación por el riesgo soberano de la eurozona podría contribuir a mayores restricciones del crédito y al aumento del coste de financiación. En España se espera salir de la recesión, pero con tasas de crecimiento muy por debajo de la media de economías desarrolladas, debido a la elevada tasa de paro, al colapso de la construcción, al elevado nivel de endeudamiento y al déficit fiscal y comercial.

Principales retos para Ferrovial en 2011

Durante el 2011 las principales actuaciones estratégicas de Ferrovial se basarán en:

- Continuar a nivel operativo la política de control de costes y de gestión del circulante que maximice la generación de caja.
- Continuar su política selectiva de desinversiones en activos maduros con el objeto de invertir en nuevos proyectos con alto potencial de creación de valor y sinergias para el grupo.

Destaca la importancia de dos procesos relacionados con BAA. El primero es el relativo al proceso de venta iniciado por Ferrovial de un paquete del 10%, y el segundo es el proceso abierto por la Comisión de Competencia el Reino Unido, que puede implicar la desinversión en alguno de los aeropuertos de BAA.

Evolución por Áreas de Negocio de Ferrovial:

En cuanto al negocio **Aeroportuario**, según la International Air Transport Association (IATA) se espera que la recuperación iniciada en 2010 se vea interrumpida en 2011, presentando un crecimiento más débil, debido fundamentalmente al repunte del precio del petróleo y a las medidas fiscales que están tomando algunos gobiernos europeos, que tendrán un impacto negativo sobre la industria. En Reino Unido, Alemania y Austria se estima que estas medidas van a suponer un incremento del precio de los vuelos entre un 3%-5%. En sentido contrario, los países emergentes van a seguir mostrando crecimientos elevados del volumen de pasajeros.

En cuanto al crecimiento de pasajeros a nivel mundial se estima que será de un 5,3% respecto 2010. El detalle de este crecimiento por regiones es el siguiente: Norte América 3,7%, Europa 3,5%, Asia-Pacífico 6,9%, Oriente Medio 10,5%, América Latina 6,3% y África 5,5%. Hay expectativa de que los aeropuertos de Reino Unido registren un mayor crecimiento que la media europea por el mayor impacto del volcán de Islandia en 2010.

En Reino Unido, un índice de indexación muy utilizado en sectores regulados es el RPI ("Retail Price Index"), que cerró 2010 en aprox. un 4,0%. El RPI que se va a utilizar en BAA para la actualización de tarifas en 2011 asciende a un 4,7% (interanual de agosto).

En España, cabe destacar el proceso de privatización del 49% de AENA como consecuencia del nuevo decreto de medidas económicas aprobadas por el Gobierno.

En 2011, la estrategia de BAA se centrará en la mejora, tanto de la prestación de servicios como de la posición competitiva, y en el fortalecimiento de la situación financiera, mediante las nuevas emisiones de bonos y la generación de flujo mediante el crecimiento en el Resultado Bruto de Explotación.

En cuanto al sector de las **Autopistas**, dado que se estiman tasas de inflación y PIB levemente positivas, los precios crecerán de manera moderada (actualización tarifas normalmente ligada a la inflación o al PIB per cápita). Del mismo modo, se espera que la mejora observada durante la segunda mitad del 2010 en la evolución del tráfico se consolide a lo largo de 2011, a la vista de los crecimientos estimados de la economía para los distintos países. Respecto al tráfico de vehículos pesados, la evolución esperada es especialmente favorable, si se tiene en cuenta las fuertes caídas registradas en 2009-2010. Crecimientos positivos del PIB podrían dar lugar a una recuperación de los niveles de producción y, por ende, del tráfico de pesados.

En los casos de España, Grecia y Portugal, el tráfico tanto de ligeros como de pesados ha caído en la segunda mitad del 2010, al estar fuertemente condicionado por la crisis y sus efectos, que afectan de forma especial a los desplazamientos de largo recorrido. De cara a 2011 se espera una recuperación del tráfico a partir del segundo semestre.

En USA y Canadá en 2010 se produjo una mejoría en los índices de crecimiento económico (PIB, empleo, producción industrial, etc.) que se espera den lugar a crecimientos moderados de tráfico en 2011.

En 2011, Cintra seguirá adaptando su estrategia a la situación actual presentándose a licitaciones de proyectos Greenfield con participaciones inferiores al 50% y con la política selectiva de rotación de activos maduros.

En el sector de **Servicios** urbanos y residuos español, los problemas de liquidez de muchos Ayuntamientos españoles, unido a las medidas de limitación del endeudamiento público, han derivado en retrasos en los pagos de los contratos en 2010. Se estima que en 2011 se inicie una modesta recuperación y la reactivación de la economía española. Respecto al volumen de toneladas, se espera una recuperación lenta, tras la importante caída de la actividad industrial y de construcción.

En Reino Unido, en 2011 está prevista la reducción del gasto público anunciada por el Gobierno, con recortes en los presupuestos de corporaciones locales y en las inversiones en nuevas infraestructuras. Se espera cierto retraso a años futuros de proyectos cuya adjudicación o licitación estaba prevista en 2010 o 2011 (principalmente contratos de mantenimiento de infraestructuras ferroviarias, carreteras y alumbrado público). Como resultado de las menores licitaciones por restricciones del gasto público y de la mayor competencia prevista, se espera una presión en márgenes durante 2011.

En 2011 la estrategia de la división de Servicios se basará principalmente en la diversificación equilibrada del negocio, aprovechando la tasa de crecimiento y la capacidad generadora de caja que lo caracteriza.

En lo que concierne al sector de la **Construcción**, tras cerrar el 2010 con una reducción de la actividad, Euroconstruct prevé un cambio de signo en 2011 (1,2%) en la producción en el conjunto de los 19 países que lo integran, entre ellos España, y un crecimiento más afianzado en 2012 (2,4%).

En España, a diferencia de la media europea, continuará con reducción de la actividad como mínimo un año más, sin descartarse un segundo año. La obra civil española, después de haber hecho frente a un panorama particularmente negativo en 2010 tras los planes de recorte del gasto público, debido al elevado déficit de las corporaciones locales y del gobierno central, se aliviará algo en 2011, si se materializa el anunciado paquete de proyectos con financiación público-privada.

Polonia, mercado en el que opera Budimex, continúa siendo una de las economías de la Unión Europea con una mayor previsión de crecimiento en 2011 (3,7%). En lo relativo al sector de la construcción, las oportunidades están relacionadas con la Eurocopa 2012 y la asignación de Fondos Estructurales y de Cohesión de la UE para 2007-2013.

En cuanto a Texas, mercado en el que opera Webber, se espera que en 2011 la economía registre crecimientos mayores que los previstos para el resto del país. En general, en Estados Unidos las empresas del sector esperan que se materialice el Plan de Renovación de Infraestructuras anunciado por Obama.

En Reino Unido destacar la oportunidad de crecimiento aportada por el proyecto Crossrail (aprox. 16.000 millones de libras), mayor proyecto de infraestructuras de la década. En otros países también están previstos proyectos de trenes de alta velocidad (Estados Unidos, España).

Las expectativas en el negocio de Construcción son seguir creciendo en el área Internacional de la mano de otras actividades o negocios del grupo, principalmente autopistas y BAA, convirtiéndose en una herramienta competitiva en proyectos de infraestructura de alta complejidad. Se espera que en los próximos años el crecimiento exterior compense la negativa evolución prevista en la actividad nacional.

principales riesgos e incertidumbres y gestión del riesgo financiero

• 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 2010.

• 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 mercado. En el informe anual publicado por la compañía se realiza un seguimiento detallado de la evolución de las actividades

de Recursos Humanos realizadas en 2010, así como de los principales indicadores vinculados con las mismas.

• La información relativa a autocartera y acontecimientos posteriores al cierre se incorpora dentro de las notas 15 y 37 respectivamente la Memoria de las Cuentas Anuales del ejercicio considerando que se formulan en paralelo a este informe de gestión.

• La información relativa a riesgos e incertidumbres se menciona en el informe de gobierno corporativo que es parte del presente informe.

• Las actividades del Grupo están expuestas a diferentes tipos de riesgos financieros destacando, fundamentalmente los riesgos de tipos de interés, riesgo de cambio y riesgo de mercado. Las principales políticas de coberturas están descritas en la nota 3 de la Memoria de las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo.

informe de actividades de la Comisión de auditoría y control

Composición

Conforme a lo dispuesto en el Reglamento del Consejo de Administración de FERROVIAL S.A., la totalidad de los miembros de la Comisión de Auditoría y Control son Consejeros Externos, y su presidencia recae en un Consejero Independiente.

La composición de la Comisión, que no ha variado en el ejercicio 2010, es la siguiente:

- D. Santiago Fernández Valbuena, Presidente.
- D. Gabriele Burgio.
- PORTMAN BAELA S.L., representada por D. Eduardo Trueba Cortés hasta el 25 de marzo de 2010 y por D. Leopoldo del Pino desde esa fecha.
- D. Juan Arena de la Mora.

Funciones

El Reglamento del Consejo de Administración atribuye a la Comisión de Auditoría y Control las competencias que se describen resumidamente a continuación:

En relación con la auditoría externa:

- Propuesta de nombramiento del auditor, incluyendo las condiciones de su contratación; y de revocación o no renovación.
- Canal de comunicación entre Consejo de Administración y auditores. Verificación del cumplimiento de sus recomendaciones por la Alta Dirección. Vigilancia de la independencia del auditor.
- Control de los servicios de asesoramiento y consultoría prestados a la Sociedad por el auditor externo.

En relación con la auditoría interna:

- Propuesta de nombramiento, reelección o sustitución del Director, así como del presupuesto de estos servicios.
- Supervisión y verificación del plan de auditoría interna.

En relación con la información financiera:

- Conocimiento del proceso de información financiera y de los sistemas de control interno.
- Supervisión previa a la aprobación por el Consejo de la información pública anual y periódica.

En relación con el control de riesgos:

- Análisis y evaluación periódica.

Finalmente, en relación con otras materias:

- Supervisión del cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo.
- Establecimiento y supervisión de un “buzón de denuncias”.
- Informe previo de operaciones de constitución y adquisición de sociedades domiciliadas en paraísos fiscales, así como aquéllas de propósito especial a las que se refiere el Reglamento del Consejo.

En el Informe Anual de Gobierno Corporativo de la Sociedad se describen con detalle estas competencias.

El Consejo de Administración propondrá a la Junta General de Accionistas la reforma de los Estatutos Sociales para adaptar las competencias de la Comisión de Auditoría y Control a las modificaciones introducidas por la Ley 12/2010, de 30 de junio, en la Disposición Adicional Decimoc-tava de la Ley del Mercado de Valores.

■ Actividades realizadas

Durante el ejercicio 2010, la Comisión ha celebrado seis (6) reuniones.

La Comisión aprueba anualmente un plan de trabajo con la previsión de asuntos a tratar en cada una de sus reuniones.

■ Información económico financiera

Entre las funciones de la Comisión de Auditoría y Control está la de 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 lo largo del ejercicio, la Comisión ha analizado esta información con carácter previo a su conocimiento por el Consejo de Administración y a su remisión a las autoridades o mercados, disponiendo para este análisis de la colaboración de la Dirección General Económico Financiera.

■ Relaciones con el auditor externo

Nombramiento del auditor externo

En 2010, el Consejo de Administración decidió impulsar la sustitución de la firma que durante los últimos siete ejercicios había actuado como auditora de cuentas, pese a la alta consideración de su desempeño.

La Comisión de Auditoría y Control dirigió un proceso de selección en el que participaron varias de las más importantes firmas que operan en España. Este proceso culminó con la propuesta efectuada por el Consejo de Administración a la Junta General de Accionistas celebrada el 30 de junio de 2010, que aprobó el nombramiento de DELOITTE como auditor externo de la Sociedad cabecera y de su grupo para los ejercicios 2010, 2011 y 2012.

Revisión de cuentas anuales

Como viene siendo práctica habitual de la Sociedad, los auditores externos comparecieron ante la Comisión con ocasión de la presentación de las cuentas anuales correspondientes a 2009 y tiene previsto repetir esta práctica en relación con la formulación de las cuentas correspondientes al ejercicio 2010.

Comparecieron también ante la Comisión los auditores de cuentas de otras compañías del grupo para informar sobre su metodología de trabajo y los aspectos más significativos de la revisión de las cuentas.

Independencia del auditor

La mencionada Ley 12/2010 atribuye a la Comisión de Auditoría y Control la función de verificar la independencia del auditor externo. A tal fin, debe recibir anualmente del auditor una confirmación escrita de su independencia e información sobre los servicios adicionales prestados; y debe expresar su opinión sobre ambos extremos.

En 2011, y con carácter previo a la emisión del informe de auditoría, la Comisión tiene previsto dar cumplimiento a ambas obligaciones.

Otras actuaciones en relación con la auditoría externa

- Al igual que en 2009, el auditor externo informó sobre sus trabajos de revisión limitada de los estados financieros semestrales cerrados a 30 de junio de 2010.

- El auditor externo compareció también ante la Comisión para informar sobre la planificación de trabajos prevista para el cierre del ejercicio 2010.

■ Procedimientos de Control Interno

La Comisión conoció un informe sobre las principales recomendaciones de control interno planteadas a raíz de la auditoría de FERROVIAL y sobre el seguimiento de las que se plantearon con ocasión de la revisión de cuentas del ejercicio anterior.

Se ilustró a la Comisión sobre el documento elaborado por el Grupo de Trabajo promovido por la Comisión Nacional del Mercado de Valores en relación con el “Control Interno sobre la Información Financiera de entidades cotizadas”, y sobre las futuras exigencias de información en este campo. Examinó además el sistema de control interno que se está implantando en FERROVIAL, que sigue la estructura propuesta por la CNMV.

■ Auditoría Interna

La Comisión ha supervisado las actuaciones desarrolladas por la Dirección de Auditoría de la Sociedad, y en concreto ha conocido:

- El informe de actividades del ejercicio 2009, del que resulta el cumplimiento de la planificación aprobada en su día por la propia Comisión.

- El plan de trabajos de auditoría previstos para el ejercicio 2010.

- El grado de avance de los trabajos programados al cierre del primer semestre del año, comprobándose una vez más el cumplimiento de la planificación aprobada.

■ Análisis de riesgos y sistemas para su control

En 2010, la Comisión ha proseguido su función de examinar los principales riesgos de la sociedad y su grupo, así como los sistemas establecidos para su control.

La Dirección de Riesgos de FERROVIAL ha comparecido periódicamente ante la Comisión para informar sobre estas cuestiones.

■ Actuaciones en materia de Gobierno Corporativo y régimen de cumplimiento

La Comisión ha llevado a cabo las siguientes actuaciones en esta materia, conforme al Reglamento del Consejo:

- Examen, con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración, del Informe Anual de Gobierno Corporativo correspondiente al ejercicio 2009.

En 2011, la Comisión conocerá, para informe previo a su aprobación por el Consejo de Administración, el Informe Anual de Gobierno Corporativo del ejercicio 2010.

- Informe sobre transacciones entre consejeros o altos directivos y la Sociedad o entidades de su grupo, así como líneas genéricas de operaciones, para su posterior aprobación por el Consejo de Administración. De acuerdo con el Reglamento del Consejo, la deliberación y aprobación de estas operaciones se produjo en ausencia de los interesados.

- Autorización previa a la contratación de servicios de asesoramiento y consultoría con firmas de auditoría externa. Además, la Comisión recibe semestralmente un informe sobre la evolución de las autorizaciones ya concedidas.

■ Otros trabajos desarrollados por la Comisión de Auditoría y Control

La Sociedad tiene establecido un sistema gestionado por la Dirección de Auditoría Interna, el “Buzón de denuncias”, que permite a cualquier empleado, de forma confidencial y, si lo desea, anónima, comunicar situaciones ineficientes, comportamientos inadecuados o eventuales incumplimientos. La Comisión recibió en 2010 dos informes sobre su funcionamiento: uno referido al ejercicio anterior y otro referido al primer semestre del año.

En 2010 se ha extendido el uso del Buzón de Denuncias a agentes externos a través de internet, mediante un acceso en la página web corporativa.

Por otro lado, la Comisión ha tenido oportunidad de conocer informes sobre los planes de pensiones de diversas filiales extranjeras del grupo.

■ Evaluación de la Comisión de Auditoría y Control

Conforme a su Reglamento, el Consejo evaluará bienalmente el funcionamiento de las Comisiones partiendo del informe que éstas le eleven.

En 2010, la Comisión de Auditoría y Control examinó su composición, funciones y desempeño durante el ejercicio 2009, trasladando el correspondiente informe al Consejo de Administración, que lo ratificó.

inf. adicional a incluir en el informe de gestión conforme al art. 116 bis de la Ley del Mercado de Valores

Objeto del informe

El art. 116 bis de la Ley del Mercado de Valores exige a las sociedades cotizadas presentar anualmente a la Junta General de Accionistas un informe explicativo sobre la información adicional que se debe incluir en el Informe de Gestión.

Por este motivo, y con ocasión de la formulación de las cuentas anuales del ejercicio 2010, el Consejo de Administración emite el presente informe.

Contenido adicional del Informe de gestión conforme al artículo 116 bis de la Ley de Mercado de Valores

a. La estructura del capital, incluidos los valores que no se negocien en un mercado regulado comunitario, con indicación, en su caso, de las distintas clases de acciones y, para cada clase de acciones, los derechos y obligaciones que confiera y el porcentaje de capital que represente.

El capital social de FERROVIAL, S.A. ("Ferrovial" o la "Sociedad") asciende a 146.702.051 euros, dividido en 733.510.255 acciones, de veinte céntimos de euro (0,20€) de valor nominal cada una, pertenecientes a una única clase. Todas las acciones se encuentran íntegramente suscritas y desembolsadas. Cada acción da derecho a un voto.

b. Cualquier restricción a la transmisibilidad de valores.

No existen en la Sociedad restricciones estatutarias de ninguna índole para la adquisición o transmisión de participaciones en el capital social distintas de las establecidas con carácter general por la normativa societaria.

c. Las participaciones significativas en el capital, directas o indirectas.

A 31 de diciembre de 2010, y según la información a disposición de la Sociedad, los titulares de participaciones significativas en Ferrovial S.A. eran los que figuran en el cuadro siguiente:

	Nº Acciones	% capital social
Portman Baela, S.L.	327.193.828	44,607%

Según comunicación remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y a la propia Sociedad el 10 de diciembre de 2009, el "grupo familiar" formado por D^a María del Pino y Calvo-Sotelo, D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo, D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo y D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo, controla a través de la sociedad Karlovy, S.L. la mayoría del capital social de Portman Baela, S.L. A su vez, la mercantil Portman Baela S.L. era titular, a 31 de diciembre de 2010, del 44,607% del capital social de Ferrovial S.A. En consecuencia, el grupo familiar formado por las personas anteriormente mencionadas, controlaba a 31 de diciembre de 2010, a través de dicha sociedad, el 44,607% del capital social de Ferrovial, S.A.

Con posterioridad al cierre del ejercicio, mediante comunicación de 21 de enero de 2011 remitida a la Comisión Nacional del Mercado de Valores y a la Sociedad, Portman Baela, S.L. ha actualizado la información relativa al porcentaje de derechos de voto ostentado por el "grupo familiar" antes mencionado como consecuencia de las operaciones de venta de acciones de Ferrovial, S.A. realizadas por la entidad Portman Baela, S.L. entre los días 17 y 20 de enero de 2011. El "grupo familiar" controla, a través de dicha Sociedad, el 44,268% del capital social de Ferrovial, S.A.

Por otro lado:

(i) al cierre del ejercicio 2010 Banco Santander, S.A. era titular, directa o indirectamente, de 28.370.766 acciones, lo que representa el 3,868% del capital social de Ferrovial, S.A.

(ii) La entidad Norges Bank comunicó el 2 de diciembre de 2010 una participación directa en Ferrovial, S.A. del 3,010%. Con posterioridad al cierre del ejercicio, con fecha 24 de enero de 2011, ha notificado a la CNMV y a la Sociedad que esta participación ha descendido al 2,965% del capital social de Ferrovial, S.A.

d. Cualquier restricción al derecho de voto.

No existen restricciones legales ni estatutarias al ejercicio del derecho de voto, salvo lo establecido en el artículo 83.1 de la Ley de Sociedades de Capital y el artículo 12.2 de los Estatutos Sociales (que establecen que el accionista que se hallare en mora en el pago de los desembolsos pendientes no podrá ejercitar su derecho de voto).

e. Los pactos parasociales.

Con fecha 28 de diciembre de 2009, Portman Baela, S.L., accionista que ostentaba a 31 de diciembre de 2010 el 44,607% de Ferrovial, S.A., comunicó a la Sociedad los acuerdos adoptados por los socios de dicha compañía. Conforme a dichos acuerdos, tanto la titularidad del capital como los derechos de voto de los socios de Portman Baela S.L. que sean personas jurídicas deberán en todo momento recaer en D. Rafael del Pino y Moreno y/o sus descendientes directos. Además, los representantes de los citados socios personas jurídicas asumen en representación de éstas que la titularidad del capital y de los derechos de voto de cada uno de ellos recaiga en D. Rafael del Pino y Moreno y/o sus descendientes directos.

Con esa misma fecha, 28 de diciembre de 2009, Karlovy, S.L. (sociedad que ostenta el control, en el sentido del artículo 4 de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, de Portman Baela, S.L.) comunicó a Ferrovial, S.A. los acuerdos adoptados por los socios de dicha compañía. Dichos acuerdos contienen un pacto de limitación de las transmisiones de las participaciones de Karlovy, S.L.: los socios de Karlovy, S.L. asumen la obligación de ofrecer sus participaciones sociales en Karlovy, S.L. a la propia Karlovy, S.L. y al resto de socios, en el caso de que se produzca la entrada de manera directa o indirecta en el capital o en los derechos de voto de cualquier socio persona jurídica de Karlovy, S.L. de cualquier persona, física o jurídica, distinta de determinadas personas (tal y como se establece en el acuerdo) descendientes o pertenecientes a la familia de Don Rafael del Pino y Moreno.

f. Las normas aplicables al nombramiento y sustitución de los miembros del órgano de administración y a la modificación de los estatutos de la sociedad.

f.1. Nombramiento y sustitución de los miembros del órgano de administración.

El nombramiento y sustitución de los miembros del Consejo de Administración se rige por los Estatutos Sociales y el Reglamento del Consejo de Administración.

1. Composición cuantitativa

Conforme a los Estatutos Sociales, el Consejo estará compuesto por un mínimo de cinco (5) y un máximo de quince (15) miembros elegidos por la Junta General, o por el propio Consejo de Administración, en los términos legalmente establecidos.

2. Composición cualitativa

Los Estatutos Sociales y el Reglamento del Consejo de Administración establecen que éste procurará que (i) los Consejeros externos o no ejecutivos constituyan una amplia mayoría (ii) dentro del grupo mayoritario de Consejeros externos, se integren los Consejeros Dominicales e Independientes, con una proporción significativa de estos últimos. En todo caso, los Consejeros Independientes constituirán al menos un tercio del total de los Consejeros.

3. Selección de Consejeros

El Reglamento del Consejo de Administración establece un procedimiento de selección previo a la designación o reelección de Consejeros. Cuando se ha aplicado a la selección de nuevos Consejeros, han intervenido firmas externas.

Entre las competencias de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones figura la de formular y revisar los criterios que deben seguirse para la composición del Consejo de Administración y la selección de candidatos, así como velar para que los procesos de selección de candidatos no adolezcan de sesgos implícitos que obstaculicen la selección de Consejeros por circunstancias personales. Los nombramientos (o las reelecciones) de los Consejeros deben estar precedidos de:

- Propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, en el caso de Consejeros Independientes.
- Informe previo de dicha Comisión, en el caso de los restantes Consejeros.

Se procura que la elección recaiga en personas de reconocida solvencia, competencia y experiencia, extremándose el rigor en relación con aquellas personas llamadas a cubrir puestos de Consejero Independiente; éstos deberán cumplir con lo dispuesto a esos efectos en el Reglamento.

En cuanto a los Consejeros Dominicales, el Reglamento del Consejo establece que 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.

Los Consejeros afectados por propuestas de nombramiento, reelección o cese se abstendrán de intervenir en las deliberaciones y votaciones que traten de ellas. Las votaciones tendrán carácter secreto.

4. Duración del cargo

Los Consejeros ejercerán su cargo durante tres años, pudiendo ser reelegidos una o más veces por periodos de igual duración.

Los Consejeros Independientes deberán poner su cargo a disposición del Consejo y formalizar, si éste lo considera conveniente, la dimisión, cuando alcancen los doce (12) años como miembros del Consejo, sin perjuicio de su posible continuidad como Consejeros con otro carácter distinto.

5. Cese de Consejeros

Además del cese por el transcurso del tiempo por el que fueron nombrados o por decisión de la Junta General (y al margen de la mencionada limitación para los Consejeros Independientes), el artículo 30.3 del Reglamento del Consejo de Administración señala que los Consejeros deberán poner su cargo a disposición del Consejo de Administración y formalizar, si éste lo considera conveniente, la dimisión en los siguientes casos:

- Cuando se trate de Consejeros Ejecutivos, siempre que el Consejo lo considere oportuno.

- Cuando se trate de Consejeros Dominicales, cuando se transmita íntegramente la participación en la Sociedad en consideración a la que hubieran sido nombrados. También cesarán, en el número que corresponda, cuando disminuya tal participación hasta un nivel que exija la reducción del número de sus Consejeros Dominicales.

- 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. En especial, si se produjese el procesamiento o la apertura de juicio oral del Consejero por alguno de los supuestos del artículo 213 de la Ley de Sociedades de Capital, el Consejo analizará cuanto antes las circunstancias del caso y la conveniencia de la continuidad o no en el cargo, dejando constancia del criterio adoptado en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.

En relación con los Consejeros Independientes, el Reglamento del Consejo establece que el Consejo no propondrá su cese antes del cumplimiento de su mandato, salvo que exista justa causa apreciada por el Consejo, previo informe de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones. Se entiende que concurre justa causa, en particular, si el Consejero Independiente incumple sus deberes, incurre en incompatibilidad o se produce alguna de las causas anteriormente relacionadas.

Igualmente podrá proponerse el cese de Consejeros Independientes si como resultado de ofertas públicas de adquisición, fusiones u otras operaciones de esta índole se produjera un cambio en la estructura de capital de la Sociedad que aconsejen revisar los criterios de proporcionalidad que establecen en las recomendaciones de buen gobierno.

f.2) Modificación de los Estatutos de la Sociedad

La modificación de los Estatutos deberá ajustarse a lo establecido en los artículos 194 y 290 de la Ley de Sociedades de Capital.

g. Los poderes de los miembros del consejo de administración y, en particular, los relativos a la posibilidad de emitir o recomprar acciones.

El poder de representación de la Sociedad corresponde al Consejo de Administración de forma colegiada y por decisión mayoritaria. Tiene atribuidas las más amplias facultades para contratar en general, realizar toda clase de actos y negocios, obligacionales o dispositivos, de administración ordinaria o extraordinaria y de riguroso dominio, respecto a toda clase de bienes, muebles, inmuebles, dinero, valores mobiliarios y efectos de comercio, sin más excepciones que las de aquellos asuntos que sean competencia de la Junta General o no estén incluidos en el objeto social. Sin perjuicio de lo anterior, D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, Presidente de la Sociedad, y D. Íñigo Meirás Amusco, Consejero Delegado, tienen atribuidas de manera permanente y para su ejercicio de forma individual o solidaria todas las facultades del Consejo de Administración, excepto las que legal y estatutariamente no pueden ser objeto de delegación.

La Junta General de Accionistas de 22 de octubre de 2009 delegó en el Consejo de Administración la facultad de emitir valores de renta fija, tanto de naturaleza simple como canjeable y/o convertible, así como “warrants” sobre acciones de nueva emisión o acciones en circulación de la Sociedad. La duración de la delegación es de cinco (5) años.

Asimismo, dicha Junta General de Accionistas delegó en el Consejo de Administración la facultad de ampliar el capital social hasta un importe máximo de setenta y tres millones (73.000.000) de euros, en una o varias veces y en cualquier momento dentro del plazo de cinco años contado desde la fecha de aprobación de dicho acuerdo por la Junta General.

Finalmente, en la misma Junta General de Accionistas se autorizó al Consejo de Administración para que pudiera llevar a cabo la adquisición derivativa de acciones propias de la Sociedad, directamente o a través de sociedades por ella dominada, con sujeción a los límites y requisitos previstos en el acuerdo de dicha Junta General. La duración de la autorización es de cinco (5) años a contar del citado acuerdo.

h. Los acuerdos significativos que haya celebrado la Sociedad y que entren en vigor, sean modificados o concluyan en caso de cambio de control de la Sociedad a raíz de una oferta pública de adquisición, y sus efectos, excepto cuando su divulgación resulte seriamente perjudicial para la Sociedad. Esta excepción no se aplicará cuando la Sociedad esté obligada legalmente a dar publicidad de esta información.

Está en vigor un contrato de financiación corporativa con determinadas entidades de crédito que contempla, entre las causas de vencimiento anticipado, el cambio de control en Ferrovial, S.A. El importe de este contrato asciende a 2.714,5 millones de euros, de los cuales se ha dispuesto a 31 de diciembre de 2010 de 1.830 millones de euros.

Existen contratos menos relevantes de la Sociedad y su grupo, principalmente de naturaleza financiera, que imponen autorizaciones o condiciones previas a un cambio de control o a operaciones societarias como la fusión o la escisión.

En 2010 se han formalizado contratos con proveedores de servicios informáticos y de telecomunicaciones que incluyen, entre otras causas de resolución anticipada, un cambio de control en Ferrovial, S.A.

i. Los acuerdos entre la Sociedad y sus cargos de administración y dirección o empleados que dispongan indemnizaciones cuando éstos dimitan o sean despedidos de forma improcedente o si la relación laboral llega a su fin con motivo de una oferta pública de adquisición.

A 31 de diciembre de 2010, los contratos entre la Sociedad y los miembros de la Alta Dirección, incluidos dos Consejeros Ejecutivos, 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 el grupo de sociedades de Ferrovial ocasionalmente se producen contrataciones en distintos ámbitos directivos, principalmente en el extranjero, en las que se han utilizado cláusulas que disponen indemnizaciones u obligaciones de preaviso por parte de la Sociedad para casos de despido improcedente.

Asimismo, con la finalidad de fomentar su fidelidad y permanencia, se ha reconocido un concepto retributivo de carácter diferido a once 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.

informe de gobierno corporativo

De conformidad con lo establecido en la legislación mercantil, se adjunta como anexo al presente Informe de Gestión, el Informe Anual de gobierno corporativo, formando parte del mismo.

El informe de Gobierno Corporativo 2010 comunicado a la CNMV está disponible en la web corporativa de Ferrovial.

inf. bursátil, autocartera y accionistas

Ferrovial cerró el ejercicio 2010 en 7,44 euros por acción, con una caída del -9,6%.

La evolución de la cotización de Ferrovial durante el año, tuvo dos perfiles muy diferentes. Durante el primer semestre del año la evolución fue negativa, lastrada por la crisis de deuda soberana de los países periféricos europeos, que en el caso de Ferrovial se vio agravada por la nube volcánica que provocó el cierre del espacio aéreo europeo entre el 15 y el 20 del mes de abril.

Por el contrario durante el segundo semestre la evolución fue muy positiva, se produjeron distintos acontecimientos que fueron muy bien recibidos por el mercado. Como la refinanciación de parte de la deuda de BAA y la venta de un 10% de la participación en la autopista ETR407, durante este periodo también se completó la financiación de una nueva autopista en Texas, la Lyndon B. Johnson.

Durante el año Ferrovial tuvo una evolución mejor que su índice de referencia, IBEX35, que cerró el año con una caída del -17,4% y que índice del sector construcción español, que cerró el año con una caída del -14,9%.

El IBEX cerró el año 2010 situándose en los 9.859 puntos. El selectivo español evolucionó peor que los principales índices mundiales, que en general acabaron el año con revalorizaciones positivas.

Las principales caídas en la Bolsa española se produjeron en el sector financiero, -31,7%. El sector que mejor evolucionó en el ejercicio fue el de consumo no cíclico con una revalorización del +17,0%, liderado por Iberia.

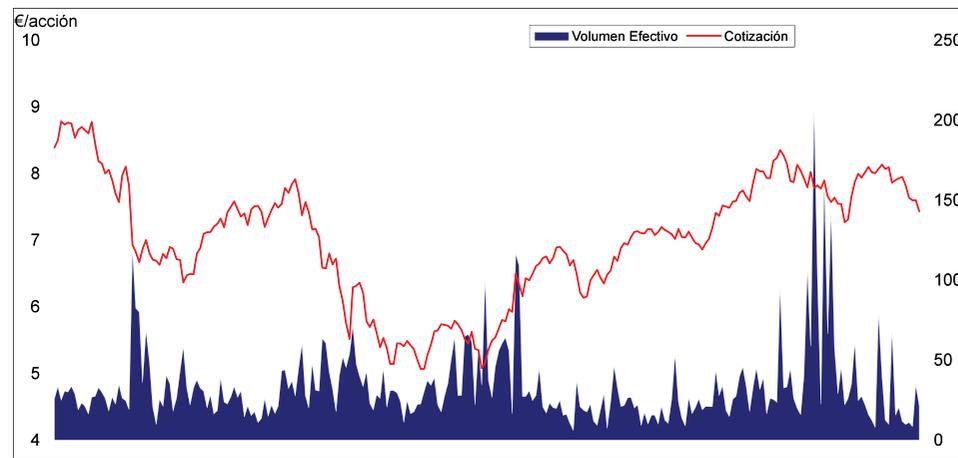
En el plano macroeconómico, destaca en 2010 el incremento del riesgo de crédito de los países periféricos europeos, que culminó con la crisis financiera griega y se vio continuada con la crisis financiera irlandesa en el mes de noviembre.

Evolución Ferrovial Ibx 35 e Índice Sectorial-Histórico

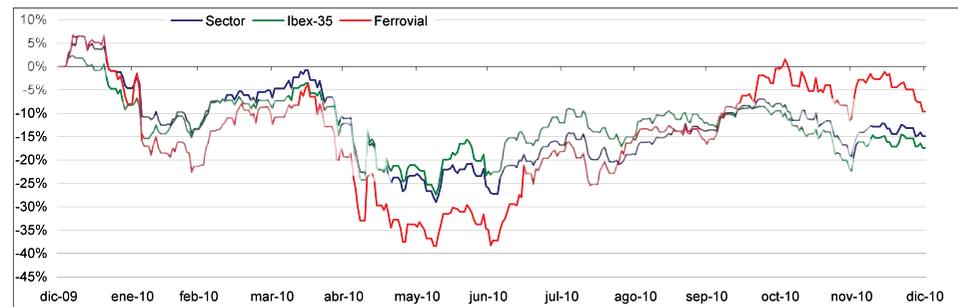
	1999	2000 social	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	1999-2010
FER	-37%	-6%	45%	23%	15%	42%	49%	26%	-35%	-59%	68%	-10%	30%
IBEX	18%	-22%	-8%	-28%	28%	-17%	18%	32%	7%	-39%	30%	-17%	-2%
Sector	-26%	-7%	26%	4%	25%	27%	54%	61%	-10%	-48%	18%	-15%	67%

* Datos históricos 99-09 correspondientes a la serie histórica de Grupo Ferrovial proforma ajustada al canje de fusión 4x1, en diciembre de 2009.

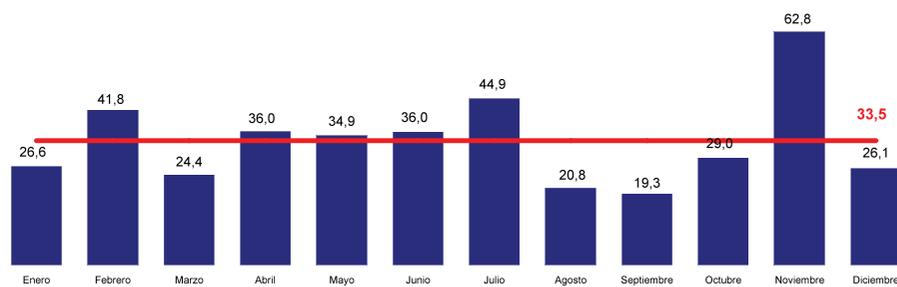
Evolución de cotización y volumen efectivo 2010



Evolución Ferrovial, Ibx-35 e Índice Sectorial en 2010

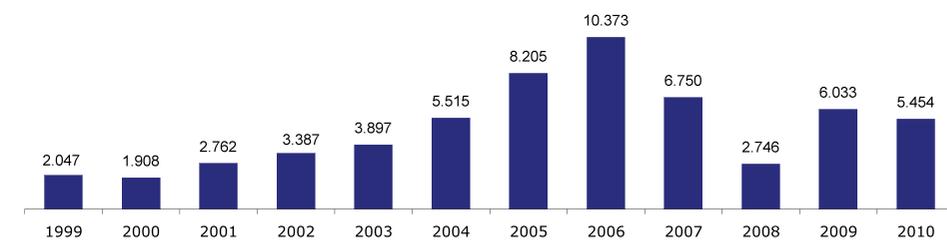


Efectivo -media diaria- Millones de euros

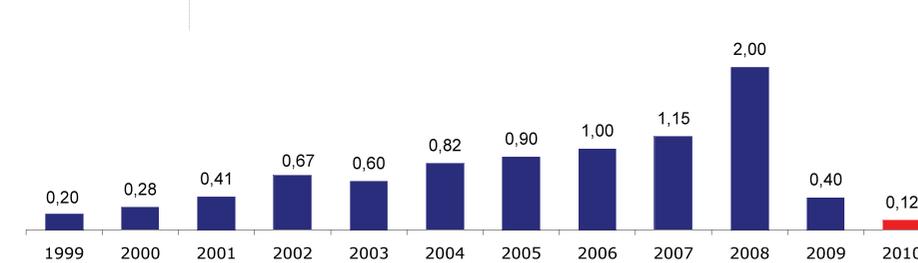


Histórico Ferrovial	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004 NIIF	2004	2003	2002	2001	2000	1999
Cierre	7,44	8,23	19,58	48,12	73,95	58,50	39,32	39,32	27,78	24,15	19,69	13,6	14,4
Máximo	8,95	8,78	57,45	82,95	78,35	71,45	39,8	39,8	28,29	28,95	22	18,35	23,55
Mínimo	4,88	3,82	17,65	47,90	51,20	39,07	27,6	27,6	21,91	19,7	13,53	11,75	14,2
Medio ponderado	7,02	37,41	68,35	64,00	52,15	34,02	34,02	24,62	24,7	18,58	14,23	20,17	
Efectivo negociado año (millones de euros)	8.582,7	5.331,8	11.245,8	16.695,9	12.177,1	7.038,6	4.307,48	4.307,48	3.007,60	2.539,49	1.587,50	1.144,80	1.145,99
Nº acciones negociadas (año)	1.251.990.216	841.837.841	290.632.495	248.787.946	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)	33,5	21,0	44,3	66,0	47,9	27,5	17,2	17,2	12	10,2	6,3	4,6	6,8
Rotación de capital	171%	147%	207%	177%	136%	96%	90%	90%	87%	73%	41%	37%	40%
Capitalización (millones de euros)	5.454	6.033	2.746	6.750	10.373	8.205	5.515	5.515	3.897	3.387	2.762	1.908	2.047
Nº acciones capital social	733.510.255	733.510.255	140.264.743	140.264.743	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	0,20 euros	0,20 euros	1 euro										
Dividendo bruto por acción*	0,12	0,40	2,00	1,15	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)*	5,23	-0,16	-6,04	5,23	10,16	2,96	3,78	3,97	2,43	3,25	1,36	1,14	0,78
Valor contable por acción	9,04	6,21	26,32	48,82	47,50	21,57	17,95	16,06	12,5	10,66	8,54	7,48	6,33
Precio /valor contable	0,82	1,32	0,74	0,99	1,56	2,71	2,19	2,45	2,22	2,27	2,31	1,82	2,21
PER (cotización / BPA)*	1,42	7,28	2,28	9,20	7,28	19,73	10,40	9,90	11,44	7,43	12,62	11,93	18,41
Rentabilidad total accionista (%)	-8,20%	76,30%	-35,15%	-33,37%	28,12%	51,07%	44,50%	44,50%	17,50%	26,10%	47,80%	-3,80%	-36,40%

Capitalización - Millones de euros



Dividendo por acción



Los dividendos hasta el año 2008 no son comparables con los pagados en los años 2009 y 2010, tras la fusión con Cintra. El dividendo del 2010 solo incluye el dividendo a cuenta y queda pendiente de aprobación el dividendo complementario.

Autocartera

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

	2010	2009	2008
Nº de acciones	0	0	1.527.374
% de capital	0,00%	0,00%	1,09%
Coste libros			72.735 (*)
Coste por acción			47,62

* (miles de euros)

Datos autocartera histórica correspondientes a Grupo Ferrovial.
Accionariado (*).

	País	% Capital
Consejeros		
Portman Baela, S.L.	España	44,268
Del Pino Calvo-Sotelo, Rafael	España	1,251
Bergareche Busquet, Santiago	España	0,334
Sanchez-Junco Mans, José Fernando	España	0,022
Ayuso Garcia, Joaquín	España	0,012
Arena de la Mora, Juan	España	0,011
Carvajal Urquijo, Jaime	España	0,009
Burgio, Gabriele	España	0,005
Del Pino Calvo-Sotelo, María	España	0,002
Fernandez Valbuena, Santiago	España	0,001
Karlovy, S.L.	España	0,001
Meiras Amusco, Íñigo	España	0,001
Accionistas		
Banco Santander	España	3,868

(*) Fuente: CNMV

Indices a los que pertenece Ferrovial (Fuente Bloomberg):

IBEX 35 INDEX
 SPAIN MA MADRID INDEX
 SPAIN MA BSC MAT INDIX
 BLOOMBERG EUROPEAN 500
 BE500 CONST & ENGIN INDX
 ESTX € Pr
 ESTX Cn&Mt € Pr
 STXE 600 € Pr
 STXE 600 Cn&Mt € Pr
 BBG EUROPE 500 SECTORS
 BBG EUROPE INDUSTRIALS
 S&P EURO PLUS INDEX
 S&P EURO INDEX
 S&P EURO INDUSTRIALS IDX
 FTSEUROFIRST 300 SCTR
 STXE Mid 200 € Pr
 ESTX Mid € Pr
 BBG WORLD INDEX
 BBG WORLD ENGIN & CON IX
 BBG EMEA WORLD INDEX
 BBG EMEA ENGIN & CONSTRU
 S&P EUR 350 CAP GOODS IX
 S&P EUROPE 350 INDEX
 S&P EU 350 INDUST INDEX
 BBG WORLD LEVEL1 INDEX
 BBG WRLD INDUSTRIAL IX
 BBG EMEA WORLD LVL 1 IX
 BBG EMEA INDUSTRIAL IX
 S&P GLOBAL 1200 INDEX
 GLOBAL 1200 INDUSTRIAL INX
 FTSEUROFIRST 300 SECTOR
 WT INTL MIDCAP DVD IOPV
 WT Global Equity IOPV
 WT DEFA FUND IOPV
 S&P Developed Ex-US BMI
 S&P Dev ex US SC
 BBG NAKED SHRT-WORLD
 BBG NAKED SHRT-Spain
 DJ SPAIN TITANS 30 €
 STXE 600 Opt Cns&Mt € Pr
 Bloomberg ESG Coverage
 Bloomberg ESG Processed

Indices de Responsabilidad Social Corporativa

DJSI – Dow Jones Sustainability World Index
 DJSI – Dow Jones Sustainability Stoxx Index
 FTSE4Good Europe Index
 FTSE4Good Global Index
 FTSE 4 Good IBEX – España – Sostenibilidad
 Ethibel

análisis de riesgos de instrumentos financieros

La Nota 3 de la Memoria Anual, incluye un detallado análisis de los instrumentos financieros contratados por la Compañía y su evolución durante el año.

hechos posteriores al cierre

El pasado 21 de enero de 2011 Cintra Infraestructuras, filial de Ferrovial, ha cerrado la venta de su participación del 50% de Autopista Trados 45, S.A. a la empresa Finavías, vehículo de inversión de los fondos de infraestructuras de AXA Private Equity. El importe de la operación asciende a 68 millones de euros, y con ella ha obtenido un resultado neto de 27 millones.

Así mismo, el pasado 17 de febrero de 2011 Ferrovial Servicios, filial de ferrovial, ha formalizado la venta de la totalidad de las acciones representativas del capital social de Swissport International AG, cabecera del Grupo Swissport, a PAI Partners. El precio de la operación asciende a 900 millones de Francos Suizos (705 millones de euros) y el resultado neto previsto de 192 millones de euros.

También el día 17 de febrero de 2011, Ferrovial ha conocido la decisión del Tribunal Supremo del Reino Unido (Supreme Court) de denegar a BAA el permiso para apelar la resolución de la Corte de Apelación que admitió parcialmente el recurso de la comisión de competencia en relación a la obligación de venta de determinados aeropuertos comentada en la nota 23 relativa a activos y pasivos contingentes.

La autopista Radial 4 mantiene deuda proveniente de una operación Sindicada, por importe vivo a 31/12/2010 de 557 millones de euros, cuya estructuración consta de un Tramo A cuyo importe asciende a 97 millones de euros y vencimiento en el año 2011, un Tramo B de importe vivo igual a 100 millones de euros con vencimiento 2011 y un Tramo BEI por importe de 360 millones de euros con una duración final hasta el año 2033, pero con vencimiento de garantías en 2011. El préstamo sindicado de esta autopista contaba con un vencimiento original en enero 2011, que ha sido prorrogado seis meses adicionales hasta el mes de julio 2011, y actualmente se encuentra en proceso de refinanciación a largo plazo.

cuentas anuales consolidadas

Ferroviario se consolida como el mayor gestor privado de infraestructuras de transporte del mundo.

Cuentas anuales consolidadas

- 114 Estado consolidado de situación financiera
- 117 Cuentas de pérdidas y ganancias consolidada
- 119 Estado consolidado de resultado global
- 120 Estado consolidado de cambios en el Patrimonio neto
- 122 Estado consolidado de flujo de caja
- 124 Notas a las cuentas anuales consolidadas
- 294 Informe de auditoría

estado consolidado de situación financiera

Activo	Nota	Millones de Euros		
		2010	2009	2008
Activos no corrientes		35.465	36.048	32.900
Fondo de Comercio	5	5.032	6.952	5.400
Activos Intangibles (1)	6	97	45	63
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7	21.512	23.621	21.839
Inversiones inmobiliarias (1)		64	77	92
Inmovilizado material (1)	8	552	669	620
Inversiones en soc.puestas en equivalencia	9	3.110	262	286
Activos financieros no corrientes	10	2.184	1.935	1.524
Cuentas a cobrar de proyectos de infraestructuras		1.344	874	827
Activos financieros disponibles para la venta		34	33	4
Caja restringida y otras inversiones a largo plazo		551	554	290
Resto de cuentas a cobrar		255	474	402
Activo por superávit de pensiones	17	0	22	76
Impuestos Diferidos	22	2.068	1.604	1.859
Derivados financieros a valor razonable	11	847	861	1.139
Activos clasificados como mantenidos para la venta	12	1.515	1.802	4.278
Activos corrientes		6.306	6.150	6.626
Existencias	13	445	489	498
Clientes y otras cuentas a cobrar	14	3.161	3.181	3.626
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		2.558	2.844	3.226
Otros deudores		755	604	617
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		58	22	25
Provisiones		-210	-290	-242
Tesorería y Equivalentes	19	2.701	2.480	2.502
Sociedades de proyectos de infraestructuras		694	1.050	892
Caja restringida		44	351	204
Resto de tesorería y equivalentes		649	699	689
Resto de sociedades		2.007	1.430	1.610
Total Activo		43.287	43.999	43.804

Foto: Aeropuerto de Málaga.

cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas

		Millones de euros		
Pasivo y Patrimonio neto	Nota	2010	2009	2008
Patrimonio neto	15	6.628	4.719	4.098
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		5.194	3.102	1.801
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		1.434	1.617	2.296
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	16	196	232	250
Pasivos no corrientes		28.596	29.751	29.146
Provisiones para pensiones	17	153	503	131
Otras Provisiones no corrientes	18	860	954	708
Deuda Financiera	19	21.511	23.368	22.413
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		19.566	21.115	19.741
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		1.944	2.253	2.672
Otras deudas	20	154	136	118
Impuestos Diferidos	22	3.951	3.454	3.458
Derivados financieros a valor razonable	11	1.968	1.336	2.319
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta	12	891	1.647	3.163
Pasivos corrientes		6.975	7.650	7.147
Deuda Financiera	19	1.530	1.937	1.552
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		1.415	1.540	845
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		116	397	708
Deudas por operaciones de tráfico	21	4.889	5.194	5.142
Acreedores comerciales		3.906	4.121	4.183
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		264	216	167
Otras deudas no comerciales		720	858	792
Provisiones para operaciones de tráfico	18	556	519	452
Total Pasivo y Patrimonio Neto		43.287	43.999	43.804

(*) Los activos intangibles y materiales y las inversiones inmobiliarias afectos a proyectos de infraestructuras se incluyen en la partida "Inmovilizado en Proyectos de Infraestructuras"

Las Notas 1 a 38, forman parte de las Cuentas Consolidadas a 31 de diciembre de 2010

		2010		2009			
	Nota	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2010	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2009
Cifra de ventas		12.169	0	12.169	12.232	0	12.232
Otros ingresos de explotación		17	0	17	30	0	30
Total Ingresos de explotación	26	12.186	0	12.186	12.262	0	12.262
Consumo		1.486	0	1.486	1.487	0	1.487
Otros gastos externos		1.596	0	1.596	1.645	0	1.645
Gastos de personal	27	3.422	0	3.422	3.423	0	3.423
Variación de las provisiones de tráfico		174	1	175	172	1	174
Otros gastos de explotación		2.992	0	2.992	2.939	2	2.941
Total gastos de explotación		9.671	1	9.672	9.667	3	9.670
Resultado bruto de explotación		2.516	-1	2.514	2.595	-3	2.591
Dotaciones a la amortización de inmovilizado		1.000	0	1.000	1.005	0	1.005
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado		1.516	-1	1.514	1.590	-3	1.587
Deterioros y enajenación de inmovilizado	25	740	1.139	1.879	-620	-90	-710
Resultado de explotación		2.256	1.138	3.393	969	-93	876
Ingresos financieros en proyectos de infraestructuras		19	0	19	45	0	45
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras		-1.543	0	-1.543	-1.446	0	-1.446
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable		0	-48	-48	0	-148	-148
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-1.524	-48	-1.572	-1.402	-148	-1.550
Ingresos financieros de resto de sociedades		153	0	153	122	0	122
Gastos financieros de resto de sociedades		-275	0	-275	-226	0	-226
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable		0	-31	-31	0	98	98
Resultado financiero resto de sociedades		-122	-31	-153	-103	98	-5
Resultado financiero	28	-1.646	-79	-1.725	-1.505	-50	-1.555

estado consolidado de resultado global

	Nota	2010			2009		
		Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2010	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2009
Participación en beneficios de Sociedades Puestas en Equiv,		53	8	62	69	16	85
Resultado consolidado antes de impuestos		663	1.067	1.730	-467	-127	-594
Impuesto sobre sociedades	22	-44	129	85	84	41	125
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		619	1.196	1.815	-383	-86	-469
Resultado neto operaciones discontinuadas	29	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio		619	1.196	1.815	-383	-86	-469
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos		38	310	348	334	61	395
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad dominante		657	1.506	2.163	-48	-25	-74
Resultado neto por acción atribuido a la sociedad dominante	30						
Básico				3,67			-0,12
Diluido				3,67			-0,12

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y deterioro de activos y pasivos (ver nota 24).

Las Notas 1 a 38, forman parte de las Cuentas Consolidadas a 31 de diciembre de 2010

	Nota	Millones de Euros	
		2010	2009
Atribuidos a la Sociedad dominante	15	2.163	-74
Atribuidos a socios externos	15	-348	-395
Resultado consolidado del ejercicio total		1.815	-469
Ingresos y Gastos reconocidos directamente en patrimonio antes de impuestos:		234	350
Instrumentos de cobertura		-218	690
Resto de Sociedades		-199	698
Mantenidos para la venta		4	-67
Sociedades PEE		-23	59
Planes de prestación definida		63	-544
Diferencias de conversión		389	204
Impuestos		17	-348
Atribuidos a la Sociedad dominante		240	135
Atribuidos a socios externos		11	-132
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio		250	2
Atribuidos a la Sociedad dominante		2.403	61
Atribuidos a socios externos		-338	-528
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio		2.066	-466

estado consolidado de cambios en el Patrimonio neto

Millones de euros	2010							Total Patrimonio Neto
	Capital Social	Prima de Emisión	Acciones Propias	Otras Reservas	Resultados Acumulados	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	
Saldo a 01.01.2010	147	3.022		-1.028	845	2.986	1.570	4.556
Cambios en políticas contables				-4	119	116	48	164
Saldo a 01.01.2010 reexpresado	147	3.022		-1.032	965	3.102	1.617	4.719
Resultado consolidado del ejercicio					2.163	2.163	-348	1.815
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio				240		240	11	250
Ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio				240	2.163	2.403	-338	2.066
Dividendos pagados					-308	-308	-76	-385
Ampliaciones/reducciones capital							130	130
Transacciones con propietarios					-308	-308	53	-255
Variaciones de perímetro y Otros movimientos				113	-115	-2	101	99
Saldo a 31.12.2010	147	3.022		-679	2.705	5.195	1.434	6.629

Millones de euros	2009							Total Patrimonio Neto
	Capital Social	Prima de Emisión	Acciones Propias	Otras Reservas	Resultados Acumulados	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	
Saldo a 01.01.2009	140	193	-72	-1.190	2.684	1.756	2.206	3.962
Cambios en políticas contables					47	47	90	137
Saldo a 01.01.2009 reexpresado	140	193	-72	-1.190	2.731	1.803	2.296	4.099
Resultado consolidado del ejercicio					-74	-74	-395	-469
Ingresos y gastos reconocidos en el patrimonio				135		135	-132	2
Ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio				135	-74	61	-528	-466
Dividendos pagados					-281	-281	-103	-384
Ampliaciones/reducciones capital							166	166
Impacto Fusión	7	2.829	72		-1.464	1.443	-160	1.283
Transacciones con propietarios	7	2.829	72		-1.746	1.162	-96	1.065
Variaciones de perímetro y Otros movimientos	0			23	53	76	-55	21
Saldo a 31.12.2009	147	3.022		-1.032	965	3.102	1.618	4.719

* Las Notas 1 a 38, forman parte de las Cuentas Consolidadas a 31 de diciembre de 2010.

estado de flujo de caja consolidado

	Nota	2010	2009
Resultado Neto Atribuible		2.163	-74
Ajustes al resultado		495	2.790
Minoritarios		-348	-395
Amortizaciones/provisiones		1.175	1.179
Resultado por equivalencia		-62	-85
Resultado por financiación		1.711	1.536
Impuesto		-85	-125
Trabajos para el inmovilizado		-17	-30
Ajustes valor razonable menos coste de venta		-1.879	710
Otras pérdidas y ganancias			
Pago de Impuesto		-81	-49
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros		-116	-145
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras		44	10
Flujo de operaciones	31	2.505	2.534
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-127	-205
Inversión proyectos Infraestructuras		-1.972	-1626
Inversión inmovilizado financiero		-69	-6
Desinversión proyectos Infraestructuras		148	1.561
Desinversión inmovilizado financiero		1.124	473
Flujo de inversión	31	-895	197

	Nota	2010	2009
Flujo antes de financiación		1.609	2.730
Flujo de capital y socios externos		134	178
Pago de dividendos accionista sociedad matriz		-315	-284
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas		-82	-105
Otros movimientos de fondos propios		0	
Flujo financiación propia		-263	-211
Intereses pagados		-1.344	-1.398
Intereses recibidos		45	55
Aumento endeudamiento bancario		4.435	5.426
Disminución endeudamiento bancario		-4.100	-6.720
Variación endeudamiento mantenidos para la venta		189	-16
Flujo de financiación	31	-1.038	-2.864
Variación tesorería y equivalentes	19	571	-133
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		2.480	2.502
Tesorería y equivalentes al final del periodo		2.699	2.480
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		-170	-112
Variación tesorería y equivalentes mantenidos para la venta		522	1

(*) Nota: En la partida de "aumento de endeudamiento bancario" se encuentra neteando el movimiento de la "caja restringida a largo plazo", que en ejercicios anteriores se incluía como flujo de inversión en inmovilizado, al ser una caja que se inmoviliza como garantía de una deuda, y no una operación de inversión propiamente dicha.

(*) Las Notas 1 a 38, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2010.

notas a las cuentas anuales consolidadas

Actividades de la Sociedad y Perímetro de Consolidación.

1.1 Actividades de la Sociedad:

El grupo consolidado Ferrovial, en adelante Ferrovial, está constituido por la sociedad dominante Ferrovial, S.A., y sus sociedades dependientes, que se detallan en el Anexo I. El domicilio social se encuentra en Madrid en la calle Príncipe de Vergara, 135.

A través de estas sociedades, Ferrovial 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 el que Ferrovial tiene una participación del 100 %.

B.Autopistas. Esta actividad realiza el desarrollo, financiación, ejecución y explotación de proyectos de autopistas de peaje, a través de Cintra Infraestructuras, S.A. en la que Ferrovial, S.A. tiene una participación del 100%.

C.Aeropuertos. Actividad centrada en el desarrollo, financiación, y explotación de Aeropuertos fundamentalmente a través de BAA plc sociedad británica que es titular a través de sus participadas de seis aeropuertos en el Reino Unido y de otros activos en el negocio aeroportuario y en la que Ferrovial, S.A. tiene una participación del 55,87%.

D.Servicios. Esta división, cuya sociedad cabecera es Ferrovial Servicios

S.A., está dividida en las siguientes áreas de actividad: a) Conservación y Mantenimiento de infraestructuras y de edificios e instalaciones (realizada a través de Amey, Plc. en el Reino Unido y de Ferroser Infraestructuras, S.A. y Ferrovial Servicios S.A. en España), b) Servicios urbanos y tratamiento de residuos (fundamentalmente a través de Cespa, S.A.).

Además de la descripción de las actividades realizadas por Ferrovial, es importante destacar a efectos de la comprensión de los presentes estados financieros que una parte significativa de las actividades en las divisiones de Autopistas, Aeropuertos y Servicios se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras.

Dichos proyectos se desarrollan principalmente en el área de Autopistas y servicios 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 y que se encuentran en el ámbito de aplicación de la CINIF 12 sobre “acuerdos de concesión de servicios”

A diferencia de los anteriores, en la mayoría de los casos de aeropuertos las licencias son de carácter indefinido por lo que, si bien no es de aplicación dicha norma, tienen características muy cercanas a un contrato de concesión.

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 no financiero (donde se agrupa en el epígrafe inmovilizado en proyectos de infraestructuras el inmovilizado material, inmaterial y propiedades de inversión asignado a estos proyectos), como en los activos financieros a largo plazo, la deuda y la información relativa al flujo de caja.

1.2 Otros cambios en el perímetro de consolidación

Las principales variaciones que se han producido durante el ejercicio en el perímetro de consolidación son las siguientes:

En la actividad de Autopistas: Con fecha 5 de octubre Cintra Infraestructuras alcanzó un acuerdo para la venta del 10% de su participación en el capital de la concesionaria de la autopista 407 ETR en Toronto, Canadá por 894 millones de dólares canadienses (unos 640 millones de euros). La participación retenida, correspondiente al 43,23% del capital social de dicha sociedad, es valorada inicialmente a valor razonable según lo estipulado en la NIC 27 en relación a la pérdida de control sobre entidades dependientes, y se consolida desde este momento por el método de puesta en equivalencia.

Por otro lado, el 15 de septiembre de 2010 Cintra Infraestructuras cerró la venta del 60% de su participación en Cintra Chile, sociedad que integra cinco tramos de autopistas chilenas, por un importe de 229 millones de euros. La participación retenida, correspondiente al 40% de la participación sobre Cintra Chile, se integra por el método de puesta en equivalencia y es valorada inicialmente a valor razonable según lo estipulado en la NIC 27 en relación a la pérdida de control sobre entidades dependientes. Adicionalmente, comprador y vendedor establecieron opciones de compra y de venta cruzadas por dicho porcentaje de participación retenida.

En la actividad de Servicios: El pasado 28 de junio Amey plc, filial de Ferrovial, cerró la venta de su participación del 66,6% en Tube Lines Limited, sociedad titular del contrato de concesión para el mantenimiento y renovación de determinadas líneas del metro de Londres. El precio de la transacción fue de 207 millones de libras.

Amey sigue prestando a Tube Lines Limited, en términos muy similares a los actuales, los servicios de apoyo a la gestión del mantenimiento de las mencionadas líneas.

Ferrovial Servicios, a través de la empresa conjunta formada por sus filiales Cespa y Amey, AmeyCespa, para operar en el Reino Unido ha completado la compra de Dickerson Group y su firma Donarbon, especializada en el tratamiento y la gestión de residuos. El importe de la transacción asciende a 49 millones de libras (59 millones de euros).

En la actividad de Aeropuertos: BAA ha realizado durante el ejercicio la venta de determinadas activos no estratégicos en concreto su participación en el aeropuerto de Nápoles, el negocio de retail de Estados Unidos y la participación del 50% que ostentaba en la sociedad APP gestora de distintas propiedades de inversión en el Reino Unido. Por otro lado, Ferrovial ha iniciado el proceso de venta del 10% de su participación so-

bre su filial BAA. Dicho proceso se encuentra en su fase inicial, y a fecha de formulación de las cuentas anuales no existe información relevante sobre el mismo.

2. Resumen de las principales políticas contables

2.1 Bases de preparación

Las cuentas anuales adjuntas han sido obtenidas de los registros contables de la Sociedad y se presentan de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación a la Sociedad, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la Sociedad. El marco normativo es el establecido en las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) establecidas por el Reglamento (CE) nº 1606/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de julio de 2002.

2.1.A Reexpresión y cambios de criterio contable:

Se ha procedido a aplicar la norma CINIF 12 “Acuerdos de concesión de servicios” que entró en vigor en 2009 y que es de obligado cumplimiento para los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2010.

Atendiendo a esta norma, los contratos se pueden clasificar en dos tipos: activo intangible y activo financiero (se podría dar el caso de modelos mixtos). En el caso de Ferrovial, la mayoría de los contratos de concesión corresponden a activos intangibles. El impacto de la transición a la CINIF 12 para estos activos no es significativo.

Con respecto a los contratos de activo financiero, el más significativo corresponde a la Autopista Terrasa Manresa, ya que el resto de los principales proyectos en los que era de aplicación dicho modelo, desarrollados en el Reino Unido, ya estaban aplicándolo con anterioridad.

Dada la aplicación de la CINIF12 y en cumplimiento de la NIC1, se presenta la información financiera reexpresada al inicio del periodo comparativo, además del balance al cierre del ejercicio corriente y del periodo comparativo (esto es, se presentan tres balances).

Los principales impactos que ha tenido la mencionada reexpresión a diciembre de 2008 se detallan a continuación:

Activo	
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	-388
Inmovilizado material	-29
Inversiones en asociadas	-50
Cuentas a cobrar de proyectos de infraestructuras	717
Clientes y otras cuentas a cobrar	-23
Total activo	227
Patrimonio neto	
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	137
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	47
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	-3
Impuestos diferidos	79
Deudas por operaciones de tráfico	14
Total pasivo	227

Impacto diferencial en PyG de 2009:

Cuenta de pérdidas y ganancias	
Cifra de ventas	54
Otros ingresos de explotación	0
Dotaciones a la amortización de inmovilizado	-4
Resultado de explotación	56
Resultado financiero	-14
Resultado consolidado antes de impuestos	40
Participación en beneficios de sociedades asociadas	-1
Impuesto sobre beneficios	-10
Resultado consolidado del ejercicio	30
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-12
Resultado del ejercicio sociedad dominante	19

Modificaciones en normativa contable, nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria.

Nuevas normas y modificaciones		Aplicación obligatoria ejerc. iniciados a partir de:
Revisión de NIIF 3	Combinación de negocios	1 de julio de 2009
Modificación de NIC 27	Estados financieros consolidados e individuales	1 de julio de 2009
Modificación de NIC 39	Instrumentos financieros: reconocimiento y valoración - Elementos designables como partida cubierta	1 de julio de 2009
Modificación de NIIF 2	Pagos basados en acciones del grupo	1 de enero de 2010

Nuevas Interpretaciones		Aplicación obligatoria en la U.E. ejerc. iniciados a partir de:	Nuevas normas y modificaciones		Aplicación obligatoria ejerc. iniciados a partir de:
CINIIF 12	Acuerdos de concesiones de servicios	1 de abril de 2009	Aprobadas para su uso en la UE		
CINIIF 15	Acuerdos para la construcción de inmuebles	1 de enero de 2010	Modificación de NIC 32	Instrumentos Financieros: Presentación - Clasificación de derechos sobre acciones	1 de abril de 2009
CINIIF 16	Cobertura de una inversión neta en un negocio en el extranjero	1 de julio de 2009	Revisión de NIC 24	Información a revelar sobre partes vinculadas	1 de enero de 2010
CINIIF 17	Distribuciones de activos no monetarios a los accionistas	1 de noviembre de 2009	Modificación de CINIIF 14	Anticipos de pagos mínimos obligatorios	1 de julio de 2009
CINIIF 18	Transferencias de activos de clientes	1 de noviembre de 2009	CINIIF 19	Cancelación de pasivos financieros con instrumentos de patrimonio	1 de noviembre de 2009
			CINIIF 18	Transferencias de activos de clientes	1 de noviembre de 2009
			No aprobadas para su uso en la UE		
			NIIF 9	Instrumentos financieros: Clasificación y valoración	1 de enero de 2013
			Modificación de NIIF 7	Instrumentos financieros: Desgloses - Transferencias de activos financieros	1 de Julio de 2011
			Modificación de NIC 12	Impuesto sobre las ganancias - impuestos diferidos relacionados con propiedades inmobiliarias	1 de Enero de 2012

A continuación se presenta una breve referencia al contenido de aquellas que han tenido impacto en la elaboración de las presentes Cuentas Anuales:

• **NIIF 3 (Revisión)** – “Combinaciones de negocio”: Modifica sustancialmente el reconocimiento de las combinaciones de negocio, cambia el alcance, el cálculo del fondo de comercio y el tratamiento de contra-prestaciones contingentes e introduce la opción de valorar los socios externos al valor razonable.

• **NIC 27 (Modificación)** – “Estados financieros consolidados e individuales”: Modifica sustancialmente el reconocimiento de los cambios en las participaciones en sociedades del grupo y también el de los externos con saldo deudor.

• **NIIF 2 (Modificación)** – “Pagos basados en acciones del grupo”: Aclara el tratamiento de las transacciones de pagos basados en acciones liquidados en efectivo entre empresas de un mismo grupo.

• **CINIIF 12** – “Acuerdos de concesiones de servicios”: La CINIIF 12 identifica dos tipos de acuerdos de concesión de servicios: a) Aquellos en los que el operador tiene un derecho contractual incondicional a recibir efectivo u otros activos financieros del cedente. En estos casos, en los que el operador no asume el riesgo de demanda, se reconocerá un activo financiero por el importe total a recibir del cedente. b) Aquellos en los que el operador tiene derecho a cobrar a los usuarios por acceder al servicio que presta. En estos casos el operador asume el riesgo de demanda y reconoce un activo intangible por el importe de la inversión en la infraestructura con la que presta el servicio.

Nuevas normas, modificaciones e interpretaciones de aplicación obligatoria en ejercicios posteriores a 2010:

A continuación se presenta una breve referencia al contenido de aquellas que podrían tener impacto en la elaboración de los estados financieros del Grupo:

• **NIC 24 (Revisión)** – “Información a revelar sobre partes vinculadas”: Modifica la definición de “parte vinculada” y reduce los requisitos de información para las entidades vinculadas únicamente porque están bajo control, control común o bajo influencia significativa del Gobierno.

2.2 Criterios de consolidación

Durante el ejercicio 2010 y 2009, 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. Asimismo, con el objeto de presentar de forma homogénea las diferentes partidas que componen estas cuentas anuales consolidadas, se han aplicado criterios de homogeneización contable, tomando como base los criterios contables de la Sociedad dominante. La elaboración de las Cuentas Anuales consolidadas se ha basado en la aplicación de los siguientes métodos:

A. Método de integración 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 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 Ferrovial controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente ejercitables o convertibles. La 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.

B. Método de integración por puesta en equivalencia: Se consolidan por el método de puesta en equivalencia todas aquellas sociedades sobre las que Ferrovial S.A. tiene una influencia significativa. Se consolidan también por este método, de acuerdo a la alternativa recogida en la NIC 31, aquellas otras sociedades sobre las que Ferrovial S.A. mantiene control conjunto. En este último caso, la compañía considera que el método de consolidación por puesta en equivalencia es el que mejor contribuye a reflejar la imagen fiel puesto que, en estos supuestos de control conjunto, la sociedad no controla los activos ni tiene una obligación presente respecto a los pasivos de la participada, sino que lo que realmente controla es una participación sobre la misma. En esta misma línea discurre la nueva norma que en corto espacio de tiempo será publicada por el IASB.

C. Método de integración proporcional: Se consolidan por el método de integración proporcional aquellos contratos ejecutados mediante Uniones Temporales de Empresas o entidades similares. A diferencia del caso anterior, se considera que, en estos supuestos de control conjunto, existe una involucración directa por parte de los socios en los activos, pasivos, ingresos, gastos y responsabilidad solidaria en las mismas. Este tipo de negocios aportan al grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 917, 60 y 1.280 millones (903, 90 y 1.273 millones en 2009).

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, las transacciones registradas en la cuenta de resultados relativos a obras de construcción realizadas por la división de

construcción a las sociedades titulares de proyectos 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 o la autoridad reguladora recibiendo a cambio un derecho de explotación de la infraestructura conforme a las condiciones prefijadas por la administración concedente o la autoridad reguladora. De esta forma, la administración o el regulador 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 frente a terceros.

E. Conversión de estados financieros en moneda distinta al euro: Los estados financieros de las sociedades dependientes y negocios conjuntos, 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, 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”.

La relación de sociedades dependientes, asociadas y negocios conjuntos se incluye en el Anexo 1.

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

2.3.1 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, incluyendo los gastos financieros capitalizables, y posteriormente se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. Los activos intangibles con vida útil definida se amortizan siguiendo el método lineal, o un criterio basado en el tráfico estimado en el caso de las concesiones administrativas durante el período de vigencia de la concesión, y el resto de conceptos durante su vida útil, que varía desde 5 años hasta 50 años.

Los activos intangibles de vida útil indefinida no se amortizan y se someten anualmente a un test de pérdida de valor.

2.3.2 Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas por las sociedades titulares de proyectos de infraestructuras en el ámbito de la CINIIF 12 (fundamentalmente autopistas) así como aquellos que no siendo de aplicación la mencionada norma ya que las licencias son de carácter indefinido tienen características muy cercanas a un contrato de concesión (fundamentalmente aeropuertos) tal y como se indica en la nota 1.1 anterior.

Igualmente se incorporan en este epígrafe los activos intangibles y las propiedades de inversión afectas a este tipo de proyectos.

No aparecen recogidos en este epígrafe los activos adquiridos por la sociedad concesionaria para prestar los servicios objeto de la concesión pero que no forman parte de la infraestructura (elementos de transporte, mobiliario, equipos informáticos...). Este tipo de activo se contabiliza de acuerdo a su naturaleza y se amortiza en función de su vida útil, siguiendo un criterio que refleje su uso económico

Criterios de amortización:

Activos con Modelo Intangible CINIIF 12

Toda la inversión inicial relativa a la infraestructura que posteriormente es revertida a la administración, incluyendo los costes de expropiación, y los costes financieros activados durante el período de construcción, se amortiza en función del patrón de consumo aplicable en cada caso (ej. tráfico previsto, en el caso de autopistas de peaje) durante toda la vida de la concesión.

Las inversiones acordadas contractualmente al inicio, con carácter firme e irrevocable, para su realización en un momento posterior, durante la vida de la concesión, y siempre que no sean inversiones de mejora de la infraestructura, tienen la consideración de inversión inicial. Para este tipo de inversiones se contabiliza un activo y una provisión inicial por el valor actual de la inversión futura, aplicando para el cálculo del citado valor actual una tasa de descuento equivalente al coste de la deuda vinculada al proyecto. El activo se amortiza en función del patrón de consumo durante toda la vida de la concesión y la provisión se actualiza financieramente durante el período que medie hasta la inversión.

En el caso de que exista un pago a la administración por adquirir el derecho de la explotación de la concesión, dicho pago es también amortizado en función del patrón de consumo durante la vida de la concesión.

En el caso de las inversiones de reposición, se contabiliza una provisión que deberá estar completamente dotada en el momento en que la inversión entre en funcionamiento. Dicha dotación se realiza en función del patrón del consumo durante el periodo en el que la obligación se devenga y aplicando un criterio financiero.

Las inversiones de mejora de la infraestructura que se recuperan en el periodo concesional se amortizan a partir de la fecha de entrada en explotación en función del diferencial generado sobre el patrón de consumo por el aumento de la capacidad. No obstante, si estas inversiones no se van a ver compensadas por la posibilidad de obtener mayores ingresos desde la fecha en que se lleven a cabo, se reconoce una provisión por la mejor estimación del valor actual del desembolso necesario para cancelar la obligación asociada a las actuaciones que no se ven compensadas. La contrapartida es un mayor precio de adquisición del activo intangible.

Otros Activos en proyectos de infraestructuras

Los activos afectos a proyectos de infraestructuras con licencias de carácter indefinido (fundamentalmente aeropuertos) se amortizan de forma lineal en función de las respectivas vidas útiles de las distintas naturalezas de activos que los componen sobre el siguiente detalle:

	Años de vida útil
Activos de la Terminal	
Edificios de la Terminal	20-60
Instalaciones técnicas de Terminales	5-20
Túneles, puentes y metro	50-100
Pistas de vuelo	
Estructuras	100
Capa de rodadura	10-15
Otros activos relacionados	50
Cintas y vías	
Sistemas de tránsito	20-50
Otros activos relacionados	8-100
Equipamiento y maquinaria	3-10
Otros terrenos y edificios alquilados	En la vida del contrato

Como ya se ha indicado anteriormente se incluye también dentro de este epígrafe los activos intangibles afectos a este tipo de proyectos que han surgido del proceso de combinación de negocios correspondiente a la adquisición del Grupo BAA detallado en la nota 5 de la presente memoria, en concreto:

- El Derecho a Operar en aeropuertos no regulados de dicho Grupo (dicho derecho no está sujeto a amortización debido a la mencionada duración ilimitada de estas licencias).
- Los derechos de explotación de espacios comerciales (cuya vida útil media es de 7 años).

Existen activos intangibles generados internamente provenientes principalmente de BAA, por aplicaciones informáticas propias y páginas web y se amortizan linealmente en su vida útil, que varía desde 3 años hasta 7 años.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes así como la duración de dichos contratos y un detalle de los aeropuertos existentes indicando el tipo de regulación:

Concesiones de Autopistas de Peaje:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Año de inicio
Skyway Concession Co.	USA	99	2005
SH 130 Concession Co.	USA	50 (1)	2008
North Tarrant Express	USA	52 (2)	2010
LBJ Express	USA	52 (2)	2010
Autopistas Españolas	España	30-65(3)	1986-2005
Autopistas Portuguesas	Portugal	30	2000-2006
407 ETR Internacional Inc.	Canadá	99	1999
Indiana Toll Roads	USA	75	2006-2081
Resto de Autopistas	Irlanda Grecia	30-45	2003-2008

(1) El periodo de Concesión es de 50 años a partir de la finalización de las obras de construcción, estimadas en 5 años.
 (2) El periodo de Concesión corresponde al menor de 50 años de explotación o 52 años desde la firma del contrato.
 (3) Las principales Concesiones de Autopistas españolas son Autopista del Sol, Autopista Terrasa-Manresa, Autopista Madrid Sur, Autopista Madrid-Levante.

Aeropuertos

Aeropuerto	Tipo de Regulación	Duración licencia
Heathrow	Designado	Indefinida
Stansted	Designado	Indefinida
Edimburgo	No designado	Indefinida
Glasgow	No designado	Indefinida
Aberdeen	No designado	Indefinida
Southampton	No designado	Indefinida
Antofagasta	No designado	2000-2011

2.3.3 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 menos la amortización acumulada y, en su caso, el importe acumulado de las correcciones valorativas por deterioro.

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, procediendo 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.

Las sociedades del Grupo utilizan para el cálculo del deterioro de los bienes incluidos dentro del inmovilizado material aquel sistema que más se adecua a la depreciación técnica efectiva de cada bien y a los años de vida útil estimada para el mismo, siendo el método lineal el generalmente usado a excepción de determinada maquinaria del negocio de construcción que se amortiza de forma degresiva. 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

2.3.4 Propiedades de inversión

Se incluyen los valores netos de terrenos, edificios y otras construcciones que cumplen los criterios de la NIC 40. 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 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, que oscila entre 5 y 50 años.

El subgrupo que posee más 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.

2.3.5 Pérdidas por deterioro

En el caso de fondos de comercio y activos intangibles 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, registrándose su efecto en la cuenta de resultados. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro, éstas 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).

El importe recuperable se determina como el mayor del valor razonable minorado en los costes de venta 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 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. Las pérdidas por deterioro del fondo de comercio no son reversibles.

2.3.6 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.

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.

En cuanto a los arrendamientos operativos, 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.

2.3.7 Activos Financieros

A. Activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias: 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. No existen otros activos a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias salvo los derivados que se describen en la Nota 2.3.8.

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 teórico contable, salvo mejor evidencia en contrario, caso en el que se valoran por su valor razonable.

C. Inversiones a vencimiento o cuentas a cobrar: Modelo Financiero CINIIF 12

Se recogen en este epígrafe, los acuerdos de concesión de servicios vinculados a infraestructuras en los que la retribución consiste en un derecho contractual incondicional de recibir efectivo u otro activo financiero, bien porque la entidad concedente garantice el pago de importes determinados, o bien porque garantice la recuperación del déficit entre los importes recibidos de los usuarios del servicio público y los citados importes determinados. Se trata por tanto de acuerdos de concesión en los que el riesgo de demanda es asumido en su totalidad por la entidad concedente. En estos supuestos, el importe debido por la citada entidad concedente se contabiliza en el activo del balance como un préstamo o cuenta a cobrar.

Para el cálculo del importe debido por la entidad concedente se considera el valor de los servicios de construcción, explotación y/o mantenimiento prestados y la remuneración financiera implícita en este tipo de contratos.

Los ingresos por los servicios prestados en cada periodo incrementan el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en ventas. La remuneración financiera de los servicios prestados incrementa el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en otros ingresos de explotación. Los cobros recibidos de la Administración disminuyen el importe de la cuenta a cobrar con contrapartida en tesorería.

Otras Cuentas a Cobrar

Tanto las inversiones a vencimiento como los créditos concedidos y las cuentas a cobrar se valoran inicialmente por su valor razonable y posteriormente a coste amortizado reconociendo 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. Al cierre del ejercicio, si existe evidencia objetiva de que no se cobrarán todos los importes que se adeudan, ese efectúan las correcciones valorativas por deterioro de valor necesarias. El importe de la pérdida por deterioro del valor 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.

Los activos financieros son dados 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 en general si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora.

2.3.8 Derivados financieros

Los derivados son inicialmente reconocidos por su valor razonable a la fecha de contratación. Las variaciones posteriores en el valor razonable se registran igualmente en cada fecha de cierre de balance. El método de reconocimiento de las diferencias de valor de estos, dependerá de si el instrumento esta designado como de cobertura o no y, en su caso del tipo de cobertura. Los diferentes tipos de cobertura que designa el Grupo son los siguientes:

i. Cobertura de flujos de caja: Su objetivo es cubrir la exposición a transacciones futuras altamente probables y variación de los flujos de caja. 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. Dicho reconocimiento se realiza en la misma naturaleza de resultados que la partida cubierta. Por último, en el caso de pérdida de eficiencia de la cobertura el importe reconocido en patrimonio hasta la fecha se imputa al resultado de una forma proporcional durante la vida del derivado contratado.

ii. Cobertura de valor razonable: Su objetivo es cubrir la exposición a cambios en el valor de un activo o un pasivo reconocido o comprometidos en firme sobre transacciones a realizar. La pérdida o ganancia en el instrumento de cobertura junto a la pérdida o ganancia producida en el activo o pasivo cubierto se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas.

iii. Cobertura de inversiones netas en el extranjero: Su objetivo es cubrir la exposición a cambios en el valor de dichas inversiones atribuible a oscilaciones en el tipo de cambio. Las pérdidas o ganancias se imputan dentro del Patrimonio neto y se traspasan a la cuenta de resultados a la venta o vencimiento de dicha inversión.

En el caso de derivados que no se califican como de cobertura, las pérdidas o ganancias de dicho instrumento se registran en la cuenta de resultados consolidada.

2.3.9 Combinaciones de Negocio y fondo de comercio

Las combinaciones de negocio se contabilizan mediante el método del coste de adquisición, que conlleva el reconocimiento a valor razonable los activos y pasivos identificables del negocio adquirido. El fondo de comercio es la diferencia positiva originada entre el coste de la inversión y el valor de los activos y pasivos mencionados. En las adquisiciones de empresas asociadas los fondos de comercio generados se consideran como mayor valor de la participación. El Fondo de comercio de consolidación no se amortiza y está sujeto al “Test de deterioro” (véase Nota 2.3.5).

2.3.10 Existencias

Son valoradas inicialmente al precio de adquisición o el coste de producción. Los gastos financieros en bienes incluidos en este epígrafe son activados durante el periodo de construcción o producción. Posteriormente se valoran a precio medio ponderado o a valor neto de realización, el menor.

El Grupo realiza una evaluación del valor neto realizable de las existencias efectuando las oportunas correcciones valorativas en aquellos casos en los que el coste excede de su valor neto de realización.

2.3.11 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 menor.

Dentro de este apartado se incluyen inversiones de la misma naturaleza y vencimiento afectas a la financiación de determinados proyectos de infraestructuras cuya disponibilidad esta restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones relativas al pago de intereses o principal de la deuda así como al mantenimiento y operación de infraestructura.

2.3.12 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. El total de dichos activos se presenta registrado en una única línea, y valorado al menor importe entre su valor contable y el valor razonable minorado por los costes necesarios para su enajenación, y no están sujetos a amortización desde el momento de su clasificación como mantenidos para la venta. El resultado aportado por dichos activos al resultado consolidado del Grupo se registra en la cuenta de resultados en función de su naturaleza.

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 mantenidas para la venta y representan un segmento completo para el Grupo consolidado, o forman 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.

2.3.13 Patrimonio neto

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. Las adquisiciones de acciones propias de la Sociedad dominante por su contraprestación pagada, incluyendo costes asociados atribuibles, se deducen del patrimonio neto. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido neto de costes se incluye en el patrimonio neto.

2.3.14 Subvenciones

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 relacionadas con la adquisición de inmovilizado, se incluyen en pasivos no corrientes dentro del epígrafe de ingresos a distribuir en varios ejercicios y se abonan en la cuenta de resultados consolidada sobre una base lineal durante las vidas esperadas de los correspondientes activos.

2.3.15 Provisiones y pasivos contingentes

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 liquidación no se conocen con certeza pero pueden ser estimados con suficiente fiabilidad. Cabe destacar las siguientes:

- Provisiones de la actividad de construcción por pérdidas presupuestadas que cubren la pérdida probable de una obra que es conocida antes de su finalización.
- Provisiones de clausura y postclausura de vertederos de la actividad de servicios, ya que la entidad esta obligada a realizar el cierre del vertedero al llegar a su máxima capacidad por riesgos medioambientales. Estas provisiones recogen las estimaciones de clausura y de tratamiento de los residuos durante el periodo de postclausura conforme a la estimación técnica realizada al efecto, basada en capacidad del vertedero, densidad media y otros parámetros.

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. Dichos pasivos contingentes no son objeto de registro contable, presentándose detalle de los más significativos en la memoria (véase Nota 23).

2.3.16 Obligaciones por pensiones

A. Planes de aportación definida: En los que se reconoce anualmente como gasto las aportaciones devengadas.

B. Planes de prestación definida: El pasivo reconocido en el balance respecto a los planes de prestación definida es el valor actual de la obligación devengada 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 devengada se calcula anualmente por actuarios independientes de acuerdo con el método denominado “unidad de crédito proyectada”. La obligación devengada se determina descontando los flujos de salida de efectivo futuros estimados a tipos de interés correspondientes a emisiones de bonos u obligaciones empresariales de alta calidad crediticia denominados en la moneda en que se pagarán las prestaciones y con plazos de vencimiento similares a los de las correspondientes obligaciones.

Se consideran pérdidas y ganancias actuariales aquellas que surgen de ajustes por la experiencia (que miden los efectos de las diferencias entre las hipótesis actuariales previas y la realidad) y cambios en las hipótesis actuariales. Como consecuencia de la modificación introducida en la NIC 19, durante el ejercicio 2006 el Grupo se acogió 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.

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.

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 cambios en el valor de la obligación devengada, cambios en el valor de los activos afectos al plan y costes de los servicios pasados que no hubieran sido previamente reconocidos.

2.3.17 Compensaciones basadas en acciones

A. Sistemas Retributivos liquidados mediante entrega de opciones sobre acciones: Son valorados en el momento inicial de otorgamiento a valor razonable 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. Sobre dicha valoración inicial no se realiza ninguna reestimación posteriormente. Dicho valor se reconoce dentro de la partida de gastos de personal de forma proporcional al periodo de tiempo establecido como requisito de permanencia del empleado, reconociendo su contrapartida en el patrimonio.

B. Sistemas Retributivos liquidables mediante entrega de acciones:

Son valorados en el otorgamiento al valor de cotización de la acción en dicho momento descontando al mismo el valor actual de los dividendos previstos durante el periodo de maduración establecido. Dicho valor se reconoce dentro de la partida de gastos de personal de forma proporcional al periodo de tiempo establecido como requisito de permanencia del empleado, reconociendo su contrapartida en el patrimonio.

C. Contratos de permuta financiera sobre compensaciones en acciones:

Ferrovial realiza la contratación de contratos de permuta financiera con el objeto exclusivo de cubrir el impacto patrimonial derivado de la liquidación de los mencionados planes de opciones sobre acciones. Los cambios en el valor razonable de los mismos se imputan a la cuenta de pérdidas y ganancias por no considerarse de cobertura contable, tal y como se comenta en la nota 24 sobre ajustes de valor razonable.

2.3.18 Pasivos financieros

Estas deudas se reconocen inicialmente a valor razonable neto de los gastos incurridos en la transacción, 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. En el caso de que la tasa de interés efectiva se considere inicialmente 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 el prestamista del nuevo préstamo es el mismo que el que otorgó el préstamo inicial y 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.

2.3.19 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.

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).

No se reconocen impuestos diferidos cuando la transacción no tiene efecto en el valor contable y/o fiscal de los activos o pasivos intervinientes de la misma. En el caso de combinaciones de negocio se registra el correspondiente impuesto diferido derivado del proceso de asignación de precio y de la amortización fiscal en su caso de los fondos de comercio que se generen.

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. Se cargan o abonan a la cuenta de resultados, salvo cuando se refieren a partidas que se registran directamente en patrimonio neto, en cuyo caso se contabilizan con cargo o abono a dichas cuentas. 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 imponibles 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. 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.

2.3.20 Conversión transacciones 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 de cierre vigente para operaciones de balance y tipo de cambio medio para operaciones de pérdidas y ganancias.

2.3.21 Reconocimiento de ingresos

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 estos efectos, el ingreso se produce en el momento en que se entiendan cedidos los riesgos y beneficios. 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 Ferrovial.

2.3.21.1 Actividad de Construcción

Para el reconocimiento de los resultados de construcción la empresa sigue los criterios establecidos en la NIC 11, que permite, cuando el resultado de un contrato de construcción puede ser estimado con suficiente fiabilidad, reconocer los ingresos ordinarios y los costes asociados en resultados con referencia al estado de terminación del contrato en la fecha de cierre del balance. Cualquier pérdida esperada en el contrato de construcción es reconocida como tal inmediatamente. La empresa sigue habitualmente el criterio del examen del trabajo ejecutado, que 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 y el precio al que se certifica cada una de estas, existiendo herramientas presupuestarias para el seguimiento de las desviaciones. Al final de cada mes se obtiene la medición de las unidades realizadas de cada una de las obras, registrando como ingreso la producción del mes. 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.

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.

Las modificaciones del contrato inicial requieren una aprobación técnica y económica por parte del cliente que permita a partir de ese momento la emisión de certificaciones y el cobro de esos trabajos adicionales. El criterio seguido por el Grupo es no reconocer los ingresos por estos tra-

bajos adicionales hasta que la aprobación de los mismos esté razonablemente asegurada y pueda ser medido con suficiente fiabilidad. Los costes asociados a estas unidades de obra se reconocen en el momento en que se producen los mismos.

Se reconocen como gastos anticipados los gastos iniciales de obra derivados de la formalización del contrato principal, gastos de maquinaria para llegada a obra, adquisición de proyectos exteriores, colaboraciones y estudios exteriores, seguro de construcción, cerramientos y otros gastos iniciales de obra. Dichos gastos 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. En caso contrario se imputan directamente a resultados.

El reconocimiento de los intereses de demora originados por retrasos en el cobro de las certificaciones se realiza cuando sea probable que se van a recibir efectivamente dichos intereses y el importe de los mismos puede ser medido de forma fiable.

2.3.21.2 Actividad de Autopistas

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad, se registran atendiendo a lo establecido en la CNIIF 12 en la base a la cual se clasifican los activos afectos a dichos contratos en dos tipos: activo intangible y activo financiero (se podría dar el caso de modelos mixtos).

2.3.21.3 Actividad de Aeropuertos

Respecto a los ingresos se pueden dividir en 1) Ingresos aeroportuarios, que se devengan de diferente forma, destacando los ingresos devengados en función del número de pasajeros, los ingresos por tarifas por aterrizaje que se devengan conforme al tonelaje de los aviones que aterrizan en el aeropuerto y los ingresos por tarifas por aparcamiento de aviones que se devengan en función de una combinación del número de horas y del tonelaje de los aviones. 2) Ingresos comerciales, que se producen por la cesión de espacios comerciales a terceros que se reconocen en base a un porcentaje de las ventas generadas por el tercero.

2.3.21.4 Actividades de Servicios

De forma general, los ingresos reconocidos por este tipo de servicio son registrados en la cuenta de resultados de forma lineal a lo largo del tiempo de duración del contrato. En el caso de contratos con diversas tareas y precios, el reconocimiento de ingresos y costes, se realiza con referencia al estado de terminación de los mismos o grado de avance, aplicando los criterios y condiciones descritos para la actividad de Construcción. En los casos en los que no puede aplicarse este, se usará el método de grado de avance en función de los costes incurridos sobre el total de costes estimados.

Por último mencionar que en el caso de determinados contratos ejecutados por Amey en el Reino Unido el tratamiento realizado en relación con el modelo financiero establecido por la CNIIF 12.

2.3.21.5 Resultados de explotación

El epígrafe de resultados de explotación de la cuenta de pérdidas y ganancias incluye los resultados de las operaciones habituales de las compañías del Grupo excluyendo resultados financieros (Nota 28) y participaciones en resultados de Sociedades por Puesta en Equivalencia. Se presenta dentro del resultado de explotación, una línea específica que incluye el resultado de ventas y enajenaciones de activos de inmovilizado.

2.4 Estimaciones y juicios contables

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2010 se han utilizado estimaciones 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 las opciones sobre acciones.
- 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 construcción y servicios.
- Estimaciones relacionadas con el valor razonable de los activos adquiridos en combinaciones de negocio y fondos de comercio.
- Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales y fiscales.
- Estimaciones relativos a valoración de derivados y flujos previstos relacionados con los mismos en coberturas de flujos de caja.

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2010 y 2009 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.

13. Gestión de riesgos financieros y capital

Los negocios del Grupo están expuestos a diferentes tipos de riesgos financieros destacando fundamentalmente los riesgos de tipo de interés, riesgo de cambio, riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo de renta variable.

3.1 Exposición a variaciones en los tipos de interés

El negocio del Grupo Ferrovial requiere financiación que puede ser deuda indexada a tipos de interés fijos o variable. La gestión de riesgo de tipos de interés optimiza el coste de financiación para garantizar el cumplimiento de los planes de negocio.

De este modo, en la gestión de los tipos de interés, el Grupo Ferrovial tiende a mantener un porcentaje de la deuda vinculadas a tipo de interés fijo, bien mediante su contratación a origen, bien mediante su cobertura a través de derivados financieros.

En cuanto a la parte de deuda que finalmente se mantiene a tipo variable, Grupo Ferrovial aplica una gestión proactiva, prestando especial atención a la evolución de los tipos en el mercado, con el objetivo de cerrar en lo posible las referencias de menor coste.

Por lo que respecta a la financiación de proyectos de infraestructuras, los financiadores establecen, al estudiar cada uno de ellos, unos criterios de minimización de la exposición de los mismos a impactos debidos a variaciones de tipo de interés, que se traducen en el establecimiento de límites a los volúmenes de deuda con referencia variable, que suelen estar entre el 15 y el 35%, del total de la deuda ligada al proyecto.

De este modo, se evitan posibles variaciones a la rentabilidad esperada del proyecto por causa de los movimientos de las curvas de mercado.

Este objetivo de establecer tipos cerrados para los proyectos se articula muy frecuentemente mediante la contratación de derivados financieros de cobertura, cuyo desglose se presenta en la Nota 11 relativa a Derivados a Valor Razonable.

Ocasionalmente, en algunos proyectos de infraestructuras cuyos ingresos están vinculados a la inflación mediante una fórmula contractual, se intenta estructurar su financiación a través de deuda cuyo coste se indexa a la variación de inflación observada en el periodo, obteniendo una cobertura natural entre ingresos y gastos. Dicha estructuración y cobertura puede ser directamente con deuda o a través de instrumentos derivados.

Para las operaciones a largo plazo no ligadas a proyectos concretos, no existen fórmulas predeterminadas de reparto entre referencias a tipo fijo y referencias a tipo variable, sino que las decisiones a este respecto se toman desde una perspectiva de gestión global del Grupo, tendente, no obstante, a mantener un porcentaje global de deuda a tipo cerrado en un rango entre el 50 y el 80% del volumen total.

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la deuda del grupo indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por tipo fijo o por derivados). El 100% de los activos, tales como tesorería y equivalentes y caja restringida a largo plazo vinculada a la deuda, no se encuentra cubierto.

2010				
Deudas	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	50	36%	32	0
Servicios	170	20%	136	1
Aeropuertos	0	0%	0	0
Autopistas	0	0%	0	0
Corporación y resto	1.844	44%	1.024	10
Resto de sociedades	2.064	42%	1.192	12
BAA	15.017	73%	4.028	40
Resto de aeropuertos	0	0%	0	0
Autopistas	5.769	74%	1.527	15
Construcción	142	96%	6	0
Servicios	54	87%	7	0
Proyectos de Infraestructuras	20.981	73%	5.568	56
Deuda financiera total	23.045	71%	6.760	68

Como se desprende del análisis de la tabla anterior, el 70% de la deuda del Grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés, porcentaje similar al de 2009 si por comparabilidad se excluyen de los datos de 2009 la deuda fija constituida por bonos de la sociedad 407 ETR. Respecto de la deuda de proyectos, cubierta en un 73%, aproximadamente el 16% se encuentra indexada a la inflación.

Así pues, una variación lineal de 100 puntos básicos en las curvas de tipo de interés existentes en mercado a 31 de Diciembre de 2010, produciría un mayor gasto financiero en cuenta de resultados estimado de 69 millones de Euros, en la línea de resultado financiero de los que 56 millones de euros corresponden a proyectos de infraestructuras y 13 millones a resto de sociedades.

En la Nota 19 de la memoria se presenta mayor detalle por tipo de deuda según el grado de cobertura al riesgo de tipo de interés.

2009				
Deuda	Total Deuda Bruta	% deuda cubierta	Deuda neta expuesta	Impacto resultado +100 p.b.
Construcción	50	46%	27	0
Servicios	355	15%	301	3
Aeropuertos	0	0%	0	0
Autopistas	0	0%	0	0
Corporación y resto	2.245	53%	1.058	11
Resto de sociedades	2.650	48%	1.386	14
BAA	14.472	74%	3.707	37
Resto de aeropuertos	0	0%	0	0
Autopistas	8.079	83%	1.352	14
Construcción	86	0%	86	1
Servicios	20	98%	0	0
Proyectos de Infraestructuras	22.656	77%	5.146	51
Deuda financiera total	25.306	74%	6.532	65

Adicionalmente a los impactos que las variaciones de los tipos de interés en los activos y pasivos que constituyen la posición neta de tesorería, es necesario considerar cambios en la valoración de los derivados financieros contratados por la compañía, que aparecen indicados en la Nota 11 de la presente memoria. Las diferencias en la valoración de los mismos se registran principalmente en reservas para aquellos derivados que son cobertura eficiente con arreglo a los criterios de las Normas Internacionales de Contabilidad.

3.2 Exposición a variaciones de tipo de cambio

Con carácter general, la gestión del riesgo de tipo de cambio se lleva a cabo de manera centralizada a través de la Dirección General Económico-Financiera, sobre la base de sus políticas globales que busca minimizar los impactos que provoquen la variación de la cotización de las divisas en las que Ferrovial opera, cuya materialización conllevará el empleo de mecanismos de cobertura.

Ferrovial mantiene inversiones de carácter significativo en países desarrollados con moneda distinta del euro, destacando las inversiones en libras esterlinas, dólares americanos, dólares canadienses y zlotis polacos. Ferrovial establece estrategias de cobertura sobre estas inversiones a largo plazo mediante la emisión de deuda en la misma moneda de inversión.

Respecto a la gestión de riesgos de los flujos de caja previsible, se analizan las siguientes operaciones:

- Inversiones o desinversiones en proyectos
- Retornos de los beneficios obtenidos en filiales extranjeras, en la forma de dividendos o devoluciones de capital que se prevén recibir de dichas filiales.
- Préstamos intragrupo a filiales extranjeras. Excedentes de caja en filiales extranjeras.
- Cobros de clientes y pagos a proveedores en divisa.

El criterio de cobertura se analizará caso a caso, evitando impactos materiales que dificulten el desarrollo del plan de negocio y deterioren el capital de Ferrovial. Como criterios se considerarán: (1) Tamaño de la inversión/operación frente al nivel de capitalización requerido, (2) Fuentes de financiación a utilizar (deuda, flujos recibidos, etc), (3) Riesgo de apreciación/depreciación de la moneda, (4) Coste financiero de la posible cobertura.

Respecto a los proyectos de infraestructuras, en general todos aquellos en los que el grupo invierte se intentan financiar en la moneda en la que están denominados sus ingresos. En aquellos casos en los que esto no es factible, se busca contratar derivados que cubran el valor de posibles variaciones en el valor de la deuda motivados por variaciones en el tipo de cambio.

Igualmente, en aquellos contratos de construcción o servicios en los que el precio se percibe en una moneda distinta de la moneda con la que se pagan los costes vinculados al mismo, se cierran coberturas con el objeto de evitar fluctuaciones en el margen motivadas por el tipo de cambio.

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios

asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa se desglosa en la siguientes tablas para diciembre de 2010 y 2009:

2010				
Moneda	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	11.101	10.831	37	233
Libra esterlina	22.942	20.372	1.442	1.128
Dólar americano	3.894	3.467	438	-11
Dólar canadiense	2.938	8	2.929	0
Zloty Polaco	1.186	961	159	66
Peso Chileno	39	-117	157	0
Franco Suizo	1.026	1.031	-23	18
Otros	162	107	55	0
Total Grupo	43.287	36.659	5.194	1.434

2010				
Moneda	Activos	Pasivos	FFPP Soc. Dominante	Socios Externos
Euro	11.154	12.091	-1.130	193
Libra esterlina	23.458	19.701	2.318	1.438
Dólar americano	2.608	2.192	390	26
Dólar canadiense	3.263	2.571	808	-116
Zloty Polaco	982	784	120	78
Peso Chileno	1.663	1.610	66	-13
Franco Suizo	710	220	479	10
Otros	161	111	50	0
Total Grupo	43.999	39.280	3.102	1.617

Del análisis de la tabla anterior se desprende que el Grupo concentra su exposición, en términos de fondos propios, especialmente en torno al dólar canadiense y la libra esterlina.

Respecto a 2009 ha sufrido un aumento considerable la exposición en dólar canadiense debido a la actualización a valor razonable de la participación sobre la 407 ETR en Canadá tras la enajenación del 10%.

En este tipo de inversiones (en los que no existe una deuda específica vinculada a la financiación de la inversión) la política del Grupo consiste en estudiar coberturas puntuales por la parte de recuperaciones de los importes comprometidos, vía dividendos o devoluciones de capital, con un horizonte de hasta 3 años.

En general se considera que son inversiones que se realizan a largo plazo y que están nominadas en divisas fuertes que no experimentan fluctuaciones importantes históricamente.

Sobre la base de todos los datos anteriores, se ha estimado que una revaluación en la cotización del Euro del 10% a cierre del ejercicio, respecto a las principales monedas en las que el grupo mantiene inversiones, produciría un impacto en fondos propios de la sociedad dominante de -510 millones de euros, de los que el 57% correspondería al impacto del dólar canadiense. Dicha variación del Euro supondría un impacto en el total de los activos de -3.202 millones de euros de los que el 72% provendría de las inversiones en libras.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante por cada tipo de divisa se recoge en los siguientes cuadros para 2010 y 2009.

2010	
Moneda	Resultado
Euro	-265
Libra esterlina	-403
Dólar americano	-15
Dólar canadiense	2.499
Zloty Polaco	28
Peso Chileno	278
Franco Suizo	39
Otros	2
Total Grupo	2.163

A este respecto el impacto en la cuenta de resultados de una revaluación del Euro del 10% hubiera supuesto un impacto de -169 millones de euros.

2009	
Moneda	Resultado
Euro	289
Libra esterlina	-436
Dólar americano	-14
Dólar canadiense	16
Zloty Polaco	27
Peso Chileno	14
Franco Suizo	27
Otros	3
Total Grupo	-74

La evolución de los principales tipos de cambio contra el euro se presenta en la siguiente tabla, experimentando una apreciación generalizada de las principales monedas frente al euro, en particular el peso chileno +14% y el dólar canadiense +11.3%:

	Tipo de cambio cierre		
	2010	2009	Variación 10/09
Libra esterlina	0,8574	0,8876	-3,40%
Dólar americano	1,3366	1,4331	-6,73%
Dólar canadiense	1,3291	1,4989	-11,33%
Zloty Polaco	3,9557	4,1048	-3,63%
Peso Chileno	625,6500	727,6300	-14,02%

	Tipo de cambio cierre		
	2010	2009	Variación 10/09
Libra esterlina	0,8561	0,8888	-3,68%
Dólar americano	1,3211	1,3952	-5,31%
Dólar canadiense	1,3674	1,5810	-13,51%
Zloty Polaco	3,9915	4,3448	-8,13%
Peso Chileno	673,8300	771,7983	-12,69%

3.3 Exposición a riesgo de crédito y de contrapartida

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito o contrapartida son:

- a) Inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo), (nota 19)
- b) Activos financieros a largo plazo (nota 10)
- c) Derivados (nota 11)
- d) Saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar (nota 14)

El importe global de la exposición del grupo al riesgo de crédito lo constituye el saldo de las mencionadas partidas, en tanto en cuanto el grupo no tiene concedidas líneas de créditos a terceros.

Respecto al riesgo por formalización de inversiones en productos financieros o contratación de derivados financieros (incluidas en apartados a, b y c), Ferrovial ha establecido internamente criterios para minimizar la exposición a crédito, estableciendo que las contrapartidas sean siempre entidades de crédito con altos niveles de calificación crediticia (según "rating" de prestigiosas agencias internacionales). Adicionalmente Ferrovial establece límites máximos, a invertir o contratar, con revisión periódica de los mismos.

En el caso 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.

En el caso concreto de la caja restringida vinculada a la financiación de proyectos de infraestructuras habitualmente los contratos de financiación que establecen las cantidades que tienen que mantenerse en concepto de caja restringida también establecen las condiciones que deben de cumplir los productos financieros en los que se materialicen dichas obligaciones.

Respecto al riesgo vinculado a deudores comerciales (incluidos en el apartado d) así como respecto a las cuentas a cobrar a largo plazo (apartado b) es de destacar que existe una gran diversidad de clientes ya que una gran parte significativa de los mismos son entidades públicas. En total de todas las cuentas a cobrar del grupo tanto a largo como a corto plazo un 72% corresponden a administraciones públicas.

3.4 Exposición a riesgo de liquidez

En el entorno actual de mercado, que durante este ejercicio económico, al igual que en el ejercicio pasado, ha estado marcado principalmente por una importante crisis financiera que ha llevado a una contracción generalizada del crédito, Ferrovial ha mantenido una política proactiva respecto a la gestión del riesgo de liquidez, centrada fundamentalmente

en la preservación de la liquidez de la compañía y en el cierre de operaciones financieras de manera anticipada al momento de su vencimiento.

Esta política se ha desarrollado fundamentalmente en torno a cuatro pilares:

1.- Gestión eficiente del Capital Circulante, buscando el cumplimiento de los compromisos de cobro por parte de clientes.

2.- Monetización de activos financieros, en la medida en que fuera viable llevarlo a cabo en condiciones razonables de mercado, a través de programas de factoring y de descuento de derechos de cobro futuros.

3.- Gestión integral de la tesorería, con el objeto de optimizar las posiciones de liquidez diarias existentes en las distintas compañías estableciendo un sistema de "cash management" global.

4.- Desarrollo de líneas de financiación a corto plazo que garanticen la disponibilidad de efectivo y pago de obligaciones ante cualquier escenario de comportamiento normal o estrés en cobros y saldos disponibles.

Por otro lado, se ha procurado siempre emplear la liquidez disponible para realizar una gestión anticipativa de las obligaciones de pago y de los compromisos de deuda.

Proyectos de Infraestructuras:

Por lo que respecta a proyectos de infraestructuras, es necesario analizar la liquidez de modo individualizado, ya que al contar con esquemas específicos de financiación, cada proyecto funciona, a efectos de liquidez, como una unidad independiente.

En general, para cada uno de los proyectos se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de su deuda. En la nota 19 de la memoria se presenta un desglose que refleja que un 56% de estas financiaciones tiene un vencimiento superior a 5 años.

Normalmente el hecho de que este tipo de proyectos se articulen a largo plazo, con flujos previsibles, permite establecer estructuras de financiación, vinculadas a los flujos estimados de los mismos.

Igualmente, a medida que los proyectos se van desarrollando, se intenta realizar una política activa de refinanciaciones que permitan maximizar la generación de caja.

Respecto a los procesos de refinanciación, es de destacar concretamente el de la deuda subordinada y de parte de la "refinancing facility" de BAA, que se mencionan con mayor detalle en la nota 19 de la memoria.

Como se ha indicado anteriormente, en determinados contratos de financiación de proyectos de infraestructuras se establece la necesidad de mantener cuentas (caja restringida) cuya disponibilidad está restringida en virtud del propio contrato, como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo, relativas al pago de intereses o principal de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dichas cuentas, constituyen una garantía adicional frente al riesgo de liquidez, y puede encontrarse un desglose de las mismas en la nota 19 de la memoria.

Los vencimientos a corto plazo de la deuda financiera vinculada a proyectos de infraestructuras correspondientes a 2.011 ascienden a 1.147 millones de euros. Entre estos destacan principalmente la autopista Ausol e Inversora Autopista del Sur. El detalle de estos vencimientos se desglosa en la nota 19 de la memoria.

En todos los casos en los que existen compromisos para la realización de nuevas inversiones, estos se intentan cubrir previamente a su ejecución mediante una financiación específica. El detalle de los saldos disponibles para hacer frente a dichos requerimientos se presenta en la nota 19 de la memoria.

Como conclusión de todos los apartados anteriores, la posición de liquidez de los proyectos de infraestructuras para el ejercicio 2010 se basa en los siguientes puntos:

- En global a 31 de diciembre de 2010 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 700 millones de euros.
- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de créditos no dispuestos por importe de 4.453 millones de euros principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.
- Los proyectos tienen capacidad de generar un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente (el flujo de operaciones obtenido en el año 2010 por este tipo de proyectos fue de 1.828 Millones de euros ver nota 31 sobre flujo de caja)
- La capacidad de aumentar el volumen de deuda en determinados proyectos basado en el crecimiento de sus variables operativas.

Resto de actividades del grupo

A diferencia de lo que ocurre en los proyectos de infraestructuras la gestión de la liquidez para el resto de las actividades del grupo especialmente para las actividades realizadas en España se realiza de forma conjunta.

La gestión de este riesgo se centra igualmente en el seguimiento detallado del vencimiento de las diferentes líneas de deuda (que se menciona igualmente en la nota 19 de la memoria), así como en la gestión proactiva y el mantenimiento de líneas de crédito que permita cubrir las necesidades previstas de tesorería.

Los vencimientos de la deuda financiera en el corto plazo para resto de actividades correspondientes a 2011 ascienden a 59 millones de euros. El detalle de dichos vencimientos se desglosa en la nota 19 de la memoria.

La posición de liquidez del resto de actividades del grupo para el ejercicio 2010 se basa en los siguientes puntos:

- En global a 31 de diciembre de 2010 se dispone de una tesorería y equivalentes (incluyendo caja restringida a corto plazo) por importe de 2.005 millones de euros.
- Adicionalmente se disponían a dicha fecha de líneas de crédito no dispuestas por importe de 919 millones de euros.
- Las áreas de negocio del grupo tienen capacidad de generar un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente (el flujo de operaciones obtenido en el año 2010 fue de 811 millones de euros, (ver nota 31 sobre flujo de caja).
- La capacidad de aumentar el volumen de deuda basado en el volumen moderado de deuda actual y en la capacidad recurrente de generación de caja.

Por último para finalizar respecto a la gestión del riesgo de liquidez es de destacar que, a nivel de grupo, como a nivel de cada área de negocio y proyectos se realizan previsiones de manera sistemática sobre la generación y necesidades de caja previstas que permita determinar y seguir de forma continuada la posición de liquidez del grupo.

3.5 Exposición al riesgo de renta variable

Ferrovial igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de acciones de empresas cotizadas. Dicha exposición, en concreto se materializa en contratos de equity – swaps vinculados con sistemas retributivos ligados a la evolución de la acción:

Como se indica en la nota 11 de la memoria, relativa a derivados, y en la nota 33 relativa a sistemas retributivos vinculados al precio por acción, Ferrovial tiene firmados contratos de equity swap cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Ferrovial otorgados a sus directivos.

Estos equity swaps eliminan la incertidumbre respecto al precio de ejercicio de los sistemas retributivos; no obstante, al no ser considerados derivados de cobertura desde el punto de vista de las Normas Internacionales de Contabilidad, su valor de mercado produce un impacto en la Cuenta de Resultados, que será positivo en el caso de apreciación del valor de las acciones en mercado, y negativos en caso contrario.

En concreto en el ejercicio 2010, considerando un precio de cierre de cotización de 7,44, Ferrovial ha tenido que reconocer por este concepto dentro de la línea de resultados financieros (ver nota 11) un gasto de 39 millones de euros con un impacto en el resultado neto de 24 millones de euros.

3.6 Exposición riesgo de inflación

La compañía tiene contratados instrumentos derivados vinculados a la evolución de la inflación tal como se indica en la nota de la presente memoria sobre ajustes de valor razonable, en lo que respecta a la valoración de los index linked swaps.

Dichos instrumentos están contratados principalmente en BAA y su valoración depende de la inflación prevista para los plazos en los que se encuentran contratados (ver nota 11 sobre derivados financieros donde se detallan explícitamente).

En este sentido, una subida de un 1% de la inflación durante todo el periodo de duración del derivado, sin variación del tipo de interés, supondría un impacto de -478 millones de euros en el valor razonable de estos y supondría un impacto negativo en el resultado neto de -277 millones de euros.

3.7 Gestión de capital.

El objetivo del grupo en la gestión del capital es salvaguardar la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos, manteniendo una relación óptima entre el capital y la deuda con el objeto final de crear valor para sus accionistas.

Desde que el grupo empezó a cotizar en Bolsa en 1999 ha mantenido el importe de su capital sin variación, salvo por el efecto generado en la

fusión con Cintra en 2009, no acudiendo por lo tanto al mercado para realizar nuevas emisiones de capital, y financiado su crecimiento en base a tres pilares:

- La generación interna de flujo de caja en los negocios recurrentes del grupo.
- La capacidad de crecer en inversiones en nuevos proyectos de infraestructuras que en gran parte han sido financiados con la garantía de los propios flujos del proyecto y que retroalimentan la capacidad de crecimiento en las actividades recurrentes del grupo.
- Una política de rotación de activos centrada en la venta de proyectos maeuros que permiten a su vez seguir financiando inversiones en nuevos proyectos.

En este sentido, el nivel óptimo de endeudamiento del grupo no se fija en base a un ratio global de deuda sobre recursos propios sino que el criterio es diferente según los diferentes niveles en los que la deuda está estructurada:

- En el caso de los proyectos de infraestructuras, cada proyecto tiene su nivel de endeudamiento vinculado a sus variables operativas o a sus perspectivas de flujos futuros. En este sentido el alto nivel de endeudamiento se justifica en la existencia de unos proyectos a largo plazo con unos flujos muy recurrentes y previsibles. En el caso de los aeropuertos regulados, dicho nivel de endeudamiento se fija en base a una relación entre la deuda y el RAB que como se ha indicado anteriormente es la base sobre la que se fijan las tarifas y por lo tanto la clave de la determinación de los flujos futuros.
- Para el resto de sociedades del grupo excluyendo proyectos de infraestructuras donde fundamentalmente se incluye la deuda corporativa, el objetivo es mantener un nivel de endeudamiento moderado, tomando como base los niveles de referencia que las agencias de rating fijan con carácter general para las compañías calificadas como grado de inversión, que en nuestro caso solemos fijar con referencia a un ratio de Resultado Bruto de Explotación (indicador ligado al flujo de caja recurrente) sobre el nivel de endeudamiento neto en dichas áreas.

14. Información financiera por segmentos

En los balances y cuenta de resultados por segmentos en la columna resto se incluyen los activos y/o pasivos, ingresos y/o gastos correspondientes a las empresas no asignadas a ningún área de actividad, destacando Ferrovial S.A. sociedad cabecera del grupo y otras pequeñas sociedades filiales de la misma; el negocio inmobiliario actual en Polonia, y los ajustes existentes entre segmentos. Se incluyen a continuación los balances de situación de los ejercicios 2010, 2009 y 2008 y cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2010 y 2009 por segmentos:

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2010 (millones de euros)

Activo	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	722	11.411	20.871	1.913	549	35.465
Fondos de Comercio	178	390	3.575	889	0	5.032
Activos intangibles	7	0	0	90	1	97
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	0	5.021	16.561	145	-215	21.512
Inversiones Inmobiliarias	0	0	0	0	64	64
Inmovilizado material	109	2	0	384	57	552
Inversiones en asociadas	15	3.054	0	41	0	3.110
Activos financieros no corrientes	208	1.680	81	219	-4	2.184
Créditos con empresas del grupo	0	0	31	0	-31	0
Resto	208	1.680	50	219	27	2.184
Activo por superávit de pensiones	0	0	0	0	0	0
Impuestos Diferidos	203	1.075	0	146	643	2.068
Derivado financieros a valor razonable	1	190	653	0	3	847
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1	28	0	1.486	0	1.515
Activos corrientes	4.536	1.212	906	1.292	-1.639	6.306
Existencias	204	14	8	16	204	445
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.631	406	406	1.110	-392	3.161
Tesorería y equivalentes	2.702	792	492	167	-1.451	2.701
Créditos con empresas del grupo	1.637	398	0	33	-2.067	0
Resto	1.065	394	492	134	616	2.701
Total activo	5259	12650	21777	4691	-1091	43287

Pasivo y Patrimonio neto	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio neto	362	4.227	2.557	1.142	-1.659	6.628
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	292	4.024	1.430	1.120	-1.672	5.194
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	69	203	1.127	22	12	1.434
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	9	170	4	14	0	196
Pasivos no corrientes	699	6.891	18.148	1.467	1.391	28.596
Provisiones para pensiones	1	0	77	74	0	153
Otras provisiones no corrientes	74	595	9	122	60	860
Deuda Financiera	539	4.633	14.737	1.009	591	21.511
Deudas con empresas del grupo	369	0	0	855	-1.224	0
Resto	170	4.633	14.737	154	1.815	21.511
Deuda no financiera	11	114	0	17	13	154
Impuestos Diferidos	71	801	2.418	213	448	3.951
Derivados financieros a valor razonable	2	747	908	32	278	1.968
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	0	0	0	891	0	891
Pasivos corrientes	4.190	1.362	1.068	1.177	-822	6.975
Deuda financiera	15	1.169	292	466	-412	1.530
Deudas con empresas del grupo	0	33	12	395	-441	0
Resto	15	1.136	280	71	29	1.530
Deudas por operaciones de tráfico	3.679	193	731	696	-411	4.889
Provisiones para operaciones de tráfico	495	0	46	14	1	556
Total pasivo y patrimonio neto	5.259	12.650	21.777	4.691	-1.091	43.287

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2009 (millones de euros)

Activo	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	638	10.975	21.429	2.758	249	36.048
Fondos de Comercio	169	1.559	3.813	1.411	0	6.952
Activos intangibles	7	0	0	38	0	45
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	0	7.269	16.253	166	-68	23.621
Inversiones Inmobiliarias	0	0	0	0	77	77
Inmovilizado material	119	1	0	510	39	669
Inversiones en asociadas	16	62	0	183	0	262
Activos financieros no corrientes	147	1.319	182	214	72	1.935
Créditos con empresas del grupo	0	0	0	0	0	0
Resto	147	1.319	182	214	72	1.935
Activo por superávit de pensiones	0	0	0	22	0	22
Impuestos Diferidos	178	708	398	213	108	1.604
Derivado financieros a valor razonable	2	56	781	0	22	861
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1	1.641	116	44	0	1.802
Activos corrientes	4.048	823	957	1.519	-1.197	6.150
Existencias	185	11	7	21	265	489
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.505	355	312	1.244	-236	3.181
Tesorería y equivalentes	2.357	458	638	254	-1.227	2.480
Créditos con empresas del grupo	1.368	6	2	0	-1.375	0
Resto	990	452	636	253	149	2.480
Total activo	4.686	13.439	22.502	4.321	-949	43.999

Pasivo y Patrimonio neto	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio neto	215	1.647	3.207	1.050	-1.399	4.719
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	152	1.552	1.769	1.036	-1.409	3.102
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	63	95	1.437	14	9	1.617
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	10	194	5	24	-1	232
Pasivos no corrientes	596	8.512	17.909	1.119	1.615	29.751
Provisiones para pensiones	1	-1	313	190	0	503
Otras provisiones no corrientes	50	697	29	148	30	954
Deuda Financiera	459	6.981	14.028	626	1.274	23.368
Deudas con empresas del grupo	356	0	0	339	-695	0
Resto	103	6.981	14.028	287	1.969	23.368
Deuda no financiera	9	113	0	10	3	136
Impuestos Diferidos	71	226	2.882	132	142	3.454
Derivados financieros a valor razonable	5	496	656	13	166	1.336
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	0	1.608	5	34	0	1.647
Pasivos corrientes	3.865	1.478	1.377	2.094	-1.164	7.650
Deuda financiera	38	1.101	538	1.225	-966	1.937
Deudas con empresas del grupo	5	4	94	1.137	-1.240	0
Resto	33	1.097	444	88	274	1.937
Deudas por operaciones de tráfico	3.401	376	775	840	-198	5.194
Provisiones para operaciones de tráfico	426	0	63	29	1	519
Total pasivo y patrimonio neto	4.686	13.439	22.502	4.321	-949	43.999

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2008 (millones de euros)

Activo	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Activos no corrientes	662	8.988	20.430	2.667	153	32.900
Fondos de Comercio	171	321	3.527	1.382	0	5.400
Activos intangibles	7	0	0	56	0	63
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	1	6.817	14.966	133	-77	21.839
Inversiones Inmobiliarias	0	0	0	0	92	92
Inmovilizado material	138	0	0	465	17	620
Inversiones en asociadas	16	40	65	166	0	286
Activos financieros no corrientes	156	974	142	258	-6	1.524
Créditos con empresas del grupo	39	0	0	0	-39	0
Resto	117	974	142	258	32	1.524
Activo por superávit de pensiones	0	0	76	0	0	76
Impuestos Diferidos	175	738	640	206	100	1.859
Derivado financieros a valor razonable	0	98	1.013	0	28	1.139
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	5	1.708	2.563	2	0	4.278
Activos corrientes	4.390	1.034	1.025	1.469	-1.292	6.626
Existencias	203	4	6	17	268	498
Clientes y otras cuentas a cobrar	1.929	283	366	1.252	-203	3.626
Tesorería y equivalentes	2.259	748	653	200	-1.357	2.502
Créditos con empresas del grupo	1.329	0	69	2	-1.400	0
Resto	930	747	584	198	43	2.502
Total activo	5.058	11.730	24.017	4.138	-1.139	43.804

Pasivo y Patrimonio neto	Construcción	Autopistas	Aeropuertos	Servicios	Resto	Total
Patrimonio neto	373	954	1.182	914	675	4.098
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	307	679	-747	897	664	1.801
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	66	274	1.929	16	11	2.296
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	13	201	8	28	0	250
Pasivos no corrientes	542	8.575	19.683	1.083	-737	29.146
Provisiones para pensiones	1	0	0	131	0	132
Otras provisiones no corrientes	45	371	115	151	27	708
Deuda Financiera	331	6.765	15.708	598	-990	22.413
Deudas con empresas del grupo	220	0	1.300	339	-1.858	0
Resto	112	6.765	14.408	259	868	22.413
Deuda no financiera	9	96	0	13	1	119
Impuestos Diferidos	57	328	2.850	126	97	3.458
Derivados financieros a valor razonable	98	1.016	1.011	64	129	2.319
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	1	1.484	1.679	0	0	3.163
Pasivos corrientes	4.130	517	1.465	2.112	-1.077	7.147
Deuda financiera	66	422	626	1.237	-799	1.552
Deudas con empresas del grupo	0	6	198	1.035	-1.239	0
Resto	66	416	428	201	441	1.552
Deudas por operaciones de tráfico	3.745	94	772	810	-279	5.142
Provisiones para operaciones de tráfico	319	0	67	66	0	452
Total pasivo y patrimonio neto	5.058	11.730	24.017	4.138	-1.139	43.804

El detalle por segmento de las adquisiciones realizadas tal y como se exige por la NIIF 8 es como sigue:

Millones de euros								
	Adiciones en proyectos de infraestructuras		Adiciones al inmovilizado material		Adiciones de intangibles y fondo de comercio		Adiciones asociadas	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Construcción	0	0	31	30	1	0	1	0
Aeropuertos	1.085	983	0	0	0	10	0	0
Autopistas	788	333	0	0	6	0	3.082	7
Servicios	69	32	74	144	21	7	5	0
Resto	0	0	4	6	0	0	0	0
Total	1.942	1.348	108	180	28	17	3.088	7

Las adiciones en proyectos de infraestructuras se detallan por segmento de negocio en la Nota 7 de la memoria.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2010

Millones de euros	Construcción			Autopistas		
	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total
Cifra de Ventas	4.525	0	4.525	869	0	869
Otros Ingresos	6	0	6	0	0	0
Total Ingresos de explotación	4.531	0	4.531	869	0	869
Consumos	940	0	940	3	0	3
Otros gastos externos	1.477	0	1.477	9	0	9
Gastos de personal	642	0	642	73	0	73
Variación de las provisiones de tráfico	111	0	111	14	0	14
Otros gastos de explotación	1.129	0	1.129	140	0	140
Total Gastos de explotación	4.300	0	4.300	239	0	239
Resultado bruto de explotación	231	0	231	630	0	630
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	40	0	40	113	0	113
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	191	0	191	517	0	517
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0	680	1.886	2.567
Resultado de explotación	191	0	191	1.197	1.886	3.084
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	0	0	0	18	0	18
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	-4	0	-4	-544	0	-544
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	5	5
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-4	0	-4	-526	5	-521
Ingresos financieros de resto de sociedades	96	0	96	17	0	17
Gastos financieros de resto de sociedades	-56	0	-56	-20	0	-20
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	0	0
Resultado financiero resto de sociedades	40	0	40	-4	0	-4
Resultado financieros	36	0	36	-530	5	-525
Participación en beneficio de soc.puestas en equivalencia	-1	0	-1	17	3	20
Resultado consolidado antes de impuestos	226	0	226	685	1.894	2.579
Impuesto sobre beneficios	-71	0	-71	-136	27	-108
Resultado consolidado actividades continuadas	156	0	156	549	1.921	2.470
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	156	0	156	549	1.921	2.470
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-21	0	-21	6	4	10
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	135	0	135	555	1.925	2480

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y deterioros de activos y pasivos (ver nota 24).

Millones de euros	Aeropuertos			Servicios		
	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total
Cifra de Ventas	2.799	0	2.799	3.896	0	3.896
Otros Ingresos	0	0	0	11	0	11
Total Ingresos de explotación	2.799	0	2.799	3.907	0	3.907
Consumos	54	0	54	419	0	419
Otros gastos externos	1	0	1	124	0	124
Gastos de personal	611	0	611	2.036	0	2.036
Variación de las provisiones de tráfico	0	0	0	25	0	25
Otros gastos de explotación	861	0	861	894	0	894
Total Gastos de explotación	1.527	0	1.527	3.498	0	3.498
Resultado bruto de explotación	1.272	0	1.272	410	0	410
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	716	0	716	129	0	129
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	556	0	556	281	0	281
Deterioros y enajenación de inmovilizado	56	-734	-678	4	0	4
Resultado de explotación	612	-734	-122	284	0	284
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	0	0	0	1	0	1
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	-984	0	-984	-12	0	-12
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	-51	-51	0	-2	-2
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-984	-51	-1.035	-11	-2	-13
Ingresos financieros de resto de sociedades	1	0	1	64	0	64
Gastos financieros de resto de sociedades	0	0	0	-113	0	-113
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	0	0
Resultado financiero resto de sociedades	1	0	1	-49	0	-49
Resultado financieros	-983	-51	-1.034	-61	-2	-62
Participación en beneficio de soc.puestas en equivalencia	6	6	12	31	0	31
Resultado consolidado antes de impuestos	-364	-780	-1.144	255	-2	253
Impuesto sobre beneficios	215	88	303	-105	1	-104
Resultado consolidado actividades continuadas	-149	-692	-841	150	-2	149
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	-149	-692	-841	150	-2	149
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	62	305	367	-5	0	-5
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	-87	-387	-474	146	-2	144

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y deterioros de activos y pasivos (ver nota 24).

Millones de euros	Resto			Total		
	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total
Cifra de Ventas	80	0	80	12.169	0	12.169
Otros Ingresos	0	0	0	17	0	17
Total Ingresos de explotación	80	0	80	12.186	0	12.186
Consumos	70	0	70	1.486	0	1.486
Otros gastos externos	-15	0	-15	1.596	0	1.596
Gastos de personal	60	0	60	3.422	0	3.422
Variación de las provisiones de tráfico	24	1	25	174	1	175
Otros gastos de explotación	-32	0	-32	2.992	0	2.992
Total Gastos de explotación	107	1	108	9.671	1	9.672
Resultado bruto de explotación	-27	-1	-28	2.516	-1	2.514
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	3	0	3	1.000	0	1.000
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	-29	-1	-31	1.516	-1	1.514
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	-13	-13	740	1.139	1.879
Resultado de explotación	-30	-14	-44	2.256	1.138	3.393
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	0	0	0	19	0	19
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	2	0	2	-1.543	0	-1.543
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	-48	-48
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	1	0	1	-1.524	-48	-1.572
Ingresos financieros de resto de sociedades	-25	0	-25	153	0	153
Gastos financieros de resto de sociedades	-86	0	-86	-275	0	-275
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	-30	-30	0	-31	-31
Resultado financiero resto de sociedades	-111	-30	-141	-122	-31	-153
Resultado financieros	-109	-30	-140	-1.646	-79	-1.725
Participación en beneficio de soc.puestas en equivalencia	0	0	0	53	8	62
Resultado consolidado antes de impuestos	-139	-45	-184	663	1.067	1.730
Impuesto sobre beneficios	52	13	66	-44	129	85
Resultado consolidado actividades continuadas	-87	-31	-118	619	1.196	1.815
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	-87	-31	-118	619	1.196	1.815
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-4	0	-4	38	310	348
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	-91	-31	-122	657	1.506	2.163

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y deterioros de activos y pasivos (ver nota 24).

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2009

Millones de euros	Construcción			Autopistas		
	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total
Cifra de Ventas	4.475	0	4.475	990	0	990
Otros Ingresos	19	0	19	0	0	0
Total Ingresos de explotación	4.494	0	4.494	990	0	990
Consumos	936	0	936	6	0	6
Otros gastos externos	1.606	0	1.606	-8	0	-8
Gastos de personal	655	0	655	106	0	106
Variación de las provisiones de tráfico	127	0	127	24	0	24
Otros gastos de explotación	942	0	942	197	0	197
Total Gastos de explotación	4.266	0	4.266	326	0	326
Resultado bruto de explotación	228	0	228	664	0	664
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	45	0	45	106	0	106
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	183	0	183	558	0	558
Deterioros y enajenación de inmovilizado	0	0	0	95	0	95
Resultado de explotación	183	0	183	653	0	653
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	0	0	0	36	0	36
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	-4	0	-4	-539	0	-539
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	-47	-47
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-4	0	-4	-503	-47	-550
Ingresos financieros de resto de sociedades	78	0	78	7	0	7
Gastos financieros de resto de sociedades	-34	0	-34	-25	0	-25
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	9	9
Resultado financiero resto de sociedades	44	0	44	-18	9	-9
Resultado financieros	41	0	41	-521	-38	-559
Participación en beneficio de soc.puestas en equivalencia	0	0	0	16	0	16
Resultado consolidado antes de impuestos	224	0	224	148	-38	111
Impuesto sobre beneficios	-66	0	-66	25	13	38
Resultado consolidado actividades continuadas	158	0	158	174	-25	149
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	158	0	158	174	-25	149
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-13	0	-13	-46	18	-28
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	144	0	144	128	-7	121

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y deterioros de activos y pasivos (ver nota 24).

Millones de euros	Aeropuertos			Servicios		
	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total
Cifra de Ventas	3.070	0	3.070	3.763	0	3.763
Otros Ingresos	0	0	0	11	0	11
Total Ingresos de explotación	3.070	0	3.070	3.774	0	3.774
Consumos	73	0	73	464	0	464
Otros gastos externos	6	0	6	149	0	149
Gastos de personal	652	0	652	1.947	0	1.947
Variación de las provisiones de tráfico	0	0	0	19	0	19
Otros gastos de explotación	1.000	2	1.002	828	0	828
Total Gastos de explotación	1.732	2	1.733	3.408	0	3.408
Resultado bruto de explotación	1.339	-2	1.337	366	0	366
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	726	0	726	124	0	124
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	613	-2	611	241	0	241
Deterioros y enajenación de inmovilizado	-747	-53	-800	1	0	1
Resultado de explotación	-134	-55	-189	242	0	242
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	0	0	0	9	0	9
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	-894	0	-894	-10	0	-10
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	-100	-100	0	-1	-1
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-894	-100	-994	-2	-1	-3
Ingresos financieros de resto de sociedades	-2	0	-2	51	0	51
Gastos financieros de resto de sociedades	0	0	0	-103	0	-103
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	0	0
Resultado financiero resto de sociedades	-2	0	-2	-52	0	-52
Resultado financieros	-896	-100	-996	-54	-1	-55
Participación en beneficio de soc.puestas en equivalencia	14	14	27	39	2	41
Resultado consolidado antes de impuestos	-1.016	-141	-1.157	227	1	227
Impuesto sobre beneficios	92	43	135	0	0	0
Resultado consolidado actividades continuadas	-924	-98	-1.022	226	1	227
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	-924	-98	-1.022	226	1	227
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	402	43	445	-6	0	-6
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	-522	-55	-577	220	1	221

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y deterioros de activos y pasivos (ver nota 24).

Millones de euros	Resto					Total
	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total	Antes de ajustes V.R.	Ajustes V.R.	Total
Cifra de Ventas	-66	0	-66	12.232	0	12.232
Otros Ingresos	0	0	0	30	0	30
Total Ingresos de explotación	-66	0	-66	12.262	0	12.262
Consumos	8	0	8	1.487	0	1.487
Otros gastos externos	-107	0	-107	1.645	0	1.645
Gastos de personal	62	0	62	3.423	0	3.423
Variación de las provisiones de tráfico	1	1	3	172	1	174
Otros gastos de explotación	-28	0	-28	2.939	2	2.941
Total Gastos de explotación	-64	1	-63	9.667	3	9.670
Resultado bruto de explotación	-2	-1	-4	2.595	-3	2.591
Dotaciones a la amortización del inmovilizado	3	0	3	1.005	0	1.005
Resultado de explotación antes de deterioro y enajenación de inmovilizado	-5	-1	-7	1.590	-3	1.587
Deterioros y enajenación de inmovilizado	31	-37	-6	-620	-90	-710
Resultado de explotación	26	-39	-13	969	-93	876
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	0	0	0	45	0	45
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	1	0	1	-1.446	0	-1.446
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	0	0	0	-148	-148
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	1	0	1	-1.402	-148	-1.550
Ingresos financieros de resto de sociedades	-12	0	-12	122	0	122
Gastos financieros de resto de sociedades	-64	0	-64	-226	0	-226
Resultado derivados y otros ajustes valor razonable	0	89	89	0	98	98
Resultado financiero resto de sociedades	-76	89	13	-103	98	-5
Resultado financieros	-75	89	14	-1.505	-50	-1.555
Participación en beneficio de soc.puestas en equivalencia	0	0	0	69	16	85
Resultado consolidado antes de impuestos	-50	51	1	-467	-127	-594
Impuesto sobre beneficios	33	-15	18	84	41	125
Resultado consolidado actividades continuadas	-16	35	19	-383	-86	-469
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio	-16	35	19	-383	-86	-469
Resultado del ejercicio atribuido a socios externos	-2	0	-2	334	61	395
Resultado del ejercicio atribuido a la sociedad	-19	36	17	-48	-25	-74

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de derivados, otros activos y pasivos financieros y deterioros de activos y pasivos (ver nota 24).

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

	Millones de euros					
	2010			2009		
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Construcción	4.310	215	4.525	4.357	119	4.476
Aeropuertos	2.794	5	2.799	3.070	0	3.070
BAA	2.790	0	2.790	3.067	0	3.067
Resto de aeropuertos	4	5	9	3	0	3
Autopistas	815	54	869	989	1	990
Servicios	3.823	73	3.896	3.754	9	3.763
Resto y ajustes	-11	91	80	-153	86	-67
Total	11.731	438	12.169	12.017	215	12.232

Áreas geográficas

El detalle de los activos, adiciones y ventas por áreas geográficas se compone de:

	Millones de euros						
	Activos totales			Adiciones en proyectos de infraestructuras, inmovilizado material, activos intangibles, fondo de comercio y soc.ptas equivalencia		Ventas	
	2010	2009	2008	2010	2009	2010	2009
España	9.116	9.035	9.187	206	185	3.765	4.350
Reino Unido	22.942	23.458	24.269	1.126	1.018	4.203	4.432
E.E.U.U.	3.894	2.608	2.300	633	164	1.024	797
Canadá	2.938	3.263	2.817	2.923	49	384	391
Polonia	1.186	982	953	10	5	1.170	779
Chile	39	1.663	1.282	159	0	202	238
Portugal	1.042	1.006	931	89	102	253	222
Resto de Europa	1.969	1.823	1.876	9	19	888	785
Resto	162	161	188	13	11	281	237
Total	43.287	43.999	43.804	5.167	1.552	12.169	12.232

Adicionalmente de la información por áreas indicada en esta nota de la memoria, se incluye información adicional en las siguientes notas:

- Detalle de proyectos de infraestructuras por segmentos de negocio y para los principales grupos de proyectos separados por geografía se detallan en la Nota 7 de la presente memoria.
- El detalle de posición neta de tesorería separando proyectos de infraestructuras y resto, y desglosando para ambas áreas el detalle por segmentos se ha incluido en la Nota 19 de la presente memoria.
- El detalle de Flujo de Caja separando proyectos de infraestructuras y resto, y desglosando para ambas áreas el detalle por segmentos se ha incluido en la Nota 31 de la presente memoria.

15. Fondo de comercio y adquisiciones

El movimiento de este epígrafe, desglosado por segmentos en 2010 ha sido el siguiente:

Millones de euros					
Movimiento durante 2010	Saldos al 01/01/10	Tipo de Cambio	Inversión/ Baja / Otros	Deterioro	Saldos al 31 /12/10
Aeropuertos	3.813	131	-75	-294	3.575
Heathrow	3.102	109	0	0	3.211
Resto Aeropuertos	711	21	-75	-293	364
Servicios	1.411	116	-638	0	889
Amey	426	15	0	0	441
Cespa	421	0	0	0	421
Swissport	545	101	-646	0	0
Resto Servicios	19	0	8	0	27
Construcción	169	10	0	0	179
Webber	97	7	0	0	104
Budimex	72	3	0	0	75
Autopistas	1.559	6	-1.176	0	389
Total	6.952	263	-1.889	-294	5.032

La variación más significativa que se produce en Aeropuertos (BAA) es debido al deterioro de valor en el resto de aeropuertos por importe total de 293 millones de euros (impacto resultado neto Ferrovial -162 millones de euros) y la venta del aeropuerto de Nápoles que ha supuesto una baja en el fondo de comercio de 75 millones de euros.

En Servicios, el principal movimiento está relacionado con el traspaso a mantenido para la venta de Swissport, que ha supuesto una baja del fondo de comercio de 646 millones de euros.

En Autopistas, los principales movimientos son debidos a la reclasificación del fondo de comercio de Trados 45 a la línea de activos mantenidos para la venta, por importe de 6 millones de euros, y la baja del fondo de comercio asociado a la autopista 407-ETR, por importe de 1.081 millones de euros, sociedad que ha pasado a integrarse por el método de puesta en equivalencia, según se describe en las notas 2, Variaciones de Perímetro, y 9, Inversiones en Asociadas.

En el siguiente epígrafe se describe la metodología e hipótesis utilizadas en los test de deterioro.

A. Fondo de comercio de BAA:

El fondo de comercio es el exceso del precio pagado por la adquisición de BAA sobre el valor de los activos en la fecha de adquisición (junio de 2006), y representa el valor del crecimiento del negocio a largo plazo, debido a las importantes expectativas de inversiones adicionales, que permitirán absorber un crecimiento del tráfico significativo en los próximos años.

El valor recuperable de los aeropuertos ha sido calculado como el mayor entre el valor razonable menos los costes estimados de venta o el valor en uso. El citado valor ha sido calculado mediante descuento de proyecciones de flujos de caja, según el plan de negocio de cada aeropuerto para cada año hasta el 2056, utilizando la metodología Adjusted Present Value (APV). La compañía cree que este es el periodo mínimo necesario para que un modelo de descuento de flujos capture el enorme potencial de crecimiento de esta infraestructura con importantes inversiones y que esta metodología es la que refleja el valor en uso de este negocio. Los flujos de caja se han descontado a mitad de periodo, y el valor residual, aplicado en el último año del modelo, se ha calculado utilizando la fórmula de Gordon Shapiro con una tasa de crecimiento a perpetuidad del 1,5%.

El cálculo del plan de negocio para el aeropuerto de Heathrow se realizó utilizando la metodología "Building Blocks" aplicada por el regulador británico de aeropuertos, CAA ("Civil Aviation Authority"), y la Comisión

de la Competencia de Reino Unido, CC ("Competition Commission"). La rentabilidad de estos activos regulados, utilizando esta metodología, viene determinada por el Regulated Asset Base (RAB) existente, el futuro Plan de Inversiones ("Capital Investment Programme") y la rentabilidad sobre activos. El regulador estableció en su determinación de marzo de 2008 (Heathrow) las tarifas aeronáuticas para los siguientes cinco años (quinquenio 5) en base a una rentabilidad sobre activos (antes de impuestos e inflación) de 6,2% para Heathrow. A partir del quinquenio 6 se ha incrementado la rentabilidad sobre activos en línea con las últimas decisiones de sectores regulados en el Reino Unido.

Como consecuencia de la posición del nuevo Gobierno en el Reino Unido respecto al desarrollo de la 3ª pista en Heathrow, se ha procedido a la actualización de los planes de negocio, asumiendo un retraso de 5 años en la construcción de la 3ª pista en Heathrow, frente a las hipótesis utilizadas en el test de deterioro de diciembre 2009. La compañía considera este diferimiento en Heathrow porque, en opinión de la misma, las proyecciones a largo plazo de demanda en el sureste de Inglaterra soportan la necesidad de nuevas pistas o de realizar fuertes inversiones alternativas y no existen en la actualidad alternativas factibles a Heathrow para satisfacer el citado incremento de demanda. En cualquier caso, en el supuesto de que se asumiese un escenario de no desarrollo de la 3ª pista no se produciría ningún deterioro en el fondo de comercio de Heathrow. En opinión de la compañía no existen cambios razonables en las principales hipótesis que ocasionarían la desaparición del exceso de valor recuperable en Heathrow ni la necesidad de registrar un deterioro adicional en el resto de aeropuertos.

Las tasas de descuento desapalancadas (Ku) utilizadas para valorar el aeropuerto de Heathrow son coherentes con la rentabilidad sobre RAB utilizada para proyectar los flujos, y se han ajustado con estimaciones recientes de inflación a corto plazo. A partir de 2015, la tasa de descuento desapalancada se sitúa en el 8,14%, considerando una inflación del 2,75%. Para descontar el escudo fiscal de la deuda se ha utilizado el coste de la deuda.

Las proyecciones para el resto de aeropuertos reflejan las mejores estimaciones tanto en términos de evolución de tráfico de pasajeros y tarifas, donde se ha tenido en cuenta la evolución negativa de pasajeros experimentada en 2010, como en términos de inversiones donde se ha reducido el volumen de inversiones consideradas respecto a 2009, destacando la supresión de las inversiones en la 2ª pista de Stansted, tras la posición manifestada por el gobierno del Reino Unido.

Las tasas de descuento desapalancadas (Ku) utilizadas para valorar el resto de aeropuertos oscilan entre el 8,6% y el 9,6%.

Tras la realización de diversas sensibilidades y escenarios, se ha reconocido un deterioro de valor en el resto de aeropuertos por importe de 293 millones de euros en el resultado antes de impuestos (162 millones de euros en el resultado neto).

B. Fondos de Comercio de la división de Servicios (Amey y Cespa):

Para realizar el test de deterioro del fondo de comercio de estas dos áreas de negocio se usan 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.

Para el descuento de los flujos se utiliza una tasa de descuento basada en el coste medio ponderado del capital (WACC) para ese tipo de activos. Ferrovial ha utilizado una prima de mercado del 5,5% basándose en estudios recientes sobre primas exigidas a largo plazo. Por otra parte, para recoger el riesgo de cada compañía, se han seleccionado portafolios de compañías comparables para realizar posteriormente análisis de regresión y obtener unas betas desapalancadas. Las betas resultantes de este análisis se han contrastado con otras fuentes habitualmente utilizadas por analistas y bancos de inversión (Barra Beta, Bloomberg, etc.).

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente.

Las tasas de descuento (WACC) utilizadas para calcular el test de deterioro oscilan entre 6,7% y 7,6% (frente a las tasas del año anterior que oscilaban entre 6,8% y 7,2%) y las tasas de crecimiento a perpetuidad (g) entre el 2,0% y el 3,0%

Para estos fondos de comercio se realizan análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen bruto de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En opinión de la compañía no existen cambios razonables en las principales hipótesis que ocasionarían la desaparición del exceso de valor recuperable.

C. Fondos de comercio Construcción (Budimex y Webber):

En el caso de Budimex al ser una sociedad cotizada en la bolsa de Varsovia, el análisis de una posible pérdida de valor se ha realizado comprobando que el valor de cierre de cotización de la compañía es superior a su valor contable más el valor del fondo de comercio asignado. Al cierre del ejercicio 2010 existía un exceso de valor considerable, siendo la valoración en bolsa de la participación de Ferrovial en Budimex (59,1%) de 379 ME.

En el caso de Webber se ha seguido una metodología similar a las sociedades de servicios, utilizando una tasa de descuento (WACC) de 8,5% (frente al 8,6% de Diciembre 2009) y una tasa de crecimiento a perpetuidad del 2,0%.

Los flujos proyectados están basados en las últimas estimaciones aprobadas por la compañía, los cuales tienen en cuenta la evolución histórica reciente. Para proyectar el crecimiento de las ventas y el resto de variables operativas se han considerado los contratos existentes en la cartera.

Para el fondo de comercio de Webber se realizan análisis de sensibilidad, especialmente con relación al margen bruto de explotación, a la tasa de descuento y crecimiento a perpetuidad, con el objetivo de asegurarse de que posibles cambios en la estimación, no tienen repercusión en la posible recuperación de los fondos de comercio registrados.

En opinión de la compañía no existen cambios razonables en las principales hipótesis que ocasionarían la desaparición del exceso de valor recuperable.

D. Fondos de comercio Autopistas:

El valor recuperable de las autopistas ha sido calculado como el mayor entre el valor razonable menos los costes estimados de venta o el valor en uso. Para calcular el valor en uso de sociedades concesionarias con una estructura financiera independiente y una duración limitada, se realiza una valoración descontando los flujos esperados para el accionista hasta el final de la concesión. La compañía cree que para reflejar el valor en uso deben utilizarse modelos que consideren toda la vida concesional al tratarse de activos con fases muy diferenciadas de inversión y crecimiento, y existe visibilidad para utilizar un plan económico financiero específico para cada una durante la vida de la concesión. No se estima en estas valoraciones, por tanto, ningún valor residual. Las proyecciones han sido actualizadas en función de la evolución histórica y peculiaridades de cada activo utilizando sofisticadas herramientas de modelización a largo plazo para estimar tráfico, mantenimiento extraordinario, etc. Estos modelos o herramientas para estimar los tráfico se nutren de variables procedentes en gran parte de fuentes públicas (evolución

del GDP, inflación, población, motorización, estado vías alternativas, etc.), existiendo igualmente modelos específicos para estimar el mantenimiento extraordinario en función de diferentes variables (estado del firme, tráfico esperado, etc.).

Los flujos esperados para el accionista se descuentan a un coste estimado del equity (oscila entre el 8,90% y 11,87%) basado en una tasa libre de riesgo que toma como referencia habitualmente el bono a 30 años en función de la localización de cada sociedad concesionaria, una beta que considera el nivel de apalancamiento y riesgo del activo y una prima estimada de mercado del 5,5%.

En aquellas autopistas donde existen fondos de comercio, principalmente, Autema, Chicago, el posible deterioro se ha calculado confrontando el valor contable de la sociedad (recursos propios de la sociedad más el valor del fondo de comercio neto) con su valor en uso obtenido siguiendo el método de valoración de descuento de flujos de caja descrito previamente.

No se han encontrado indicios de deterioro sobre estos fondos de comercio. En opinión de la compañía no existen cambios razonables en las principales hipótesis que ocasionarían la desaparición del exceso de valor recuperable.

6. Activos intangibles

Es importante destacar que dentro de este epígrafe no se recogen los activos intangibles asignados a proyectos de infraestructuras, ya que el valor de los mismos se incorpora dentro del epígrafe "Inversiones en proyectos de infraestructuras" (Nota 7). Igualmente, mencionar que los derechos sobre concesiones incluidos en este epígrafe son aquellos sobre los que no existe una deuda específica vinculada a esos proyectos.

El movimiento de los saldos de este epígrafe del balance de situación consolidado durante el ejercicio 2010 es el siguiente:

Movimientos durante 2010	Millones de Euros		
	Derechos sobre concesiones	Otros activos intangibles	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2010	98	39	137
Altas	12	2	14
Bajas	-8	0	-8
Variaciones de perímetro y traspasos	117	0	117
Reclasificación mantenidos para la venta	-90	-10	-100
Efecto Tipo de Cambio	15	2	17
Saldo al 31.12.2010	144	33	177
Amortización acumulada:			
Saldo al 1.01.2010	-67	-25	-92
Dotaciones	-12	-2	-14
Bajas	0	0	0
Variaciones de perímetro y traspasos	-31	0	-31
Reclasificación mantenidos para la venta	61	9	70
Efecto Tipo de Cambio	-11	-2	-13
Saldo al 31.12.2010	-60	-20	-80
Valor neto contable 31.12.2010	84	13	97

El principal movimiento en el epígrafe se produce en la línea de Variaciones de perímetro. Así, se produce la incorporación de los activos intangibles de Amey-Cespa procedentes de la compra de Donarbon (ver Nota 1.2) en el presente ejercicio por 27 millones de euros y la baja por venta de los activos de Tube Lines, que contaban con un valor neto contable de 30 millones de euros. En el marco de esta operación de venta de Tube Lines, Amey seguirá prestando a Tube Lines, en términos muy similares a los actuales, los servicios de apoyo a la gestión del mantenimiento conforme al Opex Secondment Agreement. En este sentido, cabe mencionar la reclasificación a este epígrafe de los activos intangibles asociados a estos servicios por importe neto de 83 millones de euros, anteriormente registrados en Inmovilizado en proyectos de infraestructuras.

Asimismo, se ha llevado a cabo el traspaso de los activos intangibles de Swissport a la línea de Activos mantenidos para la venta (ver Nota 12), por un importe neto de 31 millones de euros.

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe del balance de situación consolidado durante el ejercicio 2009 es el siguiente:

- El único activo intangible de vida indefinida de carácter significativo es el derecho a operar determinados aeropuertos no regulados en Grupo BAA, activo que surgió en el proceso de combinación de negocios correspondiente a la adquisición de dicho Grupo. Dicho activo tal y como se indica en la nota 7, no figura registrado dentro de este epígrafe, sino dentro del epígrafe "inversiones en proyectos de infraestructuras".
- Al 31 de diciembre de 2010 no existen activos intangibles significativos sujetos a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.
- No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros de activos intangibles durante el ejercicio 2010.

Los activos intangibles generados internamente provenientes de BAA se detallan de forma separada en la nota 7.

Movimientos durante 2009	Millones de Euros		
	Derechos sobre concesiones	Otros activos intangibles	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2009	101	39	140
Altas	4	4	8
Bajas	0	-5	-5
Variaciones de perímetro y traspasos			
Reclasificación mantenidos para la venta	-7	0	-7
Efecto Tipo de Cambio	0	1	1
Saldo al 31.12.2009	98	39	137
Amortización acumulada:			
Saldo al 1.01.2009	-53	-24	-77
Dotaciones	-15	-3	-18
Bajas	0	3	3
Variaciones de perímetro y traspasos		0	0
Reclasificación mantenidos para la venta	1	0	1
Efecto Tipo de Cambio	0	-1	-1
Saldo al 31.12.2009	-67	-25	-92
Valor neto contable 31.12.2009	31	14	45

17. Inversiones en proyectos de infraestructuras

7.1 Información global Inversiones en proyectos de infraestructuras.

El siguiente cuadro muestra los saldos y movimientos de la inversión en proyectos de infraestructuras con un detalle por proyecto para los ejercicios 2010 y 2009:

Movimientos durante 2010	Millones de Euros					
	Saldo al 01/01/10	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y traspasos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/10
Act. intangibles CINIIF 12						
Autopistas						
407 ETR International	2.936	-3.311			375	0
Autopistas España	2.408		74	-1	0	2.481
Autopistas USA	1.606		626	-177	108	2.163
Resto Autopistas	1.181		87	-383	0	885
Inversión autopistas	8.131	-3.311	787	-561	483	5.529
Amort./Provisión Autopistas	-914	71	-245	478	-59	-669
Inversión neta autopistas	7.217	-3.240	542	-83	424	4.860
Servicios						
Amey	117			-122	4	-1
Autovía de Aragón	40		46	-14	0	72
Otros Servicios	35		23	1	0	59
Inversión servicios	192		69	-135	4	130
Amort./Provisión Servicios	-37		0	39	-1	1

Movimientos durante 2010	Millones de Euros					Saldo al 31/12/10
	Saldo al 01/01/10	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y traspasos	Efecto tipo de cambio	
Inversión neta servicios	155		69	-96	3	131
Total inversión	8.323	-3.311	856	-696	487	5.659
Total amortización/provisión	-951	71	-245	517	-60	-668
Total inversión neta	7.372	-3.240	611	-179	427	4.991
Resto proyectos de infraestructuras						
Aeropuertos						
BAA	21.079		1.085	-232	738	22.670
Resto aeropuertos	8		0	0	1	9
Total inversión	21.087		1.085	-232	739	22.679
Amort./Provisión BAA	-4.830		-1.262	109	-166	-6.149
Amort./Provisión Resto aeropuertos	-8				-1	-9
Total Amort./Provisión	-4.838		-1.262	109	-167	-6.158
Total inversión neta	16.249		-177	-123	572	16.521
Total inversión	29.410	-3.311	1.941	-928	1.226	28.338
Total amort./Provisión	-5.789	71	-1.507	626	-227	-6.826
Total inversión	23.621	-3.240	434	-302	999	21.512

La evolución en 2010 del tipo de cambio del euro frente a las divisas de los países en que se encuentran saldos significativos de inmovilizado en proyectos de infraestructuras, (principalmente la libra) ha supuesto el incremento de los saldos de balance de estos activos, por un importe neto de 999 millones de euros (+1.366 millones de euros a 31 de diciembre de 2009).

Las variaciones más significativas en 2010 corresponden:

· En la división de **Autopistas**: el principal movimiento corresponde a la desaparición del epígrafe de los activos de la autopista canadiense 407 ETR, que tras la desinversión del 10% en esa sociedad, tal y como se describe en la Nota 1.2, pasa a consolidarse por puesta en equivalencia.

Por lo que respecta a las autopistas de Estados Unidos, se han producido incrementos de activos significativos en las autopistas SH 130 (298 millones de euros), North Tarrant Express (173 millones de euros) y LBJ (126 millones de euros), actualmente en construcción.

En cuanto al resto de autopistas, las variaciones más significativas tienen lugar en Portugal, con inversiones adicionales por 80 millones de euros en Euroscut Azores, autopista en construcción. Por otro lado, se produce la baja por reclasificación de Auto-Estradas Norte al epígrafe de Otros activos financieros no corrientes por importe neto de 325 millones de euros, tras el proceso de renegociación de su contrato de concesión con la administración portuguesa acometido en julio 2010. Bajo el nuevo contrato, la concesión se convierte en un modelo de pago por disponibilidad y aplica el modelo de activo financiero de la CINIIF 12.

Por otro lado, siguiendo la metodología descrita en la nota 5.D, se ha registrado un deterioro de valor de las inversiones en autopistas por importe de 186 millones de euros en el resultado antes de impuestos (con impacto en el resultado neto de -137 millones de euros) relacionado fundamentalmente con el portfolio de autopistas españolas y resto de autopistas europeas, debido a la evolución negativa de los tráficos durante 2010 y a la actualización de las hipótesis a largo plazo de estas autopistas.

· En la división de **Aeropuertos**: las altas más significativas se producen dentro del Grupo BAA, por importe total de 1.085 millones de euros, de los que 958 millones de euros, corresponden a altas de inmovilizado en curso, según se detalla posteriormente.

El movimiento de estos activos durante 2009 fue el siguiente:

Movimientos durante 2009	Millones de Euros					Saldo al 31/12/09
	Saldo al 01/01/09	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y traspasos	Efecto tipo de cambio	
Activos intangibles						
Autopistas						
407 ETR Internacional	2.545		48		343	2.936
Autopistas España	2.377		34	-3		2.408
Autopistas USA	1.495		155		-44	1.606
Resto Autopistas	1.096		93	-8		1.181
Inversión autopistas	7.513	0	330	-11	299	8.131
Amort./Provisión Autopistas	-761		-106	43	-90	-914
Inversión neta autopistas	6.752	0	224	32	209	7.217
Servicios						
Amey	109		8			117
Autovía de Aragón	0		28	12		40
Otros Servicios	39		-4			35
Inversión servicios	148		32	12		192
Amort./Provisión Servicios	-28		-9			-37
Inversión neta servicios	120		23	12		155

Movimientos durante 2009	Millones de Euros					
	Saldo al 01/01/09	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y traspasos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/09
Total inversión	7.661	0	362	1	299	8.323
Total amortización/provisión	-789	0	-115	43	-90	-951
Total inversión neta	6.872	0	247	44	209	7.372
Resto proyectos de infraestructuras						
Aeropuertos						
BAA	18.842	7	984	-209	1.455	21.079
Resto aeropuertos	6	1			1	8
Total inversión	18.848	8	984	-209	1.456	21.087
Amort./Provisión BAA	-3.875		-724	67	-298	-4.830
Amort./Provisión Resto aeropuertos	-6	-1			-1	-8
Total Amort./Provisión	-3.881	-1	-724	67	-299	-4.838
Total inversión neta	14.967	7	260	-141	1.157	16.249
Total inversión	26.509	8	1.346	-208	1.755	29.410
Total amort./Provisión	-4.670	-1	-839	110	-389	-5.789
Total inversión neta	21.839	7	507	-98	1.366	23.621

Excepto BAA que se encuentra en propiedad, el resto de activos se encuentran sujetos a concesión. Los movimientos relativos a BAA se explican con más detalle a continuación.

- En el caso de los proyectos de infraestructuras, todos los activos están garantizando la deuda existente de dicha sociedad, tal y como se comenta en la Nota 19 de la presente memoria.
- Los intereses activados en el año aparecen detallados en la Nota 28.

7.2 Detalle inversión en proyectos de infraestructuras BAA.

A continuación se adjunta un detalle por naturaleza de activos de los proyectos incluidos en el Grupo BAA:

A. Propiedad planta y equipos

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2010 ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2010 Millones de Euros	Terminales	Pistas y terrenos accesorios	Plantas y equipos	Otros terrenos y construcción	Elementos ferroviarios	Activos en curso	Total
Coste							
Saldo a 01 de Enero de 2010	11.571	1.923	361	139	1.572	1.516	17.082
Adiciones	13	0	15	0	0	958	986
Traspasos a Propiedades de Inversión	-1	0	0	6	0	-125	-120
Traspasos a activos completos	239	149	44	2	7	-442	-1
Costes de refinanciación capitalizados	0	0	0	0	0	27	27
Retiros	-22	-1	-21	-1	0	0	-45
Otros traspasos	-119	-9	-30	-8	0	-53	-219
Diferencias de cambio	402	68	10	4	55	52	591
Saldo a 31 de Diciembre de 2010	12.083	2.130	379	142	1.634	1.933	18.301
Amortización / Provisión							
Saldo a 01 de Enero de 2010	-3.482	-563	-115	-62	-305	34	-4.493
Adiciones	-447	-69	-64	-9	-47	0	-636
Deterioros						-174	-174
Retiros y traspasos	41	5	30	2	0	0	78
Diferencias de cambio	-120	-20	-3	-2	-11	1	-155
Saldo a 31 de Diciembre de 2010	-4.008	-647	-152	-71	-363	-139	-5.380
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2010	8.075	1.483	227	71	1.271	1.794	12.921

Durante el ejercicio 2010 se han registrado inversiones significativas por importe de 986 millones de euros, principalmente registradas en Activos en curso. Entre esta altas de activos cabe destacar la inversión realizada en el aeropuerto de Heathrow por 954 millones de euros (818 millones de libras) y el de Stansted por 26 millones de euros (22 millones de libras). La inversión realizada en Heathrow corresponde principalmente a trabajos realizados en la Terminal 2 y su edificio satélite, así como en la terminal 5C. Otras inversiones realizadas corresponden al túnel de transporte de equipaje entre las terminales 3 y 5, la renovación del mobiliario de la Terminal 3 y la mejora de accesos para el Airbus 380.

Se producen, asimismo, traspasos de activos en curso a sus correspondientes epígrafes de activos completos por importe de 442 millones de euros, principalmente por saldos correspondientes al aeropuerto de Heathrow por 327 millones de euros (280 millones de libras), Stansted por 28 millones de euros (24 millones de libras) y Edimburgo por 27 millones de euros (23 millones de libras). En 2010 se ha realizado también el traspaso de 125 millones de euros (107 millones de libras) correspondientes a inversiones hechas para desarrollo de pistas al epígrafe de propiedades de inversión, ya que se considera que la recuperación de esa inversión se va a realizar vía alquiler o venta de dichos activos.

Adicionalmente, como consecuencia de la posición del nuevo Gobierno en el Reino Unido respecto al desarrollo de la 3ª pista en Heathrow y 2ª pista en Stansted (SG2), la compañía ha registrado dentro del epígrafe Inmovilizado de Proyectos de Infraestructuras un deterioro por importe de 149 millones de libras (174 millones de euros en el resultado antes de impuestos, con un impacto en el resultado neto de Ferrovial de -97 millones de euros) en relación a los gastos de desarrollo de los proyectos que hasta la fecha habían sido activados. La mayoría de dichos gastos, continúan siendo parte del RAB (Regulatory Asset Base), que es la base sobre la que se calculan las tarifas, por lo que su recuperabilidad económica no se ve afectada por esta regularización. La razón del registro

de este deterioro tiene su origen en la normativa contable aplicable que dificulta el posible registro de este tipo de activos regulatorios. Por otra parte, el tipo de cambio provoca un aumento significativo del epígrafe, por importe neto de 436 millones de euros (882 millones a 31 de diciembre de 2009), debido a la variación del tipo de cambio euro / libra durante el ejercicio, según se comenta en la Nota 3.2.

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2010 ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2009	Terminales	Pistas y terrenos accesorios	Plantas y equipos	Otros terrenos y construcción	Elementos ferroviarios	Activos en curso	Total
Coste							
Saldo a 1 de Enero de 2009	9.903	1.751	248	115	1.453	1.653	15.123
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	0	1	1
Adiciones	8	0	11	0	0	902	921
Trasposos a Propiedades de Inversión	3	0	0	21	0	-24	0
Trasposos a activos completos	988	38	113	7	6	-1.151	1
Costes de refinanciación capitalizados	0	0	0	0	0	25	25
Retiros	-101	-3	-5	-12	0	-1	-122
Diferencias de cambio	770	137	14	8	113	121	1163
Trasposos a activos mantenidos para la venta	0	0	-20	0	0	-10	-30
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	11.571	1.923	361	139	1.572	1.516	17.082
Amortización / Provisión							
Saldo a 1 de Enero de 2009	-2.900	-467	-65	-56	-240	28	-3.700
Adiciones	-455	-63	-59	-7	-46	0	-630
Retiros y trasposos	98	3	4	5	0	3	113
Diferencias de cambio	-225	-36	-3	-4	-19	3	-284
Trasposos a activos disponibles para la venta	0	0	8	0	0	0	8
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	-3.482	-563	-115	-62	-305	34	-4.493
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2009	8.089	1.360	246	77	1.267	1.550	12.589

B. Propiedades de inversión

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2010 a sido el siguiente:

Movimientos durante 2010	Aeropuertos	Activos en curso	Total
Coste			
Saldo a 1 de Enero de 2010	2.981	10	2.991
Adiciones	86	0	86
Trasposos de activos completos	3	-3	0
Otros trasposos	121		121
Diferencias de cambio	112		112
Saldo a 31 de Diciembre de 2010	3.303	7	3.310
Amortización / Provisión			
Saldo a 1 de Enero de 2010	-190	0	-190
Adiciones	-120		-120
Diferencias de cambio	-7		-7
Deterioros valorativos	22		22
Saldo a 31 de Diciembre de 2010	-295		-295
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2010	3.008	7	3.015

Los principales movimientos en 2010 se producen por las diferencias de cambio, por importe neto de 105 millones de euros. Adicionalmente, según se describe en la Nota 5, en la línea de "Deterioros y enajenaciones de inmovilizado" (ver notas 24 y 25) se ha registrado una reversión del deterioro del valor de las propiedades de inversión, por importe de 22 millones de euros en el resultado antes de impuestos (8 millones de euros en el resultado neto).

Dichos activos, aunque tienen la calificación de propiedades de inversión, forman parte en lo que se refiere a los aeropuertos regulados, de la base de los activos regulados (RAB) con lo que el valor razonable de los mismos está en línea con su valor contable que es a su vez la base de la que se parte para el cálculo del RAB.

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2009 fue el siguiente:

Movimientos durante 2009	Aeropuertos	Activos en curso	Total
Coste			
Saldo a 1 de Enero de 2009	2.781	16	2.797
Adiciones	0	20	20
Trasposos de activos completos	27	-27	0
Retiros	-43	0	-43
Otros trasposos	-1	1	0
Diferencias de cambio	217	0	217
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	2.981	10	2.991
Amortización / Provisión			
Saldo a 1 de Enero de 2009	-82	0	-82
Adiciones	-50	0	-50
Diferencias de cambio	-6	0	-6
Deterioros valorativos	-53	0	-53
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	-191	0	-191
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2009	2.790	10	2.800

C. Activos Intangibles

Movimientos durante 2010	Derecho a operar	Programas informáticos	Concesiones	Contratos explotación espacios comerciales	Otros	Total
Valoración						
Saldo a 1 de Enero de 2010	703	149	0	149	6	1.007
Adiciones		22				22
Retiros		-6				-6
Diferencias de cambio	25	5	0	5	0	35
Saldo a 31 de Diciembre de 2010	728	170	0	154	6	1.058
Amortización / Provisión						
Saldo a 1 de Enero de 2010	0	-87	0	-57	0	-144
Adiciones	0	-27		-16		-43
Retiros		6	0	0	0	6
Diferencias de cambio		-2	0	-2	0	-4
Deterioros valorativos	-289					-289
Saldo a 31 de Diciembre de 2010	-289	-110	0	-75	0	-474
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2010	439	60	0	79	6	584

Los dos principales activos intangibles registrados a Diciembre de 2010, corresponden al derecho a operar determinados aeropuertos no regulados (derecho de carácter indefinido) y los derechos de explotación de espacios comerciales del Grupo BAA, que se amortizan linealmente en función de los años de vigencia del contrato, hasta un máximo de 15 años.

La compañía ha registrado un deterioro por importe de 248 millones de libras en relación al activo intangible consistente con el derecho a operar el resto de aeropuertos (289 millones de euros, con un impacto en el resultado neto de Ferrovial de -118 millones de euros). Para la determinación de este deterioro, se ha seguido la metodología de valoración descrita en la Nota 5.

El movimiento de estos activos durante el ejercicio 2009 fue el siguiente:

Movimientos durante 2009	Derecho a operar	Programas informáticos	Concesiones	Contratos explotación espacios comerciales	Otros	Total
Valoración						
Saldo a 1 de Enero de 2009	653	123	0	138	8	922
Adiciones	0	20	0	0	0	20
Retiros	0	-5	0	0	-2	-7
Variaciones de perímetro	0	0	0	0	6	6
Diferencias de cambio	50	11	0	11	0	72
Trasposos a activos disponibles para la venta	0	0	0	0	-6	-6
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	703	149	0	149	6	1.007
Amortización / Provisión						
Saldo a 1 de Enero de 2009	0	-55	0	-38	0	-93
Adiciones	0	-30	0	-16	0	-46
Retiros	0	3	0	0	0	3
Diferencias de cambio	0	-4	0	-3	0	-7
Trasposos a activos disponibles para la venta	0	0	0	0	0	0
Saldo a 31 de Diciembre de 2009	0	-86	0	-57	0	-143
Valor Neto al 31 de Diciembre de 2009	703	63	0	92	6	864

18. Inmovilizaciones materiales

Dentro de este epígrafe no se incluyen los activos materiales asignados a Proyectos de Infraestructuras ya que el valor de los mismos se incorpora dentro del epígrafe "Inversiones en Proyectos de Infraestructuras".

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2010	Millones de Euros			TOTAL
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalac., utillaje y mobiliario	
Inversión:				
Saldo al 1.01.2010	137	805	801	1.743
Altas	4	36	99	139
Bajas	-19	-67	-79	-165
Variaciones de perímetro y trasposos	12	2	-298	-284
Efecto Tipo de Cambio	5	7	50	62
Saldo al 31.12.2010	139	783	573	1.495
Amortización acumulada:				
Saldo al 1.01.2010	-27	-496	-551	-1.074
Dotaciones	-2	-55	-71	-128
Bajas	2	58	54	114
Variaciones de perímetro y trasposos	10	-59	230	181
Efecto Tipo de Cambio	-1	-5	-30	-36
Saldo al 31.12.2010	-18	-557	-368	-943
Valor neto contable 31.12.2010	121	226	205	552

Variaciones de perímetro y trasposos

Durante 2010 la principal variación se produce por el traspaso de Swissport como activos clasificados como mantenidos para la venta por valor de 123 millones de euros y la entrada en el perímetro de AmeyCespa por valor de 26 millones.

Adiciones

Las altas en el segmento de construcción corresponden fundamentalmente, al igual que en el ejercicio anterior, a la adquisición de maquinaria específica de obra en Ferrovial Agromán.

Retiros

Los retiros se producen fundamentalmente en el segmento de Servicios por importe de 14 millones de euros correspondientes a salidas de balance de activos totalmente amortizados. Adicionalmente se produjo la enajenación por parte de Cespa de un edificio por un valor de 15 millones.

Movimientos durante 2009	Millones de Euros			
	Terrenos y Construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalac., utillaje y mobiliario	TOTAL
Inversión:				
Saldo al 1.01.2009	131	747	707	1.585
Altas	4	82	122	208
Bajas	-9	-46	-18	-73
Variaciones de perímetro y traspasos	9	1	-15	-5
Efecto Tipo de Cambio	3	21	5	29
Saldo al 31.12.2009	138	805	801	1.744
Amortización acumulada:				
Saldo al 1.01.2009	-24	-439	-501	-964
Dotaciones	-2	-47	-77	-126
Bajas	5	30	7	42
Variaciones de perímetro y traspasos	-2	-10	19	7
Efecto Tipo de Cambio	-4	-31	1	-34
Saldo al 31.12.2009	-27	-497	-551	-1.075
Valor neto contable 31.12.2009	111	308	250	669

- El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados.
- 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.
- El detalle del inmovilizado en curso asciende a 55,2 millones de euros (58,8 millones de euros en 2009). Se debe fundamentalmente al incremento del inmovilizado en curso de Budimex.
- Al 31 de diciembre de 2010 no existen inmovilizaciones materiales significativas sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

Se describen a continuación las principales variaciones de perímetro producidas en el ejercicio:

- En la división de Autopistas, la principal incorporación corresponde a la participación en la Autopista 407 ETR, que tras la desinversión del 10% llevada a cabo en el ejercicio y descrita en la Nota 1.2, se sitúa en el 43,23% del capital de esta sociedad y pasa a consolidarse por el método de puesta en equivalencia. Su valor en libros asciende a 2.919 millones de euros a 31 de diciembre de 2010, importe que incluye el registro a valor razonable de la participación restante que mantiene la matriz Cintra Infraestructuras sobre la autopista. Como consecuencia de dicha revalorización y a efectos exclusivos de cálculo de resultados de ejercicios futuros, se ha asignado la diferencia entre el valor contable previo de sus activos y su valor razonable, como mayor importe de la concesión administrativa amortizándose en el periodo de la misma en función del tráfico de la autopista. Las principales magnitudes de esta sociedad a 31 de diciembre de 2010, de acuerdo al porcentaje de participación, son las siguientes:

9. Inversiones en sociedades puestas en equivalencia

El detalle de las principales inversiones en sociedades puestas en equivalencia al 31 de diciembre de 2010 y 2009 es el siguiente:

	2010	2009
Saldo inicial	262	285
Variaciones de perímetro	2.776	-3
Participación en el resultado	62	85
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	-23	-32
Traspasos a mantenidos para la venta	-32	-81
Deterioros	-80	0
Otros	3	-10
Diferencias de cambio	142	18
Saldo final	3.110	262

	2010
Millones de euros / % participación	43,23%
Activos totales	2.050
Patrimonio Neto	810
Deuda financiera	1.733
INCN	197
EBITDA	158
Resultado neto	24

Se incluye también en este epígrafe el 40% restante de la participación de Cintra Chile, tras la operación de venta del 60% de dicha sociedad según se describe en la Nota 1.2 de la presente memoria, que sigue siendo propiedad del grupo y que se integra por el método de puesta en equivalencia. El valor de esta participación al cierre del ejercicio 2010 asciende a 159 millones de euros.

- Adicionalmente, en la división de Servicios se produce la salida de perímetro de Tube Lines, que supone una disminución de 131 millones de euros.

La línea de traspasos a mantenidos para la venta recoge la reclasificación a dicho epígrafe de Trados 45 y Swissport por importe de 21 y 11 millones respectivamente, según se describe en la Nota 12.

Por último, siguiendo la metodología descrita en la nota 5d, se ha registrado un deterioro de valor con un impacto en el resultado neto de -56 millones de euros, relacionado fundamentalmente con el porfolio de autopistas españolas y resto de autopistas europeas, debido a la evolución negativa de los tráficos durante 2010 y a la actualización de las hipótesis a largo plazo de estas autopistas.

Se describen a continuación las restantes participaciones más significativas incluidas en este epígrafe:

- La participación indirecta en el 10% del capital de la sociedad Madrid Calle 30, S.A. titular de un contrato de rehabilitación y mantenimiento de la autopista urbana M30 en Madrid con una duración de 35 años, y que supone una inversión por importe de 54 millones de Euros a 31 de diciembre de 2010 (72 millones de Euros a 31 de diciembre de 2009).

También destaca la participación del 50% sobre la sociedad Indiana Toll Road. Las principales magnitudes de Indiana Toll Road a 31 de diciembre de 2010 y al porcentaje de participación en la sociedad son:

	2010
Millones de euros / % participación	50%
Activos totales	1.559
Patrimonio Neto	-244
Deuda financiera	1.347
INCN	66
EBITDA	53
Resultado neto	-72

- Finalmente, el Grupo participa en determinadas sociedades en las que, aún teniendo menos del 20% de su capital se concluye que existe influencia significativa, y por el contrario en determinadas sociedades en las que la participación excede del 20% 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, distintas de las que pueden surgir de los contratos de financiación de dichas sociedades o de la propia situación financiera de las mismas y no existen pasivos contingentes relacionados con dichas sociedades que pudieran resultar asumidos por el Grupo.

En el Anexo I se incluye una relación de las principales participaciones de sociedades puestas en equivalencia, 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.

10. Activos financieros no corrientes

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2010 y 2009, así como sus vencimientos:

	Millones de Euros				
Movimientos durante 2010	Activos financieros disponibles para la venta	Cuentas a cobrar de Proyectos de infraestructuras	Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	Resto de cuentas a cobrar	TOTAL
Inversión:					
Saldo al 1.01.2010	33	874	554	474	1.935
Altas		534	331	96	961
Bajas	0		-147	-227	-374
Variaciones de perímetro y traspasos	-1	-62	-205	-88	-356
Provisión					0
Efecto Tipo de Cambio	2	-2	18		18
Saldo al 31.12.2010	34	1.344	551	255	2.184

Nota: Saldos presentados netos de provisiones

La partida préstamos y cuentas a cobrar proyectos de infraestructuras recoge los activos financieros derivados de la aplicación de la CINIIF 12 y corresponde principalmente a las cantidades pendientes de cobro de las administraciones públicas como contrapartida a los servicios prestados o inversiones realizadas en el marco de un contrato de concesión. Los activos financieros existentes corresponden a las concesionarias Autopista Terrasa Manresa, Auto-Estradas Norte y Eurolink M3 por importe de 479, 325 y 307 millones de euros respectivamente (451, 0 y 307 millones de euros en 2009). Se incluyen también las cuentas a cobrar correspondientes a la Concesionaria de Prisiones Lledoners, por importe de 76 millones de euros (85 millones de euros en 2009), Concesionaria de Prisiones Figueras por importe de 111 millones de euros (40 millones de euros en 2009), y Cespa por importe de 46 millones de euros (32 millones en 2009).

El incremento en el ejercicio 2010 se debe principalmente a Auto-Estradas Norte por 325 millones de euros, que con efectos 1 de julio acometió un proceso de renegociación de su contrato de concesión con la admi-

nistración portuguesa, pasando a convertirse en un modelo de pago por disponibilidad y derivando en la aplicación del modelo de activo financiero contemplado en la CINIIF 12. El incremento restante corresponde al registro del devengo del resto de cuentas a cobrar en el ejercicio.

Las variaciones de perímetro y traspasos corresponden principalmente a la cancelación de la deuda subordinada existente entre Amey y Tube Lines, por importe de 70 millones de euros, tras su venta en junio de 2010 y que ha sido considerado como coste de la desinversión.

Dentro de la partida de caja restringida y otros activos financieros no corrientes se incluyen los depósitos en garantía de emisiones de bonos, correspondientes principalmente a las sociedades NTE Mobility Partners LLC (por importe de 130 millones de euros, 264 millones en 2009) y Chicago Skyway (por 44 millones de euros, 36 millones en 2009). El principal incremento en esta línea se produce por la inclusión en el perímetro de los saldos relativos a la sociedad LBJ Infrastructure Group, sociedad concesionaria de la construcción, mantenimiento y gestión de

21,2 kilómetros (13,3 millas) de la autopista LBJ, por 326 millones de euros. Por otra parte, cabe destacar la reducción por variación de perímetro de 205 millones de euros de la sociedad 407 ETR, que pasa a consolidarse por el método de puesta en equivalencia en el presente ejercicio tras la operación de desinversión del 10% de la participación en esta sociedad tal y como se describe en la Nota 1.2.

Las disminuciones del epígrafe se producen principalmente en la concesionaria North Tarrant Express por 133 millones de euros debido al comienzo de las obras de construcción de la autopista.

Por último, la partida de resto de cuentas a cobrar comprende, entre otros, los siguientes conceptos:

En los créditos a empresas asociadas, cabe mencionar el crédito a largo plazo otorgado por Ferrovial Servicios a su filial Emesa, por un importe de 50 millones de euros (50 millones de euros a diciembre de 2009).

Saldos a cobrar a largo plazo a diversos ayuntamientos renegociados por Cespa por importe de 97 millones de euros.

Valores razonables de los activos

Se considera que el descuento de flujos de efectivo de los activos utilizando un tipo de interés de mercado se aproxima a su valor en libros. Por ello la diferencia entre el valor contable y el valor razonable de los mismos no es significativa.

Se presenta a continuación a efectos informativos el movimiento de estas partidas para el ejercicio 2009:

Millones de Euros					
Movimientos durante 2009	Activos financieros disponibles para la venta	Cuentas a cobrar de Proyectos de infraestructuras	Caja restringida y otros activos financieros no corrientes	Resto de cuentas a cobrar	TOTAL
Inversión:					
Saldo al 1.01.2009	4	828	290	402	1.524
Altas	17	104	71	0	192
Bajas	0	0	-65	-9	-74
Variaciones de perímetro y traspasos	0	-58	271	91	304
Provisión	12	0	0	1	13
Efecto Tipo de Cambio	0	0	-13	-11	-24
Saldo al 31.12.2009	33	874	554	474	1.935

11. Derivados financieros a valor razonable

A) Descripción de los principales derivados financieros

A continuación se presenta el detalle de derivados contratados y sus correspondientes valores razonables a 31 de diciembre de 2010 y 2009, así como el vencimiento de los noacionales con los que están vinculados (se presentan los vencimientos de noacionales con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados con signo negativo):

Tipo de Instrumento	Millones de Euros							
	Valor razonable						Vencimientos Nacionales	
	Saldos al 31/12/10	Saldos al 31/12/09	31/12/11	31/12/12	31/12/13	31/12/14	31/12/15 más	Total Nacionales
Saldos en el activo	847	861	20	999	-3	760	1.317	3.093
Index linked Swaps BAA (derivados de variación de inflación) (*)	2	32	0	0	0	0	518	518
Interest Rate Swaps BAA (derivados de tipo de interés)	0	4	0	0	0	0	0	0
Cross Currency Swaps BAA (derivados de tipo de cambio)	641	734	0	1.000	0	750	750	2.500
Index linked Swaps Cintra (derivados de variación de inflación)	190	56	-1	-1	-3	-2	49	42
Equity Swaps (*)	13	19	21	0	0	12	0	33
Otros derivados	1	16	0	0	0	0	0	0
Forwards Cintra	0	0	0	0	0	0	0	0
Otros derivados	1	16	0	0	0	0	0	0
Saldos en el pasivo	1.968	1.336	1.354	320	508	1.933	11.066	15.181
Index linked Swaps BAA (derivados de variación de inflación) (*)	345	194	0	0	0	462	3.818	4.280
Interest Rate Swaps BAA (derivados de tipo de interés)	443	284	0	0	0	1.385	3.120	4.505
Cross Currency Swaps BAA (derivados de tipo de cambio)	22	0	0	0	0	0	500	500
Equity swaps (*)	294	261	111	103	211	0	172	597
Interest Rate Swaps Cintra (derivados de tipo de interés)	736	486	-87	-5	-7	14	3.229	3.144
Otros derivados	128	111	1.330	222	304	72	227	2.155
Forwards Cintra	11	3	187	0	0	0	0	187
Otros derivados	117	108	1.143	222	304	72	227	1.968
Saldos netos y noacionales	-1.121	-475	1.374	1.319	505	2.693	12.382	18.274

(*) Los elementos señalados son los principales derivados no considerados cobertura contable dentro de los derivados contratados por el Grupo, según se indica en la presente nota.

B. Principales impactos en resultado y patrimonio

Se muestra a continuación el movimiento contable de los principales derivados contratados en sociedades por integración global, detallando valor razonable a 31 de diciembre de 2010 y 2009 y sus impactos en reservas, resultado y otras partidas de balance.

Tipo de Instrumento	Valor razonable		Desglose de la variación							
	Saldo a l 31/12/10	Saldo al 31/12/09	Variación	Impacto en reservas (I)	Impacto en resultado por Valor Razonable (II)	Impacto en resultado financiero (III)	Caja (IV)	Tipo de cambio (V)	Otros impactos en balance o cuenta de rdos (VI)	TOTAL
Index linked Swaps BAA	-343	-162	-181	0	-42	-63	-71	-5	0	-181
Interest Rate Swaps BAA	-443	-280	-163	-146	-7	-184	183	-9	0	-163
Cross Currency Swaps BAA	619	734	-115	6	-16	32	-69	26	-94	-115
Index linked Swaps Cintra	190	56	134	133	1	1	-1	0	0	134
Interest Rate Swaps Cintra	-736	-486	-250	-214	0	-94	100	-22	-20	-250
Equity swaps	-281	-242	-39	12	-39	-9	9	0	-12	-39
Otros derivados	-127	-95	-32	-16	19	-25	32	-19	-23	-32
Forwards Cintra	-11	-3	-8	-7	0	0	0	0	-1	-8
Otros derivados	-116	-92	-24	-9	19	-25	32	-19	-22	-24
Total	-1.121	-475	-646	-225	-84	-342	183	-29	-149	-646

Según se menciona en la nota 2.3.8, los derivados se registran por su valor de mercado a la fecha de contratación, y a valor razonable en fechas posteriores. La variación de valor de estos derivados se registra contablemente de la siguiente manera:

- Para aquellos derivados considerados de cobertura, la variación de este valor razonable durante el ejercicio se registra con contrapartida en reservas (columna I).
- Para aquellos derivados que no tienen carácter de cobertura contable o considerados especulativos, la variación de valor razonable se registra como un ajuste de valor razonable en la cuenta de resultados del grupo (columna II), detallándose separadamente en la cuenta de resultados (ver detalle en Nota 25).
- Por otro lado, se señalan como “impacto en resultado financiero” (columna III) los impactos en el resultado financiero por financiación resultantes de los flujos de intereses devengados durante el ejercicio.
- Se indica en la columna “Caja” (columna IV) las liquidaciones netas de cobros y pagos producidas durante el ejercicio. También se presenta separadamente el impacto obtenido por diferencia de los tipos de cambio de cierre entre diciembre de 2010 y 2009 (columna V).
- Finalmente, se muestran en la columna “otros impactos” los impactos en resultado de explotación o, en el caso de los Cross Currency Swaps, la variación de la deuda con respecto al tipo de cambio garantizado (columna VI).

I Derivados de BAA
Index Linked Swaps BAA

BAA tiene contratados derivados de tipo Index Linked Swaps, ligados a determinados bonos de tipo fijo, de tal modo que, de forma sintética, la sociedad tiene deuda indexada a la inflación; por un nominal total de 4.114 millones de libras (4.978 millones de euros), de los cuales 1.908 millones de libras se han contratado durante el ejercicio 2010. Estos derivados no tienen carácter de cobertura contable. Su valor razonable ha pasado de -162 millones de euros en diciembre de 2009 a -343 en diciembre de 2010, lo que ha supuesto un impacto de -42 millones de euros en el resultado financiero de Ferrovial como ajuste de valor razonable.

Adicionalmente, se han producido cobros netos por 71 millones de euros, los cuales incluyen pagos por 43 millones de euros en concepto de pagos anticipados de sus flujos de pago y 114 millones de cobros a liquidaciones ordinarias. Por último, se ha producido un gasto financiero por financiación de 63 millones de euros en relación al devengo del ejercicio.

Interest Rate Swaps BAA

Para cubrir el riesgo de tipo de interés, BAA tiene contratados derivados de tipo Interest Rate Swaps por un nominal total de 3.863 millones de libras (4.505 millones de euros). Estos derivados son considerados en su mayor parte cobertura contable de flujos de caja sobre deuda bancaria, según se explica en la Nota 24, registrándose únicamente en el resultado financiero, como ajuste de valor razonable, las puntas de ineficiencia o la variación de valor razonable de aquellos derivados que no sean cobertura contable.

El valor razonable de estos derivados ha pasado de -280 millones de euros a diciembre de 2009 a -443 millones de euros en diciembre de 2010, lo que se ha traducido en un impacto en reservas de -146 millones de euros, debido a la evolución a la baja de los tipos de interés a largo plazo en Reino Unido durante el ejercicio. El incremento de pasivo esperado únicamente por la evolución de las curvas de interés se ha visto parcialmente compensado con la disminución de pasivo producida por los pagos anticipados realizados durante el ejercicio, por importe de 74 millones de libras (86 millones de euros). Por otro lado, se han producido pagos de liquidaciones ordinarias por importe de 83 millones de libras (98 millones de euros), lo que ha supuesto un impacto en caja total de -184 millones de euros y un gasto financiero por financiación de -184 millones de euros (-75 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante) debida a la imputación a resultados de los tipos cerrados por los swaps, superiores a los de mercado. Finalmente, la parte de estos derivados no considerada de cobertura ha tenido un impacto de -7 millones de euros registrado como ajuste de valor razonable en el resultado financiero de Ferrovial.

Cross Currency Swaps BAA

BAA tiene contratada una serie de Cross Currency Swaps destinados a cubrir el riesgo de tipo de cambio libra / euro de los bonos emitidos en euros (ver Nota 19), por un nominal total de 2.137 millones de libras, equivalentes a 3.000 millones de euros, con vencimientos entre 2012 y 2018. La variación de los tipos de cambio entre diciembre de 2009 y diciembre de 2010 sobre el nominal total ha supuesto un impacto en balance de -94 millones de euros (columna “otros impactos”), que compensa la variación en el valor de los bonos emitidos en euros que constituyen su subyacente. Adicionalmente, la integración en el balance consolidado de Ferrovial de estos CCS denominados en libras ha generado un impacto de tipo de cambio de +26 millones de euros. Adicionalmente, se han producido cobros netos por importe de 69 millones de euros (columna “Caja”), y un impacto en el financiero por financiación de 32 millones de euros, debido fundamentalmente a la cobertura de tipo de cambio de los intereses devengados por los bonos.

Otras coberturas en BAA

Mencionar que BAA tiene contratos de Equity Swaps relacionados con los sistemas retributivos vinculados a la acción de Ferrovial que se mencionan en la Nota 34. Estos contratos no tienen carácter de cobertura contable, por lo que la variación del valor razonable de estos instrumentos se registra como ajuste de valor razonable en los ingresos financieros de Ferrovial (ver Nota 24). La valoración a valor de mercado de los Equity Swaps de los que es titular BAA ha supuesto un gasto financiero de 9 millones de euros (-4 millones en el resultado neto), registrado como ajuste de valor razonable.

I Derivados de Autopistas**Index Linked Swaps Cintra**

La Sociedad Autema contrató en 2009 un derivado para cubrir la variabilidad de los ingresos mediante un swap de inflación, por el cual se fija un IPC del 2,50% anual. Esta cobertura, considerada eficiente, ha supuesto un impacto en reservas de 133 millones de euros.

Interest Rate Swaps Cintra

Para cubrir el riesgo de tipo de interés en sus proyectos de infraestructuras, Cintra tiene contratadas coberturas de tipo de interés sobre la deuda de proyectos, estableciendo un tipo de interés fijo o creciente, por un notional total de 3.143 millones de euros a 31 de diciembre de 2010.

En su conjunto, la valoración a valor razonable de estas coberturas ha pasado de -486 millones de euros a diciembre de 2009 a -736 millones de euros, debido al descenso generalizado de los tipos de interés a largo plazo. Este efecto es marcadamente señalado en los derivados contratados para cubrir deuda de proyectos en Estados Unidos (fundamentalmente Chicago y SH130), donde las valoraciones de los derivados han pasado de -334 millones de euros en diciembre de 2009 a -531 millones de euros en diciembre de 2010. El resto de derivados de este tipo (fundamentalmente para cubrir el riesgo de tipo de interés en autopistas españolas) contratados por Cintra ha registrado una variación en su valor razonable de -151 millones de euros en diciembre de 2009 a -205 millones de euros en diciembre de 2010.

Dado que estos derivados se consideran totalmente eficientes, estas variaciones de su valor razonable ha supuesto un impacto negativo en reservas de 214 millones de euros, mientras que el movimiento de liquidaciones y devengos ha supuesto un impacto de -94 millones de euros en el resultado financiero y una salida de caja neta de 100 millones de euros.

Por otra parte, en ITR Concession Company, sociedad consolidada por el método de la puesta en equivalencia, existe una cobertura de tipos de interés por notional de 1.368 millones de euros y vencimiento en 2026, por la cual se fija un tipo de interés creciente entre el 3,4% a 31 de diciembre de 2010 y 11,29% al vencimiento. La evolución de los tipos de interés a largo plazo en USA ha supuesto una variación del valor razonable de este derivado de -313 millones de euros a 31 de diciembre de 2009 a -454 millones de euros a 31 de diciembre de 2010.

Forwards Cintra

Dentro de este apartado destaca la cobertura mediante contratos de venta a plazo, frente al dólar canadiense, parte del importe de los dividendos que prevén percibir en el ejercicio 2011 así como por la venta del 10% de la participación de Cintra en ETR-407 por importe de 114 millones de dólares canadienses.

I Equity Swaps

Se incluyen dentro del epígrafe de derivados los contratos de Equity swap que el grupo realiza con el objeto exclusivo de cubrir el impacto patrimonial de los planes de opciones sobre acciones, tal y como se indica en la nota 3.5 relativa a riesgos de mercado.

Los mencionados contratos de equity swap no tienen consideración de cobertura contable, reconociendo el resultado de los mismos como ajuste de valor razonable (ver Nota 24) a través del epígrafe de resultados financieros, que a 31 de diciembre de 2010 supone un gasto de 39 millones de euros en el Grupo consolidado, de los cuales 9 millones de euros corresponden a BAA. El detalle y características de los mencionados contratos de permuta financiera se encuentra desglosado en la nota 33 de la presente memoria, relativa a sistemas retributivos vinculados al valor de la acción.

I Otros derivados

Dentro de la línea "Otros derivados" se han incluido principalmente las siguientes:

- Derivados de riesgo de tipo de interés en Ferrovial, con un valor razonable de -76 millones de euros a 31 de diciembre de 2010 (-88 millones a 31 de diciembre de 2009) y notional total de 787 millones de euros y tipo de interés fijo del 5,2525%. Estos derivados fueron contratados para cubrir las posibles oscilaciones de los tipos de interés del préstamo sindicado del que era titular Ferrovial Infraestructuras para financiar la adquisición de las participaciones de BAA. Con las operaciones de fusión de las sociedades Ferrovial Infraestructuras y Grupo Ferrovial SA y de refinanciación de la deuda corporativa realizadas en 2009, uno de los tres derivados en que está estructurada esta cobertura, por notional de 225

millones de libras, perdió su carácter de cobertura contable, registrándose las variaciones de su valor razonable íntegramente en la cuenta de resultados del grupo consolidado como ajuste de valor razonable. Con el objeto de establecer una cobertura económica de este impacto, durante el primer trimestre del ejercicio se contrató un derivado "espejo" del anterior, por el mismo notional y vencimientos, y carácter también especulativo. Ambos derivados especulativos han supuesto un resultado de -6 millones de euros en la cuenta de resultados del grupo consolidado como ajuste de valor razonable. Por otro lado, el devengo de las liquidaciones ordinarias de la parte de cobertura contable de este derivado han supuesto un gasto financiero por financiación de 36 millones de euros, y una salida de caja de 47 millones de euros.

- coberturas de riesgo de tipo de interés de la división de Servicios, principalmente del contrato relacionado con la Nacional II (Autovía de Aragón). Esta cobertura se contrató en 2009 para hacer frente a variaciones de tipo de interés en la deuda por un notional de 102 millones de euros, con un tipo de interés fijo de 4,7640%.

- derivados de riesgo de tipo de cambio en la división de Servicios, se han contratado forwards de tipo de cambio Euro / franco suizo por valor razonable de 15 millones de euros, por un notional de 466 millones de euros, destinado a cubrir el riesgo de tipo de cambio del precio de venta de Swissport, operación cerrada en los primeros meses de 2011, según se describe en la Nota 37.

C. Metodología de valoración de coberturas financieras

Con fecha 1 de Julio de 2009, Ferrovial S.A. decidió adoptar la enmienda NIIF 7, en virtud de la cual es necesario detallar la situación de cada uno de los derivados de la compañía respecto a la Jerarquía de Medición de Valor Razonable (Fair Value Measurement Hierarchy).

Esta Jerarquía establece 3 categorías, en función de los elementos en lo que se basan dichos valores razonables:

NIVEL 1.- Precios cotizados (sin ajustes) en mercados activos para idénticos instrumentos de activo o pasivo.

NIVEL 2.- Datos distintos de los precios cotizados, incluidos en el nivel 1, que sean observables para el instrumentos de activo o pasivo, bien de forma directa (es decir, como precio) o indirecta (es decir, que se deriven de precio).

NIVEL 3.- Elementos que no estén basados en datos observables de mercado.

Todos los Derivados Financieros de Ferrovial S.A, así como otros instrumentos financieros cuya valoración se realiza a valor razonable, se encuadran en el NIVEL 2 de la Jerarquía de Medición del Valor Razonable.

Las valoraciones realizadas por la compañía se contrastan en todo caso con aquellas que se reciben de los bancos contrapartida de las operaciones, con carácter mensual.

Respecto a los Equity Swaps, éstos se valoran como la suma de la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio, multiplicada por el número de títulos objeto del contrato; y el valor presente del coste de financiación acordado en el contrato.

Respecto al resto de instrumentos, se valoran procediendo a la cuantificación de los flujos futuros de pagos y cobros netos, descontados a valor presente, con las siguientes particularidades:

- Interest rate swaps: La estimación de estos flujos futuros cuya referencia sea variable, se realiza empleando las proyecciones que el mercado cotice en la fecha de valoración; y la actualización de cada flujo se lleva a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado adecuado al plazo de su liquidación y moneda existente a la fecha de valoración.

- Cross Currency Swaps: Para la proyección de los flujos de caja se utilizan las curvas de descuento existente en el mercado en el momento de valoración para cada plazo, moneda y perfil crediticio. La estimación de aquellos flujos cuya referencia sea variable, se realiza empleando las curvas implícitas que reflejen el comportamiento futuro acordado en el mercado cotizado en la fecha de valoración; y el valor presente de flujos de cobro y pago se calcula usando el tipo de cambio de descuento existente en el momento de valoración en función de su plazo y moneda.

- Index Linked Swaps: la estimación de sus flujos futuros se realiza proyectando el comportamiento futuro implícito en las curvas del mercado cotizadas en la fecha de valoración, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación. Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplean los tipos de descuento a cada uno de los plazos de liquidación de flujos y moneda, obtenidos a la fecha de valoración.

D. Inversión neta en el extranjero

Como se indica en la nota 3.2, en el caso en los que se decida financiar parte de la inversión en el capital de determinadas sociedades extranjeras mediante deuda específica contratada por las sociedades del grupo que participan en el capital de los proyectos, dicha deuda normalmente es nominada en la misma divisa del proyecto en cuestión, actuando dichas deudas como cobertura del riesgo de tipo de cambio.

En este caso de inversiones netas en el extranjero se incluyen las diferencias de cambio surgidas de la partida monetaria que forme parte de dicha inversión como diferencias de conversión dentro del patrimonio de la empresa.

Al objeto de mantener la cobertura natural sobre su inversión en BAA, la sociedad cabecera Ferrovial S.A. red denominó durante el primer trimestre del ejercicio 2010 parte de la nueva deuda en euros a libras, por importe de 699 millones de libras (815 millones de euros) a 31 de diciembre de 2010, según se describe en la nota 19.

I12. Activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta

Se presentan a continuación los movimientos de activos y pasivos mantenidos para la venta para el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2010:

Movimientos 2010	Activos				Pasivos					
	Saldo 31/12/09	Bajas por ventas	Traspasos de activos no corrientes	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/10	Saldo 31/12/09	Bajas por ventas	Traspasos de activos no corrientes	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/10
Aeropuertos	116	-121	0	5	0	5	-5	0	0	0
APP	81	-84		3	0	0				0
BAA USA	35	-37		2	0	5	-5		0	0
Autopistas	1.640	-1.641	28	1	28	1.608	-1.608	0	0	0
Trados 45	0		28		28	0				0
Autopistas Chile	1.640	-1.641		1	0	1.607	-1.608		0	0
Servicios	44	-3	1.444	0	1.485	34	0	857	0	891
Cespa Portugal	41		-41		0	34		-34		0
Swissport	0		1.378		1.378			797		797
Donarbon PFI			107		107	0		94		94
Otros	3	-3			0	0				0
Otros	2			0	2					0
Mantenidos venta	1.802	-1.765	1.472	6	1.515	1.647	-1.613	857	0	891

Se incluyen como activos y pasivos mantenidos para la venta aquellos activos o pasivos que previsiblemente serán enajenados en un plazo inferior a un año, según se describe en la Nota 2.3.12.

A 31 de diciembre de 2010, los activos y pasivos registrados como mantenidos para la venta corresponden fundamentalmente a la división de Servicios, principalmente a Swissport. Se incluye también la participación en la concesionaria Trados 45, de la división de Autopistas.

Se describen a continuación las principales variaciones en los activos y pasivos mantenidos para la venta.

En la división de Aeropuertos:

- Con fecha 22 de junio se cerró la operación de venta de la participación que BAA ostentaba sobre Airport Property Partnership (APP), por un precio de 244 millones de libras (298 millones de euros), obteniéndose una plusvalía neta de 11 millones de libras (12 millones de euros).
- El 30 de julio se produjo la venta de BAA USA por un precio de 50 millones de dólares (38 millones de euros), generándose un resultado bruto de 7 millones de euros (resultado neto de 1 millón de euros).

En la división de Autopistas:

- A 31 de diciembre de 2010 se incluye en este epígrafe la participación del 50% que Cintra Infraestructuras tenía en la sociedad Trados 45, concesionaria del peaje en sombra de un tramo de la autovía de circunvalación madrileña M-45, el cierre de cuya operación de venta tuvo lugar el 21 de enero de 2011. El importe de la operación asciende a 68 millones de euros y ha supuesto un resultado neto de 27 millones de euros.

- Con fecha 15 de septiembre de 2010 Cintra Infraestructuras ha cerrado el acuerdo para la venta del 60% de su participación en Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Limitada (Cintra Chile). El importe de la transacción asciende aproximadamente a 7 millones de Unidades de Fomento (220 millones de euros).

En la división de Servicios:

- En el mes de noviembre de 2010, Ferrovial Servicios, S.A. ha alcanzado un acuerdo para la venta de la totalidad de las acciones representativas del capital social de Swissport International AG,

sociedad cabecera del grupo Swissport. El precio de la operación asciende a 900 millones de francos suizos (695 millones de euros). La operación, tal como se comenta en la Nota 37 Acontecimientos posteriores al cierre, ha sido formalizada en febrero de 2011.

Igualmente, cabe destacar la reclasificación de los activos y pasivos asociados a Cespa Portugal a los epígrafes correspondientes, al haber interrumpido la Compañía el proceso de venta de esta sociedad.

Amey-Cespa ha clasificado como mantenida para la venta su participación en la sociedad Donarbon Waste Management Ltd., por importe neto de 13 millones de euros. Dicha sociedad es una parte no estratégica del total de los activos del Grupo Donarbon que han sido adquiridos en el ejercicio 2010.

I13. Existencias

La composición de existencias al 31 de diciembre de 2010 es la siguiente:

Conceptos	Millones de Euros				
	Saldo al 31/12/10	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Variación 2010-2009	Variación 2009-2008
Terrenos y solares	149	145	159	4	-14
Materias Primas y otros aprovisionamientos	150	136	148	14	-12
Promociones en curso y otros	148	210	192	-62	18
Provisiones	-2	-2	-1	0	-1
Total	445	489	498	-44	-9

Del total de las existencias corresponden a la división de inmobiliaria 204 millones. De los 131 millones están sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos 5 millones.

14. Clientes y otras cuentas a cobrar**A. Clientes**

La composición de los saldos de clientes a 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 es como sigue:

Millones de Euros					
Conceptos	Saldo al 31/12/10	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Variación 2010-2009	Variación 2009-2008
Clientes	2.096	2.270	2.556	-174	-286
Retenciones en garantía	120	148	170	-28	-22
Obra ejecutada pendiente de certificar	342	426	500	-84	-74
Total clientes por ventas y prestación de servicios	2.558	2.844	3.226	-286	-382
Anticipos	-154	-189	-181	35	-8
Obra Certificada por Anticipado (OCPA)	-602	-592	-399	-10	-193
Total saldo neto de clientes	1.802	2.063	2.646	-260	-584

Para mejor entendimiento de los saldos de clientes, en la tabla anterior se presentan dicho saldos netos de anticipos y OCPA, si bien éstos se encuentran registrados en el pasivo, dentro del epígrafe de acreedores comerciales (ver Nota 21). En este saldo se incluyen:

- anticipos establecidos contractualmente, y que serán objeto de descuento en futuras certificaciones,
- obra certificada por adelantado (OCPA), producida cuando las certificaciones emitidas superan la obra ejecutada, y que no implica movimiento de caja.

Al 31 de diciembre de 2010 se encuentran deducidos del epígrafe "Clientes" 300 millones de euros (280 millones a 31 de diciembre de 2009), correspondientes a ventas sin recurso 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.

A continuación se presenta un desglose del saldo de clientes por ventas y prestaciones de servicios desglosados por segmentos de negocio y separando administraciones públicas frente a clientes privados:

Millones de Euros					
Saldos 2010	Administraciones Públicas		Clientes privados		TOTAL
Construcción	969	76,75%	293	23,25%	1.262
Servicios	865	81,45%	197	18,55%	1.062
Aeropuertos	6	2,94%	198	97,06%	204
Autopistas y aparcamientos	13	65,00%	7	35,00%	20
Resto y Ajustes	0	0,00%	10	100,00%	10
Saldo Final	1.853	72,44%	705	27,56%	2.558

Del análisis de la anterior tabla se concluye que el 72,44% de los clientes del grupo son administraciones públicas. Respecto a los clientes privados destacan por su relevancia los saldos relativos a la división de construcción. Para la gestión del riesgo de crédito derivado de dicho tipo de clientes, la división de Construcción tiene establecidas medidas tanto previas a la contratación tales como consultas a registros de morosidad, ratings, estudios de solvencia, etc, como durante la ejecución de las obras (seguimiento de incidencias contractuales, impagos, etc.).

B. Otras cuentas a cobrar

La composición de los saldos de Otras cuentas a cobrar a 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008 es como sigue:

Millones de Euros					
Conceptos	Saldo al 31/12/10	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Variación 2010-2009	Variación 2009-2008
Otros deudores	604	418	424	186	-6
Deudores Administraciones Públicas	151	186	192	-35	-6
Total Otras deudas no comerciales	755	604	616	151	-12

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 de 50 millones de euros (69 millones de euros a 31 de diciembre de 2009, 72 millones de euros a 31 de diciembre de 2008).

En el epígrafe “Deudores Administradores Públicas” se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por conceptos distintos a Impuestos sobre las Ganancias.

Adicionalmente, se encuentra deducido del epígrafe “Otros deudores a corto plazo” la cantidad de 131 millones de euros, correspondientes al 50% del precio de venta de TubeLines, ya que dicho importe ha sido cedido a una entidad financiera sin recurso. Dicho activo ha sido dado de baja de balance al considerar que cumplen las condiciones establecidas en el párrafo 20 de la NIC 39 sobre bajas de activos financieros.

C. Provisiones

Las provisiones para insolvencias son dotadas de acuerdo con el criterio contable establecido en la nota 2.3.7C de la memoria. La variación de la provisión de tráfico ha sido como sigue:

Movimiento de la provisión	Millones de Euros				
	2010	2009	2008	Variación 2010-2009	Variación 2009-2008
Saldo inicial	-290	-242	-173	-48	-69
Cargos a la cuenta de resultados	-15	-137	-60	122	-77
Reducciones/ Aplicaciones	1	100	-24	-99	124
Efecto tipo de cambio	-3	-11	14	8	-25
Trasposos y variaciones de perímetro	97	0	1	97	-1
Saldo final	-210	-290	-242	80	-48

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

15. Patrimonio neto

Se detallan a continuación los principales impactos netos de impuestos que afectan a la variación en el patrimonio neto durante el ejercicio 2010:

			2010
	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Patrimonio Neto a 01.01	2.986	1.570	4.556
Cambios en políticas contables	116	48	164
Patrimonio Neto a 01.01 reexpresado	3.102	1.617	4.719
Resultado consolidado del ejercicio	2.163	-348	1.815
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	-96	-61	-157
Impacto en reservas de planes de prestación definida	20	23	42
Diferencias de conversión	316	49	365
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	240	11	250
Total ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	2.403	-338	2.066
Pago de dividendos	-308	-76	-385
Ampliaciones y Reducciones de capital		130	130
Transacciones con propietarios	-308	53	-255
Variación de perímetro y Otros movimientos	-2	101	99
Patrimonio Neto a 31.12	5.195	1.434	6.629

A continuación se detallan los principales movimientos en fondos propios durante el ejercicio 2010, cuya evolución positiva ha supuesto un incremento de 1.910 millones de euros.

Resultado consolidado del ejercicio de 2.163 millones de euros para la sociedad dominante.

Instrumentos de cobertura: Reconocimiento de las diferencias de valor de los instrumentos derivados designados como coberturas, contratados en su parte eficiente, detallados en la Nota 11 y cuyo impacto negativo ha sido de -96 millones de euros netos de impuestos para la sociedad dominante.

Los principales movimientos en el valor razonable de las coberturas corresponde a derivados de tipo de interés, en este sentido los principales impactos se han producido por el cambio en los tipos de referencia del mercado. Las principales variaciones han tenido lugar en BAA con un impacto negativo de -51 millones de euros, en la división de autopistas -29 millones de euros, fundamentalmente en las sociedades de Chicago Skyway y SH-130 Concession Company y la división de servicios con un impacto de -34 millones de euros.

Planes de prestación definida: Recoge el impacto en el patrimonio neto de las pérdidas y ganancias actuariales que surgen de ajustes y cambios en las hipótesis de los planes de prestación definida que tiene el grupo constituidos, tal y como se detalla en la Nota 17, y cuyo impacto para la sociedad dominante ha sido de 20 millones de euros netos de impuestos.

I. Diferencias de conversión: La mayor parte de las divisas en las que Ferrovial mantiene inversiones, tal y como se detalla en la Nota 3, han revalorizado su valor frente al euro, destacando el dólar canadiense y la libra esterlina, monedas en las que el Grupo concentra su mayor exposición en términos de patrimonio neto. Para la sociedad dominante ha supuesto un impacto positivo de 316 millones de euros.

Dividendos: Se recoge también el pago de dividendos con un impacto negativo en el patrimonio total del grupo de -308 millones de euros, de los que -220 corresponden al dividendo aprobado en Junta General de Accionistas y -88 al dividendo a cuenta aprobado en Consejo de Administración el 28 de octubre de 2010.

Variaciones de perímetro: Es significativo el impacto en variaciones de perímetro y otros movimientos correspondiente a socios externos debido, principalmente, a la venta del 10% de la autopista 407 ETR y la consolidación por el método de puesta en equivalencia del 43,23% restante, tal y como se comenta en la Nota 1.2.

A efectos informativos se adjunta detalle de los principales impactos netos de impuestos de la variación en patrimonio neto durante el 2009.

	2009		
	Atribuido a los Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Patrimonio Neto a 01.01	1.756	2.206	3.962
Cambios en políticas contables	45	90	136
Patrimonio Neto a 01.01 reexpresado	1.802	2.296	4.098
Resultado consolidado del ejercicio	-74	-395	-469
Impacto en reservas de instrumentos de cobertura	260	194	453
Impacto en reservas de planes de prestación definida	-246	-144	-390
Diferencias de conversión	120	-182	-61
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	135	-132	2
Total ingresos y gastos reconocidos directamente en patrimonio	61	-528	-466
Pago de dividendos	-281	-103	-384
Ampliaciones y Reducciones de capital		166	166
Fusión	1.443	-160	1.283
Transacciones con propietarios	1.162	-96	1.065
Variación de perímetro y Otros movimientos	77	-55	22
Patrimonio Neto a 31.12	3.101	1.618	4.719

A. Capital Social y prima de emisión

A 31 de diciembre de 2010 el capital social asciende a 147 millones de euros y se encuentra totalmente suscrito y desembolsado. Está integrado por 733.510.255 acciones ordinarias, de una única clase y valor nominal de veinte céntimos de euro (0,20€) cada una de ellas. No ha sufrido variación respecto al 31 de diciembre de 2009.

A 31 de diciembre de 2008 el capital social ascendía a 140 millones de euros.

Durante el ejercicio 2009 la prima de emisión pasó de 193 millones de euros a 31 de diciembre de 2008 a 3.022 millones de euros correspondiente con la prima de emisión de la fusión entre Cintra, S.A. y Grupo Ferrovial, S.A. Durante el ejercicio de 2010 esta no ha sufrido variación.

A 31 de diciembre de 2010, el accionista que posee más de un 10% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A. es Portman Baela, S.L. con un 44,607%, cifra reducida hasta el 44,268% en el comienzo del ejercicio 2011. 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.

B. Acciones propias

A 31 de diciembre de 2010 no se dispone de acciones propias. La disminución del saldo correspondiente a 31 de diciembre de 2008 de 72 millones se produjo en el proceso de fusión entre Cintra, S.A. y Grupo Ferrovial.

C. Otras reservas

El movimiento del epígrafe de otras reservas para 2010 y 2009 es el siguiente:

Movimiento durante 2010	Diferencias de conversión	Operaciones de cobertura	Planes de prestación definida	Otros conceptos	Total otras reservas
Saldo a 01.01.2010	-391	-357	-134	-147	-1.028
Cambios en políticas contables	-4				-4
Saldo a 01.01.2010 reexpresado	-394	-357	-134	-147	-1.032
Variación	316	-96	20	113	353
Saldo al 31.12.2010	-84	-453	-114	-28	-679

Movimiento durante 2010	Diferencias de conversión	Operaciones de cobertura	Planes de prestación definida	Otros conceptos	Total otras reservas
Saldo a 01.01.2009	-514	-617	112	-170	-1.190
Variación	120	260	-246	23	158
Saldo a 31.12.2009	-394	-357	-134	-147	-1.032

D. Resultados acumulados

El desglose de los resultados acumulados del ejercicio 2010 y 2009 es el siguiente:

Resultados acumulados	Millones de euros		
	Saldo al 31/12/10	Saldo al 31/12/09	Varación
Pérdidas y ganancias atribuibles a la Sociedad dominante	2.163	-74	2.237
Reservas de libre disposición	512	1.015	-503
Reservas no distribuibles	29	23	7
Total	2.704	964	1.740

El detalle de reservas no distribuibles es el siguiente:

Resultados no distribuibles	Millones de euros		
	Saldo al 31/12/10	Saldo al 31/12/09	Varación
Reserva legal	29	23	7
Reservas no distribuibles de la sociedad dominante	29	23	7

E. Ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio.**Detalle por conceptos.**

El desglose del movimiento en el patrimonio neto por ingresos y gastos reconocidos en los ejercicios 2010 y 2009 es el siguiente:

Millones de euros	2010			2009		
	Atribuido a Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto	Atribuido a Accionistas	Atribuido a Socios Externos	Total Patrimonio Neto
Ganancias y Pérdidas						
Instrumentos de cobertura	-96	-61	-157	260	194	453
Planes de prestación definida	20	23	42	-246	-144	-390
Diferencias de conversión	316	49	365	120	-182	-61
Ingresos y gastos reconocidos	240	11	250	135	-132	2
Resultado consolidado del ejercicio	2.163	-348	1.815	-74	-395	-469
Total ingresos y gastos reconocidos	2.403	-338	2.066	61	-528	-466

F. Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

A 31 de diciembre de 2010, las sociedades más significativas con participación de otros socios igual o superior al 10% en el capital suscrito de las sociedades del Grupo, son las siguientes:

Filial del grupo ferroviario	% Ajeno	Accionista ajeno
Construcción		
Budimex S.A.	41%	Cotiza en Bolsa
Concesiones		
Autopista del Sol	20%	Unicaja
Autopista Terrassa-Manresa	23,73%	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
Eurolink Motorway Operation N4/N6	34%	SIAC
Inversora de Autopistas de Levante	40%	Sacyr Concesiones, S.L.
Inversora de Autopistas del Sur S.L.	35% - 10%	Sacyr Concesiones, S.L. - Caja Castilla-La Mancha
LBJ Infrastructure Group Holding LLC	42,40%	Meridiam
NTE Mobility Partners Holdig LLC	33,33% - 10%	Meridiam - Dallas Police and Fire Pension System
Serranopark	30% - 20%	Iridium Concesiones de Infraestructuras - Iridium Aparcamientos
SH 130 Concession Company, Llc	35%	Zachry Toll Road 56 LLP
Skyway Concession Company Holding	45%	MIG Chicago Holdings LLC
Statewide Mobility Partners LLC	50%	MIG Indiana Holdings Llc
Aeropuertos		
FGP Topco Ltd	17,6504% - 26,4756%	Britannia Airport Partners L.P. - Baker Street Investment Pte Ltd

G. Propuesta de distribución de resultados:

Proponer a la Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad que se convoque oportunamente, la siguiente aplicación de resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual:

Resultado de FERROVIAL, S.A., sociedad individual (euros)	93.975.358,91
Aplicación (euros)	
A Reservas Voluntarias (euros)	5.954.128,31
A Dividendo (euros)	88.021.230,60

La Reserva Legal se encuentra totalmente constituida.

Se propondrá a la Junta General Ordinaria de Accionistas aplicar el importe del resultado del ejercicio de FERROVIAL, S.A., sociedad individual destinado a dividendos, al pago del dividendo a cuenta, por importe bruto de 0,12 euros por acción.

Estado de liquidez y dividendo a cuenta: El Consejo de Administración acordó en su reunión de 28 de Octubre de 2010:

- Distribuir entre los accionistas, a cuenta del dividendo correspondiente al ejercicio social de 2011, la cantidad de 0,12 euros por acción, lo que equivale a un total de 88 millones de euros.
- Formular, a efectos de lo dispuesto en el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital, estado justificativo de la liquidez estimada de la Sociedad, poniendo de manifiesto la existencia de liquidez suficiente (disponible y pólizas de crédito).

Resumen Liquidez	2010
(millones Euros)	
Caja disponible (Corporación + FA + FS + Cintra)	433
Crédito disponible Ferrovial S.A.	566
Crédito disponible Ferrovial Agroman, S.A.	66
Otros créditos filiales	8
Total liquidez disponible para la distribución	1.075

El día 18 de noviembre de 2010 se procedió al pago de dicho dividendo a cuenta suponiendo el pago de un importe neto de 88 millones de euros.

Del mismo modo, en línea con lo establecido en el artículo 277 de la Ley de Sociedades de Capital, las cantidades a distribuir no excedían de los resultados obtenidos desde el fin del último ejercicio, deducida la estimación del Impuesto de Sociedades a pagar sobre dichos resultados y las cantidades con las que deben dotarse las reservas obligatorias por Ley.

16. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El movimiento de este epígrafe durante el ejercicio 2010 y 2009 ha sido:

Movimiento de 2010	Millones de Euros					
	Saldo a 01/01/10	Trasposos y Otros	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/10/10
Subvenciones	179	-8	10	-17	1	164
Otros ingresos a distribuir	53		1	-22		32
Total	232	-8	11	-39	1	196

Movimiento de 2009	Millones de Euros					
	Saldo a 01/01/09	Trasposos y Otros	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/10/10
Subvenciones	188	111	114	-234	0	179
Otros ingresos a distribuir	62		2	-12	1	53
Total	250	111	116	-245	1	232

Las subvenciones se reconocen por su valor razonable cuando hay una seguridad razonable de que la subvención se cobrará según se detalla en la nota 2.3.14.

17. Provisiones y superávit por pensiones

En este epígrafe se encuentran las provisiones y/o superávit por planes de pensiones y otros premios de jubilación a empleados, e incluye tanto los planes de prestación definida, como los de aportación definida. El resumen de la provisión y/o activo por superávit reconocidos en balance por estos conceptos es el siguiente:

Millones de euros	2010			2009			Variación		
	Provisión	Superávit	Saldo Neto	Provisión	Superávit	Saldo Neto	Provisión	Superávit	Saldo Neto
Planes prest.def.	-151	0	-151	-476	22	-454	325	-22	303
BAA	-77	0	-77	-313	0	-313	236	0	236
Amey	-74	0	-74	-162	0	-162	88	0	88
Swissport	0	0	0	-1	22	21	1	-22	-21
Otros planes	0	0	0	-27	0	-27	27	0	27
Swissport	0	0	0	-27	0	-27	27	0	27
Total	-151	0	-151	-503	22	-481	352	-22	330

Planes de prestación definida:

La variación por concepto de los movimientos en las obligaciones por planes de pensiones así como de los activos afectos a los mismos durante el ejercicio 2010 y 2009, son los siguientes:

Planes de prestación definida	Millones de Euros 2010			Millones de Euros 2009	
	Amey Ltd Group	BAA	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA
Movimiento de la obligación					
Obligación al inicio del ejercicio	571	2.599	361	407	2.097
Diferencias de tipo de cambio	20	91	1	-11	165
Pasivos Adquiridos	0	0	0	0	0
Coste de los servicios del ejercicio	13	57	15	9	60
Coste de los servicios pasados	-53	0	0	0	14
Coste por intereses	34	151	13	28	136
Ganancias / pérdidas actuariales	19	39	-2	106	204
Otros impactos en Patrimonio	28	-22			
Beneficios pagados y otros	-29	-87	-15	32	-77
Obligación al cierre del ejercicio	603	2.829	374	571	2.599

Planes de prestación definida	Millones de Euros 2010			Millones de Euros 2009	
	Amey Ltd Group	BAA	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA
Movimiento Activos afectos al plan					
Valor razonable al inicio del ejercicio	406	2286	357	305	2.177
Diferencias de tipo de cambio	14	80	2	24	168
Rendimiento esperado de los activos	33	161	17	23	163
Ganancias / pérdidas actuariales	16	89	20	38	-251
Otros impactos en Patrimonio	21	0			
Contribuciones de los empleados	4	13	9	4	17
Contribuciones de la empresa	53	223	0	27	107
Beneficios pagados y otros	-19	-100	-10	-14	-97
Valor razonable al final del ejercicio	529	2.752	395	406	2.286
Pasivo reconocido en balance					
Obligación al cierre del ejercicio	-603	-2829	-374	-571	-2.599
Valor razonable de activos afectos al final del ejercicio	529	2752	395	406	2.286
Subtotal	-74	-77	21	-165	-313
Otros	0	0	0	3	0
Total	-74	-77	21	-162	-313

El Grupo BAA posee 3 planes de prestación definida cubriendo un total de 21.228 trabajadores, mientras que el Grupo Amey tiene 10 planes de prestación definida cubriendo un total de 6.919 trabajadores.

Durante 2010 el hecho mas significativo tanto en el Grupo BAA como en el Grupo Amey, ha sido la reducción del déficit de pensiones que ha pasado de 313 millones en 2009 a 77 millones en 2010 (en el Grupo BAA) y de 162 millones en 2009 a 74 millones (en el grupo Amey).

A. Perdidas y ganancias actuariales:

El análisis de los impactos incluidos directamente en Patrimonio provocado por los planes de pensiones de prestación definida se presentan resumidos en la siguiente tabla antes de impuestos:

Planes de prestación definida	Millones de euros 2010					Millones de Euros 2009	
	Amey Ltd Group	BAA	Total	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA	Total
Ganancias/pérdidas actuariales en obligaciones	-19	-39	-58	2	-106	-204	-309
Ganancias/pérdidas actuariales en activos	16	89	105	20	38	-251	-193
Otros impactos en Patrimonio	-7	22	15	0	-43	0	-43
Ganancias/pérdidas actuariales reconocidas (*)	-9	72	63	21	-111	-455	-544

· Ganancias y perdidas actuariales en obligaciones por importe de 19 millones de euros en Grupo Amey y 39 millones de euros en BAA.

· Ganancias y perdidas actuariales en activos (89 millones de euros) provocada por la diferencia entre la rentabilidad esperada al inicio del ejercicio (161 millones de euros) y la rentabilidad real (250 millones de euros) de los activos en BAA, y Ganancias y perdidas actuariales en activos en Amey (16 millones de euros) provocada por la diferencia entre la rentabilidad esperada al inicio del ejercicio (33 millones de euros) y la rentabilidad real (49 millones de euros) de los mismos.

A continuación se presenta tabla resumen con las principales hipótesis actuariales asumidas en el cálculo de las obligaciones por planes de pensiones de prestación definida:

Principales Hipótesis	2010				2009
	Amey Ltd Group	BAA	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA
Incremento salarial	2,5%- 5%	5,10%	1,0% - 5,0%	4,01%	5,20%
Tasa de descuento	5,50%	5,50%	3,5% - 9,0%	5,70%	5,70%
Tasa inflación esperada	2,60%	3,60%	1,30%	3,50%	3,70%
Rentabilidad esperada activos	4,0%-8,2%	6,30%	2,8% - 6,8%	4,5%-8,5%	5,70%
Mortalidad (años)	84,5-89,1	85,9-87,9	83,1-87	84,5-87,9	84,8-85,9

Las hipótesis de mortalidad utilizadas para el Grupo BAA en el cálculo de las obligaciones por pensiones están basadas en las Tablas Actuariales de Mortalidad, y viene a ser el equivalente a estimar una esperanza de vida de entre 85,9 y 87,9 años. En el caso de Grupo Amey dicha esperanza de vida a efectos de sus planes de pensiones se estima entre 84,5 y 89,1 años.

Existen además otros impactos en patrimonio provocados fundamentalmente por operaciones societarias destacando las provenientes del Grupo BAA ante la venta del Aeropuerto de Gatwick por importe de -22 millones de euros

B. Aportaciones de la empresa:

En el Grupo BAA se han realizado aportaciones durante el año 2010 por importe de 223 millones de euros, de los cuales 93 millones corresponden a la aportación anual ordinaria acordada con los fideicomisarios y 130 millones de euros que corresponden fundamentalmente a la aportación realizada para reestablecer el equilibrio en el plan tras la venta del aeropuerto de Gatwick mencionada anteriormente.

En el Grupo Amey las aportaciones en 2010 han ascendido a 53 millones de euros, 22 millones de euros para el reequilibrio del plan en la venta de Tube Lines durante el ejercicio, 20 millones de euros para reestablecer el equilibrio del resto del plan, correspondiendo el resto a aportaciones ordinarias.

Las aportaciones previstas acordadas con los fideicomisarios para el año 2011 tanto en BAA como en Amey son de 93 millones de euros y 11 millones de euros respectivamente. Adicionalmente el Grupo Amey tiene acordadas unas aportaciones extraordinarias por 21 millones de euros en el próximo ejercicio.

C. Rentabilidad de los activos:

En cuanto a los activos afectos a los planes de pensiones de prestación definida, se presenta a continuación una tabla resumen de su composición por tipos de activos a valor razonable así como su rentabilidad esperada en porcentaje para los ejercicios 2010 y 2009:

Activos afectos al plan (Valor razonable)	Millones de Euros 2010				Millones de Euros 2009					
	Amey Ltd Group		BAA		Grupo Swissport		Amey Ltd Group		BAA	
	Eur	%	Eur	%	Eur	%	Eur	%	Eur	%
Instrumentos de capital	361	8,20%	608	7,88%	111	6,10 - 6,40%	263	8,50%	715	8,20%
Instrumentos de deuda	109	4,2%-5,5%	1.141	5,16%	117	n/a	98	4,5%-5,7%	1.274	5,50%
Inmuebles	15	8,10%	0	n/a	91	3,90%	13	8,50%	0	n/a
Efectivo y Otros	44	4,00%	1.003	0,50%	77	1,20 - 4,2%	32	4,50%	297	0,50%
Total activos afectos al plan	529		2.752		396		406		2.286	

Para la determinación de la rentabilidad esperada de los activos, los actuarios han seguido los siguientes criterios:

En el Grupo BAA:

Instrumentos de capital: El equivalente a la rentabilidad anualizada del índice FTSE actuario a 15 años mas una prima de riesgo del 3,7%.

Instrumentos de deuda: Rentabilidad compuesta por un 20% de la rentabilidad de los "UK gilts" a largo plazo y un 80% de rentabilidad de bonos corporativos.

Efectivo y otros: Rentabilidad de los depósitos a 3 meses.

En el Grupo Amey:

Instrumentos de capital: una rentabilidad prevista del 7,2% al 8,5%.

Instrumentos de deuda: Para determinar esta rentabilidad se basan en la rentabilidad de la deuda soberana y la rentabilidad de la deuda de los bonos corporativos que componen el plan.

Inmuebles: rentabilidad prevista inferior en un 0,1% a la rentabilidad de los instrumentos de capital.

Efectivo y otros: Rentabilidad a largo plazo disponible para los Swaps.

Rentabilidad real:

El Grupo BAA tiene una rentabilidad real de sus activos afectos al plan de 250 millones de euros en 2010, 86 millones de euros en 2009. Dicha rentabilidad en el Grupo Amey es de 49 millones de euros en 2010, 61 millones de euros en 2009. La diferencia entre la rentabilidad prevista y la real se registra en patrimonio.

Tanto en los planes del Grupo BAA como del Grupo Amey no existen activos financieros emitidos por la propia sociedad o inmuebles ocupados por esta.

D. Impactos en la cuenta de Perdidas y Ganancias:

El detalle del impacto que los planes de prestación definida tienen en la cuenta de resultados, se presenta a continuación:

Planes de prestación definida	2010			2009	
	Amey Ltd Group	BAA	Grupo Swissport	Amey Ltd Group	BAA
Impacto en resultados antes impuestos (*)					
Coste de los servicios del ejercicio corriente	13	57	15	9	60
Coste por intereses	34	151	13	28	136
Rendimiento esperado de los activos	-33	-161	-17	-23	-163
Coste de los servicios pasados	-53	0,5	0	0	0
Otros	-10	-14	0	0	17
Total incluido en cuenta de resultados	-49	35	11	14	50

(*) Gastos en positivo e ingresos en negativo.

El impacto más significativo en el Grupo Amey en Pérdidas y Ganancias corresponde al cambio legislativo para establecer la estimación de la inflación esperada, mientras que en 2009 se utilizaba el R.P.I. (Retail Price Index) como índice de referencia, en 2010 se ha utilizado el C.P.I. (Consumer Price Index) lo que ha supuesto un impacto de 53 millones de euros en la cuenta de resultados.

E. Revisiones Actuariales completas:

Tanto en el Grupo Amey como en BAA se realizan valoraciones actuariales completas cada tres años. En el Grupo BAA la última comenzó en Septiembre de 2010 y estando a la fecha en proceso. En el Grupo Amey la próxima valoración comenzará en Abril de 2011 para los planes de Amey PS y Amey OS PS. Para Amey Rail y Owen Williams Rail la valoración comenzó en diciembre de 2010.

F. Análisis de Sensibilidades:

En cuanto al análisis de sensibilidades, se adjunta el impacto en la cuenta de Pérdidas y Ganancias y Fondos Propios, de una variación en la Tasa de Descuento de 50 puntos básicos.

Análisis de sensibilidad Tasa de Descuento (+ / - 50 p.b)	Impacto anual en pérdidas y ganancias		Impacto anual Fondos Propios	
	Antes impuestos	Después impuestos	Antes impuestos	Después impuestos
+ 50 p.b.	10	7	325	234
- 50 p.b.	-11	-8	-364	-262

Planes de aportación definida

El Grupo BAA mantiene 3 planes de aportación definida con un impacto en la cuenta de resultados de 4 millones de euros, cubriendo un total de 822 empleados.

El Grupo Amey mantiene 24 planes de aportación definida, con un impacto en la Cuenta de Resultados de 10 millones de euros, cubriendo un total de 3.752 empleados.

Además en Grupo Cespá 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 por importe de para 2010 de 0,2 millones de euros.

I 18. Otras provisiones

A continuación se detalla el saldo de otras provisiones a largo y corto plazo para 2010 y 2009:

Movimientos	Millones de Euros			
	Provisión Vertederos	Provisión por responsabilidades	Otras provisiones	Total
Al 1 de enero de 2010	66	889	519	1.473
Cargo/(abono) a la cuenta de resultados:				
Dotaciones	6	122	270	398
Reversiones		-17	-195	-212
Adición del descuento		0	0	0
Trasposos y otros		-150		-150
Aplicado durante el ejercicio		-17	-28	-45
Diferencias de cambio		9	12	21
Variaciones de perímetro (*)		-48	-21	-70
Al 31 de Diciembre de 2010	71	788	557	1.416

Análisis del total de provisiones por clasificación:

No corriente	31/12/10	860
Corriente		557
		1.416

Provisión vertederos

Dentro de este epígrafe se recogen las estimaciones realizadas de los costes de clausura y post-clausura de los vertederos explotados por el Grupo Cespá. La citada provisión se efectúa en función de una estimación técnica relativa a la cobertura de la capacidad total de los correspondientes vertederos cubierta o completada a la fecha. A 31 de diciembre de 2010 se ha producido una dotación por importe de 6 millones de euros por este concepto, 7 millones a 31 de diciembre de 2009.

Provisión responsabilidades

Corresponde principalmente a la provisión por expropiaciones registrada por las autopistas españolas, por importe de 418 millones de euros (fundamentalmente R4, 372 millones de euros), según se explica en la Nota 23.

Otras Provisiones

Corresponde principalmente a la División de Construcción, por provisiones para terminación, retirada y pérdidas de obra por importe de 443 millones de euros (384 millones de euros a 2009).

Se incluyen también en este epígrafe provisiones relativas a otros riesgos relacionados con la valoración realizada en autopistas españolas y resto de autopistas europeas.

Movimientos	Millones de Euros			
	Provisión Vertederos	Provisión por responsabilidades	Otras provisiones	Total
Al 1 de enero de 2009	60	648	452	1.161
Cargo/(abono) a la cuenta de resultados:				
Dotaciones	7	146	155	309
Reversiones		-143	-40	-183
Adición del descuento		0		0
Traspasos y otros		257	-46	211
Aplicado durante el ejercicio	-1	-30	-13	-44
Diferencias de cambio		10	10	20
Al 31 de Diciembre de 2009	66	889	519	1.473
Análisis del total de provisiones por clasificación:				31/12/09
No corriente				954
Corriente				519
				1.473

19. Posición neta de tesorería

Con el objeto de mostrar un análisis de la situación de endeudamiento neto del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose por segmentos de la Posición Neta de Tesorería. Por Posición Neta de Tesorería se entiende el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes (incluida la caja restringida a corto plazo) y la caja restringida a largo plazo, minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo.

Dicha posición de tesorería se desglosa a su vez entre proyectos de infraestructuras y resto de sociedades del grupo.

	Millones de Euros				
	Saldo 31/12/2010	Saldo 31/12/2009	Saldo 31/12/2008	Variación 2010-2009	Variación 2009-2008
	2.274	1.955	1.948	320	7
Servicios	-832	-1.212	-1.228	380	16
Aeropuertos	22	-75	-1.916	97	1.841
Autopistas	572	30	390	542	-360
Corporación y resto	-2.005	-1.870	-740	-135	-1.130
Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras	31	-1.172	-1.546	1.203	374
BAA	-14.529	-13.855	-12.906	-674	-949
Resto de aeropuertos	2	3	8	-1	-5
Autopistas	-5.026	-7.104	-6.574	2.078	-530
Construcción	-129	-96	-86	-33	-10
Servicios	-138	-47	-68	-91	21
Posición neta de tesorería de proyectos de infraestructuras	-19.820	-21.099	-19.626	1.279	-1.473
Posición neta total	-19.789	-22.271	-21.172	2.482	-1.099

Durante el ejercicio 2010, se ha producido un fuerte retroceso del euro frente a las principales monedas extranjeras en las que grupo Ferrovial tiene denominada su posición neta de tesorería, fundamentalmente en libras (BAA) y dólar americano (autopistas estadounidenses). Esto ha supuesto un impacto negativo sobre la posición neta de tesorería de -676 millones de euros en proyectos de infraestructuras y -25 millones de euros en resto de sociedades. Una explicación global de la evolución de la Posición Neta de Tesorería del ejercicio 2010, se presenta en la Nota 31 de Flujo de Caja y en los detalles adicionales que se presentan en el Informe de Gestión.

19.1 Proyectos de infraestructuras**A. Desglose de la posición neta de tesorería de proyectos de infraestructuras.**

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2010 de proyectos de infraestructuras es como sigue:

2010							
Millones de euros	Caja Restringida Largo Plazo	Inversión a largo plazo	Caja Restringida Corto Plazo	Resto de Tesorería y Equivalentes	Deuda Financiera	Operaciones Intragrupo	Posición Neta Total
BAA			43	444	15.017		-14.530
Resto de aeropuertos				2			2
Autopistas	551	6	1	191	5.769	-5	-5.025
Construcción				5	141	8	-129
Servicios				8	54	-92	-138
Posición Neta de tesorería de proyectos de infraestructuras	551	6	44	649	20.981	-89	-19.820

B. Tesorería y equivalentes y caja restringida.

Como ya se ha indicado en la nota relativa a riesgos financieros, los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas restringidas cuya disponibilidad está limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica a corto o a largo plazo en función de si la misma se debe de mantener restringida por un periodo inferior o superior a un año. En todo caso, dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que hay que invertir dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación o en caso de no existir restricciones en un contrato de financiación, en base a la política de colocación de excedentes de grupo.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de tesorería y equivalentes, mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de activos financieros.

El detalle de los saldos a corto y a largo plazo por proyecto de la caja restringida es el siguiente:

	Millones de Euros		
	Saldo 31/12/2010	Saldo 31/12/2009	Saldo 31/12/2008
NTE Mobility Partners	130	264	
LBJ Infrastructure Group	326		
407 ETR		132	128
Chicago Skyway	44	36	35
EuroScut Algarve	19	18	19
EuroScut Norte	30	22	14
Resto	2	1	1
Caja restringida a largo plazo	551	473	197
BAA	43	205	85
407 ETR		146	110
Chicago Skyway			
Servicios			9
Resto	1		
Caja restringida a corto plazo	44	351	204
Total Caja Restringida	595	824	401

Las principales variaciones en la caja restringida se producen por la pignoración de fondos provenientes de la emisión de bonos en la sociedad LBJ Infrastructure Group de los que se irá disponiendo para la financiación de la construcción. En sentido contrario, cabe señalar la disminución derivada del cambio de método de consolidación de la sociedad 407 ETR, que tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad, pasa a consolidarse por el método de puesta en equivalencia, tal y como se describe en la Nota 1.2. Asimismo, se registra un significativo descenso de la caja restringida de NTE Mobility Partners debido al comienzo de las obras de construcción de la autopista y a la aplicación de fondos a tal fin.

Por lo que respecta a BAA, a 31 de diciembre de 2009 se mantenía restringido un saldo de 161 millones de euros (143 millones de libras) de los beneficios de la venta de Gatwick para hacer frente al pago del déficit del plan de pensiones que ha tenido lugar durante el presente ejercicio 2010 por importe de 130 millones de euros (ver Nota 17) y que conforma la mayor parte de la disminución de la caja restringida a corto plazo.

En cuanto a la partida de resto de tesorería y equivalentes corresponde a cuentas bancarias y a inversiones de alta liquidez sujetas a riesgo de tipo de interés.

C. Desglose de la deuda de proyectos de infraestructuras**C.1 Detalle de los saldos a corto y a largo plazo por proyecto**

Millones de euros	2010			2009			Variación 2010-2009		
	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total	Bonos	Deuda bancaria	Total
Largo plazo	10.022	9.544	19.566	10.523	10.591	21.114	-501	-1.047	-1.548
BAA	8.185	6.552	14.737	6.485	7.543	14.028	1.700	-991	709
407 ETR				2.738		2.738	-2.738		-2.738
Skyway Concession Co. LLC	1.019	112	1.131	930	103	1.033	89	9	98
NTE Mobility Partners	291		291	272		272	19		19
LBJ Infrastructure Group	428		428						428
Autopistas Españolas		1.148	1.148		1.661	1.661		-513	-513
Resto de Autopistas	99	1.536	1.635	98	1.178	1.276	1	358	359
Construcción		142	142		86	86		56	56
Servicios		54	54		20	20		34	34
Corto plazo	11	1.404	1.415	591	950	1.541	-580	454	-126
BAA		280	280		444	444		-164	-164
407 ETR				582		582	-582		-582
Skyway Concession Co. LLC		6	6		4	4		2	2
NTE Mobility Partners					1	1		-1	-1
LBJ Infrastructure Group									
Autopistas Españolas		1.042	1.042		486	486		556	556
Resto de Autopistas	11	76	87	9	14	23	2	62	64
Total	10.033	10.948	20.981	11.114	11.542	22.655	-1.081	-594	-1.674

La variación por tipo de cambio entre 2010 y 2009 implica mayor endeudamiento y asciende a un total de 746 millones de euros. De esta forma, si aplicásemos un tipo de cambio homogéneo la variación neta de la deuda sería de -2.420 millones de euros.

C.2 Vencimiento por divisa y valor razonable de la deuda de proyectos de infraestructuras

Deuda financiera	Divi- sas	Valor razonable			Saldo Contable 2010	Vencimientos						Total Venci- mientos
		2010	2009	2008		2011	2012	2013	2014	2015	2016 más	
Obligaciones proyectos infraestructuras		10.088	11.704	7.266	10.032	0	793	462	598	1	7.413	9.268
BAA		8.201	6.687	3.596	8.185		793	462	598	0	5.506	7.359
	GBP	5.177	4.281	2.284	5.267		0	462	0	0	4.405	4.867
	EUR	3.024	2.406	1.312	2.918		793	0	598	0	1.101	2.492
Autopistas		1.887	5.017	3.670	1.847					1	1.907	1.909
	CAD		3.685	2.591								
	USD	1.770	1.202	961	1.738						1.807	1.807
	EUR	117	130	118	109					1	101	102
Deudas con entidades de crédito proyectos infraestructuras		11.239	11.749	11.830	10.949	1.147	1.206	2.491	823	1.533	3.979	11.179
Aeropuertos		7.088	8.167	8.375	6.832	46	664	2.458	776	1.480	1.614	7.038
	GBP	7.088	8.158	8.361	6.832	46	664	2.458	776	1.480	1.614	7.038
	EUR		9	14								
Autopistas		3.955	3.476	3.305	3.921	1.102	541	29	38	47	2.205	3.963
	USD	633	331	223	633						653	653
	EUR	3.322	3.145	3.082	3.288	1.102	541	29	38	47	1.553	3.310
Construcción	EUR	142	86	90	142						126	126
Servicios		54	20	60	54		1	4	8	6	34	53
	GBP			60								
	EUR	54	20		54		1	4	8	6	34	53
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras		21.327	23.453	19.096	20.981	1.147	1.999	2.954	1.421	1.534	11.392	20.447

Las discrepancias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2010 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado). Los vencimientos de las obligaciones de BAA incluyen los vencimientos de los Cross Currency Swaps que cubren las variaciones de tipo de cambio que afectan a dicha deuda (véase nota 11 sobre derivados financieros). Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses. El valor razonable recogido en la tabla anterior es calculado como sigue:

1. Bonos cotizados en mercado activo: valoración en dicho mercado.
2. Para la deuda bancaria contratada a tipo de interés fijo: como descuento de los flujos futuros de la misma a una tasa de interés de mercado equivalente.
3. Por último, para la deuda bancaria contratada a un tipo de interés variable: se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable por lo que se incluye este último.

Los vencimientos de 2011 corresponden a:

- Autopista Madrid Sur, con vencimientos por 554 millones de euros. El vencimiento original de la deuda se situaba en enero de 2011, habiéndose extendido hasta el mes de julio 2011.
- Autopista del Sol, vencimiento en marzo de 2011 del préstamo sindicado que asciende a un importe total de 492 millones de euros.
- BAA, vencimiento de deuda BEI por 46 millones de euros en diciembre de 2011.
- Autopista Eurolink M-3, vencimiento en junio de 2011 de 37 millones de euros del préstamo sindicado.
- Algarve internacional, vencimiento del préstamo BEI por 10 millones de euros en diciembre de 2011.
- Autopista Euroscut Norte, vencimientos por 6 millones de euros en julio de 2011.
- Autopista Eurolink M4M6, vencimientos por 2 millones de euros en diciembre de 2011.

C.3 Exposiciones al riesgo de tipos de interés de la deuda de proyectos de infraestructuras

Con el objeto de completar la información sobre exposición al riesgo de tipo de interés presentado en la Nota 3 de la presente memoria, a continuación se detallan los diferentes componentes de la deuda desglosando la parte sujeta a tipo fijo, la parte cubierta con derivados y la parte sujeta a tipo variable.

Los saldos de la deuda cubierta por IRS (Interest rate swaps) son derivados que intervienen convirtiendo la deuda bancaria con interés variable a tipo de interés fijo y cuyo detalle puede consultarse tal y como se describe en la nota 11.

Millones de euros							
	Tipo deuda	Saldo 31/12/10	%	Saldo 31/12/09	%	Saldo 31/12/09	%
Aeropuertos		15.017		14.471		13.253	
	Fijo	2.455	16%	3.955	27%	2.938	22%
	Fija indexada inflación	4.995	33%	2.725	19%	2.316	17%
	Cubierto (IRS)	3.539	24%	4.085	28%	4.765	37%
	Variable	4.028	27%	3.706	26%	3.235	24%
Autopistas		5.768		8.079		7.182	
	Fijo	1.189	21%	2.837	35%	1.892	26%
	Fija indexada inflación		0%	1.071	13%	850	12%
	Cubierto (IRS)	3.053	53%	2.819	35%	3.270	46%
	Variable	1.526	26%	1.352	17%	1.170	16%
Construcción		142		86		90	
	Fijo	78	55%				
	Cubierto (IRS)	58	41%				
	Variable	6	4%	86	100%	90	100%
Servicios		54		19		60	
	Fijo		0%		0%	21	35%
	Cubierto (IRS)	47	87%	19	98%	39	65%
	Variable	7	13%		2%		0%
Total deuda financiera pro- yectos de infraestructuras		20.981		22.655		20.586	
	Fijo	3.723	18%	6.792	30%	4.851	24%
	Fija indexada inflación	4.994	24%	3.796	17%	3.167	15%
	Cubierto (IRS)	6.697	32%	6.923	30%	8.074	39%
	Variable	5.567	26%	5.144	23%	4.494	22%

C.4 Información sobre límites y disponible de proyectos de infraestructuras

A continuación se desglosa un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda no dispuesta al cierre del ejercicio:

SalDOS a 31/12/2010				
	Límite de deuda	Deuda dispuesta	Disponible	Deuda Contable
Aeropuertos	16.946	14.398	2.548	15.017
BAA	16.946	14.398	2.548	15.017
Autopistas	7.590	5.871	1.719	5.768
Autopistas Estados Unidos	3.940	2.459	1.481	2.371
Autopistas Españolas	2.279	2.210	69	2.191
Resto de autopistas	1.371	1.202	169	1.206
Construcción	153	126	27	142
Servicios	212	53	159	54
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras	24.901	20.448	4.453	20.981

SalDOS a 31/12/2009				
	Límite de deuda	Deuda dispuesta	Disponible	Deuda Contable
Aeropuertos	17.834	14.604	3.230	14.472
BAA	17.834	14.604	3.230	14.472
Autopistas	9.581	8.170	1.411	8.077
407 ETR	3.274	3.274		3.320
Autopistas Estados Unidos	2.639	1.611	1.028	1.535
Autopistas Españolas	2.273	2.178	95	2.146
Resto de autopistas	1.395	1.107	288	1.076
Construcción	10	10		86
Servicios	194	22	172	20
Total deuda financiera proyectos de infraestructuras	27.619	22.806	4.813	22.655

Las discrepancias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2010 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado).

De los 4.453 millones disponibles (4.814 millones a 31 de diciembre de 2009), 2.548 millones corresponden a BAA (3.320 millones a 31 de diciembre de 2009) fundamentalmente por líneas de crédito para la financiación de necesidades de inversión. En el caso de Autopistas, el principal importe igualmente corresponde a deudas no dispuestas para financiar autopistas en construcción.

A continuación se presenta una descripción más detallada de las condiciones de tipo de interés, vencimiento y covenants de los principales componentes de la deuda de proyectos de infraestructuras.

C.5 Deuda de BAA: Variación 2010 y 2009 y principales condiciones de tipo de interés y covenants

A continuación se presenta el detalle de la deuda existente en Grupo BAA para los ejercicios de 2010 y 2009 y sus variaciones más significativas.

	Millones de Euros		
	2010	2009	Var. 2010-2009
Bonos	8.185	6.485	1.700
Refinancing Facility	1.507	2.539	-1.032
Senior capex facility	1.476	735	741
Banco Europeo de Inversión	386	419	-33
Subtotal Aeropuertos Designados	11.554	10.178	1.376
Deuda Subordinada	199	1.752	-1.553
Aeropuertos No Designados	1.209	1.155	54
Deuda Toggle	1.055	941	114
REPO Facility		170	-170
Préstamo clase B1	718		718
Otras deudas	282	275	7
TOTAL	15.017	14.472	545

Durante 2010, la evolución positiva de la libra frente al euro, ha supuesto un impacto por tipo de cambio de 510 millones de euros en la deuda de BAA (1 libra = 0,887 euros a 31 de diciembre de 2009; frente a 1 libra = 0,857 euros a 31 de diciembre de 2010). Suponiendo un tipo de cambio homogéneo, las variaciones netas en la deuda supondrían un aumento de 35 millones de euros (30 millones de libras).

C.5.A Aeropuertos Designados Bonos

El valor contable de los bonos asciende a 8.185 millones de euros (7.018 millones de libras) e incluye costes de transacción y amortización, primas y descuentos. La diferencia entre el valor nominal en dichos bonos y el valor contable tiene su origen en el registro a valor razonable, que se hizo en el momento de la adquisición de BAA (2006), de los mismos. Del total de los bonos, 5.267 millones de euros se encuentran emitidos en

libras y 2.918 millones de euros están emitidos en euros, los cuales han sido cubiertos de los riesgos derivados del tipo de cambio, como se refleja en la nota 11 Derivados financieros a valor razonable. Los vencimientos de los bonos van desde 2012 a 2039. Las variaciones se producen por:

Millones de Euros	
Bonos a 31 de diciembre de 2009	6.485
Emisión: 4,125% €500 vencimiento 2016	476
Emisión: 7,125% £325 vencimiento 2017	370
Emisión: 6,250% £400 vencimiento 2018	457
Venta bono existente: 6,450% €900 vencimiento 2031	258
Impacto tipo de cambio	152
Otros	-9
Bonos a 31 de diciembre de 2010	8.185

1. Evolución de la libra frente al euro que supone un mayor endeudamiento por importe de 152 millones de euros.
2. Emisión de nuevos de nuevos bonos por importe contable de 1.303 millones de euros (1.117 millones de libras):

- a. Bonos emitidos en euros por importe nominal de 500 millones de euros con vencimiento en 2016.
- b. Bonos emitidos en libras por importe nominal de 325 y 400 millones de libras con vencimientos en 2017 y 2018 respectivamente.

Refinancing Facility

Tipo de deuda concedido a BAA como parte del proceso de refinanciación de 2008 cuyo valor contable es de 1.507 millones de euros (1.292 millones de libras). Dicha deuda tiene unos vencimientos comprendidos entre 2011 y 2013 y unos intereses referenciados al LIBOR mas un margen.

Las principales variaciones se producen por:

1. Evolución de la libra frente al euro que supone un mayor endeudamiento por importe de 89 millones de euros.
2. En el ejercicio 2010 se ha repagado deuda por un importe de 1.122 millones de euros (962 millones de libras) cuyos fondos provienen de las emisiones de bonos realizadas durante el ejercicio.

Senior Capex Facility

Deuda contratada para financiar el programa de capex del grupo por importe 1.476 millones de euros (1.266 millones de libras) con vencimiento en 2013 y tipo de interés referenciado al LIBOR mas un margen.

Las variaciones fundamentales se explican por la evolución de la libra frente al euro que supone un mayor endeudamiento por importe de 26 millones de euros y un incremento de las disposiciones por importe de 715 millones de euros (613 millones de libras) destinado para financiar los capex del año y refinanciar parte de la deuda subordinada.

Préstamo Banco Europeo de Inversión

La deuda con el Banco Europeo de Inversión (BEI) asciende a un importe contable de 386 millones de euros (331 millones de libras) excluyendo coste de la deuda capitalizado. La deuda BEI se amortiza hasta 2022 y se registra conforme a coste amortizado.

Las variaciones se producen por:

- Evolución del tipo de cambio que supone un aumento de la deuda por importe de 12 millones de euros.
- Amortización por importe de 46 millones de euros (39 millones de libras).

C.5.B Deuda subordinada

Durante 2010 se ha procedido a la refinanciación de la deuda subordinada, que a diciembre de 2009 ascendía a 1.752 millones de euros (1.555 millones de libras). Esta operación se completó con fondos provenientes de:

1. Durante el mes de septiembre se cierra un nuevo préstamo de clase B1 con un vencimiento de 4 años y por un importe nominal de 625 millones de libras.
2. Líneas crédito capex de aeropuertos regulados por valor de 375 millones de libras.
3. Fondos procedentes de la desinversión en la sociedad asociada APP (véase Nota 25 Deterioros y enajenaciones de inmovilizado) por importe de 100 millones de libras.
4. Nuevo préstamo de deuda subordinada por importe de 175 millones de libras.
5. El resto de la refinanciación se completó a través de las emisiones de bonos que se realizaron durante el año.

Millones de libras	
2009	
Deuda subordinada	1.555
Total	1.555

Millones de libras	
2010	
1. Préstamo clase B1	616
2. Líneas de crédito Capex	375
3. Fondos venta de APP	100
4. Nuevo préstamo deuda subordinada	171
5. Emisión de nuevos bonos	294
Total	1.555

A 31 de diciembre de 2010 el valor de la deuda subordinada asciende a un importe contable de 199 millones de euros (171 millones de libras) del nuevo préstamo de clase B con vencimiento a 5 años.

C.5.C Aeropuertos no designados

Deuda asignada a los aeropuertos no regulados (véase nota 2) por importe de 1.209 millones de euros (1.037 millones de libras) con vencimiento en 2015. Las variaciones se producen por la evolución del tipo de cambio que supone un aumento de la deuda por importe de 41 millones de euros y los intereses devengados no pagados.

C.5.D Deuda Toggle

Deuda contratada para financiar la adquisición de BAA. Dicha deuda tiene un carácter súper-subordinado por lo tanto por detrás de la deuda subordinada a efectos de prelación. Dicha deuda asciende a un importe de 1.055 millones de euros (905 millones de libras) con vencimiento perpetuo y un tipo de interés de LIBOR más un margen. El saldo total de la deuda se ha incrementado por los intereses devengados no pagados durante el ejercicio 2010 y por un movimiento por tipo de cambio de 33 millones de euros.

C.5.E Nuevo préstamo clase B1

BAA cerró durante el mes de septiembre de 2010 un préstamo de clase B1 a un plazo de 4 años y por un importe nominal de 625 millones de libras. Dicho préstamo figura con un valor contable de 718 millones de euros (616 millones de libras) y fue empleado para la refinanciación de la deuda subordinada como ya se ha mencionado anteriormente.

C.5.F Otras deudas

En el ejercicio 2010, esta deuda se corresponde principalmente a intereses devengados pendientes de pago.

C.5. G Covenants de la deuda de BAA

La mayoría de los contratos de financiación incluyen una serie de condiciones establecidas cuyo incumplimiento genera obligaciones en el prestatario y que son utilizados por las entidades de crédito para asegurarse que las sociedades concesionarias cumplan los compromisos adquiridos de deuda, denominados covenants.

- Bonos y Refinancing facility: requieren cumplir una serie de covenants bajo los términos comunes del acuerdo (Common Terms Agreement, CTA).
- Aeropuertos no regulados: es necesario mantener un mínimo en el ratio de cobertura de deuda de servicio.
- La compañía está sujeta al cumplimiento de ciertos ratios como el de apalancamiento (Deuda Neta/RAB) que para la deuda senior es de 0,70x y para la junior es de 0,85x. A 31 de diciembre de 2010 no se ha producido ningún incumplimiento de los ratios vigentes.

C.5. H Seguridad y garantías

Los activos pertenecientes a los aeropuertos de Heathrow y Stansted, garantizan de forma conjunta las deudas Refinancing Facility, las líneas de crédito mencionadas anteriormente, los bonos emitidos y por último la deuda subordinada existente. Por su parte, los activos pertenecientes a los aeropuertos no regulados están garantizando la deuda vinculada a los mismos.

C.6 Deuda de Autopistas

A continuación se presenta un desglose de la deuda de autopistas por proyecto y sus principales características y variaciones:

Deuda financiera	Millones de Euros		
	2010	2009	2008
407 ETR – Canadá		3.320	2.801
Autopistas Estados Unidos	2.371	1.535	1.184
Chicago Skyway	1.137	1.038	1.071
North Tarrant Express Managed Lanes - NTE	291	274	
LBJ Infrastructure Group	428		
SH -130	515	223	113
Autopistas España	2.191	2.147	2.147
Ausol I y II	491	485	490
Inversora Autopistas de Cataluña / A. Terrasa Manresa	641	627	620
Inversora A. Sur / A. R-4 Madrid Sur	552	547	559
Inversora A. Levante / A. Madrid Levante	507	488	478
Autopistas Irlanda	413	393	396
Eurolink M4-M6	138	138	143
Eurolink M3	275	255	253
Autopistas Portugal	793	684	654
Euroscut Algarve	225	233	245
Euroscut Azores	254	147	93
Euroscut Norte Litoral	314	304	316
Total Autopistas	5.768	8.079	7.182

A continuación se describen las principales variaciones de la deuda de autopistas:

Millones de euros					
	407 ETR – Canadá	Autopistas Estados Unidos	Autopistas Portugal	Resto	Total Autopistas
Deuda 2009	3.320	1.535	685	2.539	8.079
Variaciones:					
Tipo de cambio	-424	102			-322
Emisión de nuevos bonos		459			459
Ampliación deuda existente		276	104	64	444
Otros	-2.896		4		-2.892
Deuda 2010	0	2.372	793	2.603	5.768

C.6. A 407 ETR – Canadá

Cabe señalar la disminución derivada del cambio de método de consolidación de la sociedad 407 ETR, que tras la operación de desinversión del 10% de esta sociedad, pasa a consolidarse por el método de puesta en equivalencia, tal y como se describe en la Nota 1.2. La sociedad contaba a cierre de ejercicio 2009 con una deuda de 3.320 millones de euros.

C.6. B Chicago Skyway

La sociedad concesionaria está financiada mediante una emisión de bonos senior garantizados por F.S.A. consistente en: (i) una serie A por importe de 439 millones de dólares americanos y fecha de vencimiento en el año 2017, (ii) una serie B por importe de 961 millones de dólares americanos con vencimiento final en el año 2026. Adicionalmente posee financiación sindicada bancaria subordinada por un importe dispuesto de 155 millones de dólares americanos cuya duración está vigente hasta el año 2035.

C.6. C SH -130

Financiación bancaria sindicada en dos tramos: Tramo A para financiar parte de la construcción por importe de 686 millones de dólares americanos, cuyo importe dispuesto a 31/12/2010 asciende a 424 millones de dólares americanos y un Tramo B de liquidez, no dispuesto, durante los primeros 5 años de operación que asciende a 35 millones de dólares americanos ambos con vencimiento final en el año 2038. Además cuenta con un tramo de deuda TIFIA para financiar parte de la construcción por 430 millones de dólares americanos, cuyo importe dispuesto a 31/12/2010 asciende a 293 millones de dólares americanos con vencimiento en el año 2047.

C.6. D North Tarrant Express Managed Lanes - NTE

La financiación del proyecto se realiza a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 400 millones de dólares a 30 años. Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 650 millones de dólares con un perfil de repago a 35 años desde la puesta en operación, sin disponer al cierre del ejercicio. El saldo dispuesto corresponde a los bonos emitidos.

C.6. E LBJ

La sociedad concesionaria está financiada a través de una emisión de bonos PAB (Private Activity Bonds) por 615 millones de dólares a 30 años. Cuenta también con un préstamo TIFIA otorgado por el Gobierno federal de EEUU por valor de 850 millones de dólares con un perfil de repago a 35 años desde la puesta en operación, sin disponer al cierre del ejercicio. El saldo dispuesto corresponde a los bonos emitidos.

C.6. F Ausol I y II

La autopista Ausol refinanció 492 millones de euros el pasado mes de abril con un crédito puente de vencimiento en marzo de 2011, estando actualmente en proceso de refinanciación.

C.6. G Inversora Autopistas de Cataluña / A. Terrasa Manresa

Refinanció su deuda en 2008 su deuda mediante estructuración sindicada, sustituyendo su financiación a corto plazo por otra a largo plazo por importe de 392 millones de euros siendo su vencimiento en el año 2035.

C.6. H Inversora A. Sur / A. R-4 Madrid Sur

La autopista Radial 4 mantiene deuda proveniente de una operación Sindicada, por importe vivo a 31/12/2010 de 557 millones de euros, cuya estructuración consta de un Tramo A cuyo importe asciende a 97 millones de euros y vencimiento en el año 2011, un Tramo B de importe vivo igual a 100 millones de euros con vencimiento 2011 y un Tramo BEI por importe de 357 millones de euros con una duración final hasta el año 2033, pero con vencimiento de garantías en 2011. El préstamo sindicado de esta autopista contaba con un vencimiento original en enero 2011, que ha sido prorrogado seis meses adicionales hasta el mes de julio 2011, y actualmente se encuentra en proceso de refinanciación a largo plazo.

C.6. I, Inversora A. Levante / A. Madrid Levante

La autopista Ocaña - La Roda tiene financiación bancaria con estructuración sindicada cuyo importe de deuda vivo es de 512 millones de euros y vencimiento en el año 2012. Operación estructurada bajo modalidad mini-perm y cuyo objeto será la refinanciación a largo plazo.

C.6. J Eurolink M4-M6

Su financiación se estructura en un préstamo del BEI por importe vigente de 94 millones de euros y vencimiento final en el año 2027 así como una financiación bancaria por importe de 49 millones de euros con vencimiento final en el año 2027.

C.6. K Eurolink M3

Sindicado bancario cuyo importe dispuesto a 31/12/2010 es de 280 millones de euros y cuya estructura financiera está basada en un préstamo puente por un importe vivo de 15 millones de euros, una financiación a término de 265 millones de euros, cuyos vencimientos finales se producirán en los años 2011 y 2025 respectivamente.

C.6. L Euroscut Algarve

Operación estructurada en dos tramos garantizados por Syncora Guarantee Inc; bonos por importe de 101 millones de euros con vencimiento en 2027 y tramo de deuda BEI por importe de 130 millones de euros y vencimiento en 2025.

C.6.M Euroscut Azores

Financiación bancaria sindicada por importe dispuesto a 31/12/2010 de 258 millones de euros hasta el año 2033.

C.6. N Euroscut Norte Litoral

Estructura financiera basada en un préstamo sindicado por un importe vivo de 300 millones de euros, con vencimiento final en el año 2026.

C.6. O Garantías y covenants de la deuda de autopistas

Las condiciones financieras (en cuanto a los tipos de interés aplicables) de la deuda relacionada en autopistas, se encuentran supeditadas al cumplimiento de determinados ratios relacionados con magnitudes financieras como Resultado bruto de explotación (EBITDA), Deuda neta y Fondos Propios consolidados. En general, las financiaciones mencionadas incluyen, como paquete de garantías para los prestamistas, la pignoración de los activos de la Sociedad Concesionaria (derechos de créditos sobre contratos de seguro, cuentas corrientes, derechos de crédito derivados del contrato de concesión, etc....). En algunos casos se incluye como garantía, la prenda sobre las acciones de la Sociedad Concesionaria.

Adicionalmente la mayoría de los contratos incluyen una serie de condiciones establecidas cuyo incumplimiento genera obligaciones en el prestatario y que son utilizados por las entidades de crédito para asegurarse de que las sociedades concesionarias cumplan los compromisos adquiridos de deuda, denominadas covenants.

Los covenants más comunes establecidos en la mayoría de los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras son los siguientes:

- Restricciones a la disponibilidad de la caja, siendo las más comunes las cuentas de reservas del servicio de la deuda y de mantenimiento extraordinario.
- Subordinación del pago de dividendos a los accionistas, por ejemplo al mantenimiento de los niveles exigidos de caja restringida.
- Cláusulas de cambio o efecto material adverso (MAC o MAE) que regulan los supuestos en que acontezcan una serie de circunstancias o hechos que afecten o puedan afectar de manera adversa y relevante al valor, al negocio, las operaciones o los activos y pasivos de las sociedades concesionarias.
- Establecimiento de un límite en el volumen máximo de endeudamiento permitido a la sociedad concesionaria.
- Limitar el nivel de impagos de las concesionarias, a partir de los cuales la deuda se podría hacer exigible (Threshold Cross Default)
- Obligaciones de información periódica durante el periodo de vigencia de la deuda.
- Cumplimiento de ratios financieros de endeudamiento y liquidez.

A fecha 31 de diciembre de 2010 no se ha producido ningún incumplimiento de los covenants vigentes.

C.7 Deuda de Servicios:

La deuda bancaria de servicios en proyectos de infraestructuras corresponde a Grupo Cespa y a 31 de diciembre de 2010 asciende a un importe de 54 millones de euros. Dicha deuda fue contratada a lo largo de 2009 y 2010 para financiar los proyectos de concesión Ecoparc Can Mata (43 millones de euros) y Gestión Medioambiental de Toledo (11 millones de euros).

19.2 Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras

A. Desglose de la posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras.

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2010 excluidos proyectos de infraestructuras es como sigue:

Millones de Euros						
	Caja Restringida Largo Plazo	Caja Restringida Corto Plazo	Resto Tesorería y Equivalentes	Deuda Financiera	Operaciones Intragrupo	Posición Neta Tota
Construcción			1.057	49	1.266	2.275
Servicios	0	4	117	170	-784	-833
Aeropuertos			3		19	22
Autopistas y aparcamientos		2	201		369	572
Corporación y resto		8	613	1.844	-781	-2.005
Posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras	0	14	1.991	2.063	89	31

Las principales variaciones que se producen en la posición neta de tesorería excluidos proyectos de infraestructuras se explican en la nota 31 de Flujo de Caja.

B) Desglose de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras B.1) Detalle de los saldos a corto y a largo plazo por división de negocio

El siguiente cuadro muestra la distribución de las deudas con entidades de crédito:

Millones de euros											
	2010			2009			2008			Var. 2010-2009	Var. 2009-2008
	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total	Largo plazo	Corto plazo	Total		
Construcción	28	21	49	17	32	49	21	65	86		-37
Servicios	99	71	170	266	89	355	198	200	398	-185	-43
Aeropuertos	0	0	0				1.583		1.583		-1.583
Corporación y resto	1.815	29	1.844	1.970	276	2.246	870	441	1.311	-402	935
Total deudas financiera excluidos proyectos de infraestructuras	1.943	120	2.063	2.253	397	2.650	2.672	706	3.378	-587	-728

B.2 Vencimientos por divisa y valor razonable de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras

	Divisa	Valor Razonable 2010	Saldo Contable 2010	Vencimientos						Total Vencimientos
				2011	2012	2013	2014	2015	2016 más	
Construcción		49	49	1	13	0	0	3	13	30
	EUR	32	32						13	13
	USD	11	11		11					11
	PLZ	6	6	1	2			3		6
Servicios		170	170	58	42	9	8	9	14	140
	EUR	116	116	40	6	9	8	9	14	86
	GBP	46	46	11	35					46
	CHF	6	6	6						6
	OTRAS	2	2	1	1					2
Corporación y resto		1.844	1.844	0	1.834	0	0	0	0	1.834
	EUR	883	883		873					873
	GBP	815	815		815					815
	CHF	146	146		146					146
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras		2.063	2.063	59	1.889	9	8	12	27	2.004

Las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda bancaria y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2010 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable, que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable (fundamentalmente intereses devengados no pagados y aplicación del método del coste amortizado). Los vencimientos de la deuda no incluyen intereses.

El total del valor razonable de las deudas bancarias excluidos proyectos de infraestructuras a 31 de diciembre de 2010 ascendía a 2.063 millones de euros (2.650 millones de euros a 31 de diciembre de 2009).

Los vencimientos de 2011 ascienden a 59 millones de euros y corresponden fundamentalmente a la división de Servicios, en particular a Inagra

(17 millones de euros), Cespa Portugal (13 millones de euros), Donarbon (11 millones de euros), Sopovico (5 millones de euros), Recogida de Residuos de Barcelona (4 millones de euros) y otros (9 millones de euros).

B.3 Exposiciones al riesgo de tipos de interés excluidos proyectos de infraestructuras

Con el objeto de completar la información sobre exposición al riesgo de tipo de interés recogida en la Nota 3 de la presente memoria, a continuación se adjunta un detalle de los diferentes componentes de la deuda desglosando la parte sujeta a tipo fijo, la parte cubierta con derivados, y la parte sujeta a tipo variable.

	Tipo deuda	Millones de Euros					
		Saldo 31/12/10	%	Saldo 31/12/09	%	Saldo 31/12/08	%
Construcción		49		50		86	
	Fijo	0	0%	0	0%	22	26%
	Cubierto (IRS)	18	36%	23	46%	0	0%
	Variable	31	64%	27	54%	64	74%
Servicios		170		354		398	
	Fijo	4	2%	3	1%	7	2%
	Fija indexada inflación	0	0%	23	6%	20	5%
	Cubierto (IRS)	30	18%	27	8%	0	0%
	Variable	136	80%	301	85%	371	93%
Aeropuertos		0		0		1.583	
	Fijo			0	0%	0	0%
	Cubierto (IRS)			0	0%	1.583	100%
	Variable			0	0%	0	0%
Corporación y resto		1.844		2.246		1.311	
	Cubierto (IRS)	820	44%	1.188	53%	60	5%
	Variable	1.024	56%	1.058	47%	1.252	95%
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras		2.063		2.650		3.379	
	Fijo	4	0%	3	0%	29	1%
	Fija indexada inflación		0%	23	1%	20	1%
	Cubierto (IRS)	868	42%	1.237	47%	1.643	48%
	Variable	1.191	58%	1.386	52%	1.687	50%

Los saldos de la deuda cubierta por IRS (Interest rate swaps) son derivados que intervienen convirtiendo la deuda bancaria con interés variable a tipo de interés fijo y cuyo detalle puede consultarse en la Nota 11.

B.4 Información sobre límites y disponible

A continuación se presenta un cuadro comparativo que permite analizar el importe de deuda financiera no dispuesta al cierre del ejercicio:

Saldos a 31/12/2010				
Deudas	Límite de deuda	Deuda dispuesta	Disponible	Deuda Consolidada
Construcción	111	30	81	49
Servicios	273	140	133	170
Corporación y resto	2.539	1.834	705	1.844
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras	2.923	2.004	919	2.063

Saldos a 31/12/2009				
Deudas	Límite de deuda	Deuda dispuesta	Disponible	Deuda Consolidada
Construcción	99	23	76	50
Servicios	459	311	148	355
Corporación y resto	2.889	2.245	644	2.245
Total deuda financiera excluidos proyectos de infraestructuras	3.447	2.579	868	2.650

Las diferencias existentes entre el total de la deuda bancaria y de la deuda contable a 31 de diciembre de 2010 se deben principalmente a la diferencia entre el valor nominal de las deudas y el valor contable que se ve afectado por determinados ajustes derivados de la normativa contable aplicable.

A continuación se presenta una descripción más detallada de las condiciones de tipo de interés, vencimiento y covenants de los principales componentes de la deuda excluidos proyectos de infraestructuras:

B.5 Corporación: Deuda de Ferrovial S.A.

B.5.1 Evolución de las deudas

La evolución de las deudas de Ferrovial, S.A. durante 2010 es el siguiente:

Millones de Euros							
	Saldo a 01/01/10	Aumentos	Disminución	Trasposos	Intereses	Efecto tipo de cambio	Saldo a 31/12/10
Deuda bancaria a largo plazo	1.911	0	-183	0	24	58	1.810
Tramo A1	1.788	0	-110	-854	16	0	840
Tramo A2	123	0	0	0	0	23	146
Tramo A3	0	0	-73	854	8	35	824
Deuda bancaria a corto plazo	251	0	-251	0	0	0	0
Tramo B	251	0	-251	0	0	0	0
Arrendamientos financieros	0	3	0	0	0	0	3
Total	2.162	3	-434	0	24	57	1.813

Los principales movimientos que se producen durante el ejercicio son:

- Redenominación o traspaso de 854 millones de euros del tramo A1 denominado en euros a un nuevo tramo A3 denominado en libras,
- Amortización anticipada de parte del nominal de la deuda existente por importe de 152 millones de euros correspondientes a 79 millones de euros del tramo A1 y 73 millones de euros del tramo A3,
- Amortización total del tramo B por importe de 251 millones de euros,
- La depreciación del euro con respecto al franco suizo y a la libra ha supuesto un mayor endeudamiento por importes de 23 y 35 millones de euros respectivamente

B.5.2 Características principales de las deudas con entidades de crédito**A. Estructura**

La deuda existente a 31 de diciembre de 2010 se estructura en un único tramo con vencimiento en diciembre de 2010, que se divide a su vez en tres subtramos, en función de la divisa en que se dispone el mismo, siendo las cantidades dispuestas las siguientes:

Deuda financiera	Millones de Euros		
	Principal	Intereses (i)	Total
Tramo A1	824	16	841
Tramo A2	146	0	146
Tramo A3	815	8	823
Total Deudas bancarias	1.785	24	1.810

(i) Contabilizados bajo el método de coste amortizado.

- Tramo A1, nominado en euros.

- Tramo A2, nominado en francos suizos. El importe dispuesto de este tramo podrá ser objeto de conversión a euros a la fecha de finalización de cualquier periodo de interés, siempre y cuando esta conversión se realice una única vez durante la vida del tramo y por la totalidad del importe dispuesto en francos suizos.

- Tramo A3, disponible en libras.

Existen además líneas de crédito no dispuestas:

- un **tramo C**, perteneciente a la deuda corporativa, consistente en una línea de circulante de carácter renovable (“revolving”) por importe de 541 millones de euros, que tiene una duración máxima de tres años,
- y un **crédito bilateral** por importe de 120 millones de euros con vencimiento en 2013.

B. Tipos de interés aplicables y límites existentes

El tipo de interés aplicable al principal de la financiación será EURIBOR (para las disposiciones en euros) / LIBOR (para las disposiciones en francos suizos y libras esterlinas) más un margen.

A los efectos de devengo y liquidación de intereses relativos a las disposiciones, cada una de dichas disposiciones se dividirá en periodos de interés que tendrán una duración de tres o seis meses (a elección de Ferrovial).

A los mismos efectos, cada una de las disposiciones del tramo C tendrá una duración de quince días, uno, dos, tres o seis meses (a elección de Ferrovial), mientras que en el caso del crédito bilateral las disposiciones podrán realizarse cada 15 días.

Con el objeto de informar sobre la exposición al riesgo de tipo de interés, a continuación se adjunta un detalle de los diferentes componentes de la deuda desglosando la parte sujeta a tipo fijo, la parte cubierta con derivados, y la parte sujeta a tipo variable

Tipo de deuda	Millones de Euros			
	Saldo a 31/12/10	%	Saldo a 31/12/09	%
Fijo	0	0%	0	0%
Cubierto	793	44%	793	42%
Variable	992	56%	1.111	58%
Total	1.785		1.904	

En cuanto a la deuda expuesta de Ferrovial, S.A., una variación de 100 puntos básicos en el tipo de interés, supondría un impacto en la cuenta de pérdidas y ganancias de 10 millones de euros (7 millones de euros en resultado neto).

C. Vencimientos

El detalle del importe de los vencimientos nominales de las deudas bancarias es el siguiente:

Millones de euros	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	Total
Tramo A1		869				869
Tramo A2		146				146
Tramo A3		815				815
Total	0	1.830	0	0	0	1.830

Las diferencias entre el nominal recogido en la tabla anterior y el importe correspondiente al principal del tramo A1, se debe, al ajuste contable correspondiente a las comisiones de la operación realizada de acuerdo al método del coste amortizado, mencionado con anterioridad.

D. Obligaciones financieras y garantías

Ferrovial S.A. se compromete, a cumplir con las siguientes obligaciones financieras durante la vigencia de la financiación, que serán medidas semestralmente:

- Que el ratio de Deuda Financiera Neta /EBITDA del grupo no supere determinados niveles preestablecidos.
- Que el Ratio EBITDA/Gastos Financieros Netos del grupo no sea inferior a determinados niveles preestablecidos.

Al efecto del cumplimiento de los citados ratios se entiende por grupo,

las sociedades que forman parte del grupo consolidado excluidos los proyectos de infraestructuras así como otras sociedades principalmente, Amey, Budimex, Webber, BAA y BNI.

A 31 de Diciembre de 2010, la sociedad cumple con ambos ratios.

B.6 Servicios

La deuda bancaria corresponde a:

- Préstamos y deuda a largo plazo con entidades de crédito (99 millones de euros). Las principales características de esta deuda, clasificándola por la sociedad en que figura, son principalmente:
- Cespa (40 millones de euros). Crédito bancario cubierto con un derivado de tipo de interés (swap) tal y como se describe en la nota 11 relativa a derivados financieros.
- Amey (34 millones de euros). Crédito bancario con tipo de interés variable referenciado al LIBOR.
- Leasing financiero a largo plazo (14 millones de euros). Cuotas e interés con vencimiento superior a un año de los contratos a largo plazo.
- Préstamos y deudas con entidades de crédito a corto plazo (71 millones de euros), que corresponden principalmente a:
- Cespa (47 millones de euros). Préstamos con entidades de crédito valorados a coste amortizado.
- Sopovico (8 millones de euros).
- Leasing financiero a corto plazo (3 millones de euros). Cuotas e interés con vencimiento inferior a un año de los contratos a largo plazo.

B.7 Construcción

La deuda se compone fundamentalmente por préstamos concedidos a la filial Cadagua por importe de 12 millones de euros (13 millones de euros a 31 de diciembre de 2009) los cuales devengan un tipo de interés de entre el 4 y 5,5%, a Webber por 11 millones de euros (0 millones de euros a 31 de diciembre de 2009) y cuentas con entidades de crédito por importe de 17 millones de euros (28 millones de euros a 31 de diciembre de 2009).

I 20. Otras deudas a largo plazo

El detalle de otras deudas a largo plazo no financieras es el siguiente

Conceptos	Saldo al 31/12/10	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Var. 2010-2009	Var. 2009-2008
Otros acreedores a Largo Plazo	122	120	106	1	14
Otras deudas no financieras	33	15	12	17	3
Total	154	136	118	18	17

En la línea de “Otros acreedores a Largo plazo” se recoge principalmente el préstamo participativo concedido por el Estado a la concesionaria Autopista del Sol para la construcción del tramo Estepona - Guadiaro, por importe de 92 millones de euros a 31 de diciembre de 2010 (90 millones de euros a 31 de diciembre de 2009).

El incremento en el epígrafe de “otras deudas no financieras” se debe en su mayoría a la incorporación al perímetro de Amey-Cespa por 14 millones de euros.

Se registra también en este epígrafe la posición neta correspondiente a la inversión en determinadas Agrupaciones de Interés Económico participadas por Ferrovial S.A. y la absorción de resultados de las mismas por 8 millones de euros. La actividad de estas Agrupaciones de Interés Económico es el arrendamiento de activos dirigida por otra entidad no vinculada al Grupo, que es la que retiene la mayoría de los beneficios y está expuesta a los riesgos relacionados con dicha actividad. Estas agrupaciones se han acogido a los incentivos fiscales regulados en la legislación española, siendo los resultados de las mismas registrados en el epígrafe “Impuestos sobre beneficios” de la cuenta de resultados consolidada.

Por último, cabe señalar que se incluyen también los desembolsos pendientes de Ferrovial Agromán sobre Sociedad Concesionaria BAI0 por 7 millones de euros.

I 21. Deudas por operaciones de tráfico

A continuación se presenta el desglose del resto de deudas a corto plazo de carácter no financiero a 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008:

Conceptos	Millones de euros				
	Saldo al 31/12/10	Saldo al 31/12/09	Saldo al 31/12/08	Var. 2010-2009	Var. 2009-2008
Acreedores comerciales	3.906	4.121	4.183	-215	-62
Pasivos por impuestos sobre ganancias corrientes	264	216	167	48	49
Otras deudas no comerciales	719	857	792	-138	65
Total	4.889	5.194	5.142	-305	52
Anticipos entregados (Nota 14)	-50	-69	-72	19	3
Saldo neto acreedores comerciales	4.839	5.126	5.070	-287	56

En el epígrafe “Otras deudas no comerciales” se incluyen las deudas con Administraciones Públicas distintas a las derivadas de impuestos sobre las ganancias, con un saldo al 31 de diciembre de 2010 de 323 millones de euros (289 millones de euros en 2009 y 273 millones de euros en 2008).

Por otro lado, en el epígrafe “Acreedores comerciales” se incluyen los anticipos recibidos por pedidos, por importe de 154 millones de euros (189 millones de euros a diciembre de 2009, 181 millones de euros a diciembre de 2008); y la Obra Certificada por Anticipado (OCPA), por importe de 602 millones de euros (592 a diciembre de 2009, 399 a diciembre de 2008).

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

En cumplimiento de la Ley 15/2010 que modifica la ley de medidas de lucha contra la morosidad, el Grupo ha modificado los modelos de contratos con sus proveedores en aquellos casos en los que sea aplicable la nueva ley. A 31 de diciembre de 2010 y considerando el saldo total pendiente de pago de proveedores en España a dicha fecha, no existe ningún importe de carácter significativo, dentro de dicho saldo, que acumule un aplazamiento superior al plazo legal del pago.

En el epígrafe “Otras deudas no comerciales” se incluyen las deudas con Administraciones Públicas distintas a las derivadas de impuestos sobre las ganancias, con un saldo al 31 de diciembre de 2010 de 323 millones de euros (289 millones de euros en 2009 y 273 millones de euros en 2008).

I 22. Situación fiscal

22.1 Conciliación entre el gasto por impuesto de sociedades y el Beneficio antes de impuestos:

A continuación se presenta la conciliación entre el gasto por impuesto de sociedades, detallado por conceptos, y el beneficio antes de impuestos para 2010 y 2009.

Debido a la importancia de la actividad del Grupo en España, Reino Unido, Canadá y Estados Unidos se detalla a continuación la mencionada conciliación para dichos países:

	Millones de Euros 2010					
	España	Reino Unido	EEUU	Canadá	Resto Países	Total
Tipo impositivo del país	30%	28%	40%	29%	27%	
Beneficio antes de impuestos	-401	-1.010	-31	2.580	592	1.730
Resultado sociedades PEE	-12	-34	0	-1	-16	-62
Diferencias permanentes	-14	481	-8	-2.488	-362	-2.391
Resultado fiscal	-427	-562	-38	91	214	-723
Impuesto al tipo país	-128	-157	-15	27	48	-227
Deducciones en la cuota	0	0	0	0	3	3
Otros	-5	-3	11	5	14	21
Gasto por impuesto del ejercicio	-133	-160	-4	31	64	-203
Tipo efectivo devengado sobre el Rtdo fiscal	31,2%	28,5%	11,8%	34,5%	30,0%	28,1%
Regularización de impuesto ej. anteriores	85	-80	16	19	77	118
Gasto por impuesto Total	-48	-240	12	50	142	-85
Tipo efectivo Total sobre BAI	12,0%	23,8%	-38,6%	1,9%	23,9%	-4,9%

El Impuesto sobre Sociedades registrado por Ferrovial en su cuenta de resultados representa un ingreso de 85 millones de euros, a pesar de haber generado un resultado antes de impuestos positivo de 1.730 millones de euros.

Para entender dicha cifra es necesario considerar una serie de conceptos incluidos en la línea de resultado antes de impuestos que no generan tributación:

- Resultado de las Sociedades por puesta en equivalencia, que confor-

me a la normativa contable se presenta ya neto de su impacto fiscal. El resultado generado por dichas sociedades alcanza en el ejercicio un importe de 61 millones de euros.

- Diferencias permanentes: que corresponden a resultado bien sea positivo o negativo, que no están sujetos a tributación o que no generan gasto de carácter deducible. En este ejercicio se consideran diferencias permanentes un importe total de 2.391 millones de euros, que corresponden fundamentalmente a:

Reino Unido:

- No deducibilidad de la pérdida registrada por el deterioro de su participación en determinados aeropuertos de BAA por importe de 460 millones de euros.

Canadá:

- Asimismo, se ha producido también en el ejercicio la venta de un 10% de capital de 407 ETR y la consecuente puesta a valor razonable del 43% restante tal y como se explica en la nota 25 de deterioros y enajenación de inmovilizado. El resultado de dicha operación no está sujeto a tributación y asciende a 2.489 millones de euros.

Resto países:

- Durante el ejercicio 2010 se ha producido la desinversión por parte de Cintra del 60% de la participación que ostentaba en Cintra Chile, con la revalorización de la participación retenida según se explica en la nota 26 relativa a deterioros y enajenación de inmovilizado. El resultado de dicha operación por importe de 368 millones no está sujeto a tributación.

Ajustando estos conceptos se llegaría a lo que se denomina resultado fiscal por un importe de -723 millones de euros que aplicando la tasa efectiva para cada uno de los países y considerando las deducciones en la cuota del ejercicio nos daría un ingreso por impuesto sobre sociedades de 203 millones de euros y una tasa efectiva del 28%.

La diferencia entre ese ingreso de 203 millones de euros y el total de ingreso reconocido en el ejercicio por importe de 85 millones de euros corresponde a la regularización de activos y pasivos por impuestos diferidos de ejercicios anteriores generando un gasto de 118 millones de euros, sin impacto en caja, conforme al siguiente detalle:

- En el Reino Unido durante el ejercicio 2010 se ha producido una modificación de la tasa del impuesto sobre sociedades pasando del 28% al 27%. Esto ha supuesto una actualización de los saldos por impuestos diferidos reconocidos generando un ingreso por importe de 113 millones de euros. Adicionalmente y en sentido contrario se ha producido la regularización de otros impuestos diferidos reconocidos en ejercicios anteriores en relación con la inversión en Reino Unido por importe de 44 millones de euros. El impacto después de minoritarios de estas dos regularizaciones en el Reino Unido supone un ingreso neto de 19 millones de euros.

- Adicionalmente la revisión de los planes de negocio a nivel de todas las empresas del grupo ha supuesto la desactivación de créditos fiscales previamente activados, generándose un gasto en el ejercicio de 89 millones de euros (mismo impacto después de minoritarios). La suma de los impactos anteriores supone el reconocimiento de un gasto de -20 millones de euros, con un impacto en el resultado neto de -71 millones de euros, que se considera un resultado no recurrente sin impacto en caja (ver nota 25).

Por último en relación con las desinversiones mencionadas anteriormente de las participaciones en Cintra Chile y ETR 407 y al encontrarse las operaciones anteriores exentas de tributación, ha sido objeto de reversión durante el ejercicio activos diferidos por importe de 80 millones de euros y 18 millones de euros respectivamente asociadas a las homogeneizaciones históricas realizadas sobre dichas inversiones. Con un impacto en gasto de -98. Dicho impacto a efectos de la información relativa a dichas inversiones se incorpora en el resultado neto generado por las mismas.

	Millones de euros 2009				
	España	Reino Unido	EEUU	Resto Países	Total
Tipo impositivo del país	30%	28%	40%	25%	
Beneficio antes de impuestos	233	-1.028	-40	200	-635
Resultado sociedades PEE	-10	-38		-10	-59
Diferencias permanentes	12	819	8	36	875
Resultado fiscal	235	-248	-32	226	181
Impuesto al tipo país	70	-69	-13	62	50
Deducciones en la cuota	0	-5	0	-16	-21
Otros	-5	-29	0	-4	-39
Gasto por impuesto del ejercicio	66	-104	-13	41	-10
Tipo efectivo devengado sobre el Rtdo fiscal	27,9%	42,0%	40,0%	18,4%	-5,4%
Regularización de impuesto ej. anteriores	-73	-46	24	-30	-126
Gasto por impuesto Total	-7	-150	11	11	-135
Tipo efectivo Total sobre BAI	-3,1%	14,6%	-28,3%	5,5%	21,3%

22.2 Diferencia entre el impuesto diferido y el impuesto corriente:

A continuación se presenta el desglose del resto de deudas a corto plazo de carácter no financiero a 31 de diciembre de 2010, 2009 y 2008:

	Millones de euros 2010					
	España	Reino Unido	EEUU	Canadá	Resto Países	Total
Gasto por impuesto del ejercicio	-133	-160	-4	31	64	-203
Gasto por impuesto diferido	-122	-191	5	28	-16	-296
Gasto por impuesto corriente	-10	30	-9	3	78	93
Regularización de impuesto ej. anteriores	85	-80	16	19	77	118
Gasto por impuesto TOTAL	-47	-240	12	50	140	-85

	Millones de euros 2009				
	España	Reino Unido	EEUU	Resto Países	Total
Gasto por impuesto del ejercicio	66	-104	-13	41	-10
Gasto por impuesto diferido	-31	-52	5	16	-62
Gasto por impuesto corriente	96	-52	-18	26	52
Regularización de impuesto ej. anteriores	-73	-46	24	-30	-126
Gasto por impuesto TOTAL	-7	-150	11	11	-135

22.3 Movimiento de Activos y Pasivos diferidos a Diciembre 2010:

Millones Eur	Balance 01/01/2010	Trasposos	Regularizaciones Y Otros	Cargo/Abono cuenta de resultados	Mantenidos para la venta	Cargo/Abono Patrimonio Neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2010
Diferidos de Activo								
Créditos fiscales	972	228	-111	83	-53	0	8	1.127
Dif. Temporales Criterio fiscal/contable	351	88	-5	104	-51	0	9	496
Diferidos Combinaciones de Negocio	133	-25	-6	-14	0	0	5	93
Dif. Valoraciones Patrimonio	599	-3	44	38	-6	61	18	751
Otros conceptos	135	-105	25	6	-9	0	8	59
Total	2.190	184	-53	217	-121	61	48	2.526

Millones Eur.	Balance 01/01/2010	Trasposos	Regularizaciones Y Otros	Cargo/Abono cuenta de resultados	Mantenidos para la venta	Cargo/Abono Patrimonio Neto	Efecto tipo de cambio	Balance 31/12/2010
Diferidos de Pasivo								
Diferidos Combinaciones de Negocio	1.086	-13	59	-159	-8	0	39	1.003
Dif. Temporales Criterio fiscal/contable	868	214	15	-53	-39	0	26	1.032
Dif. Valoraciones Patrimonio	23	0	67	-5	0	40	5	130
Industrial Building Allowance	1.539	-73	0	-130	0	0	56	1.392
Otros conceptos	521	56	124	155	-8	0	3	852
Total	4.037	184	266	-192	-56	40	129	4.409

Los impuestos diferidos de activo existentes a 31 de Diciembre de 2010 provienen fundamentalmente de:

A. Créditos Fiscales por impuestos

Corresponden a créditos fiscales devengados y que todavía no han sido utilizados por las sociedades del grupo. Esta partida no incluye todos los créditos fiscales devengados sino solo aquellos que conforme a las proyecciones de la compañía se considera que se van a poder utilizar antes del periodo de prescripción.

En el apartado 4 de esta nota se presenta mayor detalle de estos créditos fiscales, que corresponden al reconocimiento de créditos fiscales por la generación de bases imponibles negativas (1.091 millones), siendo los más relevantes los existentes en el negocio de aeropuertos, Grupo BAA (213 millones) y en la división de autopistas (446 millones) existiendo pasivos diferidos (413 millones) relacionados con dichas bases imponibles, y al reconocimiento de créditos fiscales por deducciones por reinversión y doble imposición por dividendos (36 millones).

B. Activos y pasivos por diferencias temporales entre criterio contable y fiscal

Esta partida corresponde al impacto fiscal generado por el hecho de que el criterio temporal de reconocimiento de determinados gastos o amortizaciones es distinto a efectos contables que fiscales.

Un activo por este concepto implica que determinados gastos han sido reconocidos contablemente antes que fiscalmente, por lo que la sociedad recuperará fiscalmente dichos gastos en ejercicios futuros. En sentido

contrario un pasivo representa un gasto reconocido fiscalmente de forma más acelerada.

Es de destacar dentro de los mismos la amortización acelerada de activos (649 millones) en BAA. Este pasivo refleja la diferencia entre el criterio contable y fiscal de amortización de los activos afectos a la actividad de dicha sociedad y revertirá en ejercicios futuros una vez que dichos activos estén totalmente amortizados fiscalmente.

C. Impuestos diferidos por valoración de Derivados, Fondo de Pensiones y Diferencias de Conversión (diferencias de valoración de patrimonio)

Este concepto recoge el impacto fiscal acumulado producido por diversas partidas cuyo cambio de valoración se reconoce en reservas. Dicho impacto aparece como activo o pasivo ya que no tiene un impacto directo frente a la Hacienda pública hasta que ese importe en reservas se reconozca en el resultado.

El saldo que está reconocido en activo corresponde a las pérdidas acumuladas en reservas que tendrán un impacto frente a la hacienda pública en el momento en que se materialicen en resultados, en caso contrario la existencia de un pasivo corresponde a beneficios pendientes de materializar fiscalmente.

D. Impuesto diferido generado en procesos de compra de empresas (combinaciones de negocios)

Entre los mismos destacan los generados en la compra de la sociedad BAA, en concreto:

- Activo diferido por el reconocimiento a valor razonable de la deuda financiera existente en el Grupo BAA (93 millones).

- Revalorización contable de las propiedades de inversión del Grupo BAA realizada a su valor razonable hasta la fecha de compra por parte de Ferrovial (146 millones). Este pasivo surge por diferencia entre el valor contable y fiscal de estos activos y solo se materializara en caso de venta a terceros.

- Reconocimiento de activos intangibles (143 millones) (derechos de explotación de espacios comerciales y el derecho a operar aeropuertos no regulados), y activos tangibles a valor de mercado (479 millones) en el proceso de combinación de negocios derivado de la adquisición de dicho grupo. Este pasivo surge por diferencia entre el valor contable y fiscal de estos activos y solo se materializara en el caso de que fueran transmitidos a terceros.

E. Industrial Building Allowance (IBA)

Diferencia entre el valor contable y el valor fiscal de las terminales de los aeropuertos, calificadas como edificios industriales a efectos de su amortización fiscal (1.392 millones).

F. Otros

Dentro de otros conceptos en el pasivo destaca la provisión fiscal de cartera por participaciones en extranjero, en concreto en el Grupo BAA por importe de 370 millones de euros y en Cintra USA por importe de 127 millones de euros.

22.4 Créditos Fiscales:

Al 31 de Diciembre de 2010, las sociedades de Ferrovial tienen bases impositivas negativas susceptibles de compensación con resultados futuros por un importe de 4.408 millones de euros, lo que supone un crédito fiscal calculado a la tasa impositiva aplicable en cada uno de los países de 1.386 millones de euros.

Al 31 de Diciembre de 2010, el detalle de las bases impositivas negativas de ejercicios anteriores susceptibles de compensación con resultados futuros y el crédito fiscal calculado a la tasa impositiva vigente en cada uno de ellos es el siguiente:

País	Base imponible negativa	Período de prescripción	Millones de Euros	
			Crédito Fiscal Máximo	Crédito fiscal Activado
España	2.366	2016-2027	706	706
Estados Unidos	1.153	2025-2029	457	167
UK	856	No prescriben	216	216
Irlanda	11	No prescriben	1	1
Portugal	11	2008-2015	3	0
Polonia	4	2008-2014	1	1
Chile construcción	6	No prescriben	1	1
Total	4.408		1.386	1.091

Además, Ferrovial tiene acreditadas deducciones por reinversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de Diciembre por importe de 198 millones de euros (206 millones en 2009) de dicho importe se encuentran activados 36 millones de euros a diciembre de 2010.

22.5 Ejercicios sujetos a comprobación 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 una posible regularización por parte de las autoridades fiscales no serían significativos.

I 23. Pasivos contingentes, activos contingentes y compromisos**A. Pasivos Contingentes**

El Grupo tiene pasivos contingentes por litigios surgidos en el curso normal del negocio de los que no se prevé que surjan pasivos significativos distintos de aquellos que ya están provisionados. A estos efectos, los litigios más relevantes, que responden a pasivos de carácter contingente, son los siguientes:

Litigios y riesgo en relación a autopistas españolas.

En relación con la actividad de autopistas, los pasivos contingentes existentes están relacionados con el coste de las expropiaciones, principalmente en cuanto a la valoración de los suelos expropiados para la ejecución de las autopistas, que es objeto de diversas reclamaciones. Por este motivo, existe una provisión por importe de 418 millones de euros (ver nota 18), fundamentalmente correspondientes a la **autopista R4**. Sin embargo, este riesgo se ha visto mitigado por lo establecido en la disposición adicional cuadragésimo primera de la Ley 26/2009, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2010 que establece la posibilidad de obtener un préstamo participativo por sobrecostes de expropiaciones a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje en las que concurran una serie de requisitos, entre las que se encuentra la sociedad titular de la concesión de la autopista R4.

Por otro lado, la disposición adicional octava de la Ley 43/2010, ha introducido una medida encaminada a atenuar parcialmente el desequilibrio existente en varias sociedades concesionarias de autopistas afectadas por reducciones significativas en sus niveles de tráfico, entre las que se encuentran las sociedades titulares de las autopistas **R4 y Ocaña La Roda**, consistente en la posibilidad de percibir de la administración concedente una compensación equivalente a la diferencia en-

tre los ingresos de peaje que se hubieran producido de haberse alcanzado el 80% del tráfico previsto en la oferta de licitación y los ingresos de peaje derivados del tráfico real. Esta compensación estará en vigor únicamente por un plazo de tres años, y queda sujeta a determinadas restricciones presupuestarias y de volumen máximo.

Respecto a la **autopista M-203**, sociedad concesionaria de la Comunidad de Madrid, cuya obra se encuentra paralizada desde hace varios ejercicios, y que también tiene riesgos de sobrecostes en las expropiaciones, la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, mediante Resolución del Director General de Carreteras de fecha 9 de Julio de 2010, acordó el inicio del expediente de modificación del contrato de concesión y el restablecimiento de su equilibrio económico financiero. Con tal motivo, la sociedad concesionaria presentó ante la Consejería la solicitud de reequilibrio, aportando el proyecto técnico de modificación de trazado requerido por la Administración. La aprobación técnica del proyecto modificado se ha producido en fecha 16 de Diciembre de 2010, estando pendiente la resolución definitiva del expediente de modificación que establecerá las medidas de reequilibrio económico financiero.

Por otra parte, **otras sociedades** del grupo Cintra son parte demandada en diversos litigios. El efecto en los estados financieros adjuntos de dichos litigios no debería ser significativo.

Reclamaciones de Promociones Habitat S.A, en relación con el contrato de compraventa de Ferrovial Inmobiliaria S.A

Existen determinadas reclamaciones por parte de Promociones Habitat S.A en relación con las garantías otorgadas bajo el contrato de compraventa de Ferrovial Inmobiliaria S.A., pendientes de resolución o de pago, cuyo importe se encuentra, a la fecha, debidamente provisionado en los estados financieros.

BAA, ruido y competencia

El Gobierno solicitó una oferta de medidas de mitigación de ruidos relativo a las actividades en los aeropuertos. BAA se comprometió a revisar dichas medidas en el futuro. El Gobierno y las entidades locales no han determinado a la fecha las necesidades relativas a la disminución de ruidos en las áreas locales para vuelos nocturnos, por lo que la obligación de BAA, al respecto, es incierto.

Por otro lado el Gobierno en UK en 2010 ha realizado un cambio relativo al desarrollo de nuevas pistas en los aeropuertos de Stansted (SG2) y Heathrow (RW3) paralizando el desarrollo de estas. Asimismo, sigue pendiente de resolución el recurso presentado por BAA en relación con

el informe de la comisión de la competencia en el que se obliga a BAA a la venta de determinados aeropuertos por considerar que el Grupo mantiene una posición de monopolio en el sector. Entre dichos aeropuertos se encuentra Stansted y uno de Escocia. Por su parte, BAA presentó recurso pendiente de decisión final por parte de dicha Comisión a cierre de cuentas y que ha sido denegado tal y como se comenta en la Nota 37 acontecimientos posteriores al cierre.

Otros litigios

Además de los litigios indicados anteriormente, las diferentes sociedades del grupo tienen abiertos diferentes litigios relacionados con el curso normal de los negocios y que responden fundamentalmente a las siguientes naturalezas:

- Reclamaciones relativas a defectos en la construcción de obras realizadas o en la prestación de servicios.
 - Reclamaciones por responsabilidad Civil en relación con el uso de los activos del grupo o de la actuación de personal del grupo, destacando las reclamaciones relacionadas con accidentes de tráfico en las autopistas gestionadas por el grupo.
 - Reclamaciones de carácter laboral.
 - Reclamaciones de carácter medioambiental.
 - Reclamaciones de carácter fiscal.
- Parte de los riesgos mencionados anteriormente están cubiertos mediante contratos de seguro (responsabilidad civil, vicios de construcción etc.).

B. Avales

A 31 de diciembre de 2010 las sociedades del grupo tenían prestados avales por un importe total de 4.334 millones de euros (4.503 millones de euros en 2009).

A continuación se presenta una tabla del desglose de dicha cifra por áreas de negocio. La partida más significativa es la relativa a la división de construcción 3.174 millones de euros que corresponde fundamentalmente a avales relativos a la responsabilidad de las empresas constructoras por la ejecución y terminación de sus contratos de obras requeridos en los procesos de adjudicación.

Millones de euros	2010	2009
Construcción	3.174	3.452
Autopistas y aparcamientos	436	210
Servicios	625	503
Aeropuertos	7	247
Resto	91	91
Total	4.334	4.503

Garantías sobre Financiación

Las garantías que Ferrovial tiene otorgadas en relación con la financiación de determinados proyectos de las que es accionista son las que se detallan a continuación:

- **Talca-Chillán.** - Garantías limitadas al incremento de costes de operación, financiero y de mantenimiento en caso de desviaciones sobre los costes estimados a tal efecto, por la participación retenida sobre esta sociedad, tras la venta del 60%. Incrementos que podrán ser compensados con los ahorros producidos en el pasado por los mismos conceptos.
- **Norte Litoral.** - Garantía limitada al sobrecoste de expropiaciones durante el período de expropiaciones.
- **R4 Madrid Sur.** - Existen dos tipos de garantías. Una garantía para cubrir el pago del servicio de la deuda y otra garantía que cubre (13 millones de euros) si se produjera la rescisión de la concesión o si se incumpliera determinado ratio en un momento anterior a la fecha de vencimiento..
- **Azores.** - Garantía limitada a 10 millones de euros hasta 2017 como consecuencia del cumplimiento del art. 35 de la Ley de Sociedades Comerciales portuguesa.
- **SH130.** - Garantía limitada a 23 millones de USD por el sobrecoste de expropiaciones durante el periodo de expropiación y garantía limitada a 20 millones de USD por el pago del servicio de la deuda durante los primeros cinco años de operación.
- **Triconitex S.A.** - Garantía por el pago del arrendamiento financiero de esta sociedad limitada al principal, al cierre de 2010 de 4 millones de euros.
- **Ecoparc del Mediterrani S.A.** - Garantía de los socios por el porcentaje de participación limitada al importe de la línea de crédito de esta sociedad, al cierre de 2010 de 6 millones de euros.
- **Inagra.** - Garantía de los socios por el porcentaje de participación limitada al importe de la línea de crédito de esta sociedad, al cierre de 2010 de 3 millones de euros.

- **UTE Reciclados Daimiel.** - Garantía por el pago del arrendamiento financiero de esta sociedad limitada al principal, al cierre de 2010 de 0,15 millones de euros.
- **La Selva, Nora.** - Garantía de los socios por el porcentaje de participación limitada al importe de varios préstamos de esta sociedad, al cierre de 2010 de 3 millones de euros.

Nota: Los importes relativos a las garantías corresponden al porcentaje de participación de Grupo Ferrovial en los distintos proyectos.

Adicionalmente en algunos proyectos y obras, existen garantías técnicas aplicables hasta la respectiva puesta en explotación del proyecto u obra, que son las que de manera estándar son solicitadas a los accionistas en el marco de las operaciones de financiación.

En el curso ordinario de las actividades del grupo existen otorgadas otra serie de garantías de índole técnica en línea con la práctica estándar en el mercado.

Dentro de la división de aeropuertos, tras la aprobación del proceso de refinanciación, BAA ha garantizado el cumplimiento de sus obligaciones mediante la garantía que componen el conjunto de sus activos.

En el caso de la división de Servicios Amey tiene contratadas Garantías y Cartas de Crédito por importe de 13 millones de euros por la inversión y deuda subordinada comprometida en proyectos de infraestructuras desarrollados por dicha sociedad.

Activos contingentes

No existen avales significativos recibidos de terceros a 31 de diciembre 2010 y 2009.

Compromisos de inversión

Según se describe en la Nota 1, los proyectos de infraestructuras desarrollados por el grupo, se desarrollan a través de contratos a largo plazo, en los que la sociedad titular del proyecto en el que el grupo participa, bien solo o con otros socios, y es el propio proyecto al que se adscribe la deuda externa necesaria para su financiación sin recurso del accionista, en las condiciones señaladas en la Nota 19. Desde un punto de vista de gestión, Ferrovial, por lo tanto, considera los compromisos de inversión en el capital de dichos proyectos, ya que la inversión en los activos está financiada por la propia deuda de los mismos.

Se muestran a continuación los compromisos de inversión asumidos por el Grupo en relación a los fondos propios de sus proyectos:

Millones de euros	Total
Inversiones en proyectos de infraestructuras	483
Inversiones en proyectos de infraestructuras en sociedades integradas por puesta en equivalencia	116
Total	599

Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2010 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 215 millones de euros.

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

2010						
	Corporación	Construcción	Autopistas	Servicios	Aeropuertos	Total
Menos de un año			1	0	70	72
Entre uno y cinco años			1	1	287	289
Más de cinco años				0	1.018	1.018
Proyectos	0	0	3	1	1.375	1.379
Menos de un año	2	26	3	33		64
Entre uno y cinco años	10	15	4	65		94
Más de cinco años	40	3		18		61
Resto de sociedades	52	44	7	116	0	219
Arrendatario	52	44	9	117	1.375	1.598
Menos de un año					101	101
Entre uno y cinco años					336	336
Más de cinco años					2.131	2.131
Arrendador	0	0	0	0	2.568	2.568

Dentro de los arrendamientos operativos destacan los reflejados en Aeropuertos y Corporación, fundamentalmente relativos al alquiler de edificios y elementos técnicos en los aeropuertos gestionados por BAA, así como el arrendamiento de distintos edificios entre los que destaca la sede social corporativa.

Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

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 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.

I 24. Ajustes de valor razonable

En la columna de ajustes de valor razonable se registra el impacto en la cuenta de resultados de registrar a valor razonable determinados activos y pasivos sin repercusión a efecto de caja. En concreto en el ejercicio 2010 se presentan tres conceptos con impacto significativo: la revalorización a valor razonable de la participación retenida en aquellas sociedades sobre las que se ha perdido el control durante el ejercicio (ver Notas 2 y 25), el deterioro por valoración de determinados activos (ver nota 5), y el impacto de valoración de derivados que no se consideran eficientes y cuyas variaciones de valor se registran en la cuenta de resultados (ver nota 11).

I 25. Deterioros y enajenaciones de inmovilizado y otros impactos no recurrentes

Adicionalmente a las revalorizaciones y deterioros incluidos en ajustes de valor razonable, se incluyen en este epígrafe los resultados por enajenaciones reconocidas antes de ajustes de valor razonable.

Resultados reconocidos en 2010

A continuación se presenta el desglose de los principales resultados relativos a ventas y deterioros de activos significativos reconocidos en 2010, así como su impacto en el resultado neto reconocido:

2010	Impacto en el resultado antes de impuestos			
	Antes de Ajustes de Valor Razonable	Ajustes de Valor Razonable	Total 2010	Impacto en el resultado neto
Plusvalías por enajenaciones:				
APP	18	0	18	12
US Retail	7	0	7	1
Aeropuerto de Nápoles	11	0	11	5
Otras enajenaciones	21	0	21	12
Deterioros de valor (Ver Nota 24)	0	-734	-734	-366
Total BAA	56	-734	-678	-336
Plusvalías por enajenaciones (Ver Nota 24):				
10% ETR 407	474	2.015	2.489	2.471
Autopistas Chilenas	206	148	354	274
Deterioros de valor (Ver Nota 24)	0	-277	-277	-193
Total Cintra	680	1.886	2.567	2.552
Plusvalía Tubelines	2	0	2	2
Otros resultados por enajenaciones	2	0	2	2
Otros resultados por deterioros	0	-13	-13	-10
Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado	740	1.139	1.879	2.210

Plusvalías

Con fecha 5 de octubre Cintra Infraestructuras alcanzó un acuerdo para la venta del 10% de su participación en el capital de la concesionaria de la autopista 407 ETR en Toronto, Canadá, por 894 millones de dólares canadienses (634 millones de euros). La operación ha generado un resultado antes de impuestos de 2.489 millones (2.471 millones de euros en el resultado neto), que se reparte entre el resultado propio de la venta del 10%, 474 millones de euros en el resultado antes de impuestos (467 millones de euros en el resultado neto), y a la revalorización a precio de mercado de la participación retenida, correspondiente al 43,23% del capital social de dicha sociedad, 2.015 millones en el resultado antes de impuestos (2.005 millones de euros en el resultado neto), registrados éstos últimos como ajuste de valor razonable en la cuenta de pérdidas y ganancias del grupo consolidado.

Por otro lado, el 15 de septiembre de 2010 Cintra Infraestructuras cerró la venta del 60% de su participación en Cintra Chile, sociedad que integra cinco tramos de autopistas chilenas, por un importe de 7 millones de Unidades de Fomento (aproximadamente 220 millones de euros). Adicionalmente comprador y vendedor establecieron opciones de compra y de venta cruzadas por el 40% restante de la participación. La operación ha generado una plusvalía de 354 millones en el resultado antes de impuestos (274 millones de euros en el resultado neto), de los cuales 206 millones de euros corresponden al 60% de participación enajenada (158 millones de euros netos) y 148 millones de euros en el resultado antes de impuestos a la revalorización a valor de mercado de la participación retenida, registrados éstos últimos como ajuste de valor razonable en la cuenta de pérdidas y ganancias del grupo consolidado (116 millones de euros netos).

El impacto total por plusvalías registrado en el resultado neto ha sido de **2.779 millones de euros**.

Deterioros

Grupo BAA revisa al menos anualmente el valor razonable de sus activos, registrándose una pérdida en la cuenta de pérdidas y ganancias como ajuste de valor razonable por importe de 734 millones de euros antes de impuestos (369 millones de euros en el resultado neto), según se describe en las notas 5, 7.2.a, 7.2.b y 7.2.c. Adicionalmente se han producido reversiones de deterioros en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia dentro del grupo BAA, por importe de +3 millones de euros en el resultado neto.

Por otro lado, dentro de la actividad de autopistas, se ha registrado un deterioro de valor por importe de 277 millones de euros (con impacto en el neto de 200 millones de euros) en relación con el porfolio de auto-

pistas españolas y resto de autopistas europeas, debido a la evolución negativa de los tráficos durante 2010 y a la actualización de las hipótesis a largo plazo de estas autopistas, según se describe en las notas 7.1 y 9. Adicionalmente se han producido reversiones de deterioros en sociedades consolidadas por puesta en equivalencia dentro de la división de autopistas, por importe de +7 millones de euros en el resultado neto.

Finalmente, se han producido deterioros en el resto de divisiones con un impacto en el neto de -10 millones de euros, por lo que el impacto total por deterioros en el resultado neto ha sido de -569 millones de euros.

Otros impactos no recurrentes

Adicionalmente existen otros impactos no recurrentes sin impacto en caja no incluidos en este epígrafe:

- Impactos relacionados con **impuestos**, por importe total de **-89 millones de euros** en el resultado neto, correspondientes a regularizaciones en el Impuesto de Sociedades por importe de 71 millones de euros, según se detalla en la nota 22, y provisiones por otros impuestos por importe de 26 millones de euros en el resultado antes de impuestos (18 millones de euros en el resultado neto).
- Impactos relacionados con **derivados y otros ajustes de valor razonable**, con un impacto en el resultado neto de -46 millones de euros; de los cuales:
 - 41 millones de euros en el resultado neto (-79 millones de euros en el resultado antes de impuestos), corresponden a valoración a valor razonable de derivados y otros instrumentos financieros en sociedades consolidadas por integración global, según se describe en la Nota 28. El principal concepto incluido en este impacto corresponde a la valoración a valor razonable de derivados, por importe de -42 millones en el resultado neto (-84 millones de euros en el resultado antes de impuestos), según se describe en la nota 11.
 - 5 millones de euros en el resultado neto corresponden a impactos por valor a valor razonable de instrumentos financieros de los que son titulares sociedades consolidadas por puesta en equivalencia.

Resultados reconocidos en 2009

2009	Antes de Ajustes de Valor Razonable	Ajustes de Valor Razonable	Impacto en el resultado bruto	
			Total 2009	Impacto en el resultado neto
Minusvalía por venta aeropuerto Gatwick	-730	0	-730	-408
Deterioro activos aeropuerto Stansted	0	-53	-53	-21
Total BAA	-730	-53	-783	-429
Plusvalía Cintra Aparcamientos	95	0	95	50
Provisión deterioro terrenos Valdebebas	0	-37	-37	-26
Plusvalía venta contratos Amey	5	0	5	5
Otros	10	0	10	9
Deterioro y resultados por enajenaciones de inmovilizado	-620	-90	-710	-392

El principal impacto en la línea de deterioros y enajenación de inmovilizado en 2009 fue la pérdida registrada por el deterioro y posterior venta con pérdidas en Gatwick, cerrada con fecha 3 de diciembre, como resultado de la cual se generó una pérdida de 730 millones de euros en el resultado antes de impuestos (408 millones de euros en el resultado neto atribuido a la sociedad dominante).

Adicionalmente, con fecha 27 de julio se concluyó el proceso de venta de Cintra Aparcamientos, por la que se ha obtenido una plusvalía de 95 millones de euros (50 millones de euros en el resultado neto atribuido a Ferrovial).

26. Ingreso de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del grupo se desglosa a continuación:

Millones de euros	2010	2009
Cifra de ventas	12.169	12.095
Ventas	11.895	11.942
Otros ingresos	275	154
Otros ingresos de explotación	17	30
Total ingresos de explotación	12.186	12.126

27. Gastos de personal

El detalle de los ingresos de explotación del grupo se desglosa a continuación:

Millones de euros	2010	2009
Sueldos y salarios	2.928	2.881
Seguridad Social	434	436
Aportaciones a planes de pensiones	18	60
Pagos basados en entrega de opciones sobre acciones	15	14
Otros gastos sociales	27	32
Total	3.422	3.423

La evolución del número de trabajadores a 31 de diciembre de 2010 por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

	2010			2009			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Consejeros	11	1	12	11	1	12	0,00%
Alta dirección	11	0	11	14	0	14	-21,43%
Directivos	1.335	342	1.677	1.305	313	1.618	3,68%
Titulados Sup. y de grado medio	7.033	2.498	9.531	6.820	2.501	9.321	2,25%
Administrativos	2.853	3.596	6.449	3.282	4.099	7.381	-12,63%
Operarios y técnicos no titulados	57.243	26.493	83.736	55.836	25.877	81.713	2,48%
Total	68.486	32.930	101.416	67.268	32.791	100.059	1,36%

La plantilla media por divisiones de negocio es la siguiente:

	2010			2009		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Construcción	11.108	1.544	12.652	12.292	1.578	13.870
Corporación	204	145	349	208	144	353
Inmobiliaria	36	75	111	39	79	119
Servicios	49.164	26.201	75.365	49.358	27.030	76.388
Concesiones	1.275	974	2.249	2.488	1.967	4.456
Aeropuertos	6.251	4.019	10.269	7.851	5.081	12.932
Total	68.038	32.957	100.995	72.237	35.880	108.117

28.Resultado financiero

La siguiente tabla muestra en detalle la variación existente entre la relación de ingresos y gastos que componen el resultado financiero por :

Millones de euros	Año 2010	Año 2009	Variación %
Gasto financiero por financiación	-1.436	-1.445	-1%
Ingreso financiero por financiación	19	26	-26%
Resultado financiero por financiación	-1.417	-1.420	0%
Resultado financiero por derivados y otros ajustes a valor razonable	-48	-148	-68%
Otros	-107	18	-697%
Total resultado financiero proyectos de infraestructuras	-1.572	-1.550	1%
Gasto financiero por financiación	-165	-121	36%
Ingreso financiero por financiación	29	22	32%
Resultado financiero por financiación	-136	-99	37%
Resultado financiero por derivados y otros ajustes a valor razonable	-31	98	-131%
Otros	14	-4	-422%
Total resultado financiero resto de sociedades	-153	-5	2775%
Resultado financiero	-1.725	-1.555	11%

Como se indica en la nota 11, el resultado financiero se ha visto afectado en el ejercicio de forma muy significativa por el impacto, que en aplicación de la normativa contable, ha supuesto la valoración a valor razonable de determinadas operaciones de cobertura que no tiene la consideración de "cobertura contable" y que por lo tanto su variación de valor se reconoce a través de la cuenta de pérdidas y ganancias.

Las ganancias o pérdidas presentadas en el cuadro anterior relativa a oscilaciones en el valor razonable principalmente por derivados corresponden a aquellos derivados considerados no eficientes, la imputación a resultados de la parte eficiente de dicho valor se registra con la materialización de la partida cubierta con la misma naturaleza que esta es registrada según el detalle que aparece en la nota 11 relativa a Derivados financieros a valor razonable. Los conceptos del resultado financiero

por derivados a valor razonable suponen un impacto de -79 millones de euros en el resultado antes de impuestos (-41 millones de euros en el resultado neto).

Respecto al Resultado de financiación 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.

Millones de euros	2010			2009		
	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
Resultado de financiación proyectos de infraestructuras						
BAA	-27	-984	-1.011	-25	-894	-919
Resto de aeropuertos	0	0	0	0	0	0
407 ETR Internacional	0	-171	-171	0	-218	-218
Skyway Concession	0	-78	-78	0	-70	-70
Autopistas Españolas	0	-141	-141	0	-87	-87
Autopistas Chile	0	0	0	-3	-113	-116
Resto de autopistas	-62	-37	-99	-39	-26	-65
Servicios	-1	-2	-3	-3	-6	-9
Construcción	0	-5	-5	0	-5	-5
Total	-90	-1.417	-1.507	-70	-1.420	-1.489

29. Resultado neto de actividades discontinuadas

Durante el ejercicio 2010 no ha habido ni resultados ni flujos derivados de actividades discontinuadas.

30. Resultado por acción

A. Resultado básico por acción

El resultado 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 resultado básico por acción atribuido a la sociedad dominante:

Resultado básico del ejercicio atribuido a la sociedad dominante:

	2010	2009
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (*)	2.163	-72
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	589.802	589.802
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	0	0
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	589.802	589.802
Resultado básico por acción (euros)	3,67	-0,12

(*) Reexpresado en 2009 conforme a los nuevos criterios contables.

B. Resultado 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 2010 y a 31 de diciembre de 2009, en el Grupo no existen acciones ordinarias potencialmente dilutivas 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 32 y 33 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.

31. Flujo de caja

El estado financiero de flujo de caja ha sido elaborado conforme a los criterios establecidos en la NIC 7. En la presente nota se realiza un desglose adicional. Dicho desglose se realiza conforme a los criterios internos establecidos por la compañía a efectos de la evolución de sus negocios, que en algunos casos difieren de los criterios establecidos en la NIC 7. Los principales criterios aplicados son:

- El Grupo separa, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada, el flujo de caja entre los “flujos de caja excluidos los proyectos de infraestructuras”, que consideran 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 devoluciones de capital) y el “flujo de caja de proyectos de infraestructuras”, donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades (en la nota 1 de la presente Memoria se describe detalladamente qué se entiende por proyectos de infraestructuras).
- Por otro lado, el tratamiento que se da a los intereses recibidos de la tesorería y equivalentes es distinto al del estado financiero de flujo de caja realizado conforme a NIC 7, ya que se incluyen dentro del flujo de financiación, minorando el importe de intereses pagados en la partida “flujo de intereses”.
- Por último, dicho flujo intenta explicar la evolución de la posición

neta de tesorería tal y como viene definida en la nota 20 de esta memoria, como saldo neto de deuda financiera y tesorería y equivalentes y caja restringida. Este criterio, también difiere del establecido en la NIC 7, que explica la variación de la tesorería y equivalentes.

Ejercicio 2010

	Ejercicio 2010 (millones de euros)			
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	573	1.941	0	2.514
Cobro dividendos	178	0	-134	44
Pago de impuestos	-60	-22	0	-81
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	120	-92	0	28
Flujo de operaciones	811	1.828	-134	2.505
Inversión	-420	-1.972	224	-2.168
Desinversión	1.124	148	0	1.272
Flujo de inversión	704	-1.824	224	-895
Flujo de actividad	1.515	4	90	1.609
Flujo de intereses	-138	-1.161	0	-1.299
Flujo de capital y socios externos	0	355	-221	134
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-315	0	0	-315
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-5	-211	134	-82
Variación tipo de cambio	-6	-670	0	-676
Salida deuda neta Mantenidos vta./Pta. Equivalencia	180	3.125	0	3.305
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-27	-168	2	-193
Variación posición neta de tesorería	1.203	1.275	5	2.483
Posición inicial	-1.172	-21.110	11	-22.271
Posición final	31	-19.836	16	-19.789

Ejercicio 2009

	Ejercicio 2009 (millones de euros)			
	Flujo de caja excluidas proyectos de infraestructuras	Flujo de caja proyectos de infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de caja consolidado
RBE	561	2.030	0	2.591
Cobro dividendos	129	0	-119	10
Pago de impuestos	-38	-11	0	-49
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	188	-208	0	-20
Flujo de operaciones	841	1.811	-119	2.534
Inversión	-496	-1.626	285	-1.837
Desinversión	483	1.561	-11	2.034
Flujo de inversión	-12	-65	274	197
Flujo de actividad	829	1.746	155	2.730
Flujo de intereses	-128	-1.215	0	-1.343
Flujo de capital y socios externos	1	448	-271	178
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-284	0	0	-284
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-20	-204	119	-105
Variación tipo de cambio	-5	-1.131	0	-1.136
Salida deuda neta Mantenidos vta./Pta. Equivalencia	0	-993	0	-993
Otros movimientos de deuda (no flujo)	-19	-128	0	-147
Variación posición neta de tesorería	374	-1.476	3	-1.099
Posición inicial	-1.547	-19.634	8	-21.172
Posición final	-1.172	-21.110	11	-22.271

En el informe de gestión se incluye información detallada de la evolución del flujo de caja de 2010.

32. Retribuciones al consejo de administración

32.1 Retribuciones al consejo de administración

En relación con el ejercicio 2010, el Consejo de Administración de Ferro-

vial S.A. tiene previsto formular y poner a disposición de los accionistas un "Informe sobre Retribuciones" en el que se describirán aspectos relativos a:

- La aprobación de la política retributiva.
- Los criterios de la política vigente.

- Las cláusulas estatutarias y reglamentarias sobre la retribución del Consejo de Administración.
- El proceso para el establecimiento de la retribución.
- El régimen retributivo del ejercicio 2010.
- Las novedades en la política respecto a ejercicios precedentes.
- La política prevista para el ejercicio 2011 y siguientes.
- Otra información de interés.

32.2 Régimen Retributivo del Consejo de Administración para el ejercicio 2010. Importe anual total y conjunto de la retribución.

El actual régimen retributivo de la Sociedad, regulado en el artículo 57 de sus Estatutos Sociales, consiste en la fijación por la Junta de una cantidad fija anual y total para todos los miembros del Consejo del Administración.

La Junta General de Accionistas celebrada el 22 de octubre de 2009⁽¹⁾, estableció la retribución fija anual para el conjunto del Consejo en Administración en 1.772.727 euros, en consideración al número de sus componentes en el momento de la aprobación (trece). Según los acuerdos de la misma Junta, si su número se incrementase o disminuyese, el importe anual fijo y conjunto debería ajustarse en consecuencia y en función del tiempo de permanencia en el cargo de los Consejeros entrantes o salientes.

Asimismo, la Junta General de Accionistas determinó que, para ejercicios sucesivos al de 2009, dicho importe se revisara automáticamente con arreglo a la variación del Índice de Precios al Consumo.

En aplicación de estos acuerdos⁽²⁾, el importe fijo anual correspondiente al ejercicio 2010 quedó establecido en 1.649.455 euros para los doce miembros del Consejo de Administración, distribuibles en proporción al tiempo de permanencia en el cargo. Como resultado de las entradas y salidas de Consejeros en el transcurso del ejercicio, la retribución anual conjunta efectiva devengada por el Consejo de Administración ha sido finalmente de 1.721.006,92€.

32.3 Conceptos de la retribución del Consejo de Administración.

Según lo dispuesto en el artículo 57 de los Estatutos Sociales, corresponde al Consejo de Administración determinar en cada ejercicio la distribución entre sus miembros del importe conjunto anual fijado por la Junta General de Accionistas, que se compone de los siguientes conceptos:

(i) Asignación fija, establecida en 420.000 euros brutos anuales para los doce componentes del Consejo de Administración existentes al cierre del año 2010. Esta suma no ha experimentado variación respecto del ejercicio 2009.

Esta cantidad se ha ajustado con ocasión de la incorporación o salida de Consejeros a lo largo del año y su distribución se realiza en proporción al tiempo de ejercicio del cargo, de manera que la cantidad efectivamente devengada por este concepto a lo largo del 2010 ha sido finalmente de 438.171,23 euros brutos anuales para el conjunto de los integrantes del Consejo.

(ii) Dietas por asistencia efectiva a las reuniones del Consejo de Administración y de sus Comisiones Delegadas o asesoras.

La cantidad total devengada correspondiente a 2010 en concepto de dietas ha sido de 646.500 euros.

(iii) Y la menor de las siguientes cantidades: (a) el remanente que, después de la deducción de los dos conceptos anteriores, reste para alcanzar el importe total y conjunto fijado por la Junta General, o (b) una cantidad equivalente al 0,5% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad.

Para el ejercicio 2010, y siendo superior la cifra correspondiente al 0,5% de los resultados consolidados del ejercicio atribuibles a la Sociedad, procede distribuir por este tercer concepto el remanente descrito en la letra (a), es decir, la suma de 636.335,69 euros brutos, siempre en proporción al tiempo de ejercicio del cargo. Para su distribución, ese importe resultante se divide entre 15 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.

De conformidad con los acuerdos del Consejo de Administración, el importe devengado bajo este tercer concepto queda sujeto a la inversión obligatoria en acciones de la sociedad. La compra de acciones, en una operación única, tendrá lugar en la primera sesión hábil bursátil siguiente a la fecha límite que tenga establecida la CNMV para el envío de la información financiera periódica una vez celebrada la Junta General de Accionistas que haya dado aprobación a los estados financieros del ejercicio. Las acciones adquiridas sólo pueden ser desinvertidas por el interesado una vez transcurridos tres ejercicios completos después del de su adquisición.

32.4 Retribución estatutaria individualizada de los miembros del Consejo de Administración.

El cuadro siguiente muestra, de manera individualizada, la retribución estatutaria de los miembros del Consejo de Administración devengada durante el ejercicio 2010.

Consejeros (a)	2010				Importes en euros		
	Asignación Fija	Dietas (b)	Remanente	Total	Asignación Fija	Dietas (b)	Total
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	35.000,00	106.000	87.646,24	228.646,24	35.000	114.000	149.000
Santiago Bergareche Busquet	35.000,00	57.000	76.690,46	168.690,46	35.000	71.500	106.500
Joaquín Ayuso García	35.000,00	53.000	54.778,90	142.778,90	35.000	55.000	90.000
Iñigo Meirás Amusco	35.000,00	53.000	43.823,12	131.823,12	6.904	14.000	20.904
Jaime Carvajal Urquijo	35.000,00	65.000	43.823,12	143.823,12	35.000	83.000	118.000
Portman Baela, S.L.	35.000,00	35.000	43.823,12	113.823,12	35.000	49.000	84.000
Juan Arena de la Mora	35.000,00	44.000	43.823,12	122.823,12	35.000	42.000	77.000
Santiago Eguidazu Mayor (hasta el 30/09/10)	26.250,00	31.000	32.777,29	90.027,29	35.000	52.000	87.000
Gabriele Burgio	35.000,00	39.500	43.823,12	118.323,12	35.000	58.500	93.500
María del Pino y Calvo-Sotelo	35.000,00	51.000	43.823,12	129.823,12	35.000	57.000	92.000
Santiago Fernández Valbuena	35.000,00	51.000	43.823,12	129.823,12	35.000	63.000	98.000
José Fernando Sánchez-Junco Mans	35.000,00	37.000	43.823,12	115.823,12	2.685	3.000	5.685
Karlovy S.L. (desde el 25/03/2010)	26.921,23	24.000	33.857,86	84.779,09	(-)	(-)	(-)
José María Pérez Tremps (c)	(-)	(-)	(-)	(-)	33.658	57.000	90.658
Total	438.171,23	646.500	636.335,69	1.721.006,92	393.247	719.000	1.112.247

(a) Permanencia en el cargo. A falta de indicación, el ejercicio completo.

(b) Los importes por reunión son los mismos en 2009 y 2010: Consejo de Administración: 3.000 €/reunión; Comisión Ejecutiva: 2.000 €/reunión; Comisión de Auditoría y Control: 2.000 €/reunión; Comisión de Nombramientos y Retribuciones: 1.500 €/reunión. El importe de las dietas devengadas por los Presidentes de todos estos órganos duplica los importes indicados.

(c) Consejero hasta el 17/12/09.

⁽¹⁾ Bajo la denominación Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.

⁽²⁾ La variación del IPC interanual del mes de diciembre de 2009 fue de 0,8%, porcentaje aplicado a la revisión automática de la retribución del Consejo de Administración.

32.5 Retribución de los Consejeros Ejecutivos.

Los Consejeros Ejecutivos, en número de tres, han devengado en 2010 la siguiente retribución, independiente de las dietas y atenciones estatutarias que les corresponden en su calidad de Consejeros:

Miles de euros	2010	2009
Retribución fija	2.900	2.540,5
Retribución variable	3.875	2.708,2
Ejercicio de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros [ver descripción]	(-)	(-)

32.6 Retribución de los miembros del Consejo de Administración por pertenencia a otros órganos de administración del grupo, multigrupo o asociadas.

Los Consejeros de 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 en 2010 por este concepto 51,5 miles de euros (en 2009, 2,6 miles de euros)

32.7 Fondos y Planes de Pensiones o primas de seguros de vida.

Al igual que en 2009, durante el ejercicio 2010, 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 2010 el pago de 14,8 miles de euros, de las que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos (12,7 miles € en 2009).

Por la pertenencia de los Consejeros de 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 2009.

32.8 Anticipos y créditos.

A 31 de diciembre de 2010 no existían anticipos ni 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.

A. Retribuciones de la Alta Dirección.

Los miembros de la Alta Dirección de la Sociedad han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2010 la siguiente retribución:

Miles de euros	2010	2009
Retribución fija	3.917,8	4.206,0
Retribución variable	4.087,6	3.943,2
Ejercicio de planes retributivos de planes de opciones sobre acciones y/o otros instrumentos financieros [ver descripción]	(-)	(-)
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	1	33,5
Aportaciones a fondos o planes de pensiones u obligaciones contraídas por estos conceptos	(-)	(-)
Primas de seguro	20,9	18,4

No se han concedido créditos a favor de la Alta Dirección y a 31 de diciembre de 2010 ha quedado íntegramente amortizado el saldo existente al inicio del ejercicio de los préstamos a favor de miembros de la Alta Dirección que les fueron otorgados cuando no tenían dicha condición. En 2009, el saldo de dichos préstamos era de 143 miles de euros.

Las retribuciones expresadas corresponden a los titulares de los cargos siguientes:

Director General Económico-Financiero
 Director General de Recursos Humanos
 Director General de Construcción
 Director General de Inmobiliaria.
 Director General de Servicios.
 Director General de Aeropuertos
 Director General de Autopistas
 Director General de Sistemas de Información
 Director de Auditoría Interna
 Director de Calidad y Medio Ambiente (hasta el 29 de abril de 2010)
 Director de Comunicación y Responsabilidad Corporativa
 Director de Estudios y Análisis de Mercados (hasta el 2 de marzo de 2010)
 Secretario General

No se incluye la retribución de los miembros de la Alta Dirección que han sido al tiempo Consejeros Ejecutivos por haber quedado indicada con anterioridad.

B. Planes de opciones sobre acciones (2004, 2006 y 2008) Asunción por Ferrovial S.A. de los Planes de Opciones vigentes en Grupo Ferrovial S.A.

En virtud de la fusión entre Grupo Ferrovial y Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. acaecida en 2009 y conforme a los términos del Proyecto de Fusión, la sociedad resultante de la fusión, Ferrovial S.A. ha pasado a suceder a la extinta Grupo Ferrovial S.A. como entidad obligada en relación con dichos planes. Los derechos de opción sobre acciones han quedado automáticamente convertidos en derechos de opción sobre las acciones de Ferrovial S.A., en los términos resultantes de la relación de canje establecida en dicho Proyecto.

En 2004, la Junta General de Accionistas 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 la Sociedad, cuyo ejercicio sólo podrá producirse una vez transcurridos tres años desde su concesión, siempre y cuando se hayan obtenido unas determinadas tasas de rentabilidad (ver información detallada en la Nota de esta Memoria relativos a los planes retributivos referenciados a la acción).

En 2006 y 2008, la Junta General de Accionistas aprobó dos nuevos Planes de Opciones con el mismo ámbito de beneficiarios.

Modificación de Planes de Opciones sobre Acciones

En 2008, el Consejo de Administración acordó modificar los Planes de Opciones sobre Acciones aprobados con anterioridad a dicha fecha mediante la extensión de su plazo de ejercicio de tres a cinco años, tal y como se ha establecido en los planes posteriores (y 2008). Respecto a los Planes de Opciones cuyos beneficiarios son Consejeros Ejecutivos o directivos pertenecientes al Comité de Dirección de la Sociedad o dependientes del Consejo de Administración o de sus órganos delegados, la eficacia de la modificación se sometió a la aprobación de la Junta General de Accionistas de la Sociedad

C. Plan de Entrega de Acciones vinculado a objetivos

El 17 de diciembre de 2009 el Consejo de Administración aprobó un plan retributivo consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. El número total de acciones que podrá concederse anualmente al amparo de este Plan no podrá exceder de 2.420.000, representativas del 0,33% del capital social de Ferrovial, S.A.

Consiste en la asignación a sus beneficiarios de un número de unidades que servirán como base para determinar el número final de acciones que podrán recibir como consecuencia de su participación en el Plan.

El Plan tiene una vigencia de tres años y se efectuarán anualmente asignaciones de unidades en 2010, 2011 y 2012. Las acciones serán entregadas, en su caso, en el ejercicio en que se cumpla el tercer aniversario de la asignación de las correspondientes unidades.

La entrega dependerá de la permanencia en la compañía durante un plazo de tres años (salvo circunstancias especiales) y de la obtención durante este periodo de maduración de unas tasas calculadas en función, por un lado, del flujo de actividad y, por otro, de la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos.

El Plan se dirige tanto a Directivos como a miembros del Consejo de Administración de Ferrovial, S.A. que desempeñen funciones ejecutivas y quienes ejercen funciones de alta dirección bajo la dependencia directa del Consejo de Administración o de sus órganos delegados. La aplicación de este programa a la Alta Dirección fue autorizada por la Junta General de Accionistas celebrada el día 29 de junio de 2010.

D. Otra información sobre la retribución

Con relación a los miembros de 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 impropio.

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 once 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 cuantía de las aportaciones realizadas durante el ejercicio 2010 ha ascendido a 2.528,2 miles de € (2.537,4 miles € en 2009).

Como complemento a esta información, se hace constar que ocasionalmente se producen contrataciones en ámbitos directivos no pertenecientes a la Alta Dirección, principalmente extranjeros, en las que se han utilizado cláusulas que contemplan indemnizaciones para casos de despido improcedente. En 2009, un directivo cuyo contrato incluye de manera temporal pactos de este tipo ha accedido a la condición de Alto Directivo.

Finalmente, se indica que los contratos de dos miembros de la Alta Dirección establecen derechos adicionales a su favor, entre los que figuran obligaciones de preaviso por parte de la Sociedad en caso de despido improcedente.

I 33. Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones

A. Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones
Las características de los planes de opciones sobre acciones de Ferrovial existentes a fecha de formulación de las presentes cuentas anuales se detallan a continuación:

Plan de Opciones sobre acciones (Partícipes / Fecha Otorgamiento)	Número de opciones concedidas	Precio de Ejercicio (Euros)
Personal Directivo Ferrovial / Julio 2003	7.200.000	6,058
Alta Dirección Ferrovial / Abril 2004	6.332.000	8,413
Personal Directivo Amey-Cespa / Junio 2004	520.000	8,51
Personal Directivo Ferrovial / Octubre 2005	6.425.440	15,885
Personal Directivo Cintra / Octubre 2005	374.560	15,885
Personal Directivo Cintra / Octubre 2005	940.625	8,98
Alta Dirección Ferrovial / Mayo 2006	3.592.000	16,48
Alta Dirección Cintra / Noviembre 2006	67.720	10,54
Personal Directivo BAA / Febrero 2007	5.104.012	18,298-19,635
Personal Directivo BAA / Julio 2007	4.511.072	18,090-18,450
Alta Dirección Cintra / Julio 2007	94.178	10,900-11,900
Personal Directivo BAA / Noviembre 2007	6.008.124	10,825-15,285
Personal Directivo Ferrovial / Noviembre 2007	8.000.000	14,99
Personal Directivo Cintra / Noviembre 2007	871.175	10,72
Alta Dirección Ferrovial / Abril 2008	6.091.200	12,585
Alta Dirección Cintra / Abril 2008	256.562	9,09
Personal Directivo BAA / Noviembre 2007	1.540.660	6,018
Ampliaciones Planes Personal Directivo Ferrovial	1.207.200	7,240-18,383

Todos los planes de opciones sobre acciones tienen un plazo para obtener el derecho a su ejercicio de 3 años desde la fecha de concesión de las mismas y un periodo de ejercicio propiamente dicho durante un plazo de 3 a 5 años siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad sobre fondos propios consolidados de Grupo Ferrovial.

El precio de ejercicio se calculó como la media aritmética de cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores siendo equivalente cada opción al ejercicio de una opción al mencionado precio al que se le aplicó la ecuación de canje resultante de la fusión explicada con anterioridad.

El resumen del movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2010 y 2009, se detalla a continuación:

	Número de opciones	
	2010	2009
Número de opciones al inicio del ejercicio	45.262.583	48.940.272
Planes concedidos	-	-
Renuncias y otros	-2.022.782	-3.447.801
Opciones ejercitadas	-195.700	-229.888
Número de opciones al final del ejercicio	43.044.101	45.262.583

No existen concesión de nuevos planes durante el ejercicio 2010.

Con el objeto de cubrir el posible quebranto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de estos sistemas retributivos, Ferrovial contrató en el momento de su otorgamiento contratos de Permuta Financiera. Mediante dichos contratos Ferrovial se asegura, en el momento en que se ejecuten las opciones por lo empleados se perciba 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 Ferrovial de cantidades equivalentes al rendimiento de acciones de Ferrovial, y Ferrovial se compromete al pago de una contraprestación. 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 opciones otorgadas en cada plan.
- El Precio por acción para la base de cálculo de ambos rendimientos coincide con el de ejercicio utilizado como base para la revalorización de la acción.
- 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 ejercicio.
- La entidad financiera pagará a Ferrovial el equivalente a todos los dividendos generados por dichas acciones.

Ferrovial puede decidir rescindir parcial o totalmente el contrato y en ese caso:

- Si la cotización de la acción está por debajo del Precio de ejercicio por el que se otorgó el contrato, Ferrovial deberá de abonar a la entidad financiera concedente dicha diferencia.
- En el caso de que el precio de cotización en dicho momento esté por encima del de Ejercicio, 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 11.

Durante el ejercicio 2010 se ha registrado una pérdida en relación con dichos contratos según se explica en la nota 9 de la presente memoria. Las cantidades recibidas, relativas a los dividendos generados por dichas acciones, y abonadas, por el pago del rendimiento a la entidad financiera correspondiente, relacionadas con dichos contratos de permuta financiera según lo comentado anteriormente ascienden a un importe

neto de 23 millones de euros (16 millones de euros en 2009) y a 7 millones de euros (7 millones de euros en 2009) respectivamente.

Los gastos de personal registrados en Ferrovial relativos a estos sistemas retributivos durante el ejercicio han ascendido a 15 millones de euros (14 millones de euros en 2009).

B. Sistema retributivo mediante entrega de acciones

Durante el ejercicio se ha aprobado por el Consejo de Administración y ha sido objeto de concesión de un programa de retribución consistente en la entrega de acciones de Ferrovial, S.A. por un importe de 2.302.300 acciones, dicho programa ha sido dirigido a directivos y empleados de la Alta Dirección.

Dicho plan tiene una vigencia de 3 años y se realizarán concesiones con el carácter anual al amparo del mismo. Se establecen como principales condiciones para la entrega de dichas acciones al personal afecto a dicho plan las siguientes:

- Permanencia en la sociedad durante un periodo de maduración de tres años a contar desde la fecha de formalización salvo determinadas causa excepcionales establecidas.
- Obtención durante el mencionado periodo de maduración de unas tasas referentes al flujo de actividad y a la relación entre el resultado bruto de explotación y los activos netos productivos.
- Anualmente se determinan los niveles que deben alcanzar dichas tasas durante el ciclo de concesión para tener derecho a la entrega de la totalidad de las acciones o de un número proporcional de estas.

Los gastos de personal existentes en Ferrovial relativos a estos sistemas retributivos ascienden durante el ejercicio a 3 millones de euros.

I 34. Información sobre operaciones con partes vinculadas.

Aprobación de transacciones

Conforme al Reglamento del Consejo de Administración, toda transacción profesional o comercial con 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. Tratándose de transacciones ordinarias con Ferrovial, bastará que el Consejo de Administración apruebe, de forma genérica, la línea de operaciones. La autorización no es precisa, sin embargo, en aquellas transacciones que cumplan simultáneamente estas tres condiciones:

1º Que se realicen en virtud de contratos cuyas condiciones estén estandarizadas y se apliquen en masa a muchos clientes.

2º Que se realicen a precios o tarifas establecidos con carácter general por quien actúe como suministrador del bien o servicio de que se trate.

3º Que su cuantía no supere el 1% de los ingresos anuales de la Sociedad.

A este régimen se encuentran sometidos:

- Los Consejeros de Ferrovial S.A. El solicitante de la autorización deberá ausentarse de la sala de reuniones mientras el Consejo delibera y vota sobre ella y no podrá ejercer ni delegar su derecho de voto.
- 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.

Operaciones Vinculadas

A continuación se detallan las operaciones más relevantes que, dentro del tráfico o giro de la Sociedad y de su grupo y en condiciones de mercado, se han efectuado en 2010 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 (*).

Accionistas significativos

Se señalan, de forma individualizada, las transacciones que se han efectuado en el ejercicio 2010 con los accionistas significativos, con miembros del “grupo familiar” (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” (1):

Nombre / Denominación	Entidad del Grupo Ferroviario	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	Miles de euros			
				2010		2009	
				Importe	Beneficio o Pérdida	Importe	Beneficio o Pérdida
	Ferrovial Agroman S.A. / filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	1.998	167	7.656	665
Miembros del "grupo familiar de control" / entidades vinculadas a ellos	Ferrovial Servicios S.A. / filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	423	106	417	125
	Ferrovial Conservación S.A.	Comercial	Arrendamiento a Ferrovial de locales de oficinas en Madrid propiedad de accionistas	186	(*)	151	(*)
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de la gestión integral de servicios en oficinas de Madrid	152	20	220	22

(1) Según comunicación remitida a la CNMV y a la sociedad el 10 de diciembre de 2009, el "grupo familiar concertado" formado por D^a María, D. Rafael, D. Leopoldo, D. Fernando y D. Joaquín del Pino y Calvo-Sotelo controla, a través de la Sociedad KARLOVY, S.L. la mayoría del capital social de PORTMAN BAELA, S.L, sociedad que ostenta el 44,607% del capital social de Ferrovial S.A.

(*) No se indica beneficio o pérdida por corresponder a la entidad o persona prestadora.

Operaciones con Consejeros y Alta Dirección

En 2010 se han registrado las operaciones con Consejeros, representantes de 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, Ericsson, Asea Brown Boveri, Cepsa, Aviva, Telefónica, Sol Meliá, Maxam y Bimarán 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 2010 miembros del Consejo de Administración o miembros de la Alta Dirección de las indicadas compañías:

Nombre / Denominación	Entidad del Grupo Ferroviario	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	Miles de euros			
				2010		2009	
				Importe	Beneficio o Pérdida	Importe	Beneficio o Pérdida
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Servicios de mantenimiento y limpieza(1)	28	6	25	
Ericsson	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	"	Prestación de gestión integral de servicios	126	34	47	14
Aviva	Sociedades del Grupo Ferroviario	"	Contratación de pólizas de seguros	2.528	(*)	2.537	(*)
Maxam Europe	Ferrovial Agromán / Filiales	Comercial	Recepción de suministros de explosivos y detonantes	96	(*)	178	(*)
Banesto	Sociedades del grupo Ferroviario	"	Cobro de comisiones por negocio y liquidaciones de operaciones de derivados cobradas	(-)	(-)	589	589(1)
			Pago de comisiones y de liquidaciones por operaciones de derivados	5.593	(*)	3.193	(*)
		"	Intereses abonados	1.600	1.600	4.967	4.967(1)
		"	Pago de Intereses	12.701	(*)	16.233	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de aval	256.800	(*)	261.500	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de confirming y crédito documentario	45.200	(*)	52.800	(*)
		"	Saldo dispuesto de líneas de crédito	341.900	(*)	348.700	(*)
	Ferrovial Servicios S.A. / Filiales	"	Abono por prestación de servicios de mantenimiento y limpieza	23	1	3.290	108

Nombre / Denominación	Entidad del Grupo Ferroviario	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	Miles de euros			
				2010		2009	
				Importe	Beneficio o Pérdida	Importe	Beneficio o Pérdida
NH Hoteles y sociedades de su grupo	Sociedades del grupo Ferroviario	Comercial	Servicios de Hostelería proporcionados por NH Hoteles y sociedades de su grupo	2	(*)	40	(*)
Cepsa	Ferroviario Agromán / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	1.443	58	3.626	145
	Ferroviario Servicios S.A. / Ferroviario Agromán / Filiales	Comercial	Recepción de suministros de carburantes	9.102	(*)	4.710	(*)
	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	29	5		
Everis	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de Servicios de publicidad	329	(*)		
Asea Brown Boveri	Ferroviario Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de reparación y conservación de equipos	127	(*)	87	(*)
	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	33	3	15	1
Telefónica	Sociedades del grupo Ferroviario	Comercial	Recepción de servicios de telecomunicaciones	8.060	(*)	7.359	(*)
Sol Meliá	Sociedades del grupo Ferroviario	Comercial	Recepción de servicios de hostelería	50	(*)	22	(*)

Nombre / Denominación	Entidad del Grupo Ferroviario	Naturaleza de la operación	Tipo de la operación	Miles de euros			
				2010		2009	
				Importe	Beneficio o Pérdida	Importe	Beneficio o Pérdida
Bimarán	Ferroviario Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Ejecución de obras de construcción	10.537	420	2.619	105
	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de recogida de residuos	11	1		
Empark	Ferroviario Servicios S.A. / Ferroviario Agromán / Filiales	Comercial	Recepción de servicios de alquiler de plazas de aparcamiento.	315	(*)		
	Ferroviario Servicios S.A. / Filiales	Comercial	Prestación de servicios de mantenimiento	89	14		
	Ferroviario Agromán S.A. / Filiales	Comercial	Cobro de retenciones	413	0		

(1) El tipo de operación en 2009 fue "Obras de reforma".

(#) Corresponde a anticipos que no generan resultado.

(*) 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.

Por último, además de las operaciones anteriores se registraron en 2010 cinco operaciones con miembros del grupo familiar de control o entidades vinculadas a ellos, Consejeros y componentes de la Alta Dirección, directamente o a través de personas vinculadas, que de forma total y conjunta ascienden a la suma de 21 miles de euros (109 miles € en 2009) por el cobro y/o la ejecución de obras menores en domicilios o sedes; la prestación de servicios de montaje, reparación, mantenimiento de instalaciones y la prestación de servicios de recogida de residuos y de gestión integral, así como por la recepción de diversos servicios de duración y cuantía poco significativas y en condiciones de mercado. En aquellas de esas operaciones en las que las empresas de Ferrovial actuaron como prestadoras de los servicios, el beneficio total obtenido fue de 1 miles de euros (9 miles € en 2009).

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”.

Operaciones entre compañías del grupo

Se mencionan a continuación operaciones efectuadas entre sociedades de 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), 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 2010, el área de construcción de Ferrovial ha facturado a dichas sociedades, por las obras realizadas y por anticipos relacionados con las mismas, la suma de 711.800 miles de euros (247.230 miles de euros en 2009), reconociendo como ventas por dichas obras un importe de 581.600 miles de euros (299.260 miles de euros en 2009).

El beneficio no eliminado en el proceso de consolidación derivado de estas operaciones asignables al porcentaje que Ferrovial ostenta en las sociedades concesionarias receptoras de las obras y neto de impuestos y de intereses de minoritarios ha sido, en 2010 de 25.064 miles de euros. En 2009 supuso 18.799 miles de euros.

35. 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 Ferrovial, cargos o funciones.

El artículo 229 de la Ley de Sociedades de Capital impone a los Consejeros el deber de comunicar a la Sociedad la siguiente información:

- Situaciones de conflicto que pudieran tener con el interés de la Sociedad.
- 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:
- Cargos o funciones que ejerzan en tales sociedades.

Conforme al párrafo 3 de indicado artículo 229, esta información debe hacerse constar en la Memoria. Por otro lado, el artículo 230 establece que los administradores no podrán dedicarse, por cuenta propia o ajena, al mismo, análogo o complementario género de actividad que constituya el objeto social, salvo autorización expresa de la Sociedad, mediante acuerdo de la junta general, a cuyo efecto deberán realizar la comunicación prevista en el artículo 229.

A este respecto, procede señalar la siguiente información facilitada a la Sociedad por los Consejeros que durante 2010 han sido miembros del Consejo de Administración de Ferrovial S.A.:

Situaciones de conflicto de interés

No se han puesto de manifiesto situación de conflicto de interés.

Participaciones en el capital

· Los miembros del “grupo familiar de control” y/o entidades vinculadas a ellos (ver información al respecto en el apartado “ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DE LA SOCIEDAD” del Informe Anual de Gobierno Corporativo) participan en la entidad Polan S.A. (actividad inmobiliaria).

Cargos o funciones

- D. Joaquín Ayuso García: Presidente de Ferrovial Agromán S.A., Autopista Alcalá O'Donell, S.A., Autopista del Sol S.A., Autopista Madrid Levante Concesionaria Española S.A., e Inversora de Autopistas de Levante, S.L. y Consejero de Inversora De Autopistas del Sur S.L. y de Autopista Madrid Sur Concesionaria Española S.A.
- D. Iñigo Meirás Amusco: Presidente de Ferrovial Aeropuertos S.A., Cintra Infraestructuras S.A., Ferrovial Servicios S.A. y Ferrovial Fisa

S.L.; Presidente y Consejero Delegado de Finecofer S.L.; Vicepresidente de BAA Ltd. y Consejero de Ferrovial Agromán S.A. y Ferrovial Qatar LLC.

- D^a. María del Pino y Calvo-Sotelo es Presidenta de Polan S.A.

36. Honorarios auditores

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 12/2010 de 30 de junio, de Auditoría de cuentas, se informa del total de honorarios relativos a la auditoría de los estados financieros de los ejercicios 2010 y 2009 por los auditores correspondientes a Ferrovial S.A. y todas sus sociedades participadas, 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 de Ferrovial por otros servicios distintos al de auditoría. En ambos ejercicios, la información que se presenta dentro de la línea de auditor principal corresponde al existente en el ejercicio 2010:

Millones de euros	2010	2009
Honorarios por servicio de Auditoría	4,3	6,3
Auditor Principal	3,4	1,0
Otros auditores	0,9	5,3
Honorarios por otros servicios	4,3	2,5
Auditor Principal	2,4	1,9
Otros auditores	1,9	0,6

37. Acontecimientos posteriores al cierre

El pasado 21 de enero de 2011 Cintra Infraestructuras, filial de Ferrovial, ha cerrado la venta de su participación del 50% de Autopista Trados 45, S.A. a la empresa Finavías, vehículo de inversión de los fondos de infraestructuras de AXA Private Equity. El importe de la operación asciende a 68 millones de euros, y con ella ha obtenido un resultado neto de 27 millones.

Asimismo, el pasado 17 de febrero de 2011 Ferrovial Servicios, filial de ferrovial, ha formalizado la venta de la totalidad de la acciones representativas del capital social de Swissport International AG, cabecera del Grupo Swissport, a PAI Partners. El precio de la operación asciende a 900 millones de Francos Suizos (695 millones de euros) y el resultado neto previsto de 192 millones de euros.

También el día 17 de febrero de 2011, Ferrovial ha conocido la decisión del Tribunal Supremo (Supreme Court) de denegar a BAA el permiso para apelar la resolución de la Corte de Apelación que admitió parcialmente el recurso de la comisión de competencia en relación a la obligación de venta de determinados aeropuertos comentada en la nota 23 relativa a activos y pasivos contingentes.

La autopista Radial 4 mantiene deuda proveniente de una operación sindicada, por importe vivo a 31/12/2010 de 557 millones de euros, cuya estructuración consta de un Tramo A, cuyo importe asciende a 97 millones de euros y vencimiento en el año 2011, un Tramo B de importe vivo igual a 100 millones de euros con vencimiento 2011 y un Tramo BEI por importe de 360 millones de euros con una duración final hasta el año 2033, pero con vencimiento de garantías en 2011. El préstamo sindicado de esta autopista contaba con un vencimiento original en enero 2011, que ha sido prorrogado seis meses adicionales hasta el mes de julio 2011, y actualmente se encuentra en proceso de refinanciación a largo plazo.

38. Comentario 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 sociedades 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.

Corporación

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% participación	Domicilio
España				
Ferrovial, S.A.(a)	Deloitte			España
Can-Am, S.A, Sociedad Unipersonal (a)		Ferrovial, S.A.	100,0%	España
Ferrovial Inversiones, S.A. (a)		Ferrovial, S.A.(i)	100,0%	España
Ferrovial Financiera A.I.E.		Ferrovial, S.A. (iii)	67,0%	España
Betonial, S.A.(a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,0%	España
Burety, S.L. (a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,1%	España
Frin Gold, S.A.(a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,0%	España
Inversiones Trenza, S.A. (a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,0%	España
Promotora Ibérica de Negocios, S.A.(a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,0%	España
Alkes Reinsurance Limited	Deloitte	Ferrovial, S.A.	100,0%	Irlanda
Remtecolex, S.A.(a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,0%	España
Sotaverd, S.A.(L)		Ferrovial, S.A. (ii)	49,0%	España
Triconitex, S.L. (a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,0%	España
Ferrocop Uk	BDO	Ferrovial, S.A.	100,0%	Reino Unido
Finecofer (a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,0%	España
Ferrovial Emisiones, S.A. (a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,0%	España
Participaciones Alford S.L. (a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,0%	España
Participaciones Algorab S.L. (a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,0%	España
Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.(a)		Ferrovial, S.A.(i)	99,0%	España

(L) en proceso de liquidación

(i) Resto participación a través de Can-am, S.A. S.U.

(ii) Ferrovial Inversiones, S.A. 28,47%

(iii) Ferrovial Agromán, S.A. 19,3487%, Ferrovial Servicios S.A, 1,1%, FISA 0,0024%, Ferrovial Aeropuertos S.A, 12,5%, Finecofer 0,004%, Cespa 0,004%

Construcción

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
España				
Ferrovial Agromán, S.A. (a)	Deloitte	Finecofer, S.L.	100,0%	España
Aplicación Recursos Naturales, S.A. (a)		Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100,0%	España
Cadagua, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100,0%	España
Compañía de Obras Castillejos (a)	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100,0%	España
Encofrados Deslizantes y Técnicas Especiales, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,1%	España
Ditecpresa, S.A.(a)	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100,0%	España
Ferrovial Conservación, S.A.(a)	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,0%	España
Urbaoeste, S.A. (a)		Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,0%	España
Ferrovial Medio Ambiente y Energía, S.A (a)	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	99,0%	España
Discota XXI, S.L., S.Unipersonal (a)	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.	100,0%	España
Norvarem, S.A.U. (a)	BDO	Ferrovial Agromán, S.A.	100,0%	España
Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L (a)	Deloitte	Edytesa, S.A.(i) (a)	100,0%	España
Concesionaria de Prisiones Lledoners, S.A.(a)	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.	100,0%	España
Concesionaria de Prisiones Figueres (a)	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.(i)	100,0%	España
Ferrovial Railway, S.A. (a)		Ferrovial Agromán, S.A.(ii)	98,8%	España

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
México				
Cadagua Ferr. Indust. México		Ferrovial Medio Ambiente, S.A.	24,9%	México
Cadagua Ferr. Indust. México		Cadagua, S.A. (a)	75,1%	México
India				
Cadagua Ferrovial India Pr Ltd.		Ferrovial Medio Ambiente, S.A.	5,0%	India
Cadagua Ferrovial India Pr Ltd.		Cadagua, S.A. (a)	95,0%	India
Puerto Rico				
COCSA Puerto Rico	Deloitte	Compañía de Obras Castillejos, S.A.	100,0%	Puerto Rico
Polonia				
Budimex, S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Valivala Holdings B.V.	59,1%	Polonia
Budimex Danwood, Sp. Zoo	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100,0%	Polonia
Budimex Sygnity s.j.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	67,0%	Polonia
Mostostal Kraków S.A.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100,0%	Polonia
Centrum Konferencyjne Budimex Sp. z o.o.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100,0%	Polonia
Budimex Nieruchomości Sp. z o.o. (IP)	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	100,0%	Polonia
Budimex SA Ferrovial Agroman SA Sp.j.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Budimex, S.A.	50,0%	Polonia
Budimex SA Ferrovial Agroman SA Sp.j.	Deloitte Audit Sp. z o.o.	Ferrovial Agromán, S.A.	50,0%	Polonia

Chile				
Ferrovial Agromán Chile, S.A.	Ferrovial Agromán, S.A.	13,4%	Chile	
Ferrovial Agromán Chile, S.A.	Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.	86,6%	Chile	
Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.	Ferrovial Agromán, S.A.	100,0%	Chile	
Constructora Agromán Ferrovial Limitada	Ferrovial Agromán, S.A.	56,9%	Chile	
Constructora Agromán Ferrovial Limitada	Ferrovial Agromán Chile, S.A.	2,8%	Chile	
Constructora Agromán Ferrovial Limitada	Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.	40,4%	Chile	
Ferrovial Agromán Compañía Constructora Ltda.	Ferrovial Agromán, S.A.	100,0%	Chile	
Ferrovial Agromán Compañía Constructora Ltda.	Ferrovial Agromán Chile, S.A.	0,1%	Chile	
Ferrovial Agromán Latinoamérica, Ltda.	Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.	50,0%	Chile	
Ferrovial Agromán Latinoamérica, Ltda.	Constructora Agromán Ferrovial Limitada	50,0%	Chile	
Canadá				
Ferrovial Agromán Canadá, Inc	Ferrovial Agromán, S.A.	100,0%	Canada	
Holanda				
Valivala Holdings B.V.	Discota XXI, S.L., S.Unipersonal (a)	100,0%	Holanda	

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Estados Unidos				
Ferrovial Agromán US Corp.	BDO	Ferrovial Agromán, S.A.	100,0%	EEUU
Ferrovial Agromán Indiana, LLC	BDO	Ferrovial Agromán US Corp.	100,0%	EEUU
Indiana Toll-Roads Contractors, LLC	BDO	Ferrovial Agromán Indiana, LLC	75,0%	EEUU
Ferrovial Agromán Texas, LLC	BDO	Ferrovial Agromán US Corp.	100,0%	EEUU
Ferrovial Agromán 56, LLC	BDO	Ferrovial Agromán Texas, LLC	100,0%	EEUU
Central Texas Highway Constructors, LLC	BDO	Ferrovial Agromán 56, LLC	50,0%	EEUU
W.W.Webber, LLC	BDO	Norvarem	100,0%	EEUU
Webber Management Group, INC	BDO	Norvarem	100,0%	EEUU
Southern Crushed Concrete, INC	BDO	Norvarem	100,0%	EEUU
Webber Barrier Sevcies, LLC	BDO	Norvarem	100,0%	EEUU
Bluebonnet Constructors, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán Texas, LLC	60,0%	EEUU
Bluebonnet Constructors, LLC	Deloitte	DBW Construction, LLC	40,0%	EEUU
Trinity Infraestructure, LLC	Deloitte	Ferrovial Agromán Texas, LLC	60,0%	EEUU
Trinity Infraestructure, LLC	Deloitte	DBW Construction, LLC	40,0%	EEUU
DBW Construction, LLC	BDO	W.W.Webber, LLC	100,0%	EEUU
Irlanda				
Ferrovial Agromán Ireland Ltda.	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.	100,0%	Irlanda
Irlanda del Norte				
Ferrovial Agromán Irlanda del Norte, Ltda.	Deloitte	Ferrovial Agromán Ireland Ltda.	100,0%	Irlanda del Norte
Reino Unido				
Ferrovial Agromán UK, Ltda	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.	100,0%	Reino Unido
Ferrovial Agromán Airports UK, Ltda	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.	100,0%	Reino Unido
Alemania				
Budimex Bau		Budimex, S.A.	100,0%	Alemania

(*) Al final del Anexo se incluye una relación de las sociedades de BAA

(i) Resto a través de Can-Am, S.A.

(ii) Resto a través de Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares, S.L.

Aeropuertos

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Reino Unido				
FGP Topco Limited	Deloitte	Finecofer, S.L.	55,9%	Reino Unido
ADI Finance 1 Ltd	Deloitte	FGP Topco Limited	100,0%	Reino Unido
ADI Finance 2 Ltd	Deloitte	ADI Finance 1 Ltd	100,0%	Reino Unido
BAA Limited	Deloitte	ADI Finance 2 Ltd	100,0%	Reino Unido
BAA Airports Holdco Limited	Deloitte	BAA Limited	100,0%	Reino Unido
BAA (Non des Topco) Limited	Deloitte	BAA Limited	100,0%	Reino Unido
BAA (NDH2) Limited	Deloitte	BAA Limited	100,0%	Reino Unido
España				
Ferrovial Aeropuertos, S.A. (a)	Deloitte	Ferrovial, S.A.	100,0%	España
		Can-Am S.A.	0,0%	
Chile				
Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria, S.A	Price Waterhouse Coopers	Ferrovial Aeropuertos, S.A.	100,0%	Chile
		Ferrovial Agroman Chile, S.A.	0,0%	

Autopistas

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
España				
Cintra Infraestructuras, S.A.U.(a)	Deloitte	Ferrovial, S.A.	100,0%	España
Autopista del Sol, C.E.S.A (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	80,0%	España
Autopista Terrasa Manresa, S.A (a)	Deloitte	Inversora Autopistas de Cataluña, S.A.	76,0%	España
Autopista de Toronto S.L (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	España
Inversora de Autopistas del Sur, S.L	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	55,0%	España
Autopista Madrid Sur C.E.S.A	Deloitte	Inversora de Autopistas del Sur, S.L	100,0%	España
Inversora de Autopistas del Levante, S.L	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	51,8%	España
Autopista Madrid Levante, C.E.S.A.	Deloitte	Inversora de Autopistas del Levante, S.L	100,0%	España
Laertida, S.L. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	España
Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	España
M-203 Alcalá-O'Donnell (a)	Deloitte	Cintra Autopistas Integradas, S.A.	100,0%	España
Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	España
Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A.	100,0%	España

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Portugal				
Euroscut Norte Litoral, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	75,5%	Portugal
Euroscut - Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	77,0%	Portugal
Cintra sucursal Portugal	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	Portugal
Euroscut Azores S.A.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	89,0%	Portugal
Via Livre, S.A.		Cintra Infraestructuras, S.A.	84,0%	Portugal
Holanda				
Algarve International B.V.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	77,0%	Holanda
407 Toronto Highway B.V.		Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	Holanda
Polonia				
Autostrada Poludnie, S.A	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	93,7%	Polonia
Canadá				
Cintra Canadá Inc.	Deloitte	407 Toronto Highway B.V.	100,0%	Canadá
Irlanda				
Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd.	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	66,0%	Irlanda
Financinfrastructures	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	Irlanda
Cinsac, Ltd	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	100,0%	Irlanda
Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd.	Deloitte	Cinsac, Ltd	95,0%	Irlanda

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Estados Unidos				
Cintra Zachry, LP		Cintra Texas Corp	84,2%	EEUU
Cintra Zachry, GP		Cintra Texas Corp	85,0%	EEUU
Cintra Texas Corp.		Cintra US Corp	100,0%	EEUU
Cintra Skyway LLC		Cintra Texas Corp	100,0%	EEUU
Cintra US Corp.	Deloitte	Cintra US Corp	100,0%	EEUU
SCC Holdings LLC	Deloitte	Laertida	100,0%	EEUU
Skyway Concession Co.LLC	Deloitte	Cintra Skyway LLC	55,0%	EEUU
Cintra ITR LLC		SCC Holding LLC	100,0%	EEUU
Cintra Texas 56, LLC		Cintra US Corp	100,0%	EEUU
SH-130 Concession Company, LLC	Deloitte	Cintra US Corp	100,0%	EEUU
Cintra Texas 56, LLC		Cintra Texas 56, LLC	65,0%	EEUU
Cintra NTE, LLC		Cintra US Corp	100,0%	EEUU
Cintra LBJ, LLC		Cintra US Corp	100,0%	EEUU
LBJ Infrastructure Group Holding		Cintra LBJ, LLC	100,0%	EEUU
LBJ Infrastructure Group	Deloitte	LBJ Infrastructure Group Holding	51,0%	EEUU
NTE Mobility Partners Holding	Deloitte	Cintra NTE, LLC	56,7%	EEUU
NTE Mobility Partners	Deloitte	NTE Mobility Partners Holding	100,0%	EEUU

Servicios

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
España				
FERROVIAL SERVICIOS S.A.(a)	BDO	Grupo Ferrovial S.A.	99,9%	España
EUROLIMP S.A. (a)	BDO	Ferrovial Servicios S.A.	99,0%	España
Ferroser Infraestructuras, S.A. (a)	BDO	Ferrovial Servicios S.A.	100,0%	España
Viales de Castilla y León S.A.(a)	BDO	Ferroser Infraestructuras, S.A.	100,0%	España
Andaluza de Señalizaciones S.A.(a)	BDO	Ferroser Infraestructuras, S.A.	100,0%	España
Autovía de Aragón, Sociedad Concesionaria, S.A.(a)	Deloitte	Ferroser Infraestructuras, S.A.	60,0%	España
Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A.(a)	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A.	100,0%	España
Cespa Contem S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100,0%	España
Oñeder S.A	Deloitte	Cespa Contem S.A	51,6%	España
Cespa Gestion Residuos S.A (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100,0%	España
Contenedores Reus S.A (a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	75,5%	España
Cespa Gestión Tratamientos de Residuos, S.A.(a)	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	100,0%	España
Econenergía Can Mata AIE	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	70,0%	España

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
España				
Cespa Inversiones Ambientales S.A.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (ii)	60,0%	España
Cespa Jardinería S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	100,0%	España
Sitkol, S.A.(a)		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (i)	99,0%	España
Emp.Mixta Almendralejo, S.A.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	51,0%	España
Ingeniería Ambiental Granadina S.A (a)	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	80,0%	España
Gestión Medioambiental de Toledo, S.A.	Almagro Auditores, S.L.	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	60,0%	España
Ayora Gestión Biogas, S.L	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	60,0%	España
Ecoparc de Can Mata, S.L	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	80,0%	España
Ferrovial Financiera S.A.	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A.	5,0%	España
Swissport Handling S.A.	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	España
Swissport Menzies Handling Alicante		Swissport International AG	10,5%	España
Swissport Menzies Handling		Swissport International AG	21,0%	España
Swissport Menzies Handling Alicante		Swissport International AG	10,5%	España
Swissport Menzies Handling		Swissport International AG	21,0%	España

Company	Auditor	Parent	% of Ownership	Registered Office
Morocco				
Cespa Nadafa	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A (iii)	98,8%	Marruecos
Cespa Nadafa	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	0,7%	Marruecos
Portugal				
Cespa Portugal S.A				
Citrup Lda				
Ferrovial Construcoes Gestao e Manutencao, S.A.	BDO	Ferrovial Servicios S.A.	97,5%	Portugal
Novipav Investimentos SGES, S.A.	BDO	Ferroserv Infraestructuras, S.A.	100,0%	Portugal
Sopovico Soc. Port. Vias de Com- Cons. Infraestructuras	BDO	Novipav Investimentos SGES, S.A.	100,0%	Portugal
Switzerland				
Swissport International AG				
Swissport International AG	Deloitte	Ferrovial Servicios SA		
Swissport Baggage Sorting AG	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Suiza
Checkpoint Schweiz AG	Deloitte	Swissport International AG	85,0%	Suiza
PrivatPort SA	Deloitte	Swissport International AG	51,0%	Suiza
Careport Schweiz AG	Deloitte	Swissport International AG	66,8%	Suiza
Swissport Group Services GmbH	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Suiza
GVAAssistance	Deloitte	Swissport International AG	70,0%	Suiza

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Reino Unido				
Amey 1321 Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Airports Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Building Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Community Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Construction Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Datel Group Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Datel Ltd	BDO	Amey OW Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey Datel Security And Communications Ltd	BDO	Amey Datel Group Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey Datel Technology Ltd	BDO	Amey Datel Group Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey Facilities Partners Ltd	BDO	Comax Holdings Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey Fleet Services Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Group Information Services Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Group Services Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Highways Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Holdings Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Information Services Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Insurance Company PCC Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Investments Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey IT Services Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey LG Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Reino Unido				
Amey LUL 2 Ltd	BDO	Amey Tube Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey LUL Ltd		Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Mechanical & Electrical Services Ltd	BDO	Amey Property Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey OW Group Ltd	BDO	Amey UK plc	100,0%	Reino Unido
Amey OW Ltd	BDO	Amey OW Group Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey OWR Ltd	BDO	Amey OW Group Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey plc (c.3)	BDO	Amey UK plc	100,0%	Reino Unido
Amey Procurement Solutions Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Programme Management Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Properties Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Property Ltd		Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Rail Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Railtech Ltd		Amey OW Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey Railways Holding Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Roads (North Lanarkshire) Ltd	BDO	Amey LG Ltd	66,7%	Reino Unido
Amey Services Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Technology Services Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Tramlink Ltd	BDO	Treasurepark Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey Tube Ltd	BDO	JNP Ventures Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey UK Plc (a)	BDO	Ferrovial Servicios, S.A. (iv)	99,9%	Reino Unido
Amey Ventures Asset Holdings Ltd	BDO	Amey Investments Ltd	100,0%	Reino Unido

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Reino Unido				
Amey Ventures Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Amey Ventures Management Services Ltd	BDO	Amey Investments Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey Wye Valley Ltd	BDO	Amey LG Ltd	80,0%	Reino Unido
Bushclose Ltd	BDO	Treasurepark Ltd	100,0%	Reino Unido
Comax Holdings Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Comax Secure Business Services Ltd		Comax Holdings Ltd	100,0%	Reino Unido
JNP Ventures 2 Ltd	BDO	Amey Tube Ltd	100,0%	Reino Unido
JNP Ventures Ltd	BDO	Amey Ventures Ltd	100,0%	Reino Unido
R T James & Partners Ltd		Amey OW Group Ltd	100,0%	Reino Unido
Sherard Secretariat Services Ltd	BDO	Amey plc	100,0%	Reino Unido
Treasurepark Ltd	BDO	Amey Technology Services Ltd	100,0%	Reino Unido
Wimco Ltd	BDO	Amey Railways Holding Ltd	100,0%	Reino Unido
Amey Public Services LLP	BDO	Amey LG Ltd	66,7%	Reino Unido
Cespa UK	BDO	Cespa S.A.	100,0%	Reino Unido
Cespa Ventures	BDO	Cespa UK S.A.	100,0%	Reino Unido
Amey Cespa Ltd	BDO	Cespa UK S.A.	50,0%	Reino Unido
Amey Cespa Ltd	BDO	Amey LG Ltd	50,0%	Reino Unido
Donarbon Holdings Ltd	BDO	Amey Cespa Ltd	100,0%	Reino Unido
Donarbon Group Ltd	BDO	Amey Cespa Ltd	84,2%	Reino Unido
Donarbon Group Ltd	BDO	Donarbon Holdings Ltd	15,8%	Reino Unido
Donarbon Ltd	BDO	Donarbon Group Ltd	100,0%	Reino Unido
Donarbon Services Ltd	BDO	Donarbon Ltd	100,0%	Reino Unido
Donarbon Waste Management Ltd	BDO	Donarbon Services Ltd	100,0%	Reino Unido

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Estados Unidos				
Swissport North America Holding Inc.		Swissport International AG	100,0%	EEUU
Swissport North America Inc.		Swissport International AG	100,0%	EEUU
Swissport Cargo Holdings Inc.		Swissport International AG	100,0%	EEUU
Swissport Cargo Services LP Inc.		Swissport International AG	100,0%	EEUU
Swissport Fueling of Nevada Inc.		Swissport International AG	100,0%	EEUU
Swissport Holdings Inc.		Swissport International AG	100,0%	EEUU
Dapsco Inc.		Swissport International AG	100,0%	EEUU
Swissport USA Inc.		Swissport International AG	100,0%	EEUU
Swissport CFE Inc.		Swissport International AG	100,0%	EEUU
Swissport Cargo Services Inc.		Swissport International AG	100,0%	EEUU
Swissport Fueling Inc.		Swissport International AG	100,0%	EEUU
Hallmark Aviation Services Inc.		Swissport International AG	51,0%	EEUU
New Age Aviation Security US, Inc.		Swissport International AG	51,0%	EEUU
Reino Unido				
Swissport Cargo Services Center (UK) Ltd.	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Reino Unido
Swissport Ltd.	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Reino Unido
Swissport Stansted Ltd.	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Reino Unido
Swissport Fueling UK	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Reino Unido

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Alemania				
Swissport Germany Holding GmbH		Swissport International AG	100,0%	Alemania
Swissport Cargo Services Deutschland GmbH	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Alemania
Swissport Deutschland GmbH		Swissport International AG	100,0%	Alemania
Swissport Ground Handling GmbH	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100,0%	Alemania
Swissport Services GmbH		Swissport International AG	100,0%	Alemania
Swissport Travel Center GmbH		Swissport International AG	100,0%	Alemania
Swissport Cargo Services München GmbH		Swissport International AG	100,0%	Alemania
SP Losch GmbH and Co. OHG		Swissport International AG	55,0%	Alemania
SP Losch Munchen GmbH Co KG		Swissport International AG	55,0%	Alemania
SP Losch Services GmbH Co KG		Swissport International AG	55,0%	Alemania
SP Losch Services Verwaltungsgesellschaft GmbH		Swissport International AG	55,0%	Alemania
SP Losch Solutions GmbH Co KG		Swissport International AG	55,0%	Alemania
SP Losch Operations GmbH Co KG		Swissport International AG	55,0%	Alemania
SP Losch Operations Verwaltungsgesellschaft		Swissport International AG	55,0%	Alemania
Antillas Holandesas				
Aerocargo N.V.	Price Waterhaouse Coopers	Swissport International AG	100,0%	Antillas Holandesas
Cargo Services Center International N.V.	Price Waterhaouse Coopers	Swissport International AG	100,0%	Antillas Holandesas
Swissport Curacao	Price Waterhaouse Coopers	Swissport International AG	100,0%	Antillas Holandesas

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Francia				
Swissport France	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Francia
Swissport Services CDG	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Francia
Swissport Cargo Services France	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Francia
Swissport Nice SAS	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Francia
Kenia				
Airside Ltd. (Swissport Kenya)	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Kenia
Swissport Cargo Services Center East Africa B.V.	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Kenia
Tanzania				
Swissport Tanzania Ltd.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	51,0%	Tanzania
Camerun				
Camport S.A.		Swissport International AG	47,0%	Camerun
República Dominicana				
Carribbean Jets		Swissport International AG	34,0%	República Dominicana
Swissport Dominicana	Price Waterhaouse Coopers	Swissport International AG	34,0%	República Dominicana
Nigeria				
Checkpoint Security Nigeria Ltd		Swissport International AG	43,0%	Nigeria
Sudáfrica				
Checkpoint South Africa Ltd.	Price Waterhaouse Coopers	Swissport International AG	43,0%	Sudáfrica
Swissport South Africa (PTY) Ltd.	Deloitte	Swissport International AG	51,0%	Sudáfrica

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Luxemburgo				
Swissport Cargo Services Lux Sarl	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	75,0%	Luxemburgo
Argentina				
Swissport Argentina S.A.	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Argentina
Austria				
Swissport Austria GmbH		Swissport International AG	100,0%	Austria
Swissport Cargo Services GmbH		Swissport International AG	100,0%	
México				
Swissport Mexico Holding		Swissport International AG	100,0%	México
Swissport Aviation Services de Mexico S.A. de C.V.	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	México
Swissport Cargo Services de Mexico S.A. de C.V.	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	México
Brasil				
Swissport Brasil Ltda.		Swissport International AG	100,0%	Brasil
Swissport Cargo Services Brazil Logistica Ltda.		Swissport International AG	51,0%	Brasil
Canadá				
Swissport Canada Holding		Swissport International AG	100,0%	Canadá
Swissport Canada Handling Inc.		Swissport International AG	100,0%	Canadá
Holanda				
Swissport Cargo Service Holding B.V.		Swissport International AG	100,0%	Holanda
Swissport Nederland B.V.		Swissport International AG	100,0%	Holanda
Swissport Cargo Services The Netherlands B.V.	Deloitte	Swissport International AG	100,0%	Holanda

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Belgica				
Swissport Cargo Services Belgium N.V.		Swissport International AG	100,0%	Belgica
Israel				
Swissport Cargo Services Israel Ltd.	Deloitte	Swissport International AG	51,0%	Israel
Italia				
Swissport Cargo Services Italy S.R.L.		Swissport International AG	100,0%	Italia
Swissport Italy S.R.L.		Swissport International AG	100,0%	Italia
Hungria				
Swissport Cargo Services Magyarorszag Kft.	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	100,0%	Hungria
Rusia				
Swissport Cargo Services St. Petersburg		Swissport International AG	51,0%	Rusia
Venezuela				
Swissport Cargo Services Venezuela S.A.		Swissport International AG	88,0%	Venezuela
Tramitaven C.A.,		Swissport International AG	60,0%	Venezuela
Chipre				
Swissport G.A.P. Vassilopoulos	Price Waterhouse Coopers w/ Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	51,0%	Chipre
Swissport Cyprus Ltd.	Deloitte	Swissport International AG	38,2%	Chipre
Grecia				
Swissport Hellas Cargo S.A.		Swissport International AG	40,8%	Grecia
Swissport Hellas S.A.	Deloitte	Swissport International AG	51,0%	Grecia

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Korea				
Swissport Korea Ltd.		Swissport International AG	51,0%	Korea
Polonia				
Swissport Poland Ltd.		Swissport International AG	100,0%	Polonia
Singapur				
Swissport Singapore Pte Ltd.	Price Waterhaouse Coopers	Swissport International AG	100,0%	Singapur
Peruvian Investments 2008 PTE. Ltd.	Price Waterhaouse Coopers	Swissport International AG	100,0%	Singapur
Ucrania				
Swissport Ukraine	Price Waterhaouse Coopers	Swissport International AG	70,6%	Ucrania
Bulgaria				
Swissport Bulgaria	Price Waterhaouse Coopers	Swissport International AG	66,0%	Bulgaria
Algeria				
Swissport Algeria	Audited by local auditor	Swissport International AG	51,0%	Algeria
Irlanda				
Landmille, Ltd.	BDO	Ferrovial Servicios S.A.	100,0%	Irlanda
Chile				
Grupisa, S.A.	BDO	Ferrosfer Infraestructuras, S.A.	66,0%	Chile

(i) El porcentaje restante pertenece a Can-am, S.A.

(ii) 40% a través de Cespa Contem, 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.

Inmobiliaria

Empresa	Auditor	Empresa Matriz	% Participación	Domicilio
Holanda				
Grimalinvest S.L.		Ferrovial, S.A. (i)	99,5%	Holanda
España				
Ferrovial FISA, S.L. (a)		Ferrovial, S.A. (i)	99,0%	España

(i) Resto participación a través de Can-am, S.A. S.U.

(a) Forman parte del Perímetro Fiscal de 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

Empresa	Auditor	% Participación	Domicilio
9G Rail Ltd		100%	Reino Unido
Aberdeen Airport Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
ADI Finance 1 Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
ADI Finance 2 Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
Airport Express Rail Ltd		100%	Reino Unido
Airport Hotels General Partner Ltd		100%	Reino Unido
Airport Hotels Trust Manager Ltd (Jersey)		100%	Reino Unido
Airport Industrial Ltd Partnership		50%	Reino Unido
Airport Property GP (No.1) Ltd		100%	Reino Unido
Airport Property GP (No.2) Ltd		50%	Reino Unido
Airports International Ltd		100%	Reino Unido
Airports Ltd		100%	Reino Unido
Airports Uk Ltd		100%	Reino Unido
Airportsmart Limited		42%	Reino Unido
BAA (AH) Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA (DSH) Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA (Hong Kong) Ltd		100%	Reino Unido
BAA (IP Holdco) Limited		100%	Reino Unido
BAA (NDH1) Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA (NDH2) Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA (Non Des Topco) Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA (SH) Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA (SP) Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA 21st Century Communities Trust Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Airports Holdco Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Airports Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Building Control Services Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Business Support Centre Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido

Empresa	Auditor	% Participación	Domicilio
BAA Enterprises Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Funding Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA General Partner Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Hotels Ltd		100%	Reino Unido
BAA Insurance Services Ltd		100%	Reino Unido
BAA International Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Italia		98%	Italia
BAA Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Lynton Developments Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Lynton Holdings Ltd		100%	Reino Unido
BAA Lynton Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Lynton Management Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Partnership Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Pension Trust Co Ltd		100%	Reino Unido
BAA Properties Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
BAA Quest Trustee Ltd		100%	Reino Unido
BAA Trust Company Ltd		100%	Reino Unido
BM Merchant Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
BMG (Ashford) General Partner Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
BMG (Ashford) Ltd		100%	Reino Unido
BMG (Ashford) Partnership Trustco Ltd		100%	Reino Unido
BMG (Bridgend) Ltd		75%	Reino Unido
BMG (Cheshire Oaks) Ltd		100%	Reino Unido
BMG (Co 2) Ltd		100%	Reino Unido
BMG (Swindon) (Phases II&III) General Partner Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
BMG (Swindon) Ltd		79%	Reino Unido
BMG Bridgend (Phases II and III) General Partner Limited		100%	Reino Unido
BMG Bridgend (Phases II and III) LTD Partnership		2%	Reino Unido

Empresa	Auditor	% Participación	Domicilio
BMG Europe Ltd		100%	Reino Unido
BMG Swindon (Phase III) Trustco Ltd		100%	Reino Unido
British Airports Services Ltd		100%	Reino Unido
Central Land Investment Holdings Ltd		75%	Reino Unido
Devon Nominees (No.1) Ltd		100%	Reino Unido
Devon Nominees (No.2) Ltd		100%	Reino Unido
Devon Nominees (No.3) Ltd		100%	Reino Unido
Devon Nominees Ltd		67%	Reino Unido
Eastleigh Airport Ltd		100%	Reino Unido
Edinburgh Airport Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
FGP Topco Limited	Deloitte		Reino Unido
Gatwick Airport Ltd		100%	Reino Unido
Glasgow Airport Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
Global Airport Services Ltd		50%	Reino Unido
Heathrow Airport Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
Heathrow Airport Community Board Insulation Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
Heathrow Express Operating Company Limited	Deloitte	100%	Reino Unido
London Airports 1993 Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
London Airports Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
London Airports 1992 Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
Lynton Estates Ltd		100%	Reino Unido
Lynton Holdings Ltd		100%	Reino Unido
Lynton Investments Ltd		100%	Reino Unido
Lynton MHA Ltd		100%	Reino Unido
Lynton Netherlands		100%	Holanda
Lynton Properties Ltd		100%	Reino Unido
Lynton Unlimited		100%	Reino Unido
Martyn Ventures Ltd		50%	Reino Unido
Midhust Investments Ltd		100%	Reino Unido
Newlynton Limited		100%	Reino Unido
Precis (2204) Ltd		100%	Reino Unido

Empresa	Auditor	% Participación	Domicilio
Precis (2206) Ltd		100%	Reino Unido
Precis (2207) Orbital Park Ltd		100%	Reino Unido
Sanfield Lynton Ltd		50%	Reino Unido
Scottish Airports Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
Southampton Airport Ltd		100%	Reino Unido
Southampton Handling Ltd		100%	Reino Unido
Southampton International	Deloitte	100%	Reino Unido
Stansted Airport Ltd	Deloitte	100%	Reino Unido
Summerbridge Properties Ltd.		100%	United Kingdom
The BMG (Ashford) Limited Partnership		99%	United Kingdom
The BMG (Co Phase IV) Ltd.		99%	United Kingdom
The BMG (Swindon) (Phases II&III) Limited Partnership		73%	United Kingdom
The Outlet Company Ltd.		100%	United Kingdom
The Swindon Ltd. Partnership		66%	United Kingdom
UK Outlet Center 1 Ltd.		99%	United Kingdom
World Duty Free Inflight (Europe) Ltd.		100%	United Kingdom
World Duty Free Limited		100%	United Kingdom
Airports International Ltd.		100%	United Kingdom
Precis (2206) Ltd.		100%	United Kingdom
Sanfield Lynton Ltd.		50%	United Kingdom
Martyn Ventures Ltd.		50%	United Kingdom
World Duty Free Inflight (Europe) Ltd.		100%	United Kingdom

ANEXO I (continuación)
EMPRESAS ASOCIADAS (sociedades integradas por el procedimiento de Puesta en Equivalencia)

Miles de euros

Construcción

Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
España									
Urbs Iudex et Causidicus, S.A.	Deloitte	Ferrovial Agromán, S.A.	22,0%	6	España	400.235	452.704	-32.741	-6.670
Clean Cenit A.I.E		Ferrovial Agromán, S.A.	13,4%	0	España	4.031	1.440	848	-1.036
Boremer, S.A.	Deloitte	Cadagua, S.A.	50,0%	2	España	23.994	20.902	21.456	-715
Dirgerfin, S.L.	Deloitte	Aplicación Recursos Naturales, S.A. (a)	20,0%	0	España	55.668	50.760	0	-91
Tecnológica Lena, S.L.	Attest Consulting	Ferrovial Agromán, S.A.	50,0%	0	España	1.372	1.913	735	-201
Sociedade Concessionaria Baio		Ferrovial Agromán, S.A.	50,0%	9	España	4.401	4	0	-24
Polonia									
Elektromontaż Poznań S.A.	Deloitte	Budimex, S.A.	30,8%	4	Polonia	23.638	10.480	33.639	-2.954
PPHU PROMOS Sp. z o.o.		Budimex, S.A.	26,1%	0	Polonia	2.742	1.277	3.075	109

Servicios

Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
España									
Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 S.A.	Deloitte	Ferrovial Servicios S.A.	50,0%	30	España	306.676	301.028	25.793	42.574
Concesionaria Madrid Calle 30 S.A.	KPMG	Empresa de Mantenimiento y Explotación M-30 S.A.	10,0%	0	España	3.152.413	2.616.493	42.574	1.004
Aetec, S.A.		Ferroses Infraestructuras, S.A.	9,2%	60	España	772	211	304	-7
Necrópolis de Valladolid	BDO Audiberia	Sitkol S.A	49,0%	3.064	España	7	3	0	0
Valdedominguez 2000, S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	20,0%	601	España	9.186	5.704	5.469	-424
Ingeniería Urbana S.A.	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	35,0%	4.227	España	55.605	40.637	48.894	3.713
Recollida de Residuos D'Osona S.L		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	45,0%	385	España	0	0	0	0
Reciclados y Compostaje Piedra Negra, S.A	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	49,0%	1.654	España	14.907	6.587	4.183	260

Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
España									
Companya Especial de Recuperacions i Recondicionaments. S.L		Cespa Gestion Residuos S.A (a)	42,1%	756	España	1.400	2.722	0	-34
Ecocat S.L	Deloitte	Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	50,0%	31.494	España	33.374	19.603	25.055	-1.733
Sogaris S.A	Deloitte	Ecocat S.L	50,0%	2.104	España	18.078	13.979	12.251	-258
Ecocem S.A		Ecocat S.L	51,0%	153	España	1.304	718	1.466	-158
Gestó de Residuos Especials de Catalunya S.A	Deloitte	Ecocat S.L	33,3%	1.606	España	27.540	30.988	19.074	-2.875
Novalis Medioambiente S.A.		Cespa Gestion Residuos S.A.	50,0%	30	España	3.581	3.768	0	-173
MOVITEC		Ecocat S.L	50,0%	6	España	85	116	27	-39
Ecoparc del Mediterrani, S.A	Deloitte	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	48,0%	2.517	España	26.139	20.232	11.877	2.518
RCD'S ALBACETE		Cespa Gestion Residuos S.A.	50,0%	5	España	0	0	0	0
Nora, S.A.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	40,0%	27	España	9.759	8.948	5.463	15
Vialnet Vic., S.L.		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	49,0%	0	España	1.610	1.260	1.440	0
Portugal									
Valorhospital S.A		Cespa Portugal, S.A.	35,1%	50	Portugal	585	159	0	0
Ecoberiao	Martins Pereira & Asociados	Cespa Portugal, S.A.	20,0%	151	Portugal	11.808	11.535	0	0
Valor-Rib Industrial Residuos		Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares S.A	45,0%	549	Portugal	12.317	8.326	8.436	3.270
Cespa Portugal - Ecoambiente ACE	Deloitte	Cespa Portugal S.A	50,0%	0	Portugal	1.278	1.147	1.782	131
Andorra									
Centre de Tractament de Residus d'Andorra	Gaudit, S.L.	Cespa Gestion Residuos S.A (a)	29,0%	1.908	Andorra	140.671	134.040	0	0
Reino Unido									
Amey Ventures Investments Ltd	BDO	Amey Investments Ltd	50,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
AHL Holdings (Manchester) Ltd	Deloitte	Amey Ventures Investments Ltd	50,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Amey Highways Lighting (Manchester) Ltd	Deloitte	AHL Holdings (Manchester) Ltd	100,0%	0	Reino Unido	10.664	-11.736	1.096	-10
AHL Holdings (Wakefield) Ltd	Deloitte	Amey Ventures Investments Ltd	50,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Amey Highways Lighting (Wakefield) Ltd	Deloitte	AHL Holdings (Wakefield) Ltd	100,0%	0	Reino Unido	6.693	-7.315	659	-20
ALC (Superholdco) Ltd	KPMG	Amey Ventures Investments Ltd	50,0%	0	Reino Unido	53.058	-46.799	22.379	5.272
ALC (FMC) Ltd	KPMG	ALC (Superholdco) Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0

Miles de euros

Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
Reino Unido									
ALC (Holdco) Ltd	KPMG	ALC (Superholdco) Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
ALC (SPC) Ltd	KPMG	ALC (Holdco) Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Amey Belfast Schools Partnership Holdco Ltd	BDO	Amey Ventures Investments Ltd	100,0%	0	Reino Unido	68.556	-72.377	8.591	-267
Amey Belfast Schools Partnership PFI Co Ltd	BDO	Amey Belfast Schools Partnership HoldCo Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Amey Birmingham Highways Holdings Ltd	BDO	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	33,3%	0	Reino Unido	26.822	-30.723	68.591	-642
Amey Birmingham Highways Ltd	BDO	Amey Birmingham Highways Holdings Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Amey FMP Belfast Strategic Partnership Holdco Ltd	BDO	Amey Ventures Management Services Ltd	70,0%	0	Reino Unido	557	-598	788	-49
Amey FMP Belfast Strategic Partnership SP Co Ltd	BDO	Amey FMP Belfast Schools Partnership Holdco Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Amey Lagan Roads Holdings Ltd	BDO	Amey Ventures Investments Ltd	50,0%	0	Reino Unido	85.282	-85.294	17.215	-5
Amey Lagan Roads Financial plc	BDO	Amey Lagan Roads Holdings Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Amey Lagan Roads Ltd	BDO	Amey Lagan Roads Holdings Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	BDO	Amey Ventures Investments Ltd	100,0%	0	Reino Unido	14.343	-15.824	6.733	178
Amey Lighting (Norfolk) Ltd	BDO	Amey Lighting (Norfolk) Holdings Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
BCN Data Systems Ltd (IP)	Price Waterhouse Coopers	Amey Information Services Ltd	50,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
E4D & G HOLDCO Ltd	BDO	Amey Ventures Investments Ltd	85,0%	0	Reino Unido	64.537	-66.788	5.672	134
E4D & G Project Co Ltd	BDO	E4D & G Holdco Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
EduAction (Waltham Forest) Ltd (IP)	PKF (UK)	Amey plc	50,0%	0	Reino Unido	17.541	-18.582	1.423	-212
Integrated Bradford Hold Co One Ltd	KPMG	Amey Ventures Investments Ltd	25,2%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Integrated Bradford Hold Co One Ltd	KPMG	Integrated Bradford LEP Ltd	10,0%	0	Reino Unido	19.631	-21.207	690	97
Integrated Bradford PSP Ltd (IP)	KPMG	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	50,0%	0	Reino Unido	933	-623	2.815	112
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	KPMG	Amey Ventures Asset Holdings Ltd	2,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	KPMG	Integrated Bradford LEP Ltd	10,0%	0	Reino Unido	11.561	-11.787	5.314	-11
Integrated Bradford LEP Ltd	KPMG	Integrated Bradford PSP Ltd	80,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Integrated Bradford LEP Fin Co One Ltd	KPMG	Integrated Bradford LEP Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Integrated Bradford SPV One Ltd	KPMG	Integrated Bradford Hold Co One Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Integrated Bradford SPV Two Ltd	KPMG	Integrated Bradford Hold Co Two Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
RSP (Holdings) Ltd	KPMG	Amey Ventures Investments Ltd	35,0%	0	Reino Unido	25.064	-27.237	1.105	-11
The Renfrewshire Schools Partnership Ltd	KPMG	RSP (Holdings) Ltd	100,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0

Miles de euros

Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
Reino Unido									
Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	Deloitte	Amey Ventures Investments Ltd	20,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Services Support (Avon & Somerset) Ltd	Deloitte	Services Support (Avon & Somerset) Holdings Ltd	100,0%	0	Reino Unido	7.609	-8.465	263	-22
Yarls Wood Immigration Ltd	Price Waterhouse Coopers	Amey Programme Management Ltd	50,0%	0	Reino Unido	0	0	0	0
Peru									
Swissport GBH Peru S.A.	Ernst & Young	Swissport International AG	41,0%	0	Peru	9.043	3.357	10.174	521
Grecia									
WSW Hellas Services S.A.,		Swissport International AG	21,7%	0	Grecia	840	366	1.175	45
Francia									
Swissport Executive	Price Waterhouse Coopers	Swissport International AG	50,0%	0	Francia	2.249	924	7.256	760
Israel									
Quality Airport Services Israel Ltd.		Swissport International AG	50,0%	0	Israel	4.530	3.275	20.519	680
Japón									
Swissport Japan Ltd.		Swissport International AG	51,0%	0	Japón	4.799	6.791	16.994	1.249
China									
Swissport HNA Ground Handling Co., Ltd.	Nexia International	Swissport International AG	49,0%	0	China	3.498	0	16	-132
Chipre									
S&L Airport Services Ltd		Swissport International AG	19,0%	0	Chipre	546	519	1.349	6
Qatar									
Ferrovial Qatar LLC		Ferrovial Servicios, S.A.	49,0%	2	Qatar	4.233	334	0	-209

Autopistas

Miles de euros

Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
España									
Serrano Park, S.A. (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	50,0%	-0	España	146.535	128.475	5.019	0
Autopista Trados M-45, S.A (a)	Deloitte	Cintra Infraestructuras, S.A.	50,0%	12.535	España	214.421	143.412	25.377	10.473
Canadá									
407 International Inc. (a)	Deloitte	Cintra Canada Inc.	43,2%	252.059	Canadá	3.687.793	4.066.754	456.557	56
Estados Unidos									
Statewide Mobility Partners LLC (IP) (a)	Deloitte	Cintra ITR LLC	50,0%	262.927	EEUU	525.855	0	0	0
ITR Concession Company Holdings (IP) (a)	Deloitte	Statewide Mobility Partners LLC	100,0%	525.855	EEUU	525.855	0	0	0
ITR Concession Company (IP) (a)	Deloitte	ITR Concession Company Holdings	100,0%	525.855	EEUU	3.235.253	4.017.605	131.832	0
Grecia									
Nea Odos, S.A.		Ferrovial, S.A.	33,3%	8.390	Grecia	384.758	170.245	74.626	0
Central Greece Motorway		Ferrovial, S.A.	33,3%	21.112	Grecia	563.085	361.819	1.023	0

Inmobiliaria

Miles de euros

Empresa	Auditor	Empresa matriz	% Participación	Coste Neto Participación (millones euros)	Domicilio	Activos	Pasivos	Ingresos	Resultado
España									
Promociones Hábitat (i)		Ferrovial FISA	20,0%	0	Spain	0	0	0	0

(i) Sin información de los interventores

informe de auditoría



Deloitte, S.L.
Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España
Tel.: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
www.deloitte.es

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de
FERROVIAL, S.A.:

1. Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de FERROVIAL, S.A. (la Sociedad Dominante) y Sociedades Dependientes (el Grupo) que comprenden el estado consolidado de situación financiera al 31 de diciembre de 2010, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de resultado global, el estado consolidado de cambios en el patrimonio neto, el estado de flujos de caja consolidado y la memoria consolidada correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha. Los Administradores de la Sociedad Dominante son los responsables de la formulación de las cuentas anuales consolidadas, de acuerdo con el marco normativo de información financiera aplicable a la entidad (que se identifica en la Nota 2.1 de la memoria adjunta) y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas vigente en España, que requiere el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de si su presentación, los principios y criterios contables utilizados y las estimaciones realizadas, están de acuerdo con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación. Nuestro trabajo no ha incluido el examen de las cuentas anuales de una parte de las empresas del Grupo cuyos activos, importe neto de la cifra de negocios y resultado neto representan aproximadamente un 5%, 17% y un 2% del total del Grupo consolidado. Las mencionadas cuentas anuales han sido examinadas por otros auditores, según consta en el Anexo I de la memoria consolidada adjunta. Nuestra opinión expresada en este informe se basa, en lo relativo a la participación en dichas empresas, únicamente, en los informes de los otros auditores.
2. En nuestra opinión, basada en nuestra auditoría y en los informes de otros auditores, las cuentas anuales consolidadas adjuntas del ejercicio 2010 expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de FERROVIAL, S.A. y Sociedades Dependientes al 31 de diciembre de 2010, así como de los resultados consolidados de sus operaciones y de sus flujos de efectivo correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.
3. El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2010 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 consolidado concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2010. 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 FERROVIAL, S.A. y Sociedades Dependientes.

DELOITTE, S.L.
Inscrita en el R.O.A.C. nº S0692

Javier Parada Pardo
22 de febrero de 2011

Deloitte, S.L. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, tomo 13.650, sección 8ª, folio 188, hoja M-54414, inscripción 96ª. C.I.F. B-79104469.
Domicilio social: Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1, Torre Picasso, 28020, Madrid.

Member of Deloitte Touche Tohmatsu

INSTITUTO DE
CENSORES JURADOS
DE CUENTAS DE ESPAÑA

Miembro ejerciente:
DELOITTE, S.L.

Año 2011 Nº 01/11/00341
COPIA GRATUITA

Este informe está sujeto a la tasa
aplicable establecida en la
Ley 44/2002 de 22 de noviembre.

responsabilidad corporativa

Ferrovial se consolida como el mayor gestor privado de infraestructuras de transporte del mundo.

Responsabilidad Corporativa

- 298 | Política de Responsabilidad Corporativa
- 308 | Integridad ética
- 316 | Diálogo con los grupos de interés
- 326 | Medio Ambiente
- 360 | Capital humano
- 378 | Salud y seguridad
- 386 | Calidad
- 400 | Innovación
- 408 | Cadena de suministro
- 418 | Derechos humanos
- 426 | Inversión en la Comunidad
- 436 | Verificación independiente

política de responsabilidad corporativa

Política de Responsabilidad Corporativa

■ Ferrovial entiende su Responsabilidad Corporativa como una función estratégica para crear valor a largo plazo a todos los públicos de interés y a la sociedad. La Política de Responsabilidad Corporativa está integrada en la cultura empresarial y en la forma de hacer de la compañía, es transversal y abarca toda la actividad de Ferrovial en su relación con el entorno.

La Política de Responsabilidad Corporativa en Ferrovial depende de su Consejo de Administración, entre cuyas funciones se encuentra la de velar por la observancia de los principios y compromisos de responsabilidad social que voluntariamente se hubieran asumido (Reglamento del Consejo de Administración), recogidos en el Código de Ética Empresarial.

Desde 2002, Ferrovial está adherida al Pacto Mundial de las Naciones Unidas (The Global Compact). En 2007, Ferrovial asumió estos principios como el estándar de Responsabilidad Corporativa para las actuaciones de sus empresas en todo el mundo. La compañía ratifica anualmente su compromiso con el Pacto Mundial.

■ Plan 20.13

A finales de julio de 2010, Ferrovial presentó su nueva estrategia de Responsabilidad Corporativa, un plan para los próximos tres años. La estrategia abarca la relación de Ferrovial con el mercado, su comportamiento transparente e íntegro en el cumplimiento tanto de la ley como de la normativa interna; la relación con los empleados en materia de igualdad de género, posibilidades de desarrollo y conciliación de la vida personal y laboral; la relación con los distintos stakeholders, con el medio ambiente y con la sociedad.

El objetivo es vincular la Responsabilidad Corporativa al posicionamiento en Infraestructuras Inteligentes que define a Ferrovial tras su fusión con su filial Cintra. Es decir, infraestructuras eficientes, accesibles, limpias y humanas, que mejoren la calidad de vida de las comunidades donde se instalen.

■ Desde el punto de vista organizativo, en septiembre de 2010 se creó un Comité de Responsabilidad Corporativa que velará por el cumplimiento de la estrategia y validará los proyectos que se lleven a cabo en los próximos años.

El Plan 20.13 centra su atención en cinco áreas de trabajo estratégicas para Ferrovial:

- Gobierno Corporativo: Los esfuerzos se centran en la transparencia, especialmente en la información al mercado.

- Códigos de Buena Conducta: Ferrovial es consciente de la necesidad de fomentar el respeto a los Derechos Humanos en toda la cadena de valor y difundir los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Además, se pone especial énfasis en procesos y medidas para combatir la corrupción, la extorsión y el soborno.

- Personas: Las políticas de igualdad, diversidad y conciliación, así como la seguridad laboral, tendrán especial relevancia en esta nueva etapa. Los empleados han sido, son y serán una prioridad para Ferrovial.

- Sociedad y medio ambiente: La empresa cuenta con sus profesionales para desarrollar proyectos de infraestructuras en países en desarrollo. Los esfuerzos se centrarán también en la accesibilidad y proyectos de investigación e innovación en base al concepto de infraestructuras inteligentes. Por otra parte, la política de gestión medioambiental, referente en el sector, continuará con su trabajo de medición y reducción de huella de carbono y eficiencia energética. El Agua y su gestión eficiente será una temática para desarrollar que ayudará a definir el papel de las grandes empresas en torno a éste recurso vital.

- Grupos de Interés: Fomentar mecanismos de diálogo con los grupos de interés a través de foros de debate y encuestas para valorar su percepción de la compañía.

Asuntos relevantes

En la “Declaración de Principios para el Desarrollo Sostenible”, Ferrovial identifica los 10 asuntos relevantes para la gestión de su Responsabilidad Corporativa, así como las principales líneas de actuación relacionadas con estos asuntos. Esta declaración fue firmada por Rafael del Pino, Presidente de Ferrovial en mayo de 2004 y está disponible a través de los canales de comunicación interna, poniendo de manifiesto el carácter estratégico que la Responsabilidad Corporativa tiene para la compañía.

Asunto	Compromiso	Líneas de actuación
Integridad ética	La ética y profesionalidad de las actuaciones	<ul style="list-style-type: none"> Trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno y fomentar el conocimiento del Código Ético entre todos los empleados.
Gobierno corporativo (1)	La aplicación de las mejores prácticas de gobierno corporativo	<ul style="list-style-type: none"> Difundir y promover las mejores prácticas en materia de gobierno corporativo.
Diálogo con los grupos de interés	La transparencia informativa	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a la mejora de cauces de comunicación con todas las instancias interesadas. Proporcionar información corporativa transparente en todos los ámbitos incluidos el financiero, medioambiental y social. Comunicar a todos stakeholders los principios del desarrollo sostenible y la responsabilidad social y fomentar la participación de los empleados en proyectos sociales.
Impacto medioambiental	Disminuir el impacto ambiental de las actividades, mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente y reducir de la huella de carbono global del Grupo.	<ul style="list-style-type: none"> Promover la implantación de sistemas de medición y de gestión medioambiental normalizados en las diferentes líneas de negocio de Ferrovial. Investigación y desarrollo de modelos para la rehabilitación de viviendas a gran escala y la renovación urbana. Investigación y desarrollo de modelos de movilidad más sostenibles. Anticipación y adaptación temprana a los cambios regulatorios en el ámbito del medio ambiente.
Capital humano	Proporcionar valor añadido y soluciones innovadoras en materia de gestión de personas, alineadas con los objetivos de los negocios y con las necesidades de los empleados.	<ul style="list-style-type: none"> Establecer procesos globales estratégicos en materia de gestión de personas. Desarrollar una cultura integradora que preserve la identidad dentro de la diversidad. Fortalecer las habilidades y capacidades de la plantilla.
Salud y seguridad	La mejora permanente de la seguridad y la salud de los trabajadores.	<ul style="list-style-type: none"> Mejora permanente en el diseño e implantación de sistemas eficaces para prevenir y reducir los riesgos laborales en las empresas de Ferrovial.

Asunto	Compromiso	Líneas de actuación
Calidad	La calidad y la mejora continua de sus procesos y actividades y la innovación.	<ul style="list-style-type: none"> Mantener e incrementar la confianza de los clientes, procurando superar sus expectativas para mejorar la calidad en obras y servicios. Promover proyectos de mejora de procesos.
Innovación	La mejora continua y eficiencia operativa de sus procesos.	<ul style="list-style-type: none"> Establecer un gobierno de la innovación a través del Grupo Global de Innovación. Definir las áreas prioritarias de innovación y promover las oportunidades de I+D+i en sus ámbitos de actividad. Exploitar y proteger adecuadamente los resultados de las actividades de I+D+i. Fomentar una cultura de I+D+i entre el personal, impulsando la creatividad y el trabajo en equipo, a través del plan de formación de la Universidad Ferrovial. Articular los ejes de actuación de la innovación para desarrollar y aplicar nuevas tecnologías y metodologías que mejoren la capacidad técnica y aumenten la productividad de la compañía. Implantar y mantener un Sistema de Gestión de I+D+i certificado según la norma UNE 166002, estableciendo los mecanismos que garanticen la mejora continua de su eficacia. Definir una política de comunicación de la innovación.
Cadena de suministro	La consideración de la cadena de valor como pieza clave de su estrategia de desarrollo sostenible.	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar entre los proveedores y subcontratistas la incorporación paulatina de principios coherentes con la política de Responsabilidad Corporativa.
Derechos Humanos	El respeto, la protección y la promoción de los Derechos Humanos	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar las condiciones laborales para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre los empleados. Asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos (Pacto Mundial).
Inversión en la comunidad	El apoyo al desarrollo socioeconómico donde está presente.	<ul style="list-style-type: none"> Planificar la inversión en la Comunidad como un instrumento para el desarrollo de las sociedades y del entorno donde Ferrovial ejerce su actividad. 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. Comprometerse como empresa global en los problemas del Planeta, particularmente con la pobreza.

(1) De acuerdo con los criterios establecidos por la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), toda la información relativa a Gobierno Corporativo se puede consultar en el Informe de Gobierno Corporativo, en el Informe de Gestión y en el Informe Anual de Ferrovial.

(2) Incluye los derechos laborales reconocidos entre los principios del Pacto Mundial.

Fuente: Declaración de Principios para el Desarrollo Sostenible. Ferrovial, 2004.

Estos asuntos responden a los principales compromisos de Ferrovial en materia de Responsabilidad Corporativa recogidos en el Código Ético y derivados de los principios del Pacto Mundial. Los asuntos relevantes incorporan un análisis consistente de materialidad en el que se han tenido en cuenta las expectativas de los grupos de interés, contrastadas con diversas fuentes internas y externas, así como los riesgos actuales o potenciales para Ferrovial. En el capítulo “Verificación Independiente” se detallan los estudios realizados para actualizar las expectativas de los grupos de interés.

Entre las fuentes externas, se han considerado los principios del Global Reporting Initiative (GRI3), las demandas de los analistas de sostenibilidad (Dow Jones, FTSE4Good, VIGEO, etc...) y las aportaciones de los principales observatorios de la sostenibilidad.

Desde 2004, las líneas de actuación para cada uno de los asuntos relevantes se han ido actualizando con planes específicos, como la estrate-

gia de Responsabilidad Corporativa 20.13, la nueva Política de Calidad y Medio Ambiente (2008) y el Plan de Recursos Humanos (2008-2010).

A 31 de Diciembre de 2010, las sociedades de Ferrovial tienen bases imponibles negativas susceptibles de compensación con resultados futuros por un importe de 4.408 millones de euros, lo que supone un crédito fiscal calculado a la tasa impositiva aplicable en cada uno de los países de 1.386 millones de euros.

Durante el ejercicio 2010, Grupo Ferrovial ha recibido subvenciones por importe de 10 millones de euros, siendo el saldo final pendiente de aplicación a cierre de ejercicio de 164 millones de euros. Adicionalmente, el saldo de préstamos participativos concedidos por el Estado a 31 de diciembre de 2010 asciende a 92 millones de euros.

Indicadores

Tabla de los principales indicadores de situación, gestión y reconocimiento que miden los impactos económicos, sociales y medioambientales, así como el desempeño de Ferrovial en relación con los asuntos relevantes y las líneas de actuación establecidas en su responsabilidad corporativa. La información recogida en estos indicadores se ha recopilado siguiendo normas de consolidación y trazabilidad.

Integridad ética	2010	2009	2008	Var 10-09	Perímetro
Denuncias recibidas a través de los buzones de denuncias	112	260	145	-57%	100%
Formación impartida sobre el Código Ético (horas)	4.250	224	638	1.797%	100%
Derechos Humanos					
Inversiones en países OCDE (%)	100	100	100	0%	100%
Empleados cubiertos por convenios colectivos (%)	76	74,53	72,2	2%	100%
Mujeres en plantilla (%)	32,7	32,8	35,4	0%	100%
Diálogo con los grupos de interés					
Reuniones con inversores	272	168	494	62%	100%
Reuniones con proveedores y subcontratistas	23.060	6.270	5.523	268%	100%
Encuestas realizadas a proveedores	16.749	2.748	1.129	509%	100%
Encuestas de opinión pública	200	1.698	1.352	-88%	100%
Visitas a la web	556.600	538.773	N.D.	3%	100%
Medio Ambiente					
Emisiones de gases con efecto invernadero directas evitadas por captación de biogás (T CO ₂ eq) (4)	631.681	520.075	526.302	21%	100%
Emisiones de gases de efecto invernadero evitadas por la actividad de triaje (T CO ₂ eq)	382.440	342.061	361.105	12%	100%
Emisiones de gases con efecto invernadero directas e indirectas (T CO ₂ eq) (Scope 1 + Scope 2)(5)	1.906.089	1.961.552	N.D.	-3%	100%
Cantidad de electricidad producida por recuperación de biogás (GJ)	361.593	308.959	321.464	17%	100%
Cantidad de energía térmica producida por valorización de biogás (GJ)	102.568	146.666	118.168	-30%	100%
Cantidad de electricidad producida mediante cogeneración en incineración de residuos peligrosos (GJ)	68.216	66.290	66.082	3%	100%
Reducción de material destinado a vertedero (m ³)	4.830.891	10.780.876	12.557.018	-55%	100%
Recuperación en plantas de triaje (t)	894.127	859.392	880.427	4%	100%
Emisiones de gases con efecto invernadero indirectas (T CO ₂ eq) (Scope 3) (1)	10.250	9.102	N.D.	13%	9%
Capital humano					
Plantilla media	100.995	108.117	106.596	-7%	100%
Plantilla internacional (%)	62,45	61	60	2%	100%
Plantilla con contrato fijo (%)	83	82	82	1%	100%
Plantilla con reducción de jornada (%)	18	18	15	0%	100%
Antigüedad de plantilla (años)	6,6	5,8	6,44	14%	100%
Edad media de empleados (años)	41,4	38,8	40	7%	100%
Índice de rotación (%)	6,7	6,35	10,87	6%	100%
Inversión en formación / facturación	0,34	0,17	0,20	100%	100%
Empleados evaluados en desempeño (%) (2)	97	94	68	3%	31%
Empleados con retribución variable (%) (3)	13	24,82	17,45	-48%	100%

	2010	2009	2008	Var 10-09	Perímetro
Salud y seguridad					
Índice de Incidencia	81,44	79,75	87,2	2%	31%
Índice de Frecuencia	45,30	46,7	49,76	-3%	31%
Índice de Gravedad	0,95	0,87	0,97	9%	31%
Estudios de prevención de riesgos laborales	2.743	2.846	6.594	-4%	100%
Planes de emergencia	1.987	1.170	668	70%	100%
Formación en prácticas laborales seguras (horas)	445.564	500.991	423.843	-11%	100%
Calidad					
Actividad certificada en ISO 9001 (%)	67	64	67	5%	100%
Satisfacción de clientes (0 a 5)	4,1	3,9	3,9	5%	100%
Innovación					
Presupuesto en I+D+i (M€)	45,0	6,9	18,47	552%	100%
Subvenciones para proyectos de innovación (M€)	2,1	3	1,17	-30%	100%
Cadena de suministro					
Número proveedores	96.724	86.020	89.567	12%	100%
RBE generado por compras homologadas con criterios medioambientales y de calidad (mill. €)	397,6	366,7	291,05	8%	100%
Proveedores evaluados	9.876	7.456	1.596	32%	100%
Proveedores rechazados	735	131	104	461%	100%
Proveedores certificados en Calidad, MA y DDHH (%)	27	14,44	10,63	87%	100%
Incidencias con proveedores	303	457	159	-34%	100%
Inversión en la comunidad					
Inversión socialmente responsable (DJSI)	78	78	72	0%	100%
Creación neta de empleo (%)	-6,60	1,43	4,07	-562%	100%
Proyectos de apoyo a la Comunidad	574	642	459	-11%	100%
Inversión social en la Comunidad (mill. €)	56,9	17,98	18,17	216%	100%
Inversión social sobre el Ebitda (%)	2,26	0,72	0,66	214%	100%

(1) A fecha de esta publicación, se dispone de emisiones (Scope 3) de Amey, falta información sobre BAA. Se ha homogeneizado el dato de 2009 excluyendo emisiones de BAA (Scope 3) para que sea comparable. BAA y Amey suponen el 32% de la facturación total de Ferrovial.

(2) Sobre plantilla de España exclusivamente.

(3) Hasta el año 2009 el dato correspondía a plantilla en España. En 2010 se ha ampliado al total de plantilla sin Swissport.

(4) La información hace referencia a España y Portugal. Se han modificado los datos referentes a años anteriores que no correspondían a un perímetro del 100%.

(5) La información para el ejercicio 2009 difiere respecto a la publicada en el Informe Anual 2009 debido a la actualización de consumos y a la exclusión de Swissport. Nota: De esta tabla se han excluido los indicadores de percepción que se mostraban en años anteriores. La razón de su exclusión es la puesta en marcha de un nuevo modelo de consultas a grupos de interés.

Nota: De esta tabla se han excluido los indicadores de percepción que se mostraban en años anteriores. La razón de su exclusión es la puesta en marcha de un nuevo modelo de consultas a grupos de interés.

Progreso en 2010

En el desarrollo de los compromisos de responsabilidad corporativa asumidos durante 2010 se pueden destacar los siguientes avances.

A. Políticas y procedimientos

• **Plan 20.13:** A finales de julio de 2010, Ferrovial presentó su nueva estrategia de Responsabilidad Corporativa, un plan para los próximos tres años. El objetivo es vincular la Responsabilidad Corporativa al posicionamiento en Infraestructuras Inteligentes que acompaña a Ferrovial tras los cambios corporativos después de la fusión con su filial Cintra. Infraestructuras eficientes, accesibles, limpias y humanas, que mejoren la calidad de vida de las comunidades donde se instalen.

• **Creación del comité RC:** De cara a la puesta en marcha del Plan 20.13, se creó un Comité de Responsabilidad Corporativa que velará por el cumplimiento de la estrategia y validará los proyectos que se lleven a cabo en los próximos años. Los miembros que componen el Comité, son representantes de los cuatro negocios (Servicios, Aeropuertos, Autopistas y Construcción) y directores de las áreas corporativas (Recursos Humanos, Secretaría General, Medio Ambiente y Comunicación y RC). El Comité, que ha mantenido 2 reuniones en 2010, se reunirá seis veces al año, reportando al Consejo de Administración y cuatrimestralmente al Comité de Dirección.

• **Consolidación del Sistema de Retribución Variable basado en Objetivos.** La compañía acorde a los planes de acción puestos en marcha dentro de la Iniciativa COMPENSA ha seguido potenciando el sistema de retribución flexible, a través del Plan Flexibility. Este plan proporciona la posibilidad de modificar de forma voluntaria el paquete retributivo actual de acuerdo a las necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución fija actual por determinados productos. Este año se ha continuado impulsando este programa y especialmente aquellos productos más interesantes acorde a las necesidades personales y a la legislación vigente, como ha sido el impulso dado al proyecto de Hogar Conectado a Internet (HCI) que permite desgravaciones fiscales para los empleados que deseen adquirir un equipo informático.

• **Lanzamiento de un nuevo Programa de Incentivos a Largo Plazo (Performance Share Plan)** para 338 directivos y mandos intermedios, consistente en la entrega de acciones de la compañía pasado un plazo de 3 años y tras el cumplimiento de determinadas métricas.

• **Implantación de una herramienta global para la gestión de personas integrando todos los procesos estratégicos en materia de recursos humanos.** Implantación de los Módulos de Gestión, Objetivos y Formación de ETWeb para España, USA, Polonia y UK.

B. Sistemas de evaluación y gestión

• **Huella de Carbono.** Desde 2008, Ferrovial trabaja para identificar todas las fuentes de emisión de los negocios de la compañía. Además, en 2009, se elaboró el procedimiento de cálculo de la huella de carbono global que ha servido para unificar los criterios a la hora de establecer la metodología para la obtención de datos y cálculo de emisiones. Se ha alcanzado la medición de las emisiones correspondientes al 100% de la facturación.

• **Certificación OHSAS.** En 2010, Ferroser, Euroлимп, Grupisa y Amey han obtenido la certificación OHSAS para la Gestión del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales. Ferrovial Agroman, Ferconsa, Cadagua, Compañía de obras Castillejos, Tecpresa, Ditecpresa y Edytesa han superado con éxito tanto la auditoría legal de su Servicio de Prevención Propio Mancomunado como la segunda auditoría de Seguimiento anual de la Certificación OHSAS 18001:2007 para la Gestión del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales.

• **Gestión Integral de Riesgos Corporativos (FRM).** La Dirección Corporativa de Riesgos ha extendido en 2010 la implantación de Ferrovial Risk Management (FRM). FRM emplea un proceso en el que se involucra el conjunto de la organización y tiene como objetivos la priorización, a través de un ejercicio de valoración homogénea, de los riesgos potenciales para la compañía y la adopción de medidas correctivas por parte de todas las áreas de actividad con el objetivo de mitigarlos.

C. Planes de actuación

• **Publicación del nuevo “Manual de Asignaciones Internacionales”.** Esta política ha sido diseñada con el propósito de unificar criterios, clarificar los mismos y estimular y coordinar correctamente las asignaciones internacionales tanto de corta como de larga duración. Las asignaciones internacionales promueven el desarrollo de los empleados ofreciéndoles la experiencia de trabajar en nuevos mercados en expansión, donde pueden poner en práctica y mejorar sus competencias y obtener más conocimientos y experiencia en beneficio de toda la Organización. Actualmente el número de expatriados se encuentra entorno a los 260, repartidos en 12 países.

• **Programa de identificación y gestión del talento.- proyecto piloto-** Esta herramienta permite integrar los procesos estratégicos en materia de RRHH: reclutamiento y selección, evaluación y planificación del desarrollo, planes de carrera, fijación de objetivos y compensación. El alcance de esta herramienta es internacional y por primera vez se integrará información de todos los colectivos claves y estratégicos a nivel mundial.

• **Encuesta de Clima Laboral.** Por cuarta vez en su historia, Ferrovial ha lanzado la encuesta de Clima Laboral, uno de los estudios más importantes relacionados con la organización en el que participan todas las sociedades de Ferrovial. Gracias a los resultados de la encuesta, se ponen en marcha iniciativas que mejoran las condiciones de trabajo.

• **Inversión en la comunidad.** La nueva estrategia de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial confirma la visión estratégica que la compañía tiene de su inversión en la Comunidad, a la que considera un instrumento para el desarrollo de la sociedad y del entorno donde opera. Así, una de las áreas de actuación prioritarias es el desarrollo de infraestructuras eficientes, accesibles, limpias y humanas. El éxito del proyecto de cooperación Maji ni Uhai, financiado por la compañía y gestionado conjuntamente con Amref Flying Doctors, ha llevado a Ferrovial a apostar por un programa mucho más amplio. En los próximos años se replicará este modelo de colaboración entre ONG, empresa y gobiernos locales, en otras zonas del mundo, a través de proyectos de infraestructuras básicas, y en colaboración con profesionales de la compañía. Además, Ferrovial cuenta desde 2005 con un programa de donaciones conjuntas empleado-empresa llamado Juntos Sumamos, a través del que se han donado más 650.000 euros a distintos proyectos de cooperación al desarrollo.

• **Voluntariado Corporativo.** Ferrovial se implica de forma activa, a través de sus voluntarios, en la lucha por la defensa de los Derechos Humanos, y contribuye, así, a la consecución de Objetivo de Desarrollo del Milenio número 8: fomentar una asociación mundial para el desarrollo. La compañía cuenta con tres vías para canalizar las inquietudes filantrópicas de sus empleados y promover la cultura de la solidaridad: el Día del Voluntariado, el Voluntariado para el Desarrollo y los Premios BAA al Voluntariado. El objetivo en 2011 es sistematizar estas iniciativas en un Plan de Voluntariado a largo plazo.

■ Premios y reconocimientos

Para Ferrovial el reconocimiento de terceros supone una motivación pero también implica la necesidad de seguir trabajando para legitimar dichas menciones. Éstas contribuyen a generar orgullo de pertenencia y a fomentar la mejora continua en el día a día.

• La reciente obtención de la **“Silver Class” otorgada por Sustainable Asset Management (SAM) y PricewaterhouseCoopers (PwC) junto con el segundo puesto alcanzado en materia de Responsabilidad Corporativa en el ranking Most Admired Companies de Fortune** confirman a Ferrovial como una de las compañías líderes en sostenibilidad.

• **El proyecto Microphilox ha sido seleccionado como uno de los mejores proyectos ‘LIFE Medio Ambiente’ por la Comisión Europea (Cespa).** El proyecto supone la instalación de la primera microturbina en España funcionando con biogás de depósito controlado.

• **Oro y plata en los premios de la Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA) (Amey y Ferrovial Agromán):** Medalla de oro y plata respectivamente por sus esfuerzos y mejores prácticas en seguridad y salud laboral.

• **Premio “Cooperación Internacional para el desarrollo sostenible” (Ferrovial):** por el proyecto Maji ni Uhai entregado por la Comisión Europea.

• **Premio “Empresa Solidaria” de la Fundación Codespa” (Ferrovial):** por el proyecto Maji ni Uhai.

• **Primer inversor mundial en infraestructuras de transporte según la prestigiosa revista “Public Works Financing” (Ferrovial):** primer lugar en el ránking de mayores gestores de infraestructuras de transporte por volumen de inversión.

• **Calificación más alta en el Carbon Disclosure Project (CDP) (Ferrovial):** Los analistas la reconocen como líder en su sector y entre las 25 mejores compañías por su estrategia y desempeño en la acción contra el cambio climático.

• **“European Excellence Award 2010” (Ferrovial):** por su campaña de comunicación para la fusión con Cintra otorgada por la revista “Communications Director” en la categoría de ‘Fusiones y Adquisiciones’.

• **La autopista Indiana Toll Road ha sido galardonada por el Michiana Area Council of Government (MACBG) por sus esfuerzos en la lucha contra la contaminación atmosférica (Cintra),** gracias a sus sistemas destinados a la reducción del tiempo de espera de los usuarios en las áreas de peaje.

• **“Mejor Operación de Transporte del 2009” a la autopista North Tarrant Express (NTE) (Cintra):** elegida por la prestigiosa revista Infrastructure Journal.

• **“Premio Escoba de Platino” al Ayuntamiento de Murcia y A Coruña, “Premio Escoba de Oro” al Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, “Premio Escoba de Plata” al Ayuntamiento de Alcobendas y al Ayuntamiento de Tomares (Cespa):** ATEGRUS premia la

innovación y la realización de mejoras en los sistemas municipales de limpieza.

• **“Premio Ecoplayas 2010” (Cespa):** Otorgado al servicio en la playa de As Lapas, por su accesibilidad y gran variedad de transportes ecológicos.

• **“Marca de Garantía Madrid Excelente”- superación del proceso de auditoría- (Cespa):** reconocimiento que obtuvo en el año 2001 y que ha mantenido desde entonces.

• **Premio “British Safety Council International Safety Award, National Recycling Stars” (Bronze Award, Gold Tidy Business Standards Award). (Glasgow Airport-BAA).**

• **“European Services PPP Deal of the Year” (Amey):** por el contrato de servicios en Birmingham al ser el proyecto más complejo del país en cuanto a su estructura financiera.

• **Premios “Fleet Hero” (Amey):** otorgados por Energy Saving Trust como la mejor entidad del sector privado, por su novedoso y eficiente parque móvil de vehículos eléctricos.

• **Ganador del concurso “Cemento Polaco en la Arquitectura” (Budidimex):** por la construcción del edificio de la Audiencia Provincial de Katowice

• **Galardón al “Mejor Gran Constructor del Año 2010” (Ferrovial Agroman)** Premio otorgado por el grupo de comunicación Commercial Media Group (CMG) por su gran solidez y su extraordinaria actividad constructora en el país.

• **IV Edición del Premio Acueducto de Segovia (Ferrovial Agroman):** premiado el Viaducto de Montabliz por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos .

• **“Water Company of the Year 2010” (Cadagua):** por parte de la prestigiosa publicación Global Water Intelligence.

• **“Premio a las Mejores Prácticas” (Ferrovial):** en la categoría de RSE otorgado por el Observatorio de Comunicación Interna e Identidad Corporativa.

■ Índices de inversión responsable

Ferrovial es miembro de los siguientes índices de inversión socialmente responsable:

• **Índice Dow Jones de Sostenibilidad.** Ferrovial ha sido incluida por noveno año consecutivo en los índices europeos y mundiales de empresas sostenibles que elabora Dow Jones: Dow Jones Sotxx Sustainability y Dow Jones Sustainability World Index.

• **FTSE4Good.** Ferrovial renueva por sexto año consecutivo su presencia en el Índice FTSE4Good Global Index al ser incluido en la revisión de septiembre como inversión socialmente responsable.

• **Carbon Disclosure Project (CDP).** CDP ncluye a Ferrovial entre las 25 mejores compañías por su estrategia y desempeño en la acción contra el cambio climático.

• **Ethibel.** Ferrovial es evaluada según su información pública mediante 37 criterios en seis áreas: derechos humanos, medio ambiente, desarrollo de personas, desempeño del mercado, gobierno corporativo y compromiso con la comunidad.

• **Triodos Bank:** Ferrovial ha sido incorporada en la actualización mensual de agosto. La incorporación al universo de Inversión Socialmente Responsable de Triodos Bank, referente en banca ética, supone un reconocimiento al compromiso de la compañía con el medio ambiente, la cultura y la sociedad.



CARBON DISCLOSURE PROJECT

Triodos  Bank



Foto: Oficinas Cintra - Madrid, España.

integridad ética

Compromiso

- La ética y la profesionalidad de las actuaciones.

Líneas de actuación

- Trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno (Pacto Mundial).
- Fomentar el conocimiento del Código Ético entre todos los empleados.

Hitos en 2010

- Lanzamiento del curso de formación on-line sobre ética empresarial.
- Lanzamiento de la campaña “La Seguridad empieza por ti”.
- Extender el uso del canal ético: intranet internacional y web.

Objetivos 2011

- Extender el funcionamiento del FRM Ferrovial Risk Management.
- Familiarizar a todos stakeholder con el canal ético.

Las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y de sus empleados se basan en el valor de la integridad y se desarrollan de acuerdo con los principios de honestidad, evitación de toda forma de corrupción y respeto a las circunstancias y necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas.

Integridad ética	2010	2009	2008	2007	Var 10-09
Denuncias recibidas a través de los Buzones de Denuncias.	112	260	145	110	-57%
Formación impartida sobre el Código Ético (horas)	4.250	224	638	400	1793%

El Código Ético de Ferrovial prohíbe los sobornos a autoridades y funcionarios públicos, así como también prohíbe a sus empleados dar o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, ni regalos, dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas.

También está prohibida cualquier actuación que suponga el ejercicio de prácticas de competencia desleal y se compromete a velar por el cumplimiento de las leyes de defensa de la competencia aplicables en los países donde realiza sus actividades.

El control del fraude es una función asignada a la Dirección de Auditoría Interna. En 2009 se creó un nuevo canal de denuncias relacionadas con el Código Ético (whistleblowing). Durante el 2010, el 2% de denuncias recibidas en

el buzón de la intranet son relativas a denuncias por fraude.

De la información disponible correspondiente al ejercicio 2010 no resulta la imposición de sanciones firmes significativas, monetarias o de otro tipo, derivadas del incumplimiento de leyes, regulaciones o de normativa aplicable a la ejecución de las actividades que desarrolla la Sociedad.

Durante el año 2010, se ha lanzado, a través de la Universidad Summa, un curso de formación que tiene como objetivo dar a conocer a todos los empleados de Ferrovial el Código de Ética Empresarial, que establece los principios básicos sobre los que debe regirse su comportamiento.

Este Código, así como los procedimientos corporativos para la “Protección del Patrimonio de Ferrovial a través de la prevención del Fraude Interno” y el “Procedimiento Corporativo del Buzón de Denuncias” son de obligado cumplimiento para todas las personas y empresas que conforman la compañía en España y en el extranjero.

A. Código de ética empresarial

Ferrovial dispone de un Código de Ética Empresarial aprobado por el Consejo de Administración en 2004, que establece los principios básicos y los compromisos que todas las empresas del grupo, sus empleados y directivos y todas las demás entidades ligadas con Ferrovial o cualquiera de las empresas de su grupo por ostentar una posición de dominio o cuya gestión, por cualquier otro título, deben respetar y cumplir en el ejercicio de sus actividades.

• **Respeto a la legalidad.** Las actividades empresariales y profesionales en Ferrovial se desarrollarán con estricto cumplimiento de la legalidad vigente en cada uno de los lugares donde se desarrollen.

• **Integridad ética.** Las actividades empresariales y profesionales de Ferrovial y sus empleados se basarán en el valor de la integridad y se desarrollarán de acuerdo con los principios de honestidad, evitación de toda forma de corrupción y respeto a las circunstancias y necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas.

• **Respeto a los Derechos Humanos.** Toda actuación de Ferrovial y de sus empleados guardará un respeto escrupuloso a los Derechos Humanos y Libertades Públicas incluidos en la Declaración de los Derechos Humanos.

Estos principios son una garantía de integridad para Ferrovial y reflejan la adhesión de la compañía a las principales iniciativas intergubernamentales e internacionales, como la Declaración Tripartita de la OIT (Organización Internacional del Trabajo), las Líneas Directrices de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), o los Principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, con los que Ferrovial está completamente comprometida.

Actualmente, el Código está vigente en todos

los países en los que opera Ferrovial y aplica a todos los empleados de la plantilla. Adicionalmente, algunas empresas adquiridas por Ferrovial, particularmente BAA, disponen de sus propios Códigos de Ética vigentes, que se complementan con el código corporativo.

La versión completa del Código de Ética está disponible en la página web de Ferrovial en versión española e inglesa.

Formación sobre el Código de Ética

Todos los empleados que se incorporan a Ferrovial reciben una copia impresa del Código Ético en español o inglés. Además, se puede acceder directamente a un folleto en formato pdf del Código a través de la Intranet corporativa.

Durante el ejercicio 2010 se han difundido tres cursos vinculados al Código de Ética empresarial. El primero es obligatorio para todos los empleados y en una primera fase se desarrolla en España. El objetivo de este curso es dar a conocer los principios básicos sobre los que versa el comportamiento de los profesionales de Ferrovial y mostrar los procedimientos que la compañía pone a disposición de todos los empleados:

- Protocolo de Prevención del Acoso
- Plan de Igualdad de Oportunidades
- Plan Concilia
- Procedimiento Prevención del Fraude
- Política de Seguridad y Salud
- Política de Seguridad de la información
- Política de Calidad y Medio Ambiente

Como complemento a esta formación genérica, se han desarrollado una formación en materia de seguridad de la información. Con el objetivo de difundir la necesidad de proteger la información empresarial, activo estratégico de la compañía. Ferrovial considera clave para la reputación empresarial salvaguardar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información de Ferrovial.

En el marco habitual de relación con los proveedores y subcontratistas, Ferrovial promueve diversas iniciativas de formación sobre las implantación de los principios del Código Ético en la cadena de suministro.

La revista interna “Inforvial” se hace eco de buenas prácticas e iniciativas que permiten divulgar casos prácticos de aplicación de los principios del Código Ético. Esta revista tiene una tirada de 10.000 ejemplares y se distribuye entre los empleados de Canadá, Chile, Grecia, EEUU, Irlanda, Italia, Polonia, Portugal, Puerto Rico, Reino Unido y Suiza.

Buzón de sugerencias

Ferrovial cuenta desde 2004 con un “Buzón de Sugerencias” para los empleados para la formulación de propuestas de mejora, realzar comentarios y críticas. Este buzón está alojado en la Intranet corporativa. En 2010 se han recibido 94 sugerencias. La tipificación de las sugerencias es la siguiente:

- 24% son comunicaciones
- 31% de Recursos Humanos
- 35% de sistemas
- 10% otros

Al cierre de esta memoria, un 100% de las comunicaciones están cerradas.

Canal ético de denuncias

A partir de 2010, con la finalidad de asegurar el cumplimiento del Código de Ética, Procedimientos y Protocolos, las denuncias se canalizan a través del Canal Ético de Denuncias (Buzón de Denuncias) puesto en funcionamiento en 2009.

Este Buzón permite informar y documentar por Internet cualquier posible irregularidad o comportamiento contrario a la legalidad, a fin de propiciar, opcionalmente de manera anónima, una investigación por parte de su Comité Gestor. Cualquier empleado que

tenga conocimiento o sospecha fundada de un incumplimiento del Código Ético puede denunciarlo de forma anónima a través de la Intranet corporativa, apartado de correos, whistleblower de la autopista 407 ETR y el buzón de denuncias de BAA.

En 2010 se ha habilitado el acceso al buzón a través de la intranet de filiales (Budimex, Amey, BAA.), con 10.000 empleados adicionales aproximadamente.

Todas las denuncias dan lugar a una investigación por parte del Comité Gestor del Buzón de Denuncias.

Este Comité, compuesto por el Director de Auditoría Interna y el Director General de Recursos Humanos, se reúne al menos una vez al mes, previa convocatoria del Director de Auditoría Interna. Cuando la situación así lo requiera, cualquier miembro del Comité Gestor, así como cualquier otra Dirección del Grupo, puede proponer su convocatoria de mane-

ra urgente. Este Comité es el responsable de adoptar medidas de mejora en el cumplimiento y de resolver incidencias o dudas sobre su interpretación.

Se ha establecido un procedimiento urgente en el caso de que se reciba una comunicación que por su contenido aconseje iniciar acciones inmediatas. En tal caso, la Dirección de Auditoría Interna, como responsable del Buzón, determinará si es necesario convocar al Comité Gestor de urgencia o instar los procedimientos que el Grupo tiene establecidos para la resolución de la comunicación planteada. El canal proporciona a todos los empleados de Ferrovial (y de sus filiales) una comunicación directa con la Dirección y los Órganos de Gobierno para transmitir cualquier denuncia que estimen conveniente: irregularidades, incumplimientos y comportamientos contrarios a la ética y la legalidad. Se garantiza en todo momento la absoluta confidencialidad y anonimato, si el proponente así lo desea. Durante 2010 se han producido 51 notificacio-

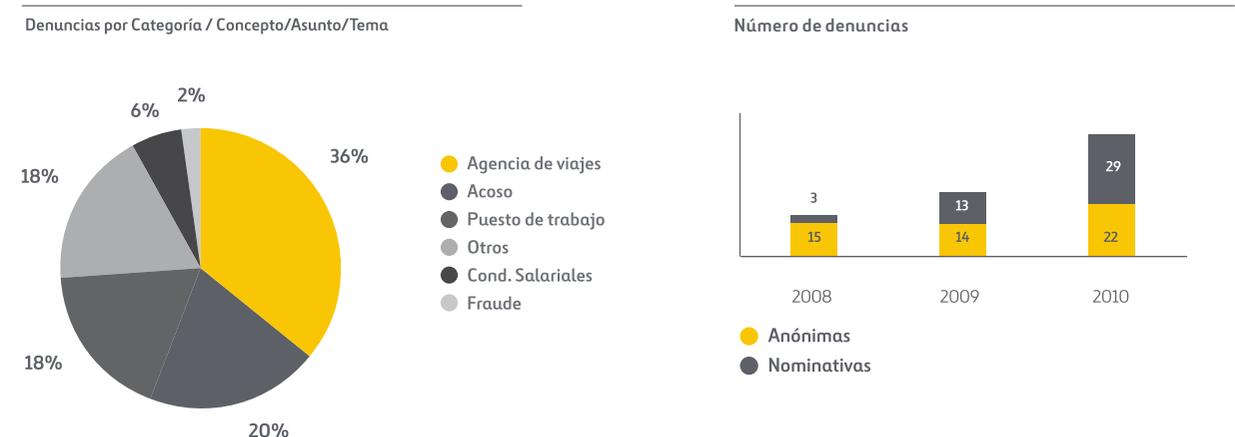
nes de denuncia (casi el doble que en 2009). De todas ellas, el 57% han sido nominativas mientras que el 43% fueron anónimas, frente al 46% de notificaciones nominativas y al 54% de anónimas en 2009.

Desglose por asuntos de denuncias:

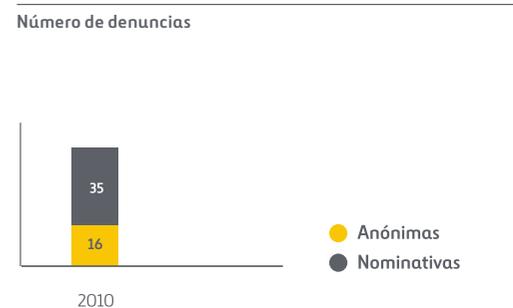
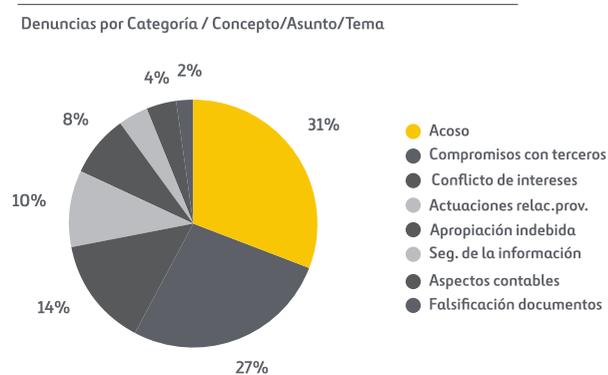
- 6% referente a las condiciones salariales
- 18% referente al puesto de trabajo
- 36% referente a agencia viajes
- 20% referente a acoso
- 18% referente a otros temas

El procedimiento del Buzón de Denuncias está a disposición de terceros dentro de la intranet y la web corporativa, y aprobado por el Presidente, recogiendo las responsabilidades asociadas, así como garantizando la absoluta confidencialidad y anonimato, si el proponente así lo desea.

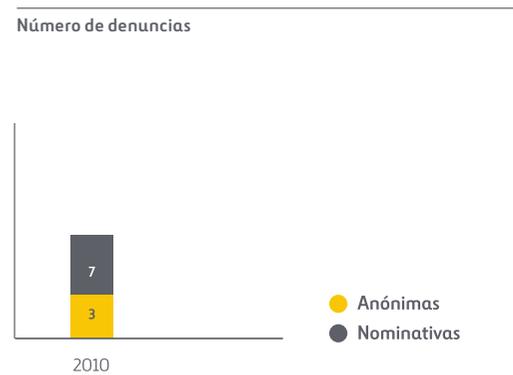
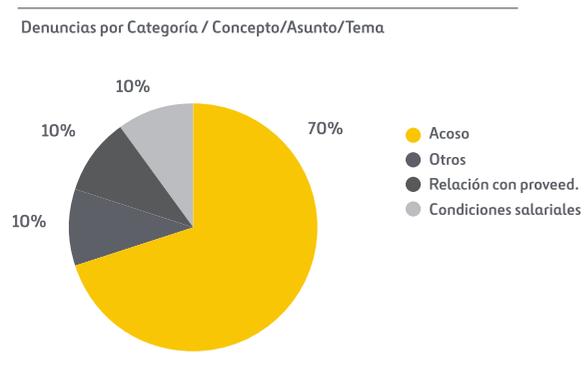
Las denuncias recogidas en la INTRANET por temas se pueden ver en el cuadro siguiente:



Las denuncias recogidas en la WEB por temas se pueden ver en el cuadro siguiente:



Las denuncias recogidas en APARTADOS DE CORREOS por temas se pueden ver en el cuadro siguiente:



B. Gestión de riesgos

En el ejercicio 2009, la Dirección Corporativa de Riesgos implantó en todo el Grupo el nuevo proceso de gestión integral del riesgo, denominado Ferrovial Risk Management (FRM). Con este proceso se identifican y valoran los riesgos que amenazan la consecución de los objetivos empresariales establecidos por la Dirección, tanto los financieros como los derivados de la política de sostenibilidad de la compañía.

El FRM opera a través de un proceso en el que está involucrado el conjunto de la organización y tiene como objetivos la priorización, a través de un ejercicio de valoración homogénea, de los riesgos potenciales para la misma y la adopción de medidas correctivas por parte de todas las áreas de actividad de la compañía con el objetivo de mitigarlos. La herramienta opera en distintos niveles de negocio y por ello el proceso consta de varias fases, de modo que la identificación, valoración y gestión integral de los riesgos se lleva a cabo desde los gestores directos de los negocios a nivel local hacia los niveles superiores de la compañía.

La definición del Universo de Riesgos (Estratégicos, Operativos, de Cumplimiento y Financieros) está basada en la Política de Riesgos de Ferrovial, establecida previamente por el Consejo de Administración y articulada en principios. Esta clasificación no contempla el riesgo reputacional como una tipología concreta si no que se basa en el principio de que cualquiera de los riesgos agrupados en estas definiciones puede tener como consecuencia un efecto global en la reputación de la compañía.

El ejercicio de identificación de riesgos se realiza simultáneamente en toda la organización y debido a la diversidad geográfica de negocio de Ferrovial, la Dirección Corporativa de Riesgos ha optado por delimitar a 50 el número de realidades (mercado/negocio) a tener en cuenta a la hora de llevar a cabo la identificación de riesgos y de designar los interlocutores encargados de analizar cada uno de ellos.

A través de los gestores no sólo se obtiene una identificación de los riesgos contemplados por la herramienta - teniendo en cuenta el impacto potencial sobre los objetivos de referencia, la probabilidad de ocurrencia de los mismos y la exposición de los negocios ante esa situación- sino que se permite evaluar la evolución temporal de las contingencias (eventos de riesgo) y otras situaciones que pudieran no estar contempladas en las realidades delimitadas por el Ferrovial Risk Management.

La Dirección Corporativa de Riesgos ha extendido en 2010 la implantación de Ferrovial Risk Management (FRM).

C. Prevención del fraude y la corrupción

Ferrovial cuenta desde 2005 con un procedimiento de prevención del fraude interno para la protección del patrimonio empresarial mediante la prevención de conductas que pudieran suponer la defraudación del mismo. En 2009, se actualizó con el fin de mantenerlo alineado con la realidad de las empresas y países en los que Ferrovial desarrolla sus actividades.

El procedimiento es de aplicación a los empleados de Ferrovial y de todas las empresas asociaciones o entidades participadas directa o indirectamente en más de un 50% por Ferrovial o en las que, sin alcanzar esa participación, ésta haya asumido la gestión.

Por fraude interno se entiende "toda acción u omisión dolosa que, protagonizada por empleados de Ferrovial, persiga o provoque un perjuicio en el patrimonio de Ferrovial, entendiéndose por perjuicio la generación de un coste o gasto sin contraprestación equivalente, la producción de un quebranto patrimonial o la no obtención de un beneficio legítimo".

Se establece que cualquier persona sujeta a este procedimiento que tenga conocimiento de actuaciones susceptibles de perjudicar el patrimonio empresarial tiene el derecho y la

obligación de informar a Ferrovial. La notificación se efectuará al superior o a través del Buzón de Denuncias de forma personalizada o anónima. El empleado procurará facilitar la información y/o documentación necesaria que permita al superior o al Comité Gestor del Buzón de Denuncias contar con elementos de juicio suficientes para el correcto análisis y valoración de los hechos.

D. Control de inversiones y gastos

Procedimiento sobre inversiones

Este procedimiento establece los sistemas de control y aprobaciones que se exigen para poder llevar a cabo grandes operaciones, a partir de un millón de euros. De forma gradual, en función de la cuantía, las operaciones deberán ser aprobadas por el Consejero Delegado, por el Presidente o por el Consejo de Administración. También están sujetos a aprobación los contratos preparatorios, de opción y de promesa de arras. La presentación formal de ofertas no vinculantes, incluyendo ITN ("Invitation to negotiate"), en el curso de procesos de selección públicos o privados se comunicará por escrito al Consejero Delegado, con copia a la Secretaría General y la Dirección General Económico Financiera.

Disposición de dinero y gastos

Para evitar posibles sobornos o corrupción en relación con los gastos de viajes, existe una normativa que obliga a realizar todas las solicitudes de billetes de avión, tren, coche de alquiler o reserva de hotel a través de la Agencia Centralizada con la que cada sociedad mantenga relación.

Tarjetas de crédito

El uso de tarjetas de crédito corporativas está limitado exclusivamente al pago de gastos de viajes de empresa.

Disposición en efectivo

Para el control de la disposición de dinero en efectivo, existe una normativa que regula las

solicitudes de anticipos a través del sistema informático implantado para la gestión de los gastos. El importe máximo para la concesión de anticipos para gastos de viaje se fija en 1.200 euros para desplazamientos interiores y 3.000 euros para viajes al extranjero. Cuando el importe de la petición en curso más los anticipos concedidos aún no justificados supere los 1.200 euros, se requerirá la autorización del inmediato superior.

E. Seguridad de la información

A lo largo del año 2009 se llevó a cabo una profunda revisión del marco legal que gestiona la seguridad de la información en Ferrovial. Este marco tiene por objeto salvaguardar la integridad, confidencialidad y disponibilidad de la información producida y manejada por los empleados de la compañía que pertenecen al grupo de sociedades de Ferrovial y sobre las que Ferrovial tiene asumida la responsabilidad de gestión. Está basado en los siguientes principios fundamentales:

- Titularidad de la información
- Tratamiento de la información restringido a fines autorizados y de negocio
- Adecuación al Marco Legal
- Código de Ética Empresarial

Este Marco aplica con carácter obligatorio a todos los empleados y colaboradores de Ferrovial, así como a cualquier tipo de información generada, con independencia de su naturaleza y de los medios y formas de almacenamiento y transmisión (escrita, en papel, CD, memorias USB, DVD, etc).

Ferrovial considera esencial proteger la información de Ferrovial de la destrucción, indisponibilidad, manipulación o revelación no autorizada, y a tal fin, se han establecido una serie de directrices generales prácticas aplicables tanto a los activos de información de Ferrovial como a los sistemas que los procesan y soportan.

Con el objetivo de difundir la necesidad de proteger la información empresarial, activo estratégico de la compañía, Ferrovial ha lanzado en el 2010 una campaña “La Seguridad empieza por ti” en la que alude a la colaboración de los empleados. El objetivo es hacer conscientes a todos los integrantes de Ferrovial de la importancia de la información, y transmitir que es responsabilidad de todos hacer un uso adecuado de ella. Es clave para la reputación empresarial salvaguardar la confidencialidad, integridad y disponibilidad de la información de Ferrovial.

La información, entendida como conjunto de datos creados por o para Ferrovial en cualquier soporte o forma, constituye uno de los activos más importantes de nuestra organización y esencial para su estrategia y para el desempeño de sus actividades. Consecuentemente, la protección de la información frente a cualquier posible daño o uso no autorizado debe ser una de las prioridades de la gestión de Ferrovial.

F. Procedimientos de comunicación y gestión de crisis

El sistema general de supervisión y control de los riesgos está estrechamente vinculado a los procedimientos de crisis y continuidad del negocio.

En el ámbito corporativo, el perfil de riesgos es la base para la identificación de situaciones repentinas que pudieran desencadenar una crisis de consecuencias relevantes para la compañía. Tales riesgos están identificados en catálogos particularizados para cada actividad de negocio, los cuáles se encuentran permanentemente actualizados y accesibles en los niveles de organización donde pueden acontecer tales situaciones.

Como parte de estos procedimientos, existe un protocolo de comunicación interna y externa cuyo objeto es que, ante una situación de

crisis, los niveles de la organización que deben tomar decisiones dispongan de información fiable y adecuada en el menor tiempo posible.

Asimismo, en los sistemas de las áreas de negocio existen procedimientos específicos que recogen las medidas que deben implementarse en los niveles afectados por la crisis para mitigar el daño a las personas o al medio ambiente, así como para reducir su impacto económico y facilitar la recuperación de la actividad de negocio en el menor tiempo posible.

E. Incompatibilidades

El personal de compras no puede tener ningún interés personal, financiero, familiar u otro, directo o indirecto, en las empresas de los proveedores. Si existiese algún tipo de interés será puesto por escrito en conocimiento del superior jerárquico. Desde 2008, el personal de compras de la Dirección de Aprovisionamiento de Ferrovial debe tener en cuenta unos principios de integridad específicos publicados en el Código de Compradores.

Se exige la comunicación de los conflictos de intereses directos o indirectos al superior, ya sea por vínculos familiares, personales, financieros o de otro tipo. Se prohíben las rebajas especiales para el personal que participa en las compras y los regalos cuyo importe sea superior a los 90 euros. En caso de un importe inferior, sólo se admiten aquellos que se reciben en la sede de la empresa. El Código establece la supervisión de las invitaciones a viajes o eventos, y el pago de las comidas, evitando las invitaciones por parte del proveedor. La Comisión de Nombramientos y Retribuciones es la responsable de establecer medidas para verificar que Ferrovial no contrate como empleados ni como 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 de la agencia.



Foto: Nino en Heathrow, Reino Unido.

diálogo con los grupo de interés

Compromiso

- Transparencia informativa.

Líneas de actuación

- Mejorar continuamente los cauces de comunicación con todas las instancias interesadas, sobre la base de una información corporativa innovadora que, además de los aspectos financieros, tenga en cuenta las variables de comportamiento medioambiental y social.
- Comunicar a todos stakeholders los principios del desarrollo sostenible y la responsabilidad social y facilitar la participación de los empleados en proyectos solidarios.

Hitos en 2010

- Desarrollo de un nuevo modelo de consultas a los stakeholders.
- Elaborar encuestas de percepción que faciliten la toma de decisiones y planteamiento de objetivos reputacionales.
- Mejorar la relación y dinamizar los canales de comunicación con los distintos grupos.

Objetivos 2011

- Lanzamiento de una nueva web.
- Aplicación de la estrategia de ferrovial en redes sociales.
- Implementación del programa Main Ferrovial Stakeholders (MFS).
- Nueva plataforma informática de comunicación con proveedores con enfoque global.

Ferrovial asume como principio directriz de su comportamiento empresarial la transmisión de una información veraz, completa y transparente, que exprese la imagen fiel de la sociedad y de sus actividades y estrategias empresariales.

La relación de Ferrovial con sus grupos de interés se desarrolla dentro de un contexto de transparencia, veracidad y profesionalidad. Ferrovial considera grupos de interés (partes interesadas o stakeholders) a aquellos individuos o grupos sociales con un interés legítimo, que se ven afectados por las actuaciones presentes o futuras de la empresa.

Diálogo con los grupos de interés	2010	2009	2008	Var 10-09
Reuniones con inversores	272	168	494	62%
Reuniones con proveedores y subcontratistas	23.060	6.270	5.523	268%
Encuestas realizadas a proveedores	16.749	2.748	1.129	509%
Presentaciones a medios de comunicación	6	4	4	50%
Visitas a la web	566.600	538.773	ND	3,3%
Encuestas de opinión pública	200	1.698	1.352	-88%

Esta definición incluye tanto a los stakeholders internos que forman parte de la cadena de valor de la compañía (accionistas, empleados, inversores, clientes y proveedores) considerados por Ferrovial socios en el desarrollo de los negocios; como a los llamados stakeholders externos: la Administración, los gobiernos, los medios de comunicación, los analistas, el sector empresarial, los sindicatos, el Tercer Sector y la sociedad en general, comenzando por las comunidades locales en las que se desarrollan las actividades de la compañía.

En el 2010 se ha puesto en marcha un nuevo modelo de consultas a los stakeholders de Ferrovial que esta dotado de una perspectiva reputacional tanto en su diseño como en el análisis de los resultados y conclusiones. Este modelo realiza consultas a los stakeholders más representativos para la compañía.

Consiste en la realización de 200 entrevistas a: 47 medios de comunicación, 10 analistas financieros, 40 líderes de opinión, 12 clientes, 28 proveedores, 10 asociaciones empresariales, 10 partners, 10 sindicatos, 15 ONG's y 18 políticos y reguladores.

Los datos obtenidos, tras ser analizados, sirven para elaborar un informe por cada stakeholder y un informe conjunto que facilite la toma de decisiones de Ferrovial y permita plantear objetivos reputacionales y mejorar la relación con sus públicos.

A. Política de transparencia y diálogo

Ferrovial asume como principio directriz de su comportamiento con sus accionistas, inversores, analistas y mercado en general, transmitir una información veraz, completa y que exprese la imagen fiel de la sociedad y de la compañía, de sus actividades empresariales y de sus estrategias de negocio.

La transparencia se ejerce dentro de los límites legales (conforme a las normas y en los plazos establecidos) y del respeto a los derechos de todas las partes interesadas. En relación con la información financiera, Ferrovial cuenta con un procedimiento de control de la información relativa a operaciones relevantes que regula las medidas previstas por la Ley del Mercado de Valores.

En la comunicación relacionada con los usuarios y empleados, Ferrovial garantiza los derechos relacionados con intimidad, la confidencialidad y la privacidad de sus datos. Y, en general, Ferrovial exige a sus empleados que hagan un uso discreto y profesional de la información de la sociedad a la que tengan acceso. La compañía considera esencial proteger la información de la destrucción, indisponibilidad, manipulación o revelación no autorizada, y a tal fin, se han establecido una serie de directrices generales prácticas aplicables tanto a los activos de información

Stakeholders	
Analistas financieros	10
Medios de comunicación	47
Líderes de opinión	40
Clientes	12
Proveedores	28
Asociaciones empresariales	10
Partners	10
Sindicatos	10
Tercer Sector	15
Gobierno y Administración	18
Total	200

de Ferrovial como a los sistemas que los procesan y soportan.

De acuerdo con este principio, Ferrovial ha lanzado en el 2010 la campaña “La Seguridad empieza por ti” en la que alude a la colaboración de los empleados. La formación está basada en los siguientes principios fundamentales: Titularidad de la información, Tratamiento de la información restringido a fines autorizados y de negocio, Adecuación al Marco Legal, Código de Ética Empresarial.

Ferrovial en el año 2010 ha implementado un protocolo de comunicación interna y externa cuyo objeto es que, ante una situación de crisis, los niveles de la organización que deben tomar decisiones dispongan de información fiable y adecuada en el menor tiempo posible. Además, en las áreas de negocio se han implantado procedimientos específicos que

recogen las medidas que a tomar para mitigar el daño a las personas o al medio ambiente, así como para reducir su impacto económico y facilitar la recuperación de la actividad de negocio en el menor tiempo posible.

La profesionalización de las relaciones entre la compañía y sus grupos de interés ha significado el establecimiento del diálogo a través de áreas, en su mayoría dependientes del Consejo de Administración, y que están específicamente dotadas para atender a cada grupo.

Ferrovial dispone de distintos canales multistakeholder:

- **Web corporativa:** A través de la cual se puede obtener información actualizada enfocada a los distintos perfiles de stakeholder.
 - **Comunicación corporativa:** A través de los medios de comunicación especializados y generalistas para llegar a todo el público interesado en la empresa.
 - **Informe Anual on line:** Su objetivo es el de presentar el balance anual de la compañía a los distintos grupos de interés sobre las actividades realizadas, los resultados, los hitos y los objetivos, en base a los temas materiales que se han identificado para los distintos grupos de interés.
- En el año 2010 se ha empezado a desarrollar un plan integral de comunicación con los grupos de interés con actividades periódicas como:
- Foro de Stakeholders.
 - Encuestas de percepción.

B. Accionistas e inversores

Las máximas prioridades de Ferrovial hacia los accionistas e inversores son: transparencia en su gestión, adopción de las mejores prácticas de Gobierno Corporativo en sus empresas y observancia estricta de las normas que en esta materia estén vigentes en cada momento. El Informe de Gobierno Corporativo, disponible como archivo adjunto al Informe Anual

2010, presenta una detallada información de la relación entre la compañía y sus accionistas, el Reglamento de la Junta General de Accionistas, y los derechos y participación de los mismos.

A través de la página web, los accionistas pueden acceder a toda la documentación sobre la sociedad, a los procedimientos para la obtención de la tarjeta de asistencia a la Junta General y a todas las instrucciones para ejercer o delegar el voto a distancia. Desde 2005, los accionistas pueden participar de forma virtual en las Juntas Generales y emitir su voto por correo electrónico.

Ferrovial cuenta con un servicio de Atención al Accionista permanente a través de dos canales de comunicación: la línea de atención al accionista y una dirección de correo electrónico.

El servicio de Atención al Accionista tiene el objetivo de establecer una comunicación transparente y fluida con accionistas particulares y facilitar su acceso a la información y estrategia de la compañía.

El año 2010 se caracteriza por un incremento en los contactos de Ferrovial con Accionistas e Inversores. Los siguientes datos reflejan una comunicación fluida con este grupo de interés:

- Número de actividades (444) 30% superior a 2009.
- 24 Roadshows en 14 países, 16 ciudades, 19 brokers diferentes.
- IR Website: 1.398.365 pinchazos.
- 2.130 correos electrónicos recibidos, 43% superior a 2009.
- Llamadas al teléfono del accionista aumentan un 29%.

C. Empleados

La política de comunicación con los empleados está basada en el respeto a la intimidad y confidencialidad de la información. Ferrovial

trata de mantener un contacto continuo con sus empleados a través de diversos canales.

Durante el año 2010, a raíz de la celebración de la Convención Anual, Ferrovial entrevistó a empleados de los distintos negocios en 5 países de los 49 en los que está presente (EEUU, Polonia, UK, Suiza y España).

La mayoría de empleados destacan en dicha entrevista, la oportunidad que la empresa les brinda de realizarse profesionalmente rodeados de un equipo humano impecable y con la oportunidad de compaginar su vida personal y profesional. La mayoría ven un futuro alentador para Ferrovial, declarándose como una gran multinacional, líder en su sector con gran compromiso medioambiental.

En 2010, se ha preparado la cuarta edición de la encuesta de Clima Laboral, lanzada en enero de 2011, con la participación por primera vez de todas las sociedades que conforman la compañía.

En consonancia con los resultados que se obtengan de dichas encuestas, Ferrovial establece Planes de Acción concretos. En el año 2009, se constituyó un Comité de Clima, integrado por miembros de todas las unidades de negocio, con el objetivo de realizar el seguimiento del cumplimiento de las acciones comprometidas. Ferrovial cuenta con dos canales formales de comunicación interna:

- **Intranet:** el principal canal para la comunicación interna con los empleados, tanto en corporación como en las distintas divisiones. Actualmente, 5.326 empleados tienen acceso a la Intranet corporativa, o a las intranets de las áreas de negocio. Publicación de contenidos en Intranet:
 - Yellow Channel: 150 noticias en español y 130 en inglés.
 - 20 Especiales en vídeo en inglés y espa-

ñol: Convención Anual 2010, Resultados 2010, Tanzania.

- Sistema de intercambio de noticias RSS entre Ferronet, Amey World y OneBAA.

• **Revistas internas:** Inforvial, la revista interna de Ferrovial, cuenta con una tirada de más de 10.000 ejemplares. Durante 2009 se publicaron tres números, que informan a los empleados de la evolución de los negocios, la visión de la compañía, la actualidad de la empresa, los eventos más relevantes, etc. En 2009 se publicó una edición especial bilingüe de Inforvial con motivo de la fusión de Cintra y Ferrovial.

Por su parte, Amey y BAA tienen publicaciones internas propias llamadas, respectivamente, The Hub y Airwaves.

• **Mediateca:** en marzo de 2010, se ha lanzado la mediateca. Los empleados pueden acceder a las 300 mejores fotografías y a más de 50 vídeos con los grandes eventos, opiniones de directivos de Ferrovial y ponencias de la universidad Summa.

• **Convención anual:** Una vez al año, Ferrovial reúne a sus primeros ejecutivos de las cuatro divisiones para debatir sobre la estrategia a largo plazo y las perspectivas de negocio para el próximo año. Bajo el lema One, la convención anual 2010 profundizó en la idea de que Ferrovial cuenta con un solo equipo con valores, principios y estilos comunes en todo el mundo. One no sólo simboliza el liderazgo de la compañía, sino su propósito de actuar como un gran conjunto coordinado y enfocado en un objetivo común. El evento contó con la presencia del presidente que inauguró la jornada con un discurso en el que repasó los hitos de la compañía en 2010 y los retos y oportunidades de futuro. Por su parte, Íñigo Meirás, Consejero Delegado de Ferrovial, respondió en directo a las preguntas que los empleados de la compañía enviaron a través de Ferronet.

Aualmente, desde la Dirección de Recursos de Humanos, se organizan diversos eventos para promover y dinamizar la relación entre los empleados de las distintas divisiones. Entre estos eventos destacan:

- **Conocer +:** es una iniciativa que permite dar a conocer las distintas actividades de la compañía a través de una sesión monográfica dirigida por expertos del negocio.
- **Olimpiadas Ferrovia:** se han celebrado por quinto año consecutivo. Este evento deportivo ha logrado convocar a 824 trabajadores de las principales oficinas centrales de España.
- **Día Ferrovia:** el objetivo de este evento es crear un espacio de convivencia, en el que los empleados de Ferrovia y sus familias puedan conocer a otros compañeros con una temática común, en función de los proyectos emprendidos en el ejercicio.

Además de estos canales, Ferrovia dispone del buzón de sugerencias y buzón de denuncias, en el que cada empleados con acceso a internet o intranet puede enviar sus sugerencias o quejas de manera anónima. Para ampliar el acceso, el buzón cuenta también con un apartado de correos. Existe información más detallada de los distintos buzones en el apartado de Integridad Ética.

D. Clientes y usuarios

Ferrovia cuenta con más de 1.000 millones de usuarios y clientes que utilizan las infraestructuras y servicios que la compañía pone en el mercado. La política de la compañía respecto a sus clientes y usuarios es procurar la mejor satisfacción de sus expectativas y realizar un esfuerzo de anticipación en el conocimiento de sus necesidades.

Para el cliente es un derecho y para la empresa una obligación proteger la privacidad del cliente respecto a los productos y servicios

contratados. La política de privacidad se rige en cada país por la legislación nacional: Ley Orgánica de Protección de Datos Personales en España; Data Protection Act en Reino Unido; y Personal Information and Electronic Act en Estados Unidos. Los procedimientos Organizativos del Sistema de Calidad aseguran el correcto archivo documental y la privacidad de toda la información de entrada y salida.

Todos los negocios disponen de procedimientos internos en los que se establece la metodología para detectar, identificar, registrar y controlar las reclamaciones realizadas por los clientes sobre los productos o servicios. Cuando se recibe una queja a través de Hojas de Reclamaciones, carta, correo electrónico, verbalmente, etc., se abre un informe de la reclamación donde se recogen los datos del reclamante, el motivo de la queja y las acciones necesarias para la resolución. Posteriormente se analizan y se establecen acciones de mejora.

Desde la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovia se gestionan las reclamaciones que no han sido atendidas satisfactoriamente en las áreas de negocio y que el cliente canaliza a través de Ferrovia.

E. Analistas

E.1. Analistas financieros

El departamento de Relación con los Inversores, integrado en la Dirección General Económico-Financiera de Ferrovia, es el responsable de las relaciones con los accionistas, inversores y analistas. La principal demanda de estos grupos de interés es la transparencia y fiabilidad de la información financiera.

La actividad con los inversores y analistas se realiza principalmente a través de roadshows, seminarios y reuniones informativas sobre la estrategia y acontecimientos de la compañía.

Trimestralmente, se realiza un encuentro con los analistas para presentar los resultados de la compañía. También se realizan presenta-

ciones específicas sobre acontecimientos relevantes en la actividad de la empresa.

En 2010 se han realizado 444 reuniones con inversores o analistas. También se han organizado 24 roadshows que han supuesto 272 reuniones. La presentación de resultados ha sido retransmitida a través de la web de Ferrovia.

Durante el año se han contestado 2.130 correos electrónicos con peticiones de información o documentación financiera y se han atendido 1.579 llamadas (incrementan un 29% respecto al año anterior), realizadas por inversores minoristas y empresas solicitando información financiera sobre el dividendo y la fusión. Todas las solicitudes de información han sido tratadas de forma individualizada.

En 2010 se han comunicado 50 hechos relevantes a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV). Cada vez que se realiza un envío a la CNMV o cualquier comunicación que se identifique como de interés para el analista o inversor, se lleva a cabo una comunicación personalizada por correo electrónico.

Existe un apartado dentro de la página web de Ferrovia (Relación con Inversores) en el que aparece toda la información de la compañía. En 2010, esta sección ha tenido 1.398.365 visitas.

E.2. Analistas ISR

Dada la evolución creciente de los analistas ISR, Ferrovia tiende a ser proactivo en la comunicación con estos analistas, organiza encuentros individuales y roadshows específicos e incluye información ambiental y social de la empresa para los inversores convencionales financieros.

Las vías más comunes de contacto son one-to-one y a través de cuestionarios. Durante el año 2010, las principales preocupaciones manifestadas por este grupo de interés han sido las relacionadas con el cambio climático.

Además, Ferrovia dispone del Informe de sostenibilidad como principal herramienta de comunicación frente a los analistas, agencias y fondos socialmente responsables.

F. Proveedores

La relación de Ferrovia con sus proveedores y subcontratistas es una parte esencial en el desarrollo de la actividad. La política de calidad considera colaboradores a los proveedores y subcontratistas, por ello la compañía busca el beneficio mutuo, poniendo empeño y creatividad conjuntos para repercutir al cliente las mejoras en calidad y servicio, estableciendo si es posible relaciones a largo plazo. Ferrovia se relacionó en 2010 con 96.724 proveedores.

La Dirección de Aprovisionamiento de la división de Construcción es la responsable de gestionar la relación con los principales proveedores y subcontratistas con el fin de llegar a tener una relación a largo plazo y obtener el máximo beneficio para ambas partes. Existe un contacto continuo (telefónico, reuniones etc...).

Los canales de comunicación de la Dirección de Aprovisionamiento de Construcción son: un contacto continuo (telefónico, reuniones, etc.) con las personas que gestionan compras, comunicaciones de incidencias detectadas en temas de calidad, seguridad y prevención, medio ambiente, DDHH. etc., reuniones de formación durante 2010, especialmente centradas calidad, medioambiente, prevención y salud y Código Ético.

Además, existe una sección de gestión de compras y el Buzón de denuncias en la página web de Grupo.

A fin de potenciar esta comunicación y hacerla más ágil, Ferrovia ha puesto en marcha un proyecto para la creación de una plataforma informática de comunicación con los proveedores, actualmente en desarrollo, estando previsto que los trabajos de programación informática se inicien en 2011, y que incorpo-

rá como funcionalidades más relevantes las siguientes:

- Acceso público a información sobre políticas y principios de actuación en la gestión de nuestra cadena de suministro de Ferrovia.
- Realización de forma ágil de encuestas a proveedores sobre temas de calidad, seguridad y prevención, Derechos humanos, temas medioambientales, etc. Esto permitirá saber más de los proveedores de forma rápida y disponer de la información de forma más sistemática y estructurada en nuestra bases de datos de proveedores.
- Actualización continua de la información general sobre nuestros proveedores: cambios de personas y datos de contacto, etc. actualizables directamente por cada proveedor para tener la información completamente al día.
- Poner a disposición de los proveedores un sitio donde encontrar la documentación asociada a la petición de ofertas (planos, especificaciones técnicas, etc.) que permita mayor transparencia en el proceso de compras (misma información para todos).

Ferrovia exige a sus proveedores y subcontratistas relevantes el cumplimiento de los principios del Pacto Mundial en sus acuerdos marco. Desde el 2005, se vienen sucediendo diversas reuniones de sensibilización con proveedores sobre los aspectos relacionados con la responsabilidad corporativa y el desarrollo sostenible. En 2008, se introdujo una cláusula específica de responsabilidad social corporativa en éste tipo de acuerdos. Todos los firmados en 2009 y 2010 incorporan ya estas cláusulas.

El diálogo con los proveedores se ha materializado en 2010 de la siguiente manera: se han realizado 16.749 encuestas, 23.060 encuentros y 123 foros. Además, cabe destacar los programas de formación para proveedores y subcontratistas en materias como calidad, medioambiente, técnica, prevención y salud o temas relacionados con el Código Ético.

G. Gobierno y Administración

Ferrovia mantiene, de forma permanente, un diálogo con los gobiernos y administraciones públicas en todos los países en los que opera, ya sea en el ámbito nacional, regional o local. Como miembro de la comunidad en la que opera, Ferrovia se compromete en algunas de las iniciativas sociales promovidas por los gobiernos o entes locales, y organiza encuentros con distintos grupos, como diplomáticos o senadores. En 2010 se mantuvo un encuentro con 10 diputados y senadores españoles con el Vicepresidente y el Consejero Delegado de Ferrovia Servicios.

En las relaciones con las autoridades y los funcionarios públicos, y según el Código Ético de la compañía, Ferrovia prohíbe a sus empleados cualquier tipo de sobornos, dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, regalos, dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias, razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas.

Por las mismas razones, Ferrovia tampoco contribuye a la financiación de los Partidos Políticos en España ni directa ni indirectamente. Ferrovia cuenta con diversos procedimientos y mecanismos de control interno para evitar el soborno y la corrupción, que se detallan en el apartado de integridad ética.

Durante el 2010, Ferrovia ha participado en la cumbre del G-20, Círculo de Empresarios del Programa empresas, World Economic Forum 2010 y Foro Económico de Davos (public sessions y entrevistas personales).

Ferrovia mantiene relaciones fluidas con los reguladores a través de dos vías: Ocupa posiciones de liderazgo en asociaciones y patronales de los sectores en los que opera y actúa en muchos casos como interlocutor directo con los reguladores, de modo que a menudo

es incorporado en los grupos de trabajo como asesor en la regulación, permitiéndole así anticiparse a la implantación de nuevos marcos normativos. Asimismo, mantiene estrechas relaciones con los organismos relacionados con los reguladores, a través de convenios.

H. Sector empresarial

Ferrovial desarrolla una gran parte de sus relaciones con el sector, las industrias y los competidores a través de la participación activa en las patronales empresariales o en las organizaciones sectoriales relacionadas con sus áreas de actividad e interés.

Durante 2010, Ferrovial ha sido miembro de las siguientes organizaciones:

Autopistas

Canadá:

- International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA)
- Canadian Council for Public-Private Partnerships (CCPPP)
- The Toronto Board of Trade The Ontario Chamber of Commerce
- The C.D. Howe Institute

Chile

- Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructuras Pública A.G. (COPSA)
- Cámara Chilena de la Construcción A.G. (CChC)

EEUU:

- 35 W Coalition
- Fort Worth Chamber of Commerce
- Northeast Chamber of Commerce
- Hurst Eulless Bedford Chamber of Commerce
- España:
- Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de peaje (ASETA)

Portugal:

- Associação de Sociedades Concessionárias de Auto-estradas SCUT (ASCAS)
- Centro Rodoviário Português (CRP)

- Associação Comercial de Lisboa
- Conselho Coordenador de Segurança Rodoviária do Distrito de Faro
- Comissão Municipal de Protecção Civil de Faro - Comissão Municipal de Protecção Civil de Olhão
- Comissão Municipal de Protecção Civil de Loulé
- Comissão Municipal de Protecção Civil de Silves - Comissão Municipal de Protecção Civil de Castro Marim

Irlanda:

- Irish Business and Employers Confederation (IBEC)
- Irish Toll Industry Association

Aeropuertos

Reino Unido:

- The Airport Operators Association
- Airports Council International Europe (ACI-Europe)
- Airports Council International World (ACI-World)
- The London Chamber of Commerce and Industry
- The Confederation of British Industry
- London First
- Central London Partnership
- Business in the community y Scottish Business in the community
- British Safety Council
- Investors in People

Servicios

Reino Unido:

- The Association of Chartered Engineers
- Business Services Association
- Confederation of Business and Industry
- Public Services Strategy Board
- Highways Transportation Management Association

España:

- ACITRE (Asociación Catalana de Instalaciones de Tratamiento de Residuos Especiales)
- ACEX (Asociación española de empresas de

conservación y explotación)

- AFASEMETRA (Asociación española de Fabricantes de Señales Metálicas).
- ACCS (Asociació Catalana de Consellers de Seguretat)
- Achilles South Europe
- ACLIMA (Asociación Cluster de Industrias de Medio Ambiente de Euskadi)
- AEA (Asociación Española de Arboricultura)
- AERCE (Asociación Española de Responsables de Compras o Existencias)
- AESMA (Asociación de Enoresas del Sector Medioambiental de Andalucía)
- APD (Asociación para el Progreso de la Dirección)
- APEVC (Asociación de Profesionales de los Espacios Verdes en Cataluña)
- APROEMA (Asociación Profesional de Empresas Medioambientales de Cataluña)
- Área de Medio Ambiente de la Cámara de Comercio de Barcelona
- ASETRAVI (Asociación Empresarial de Transportes de Vizcaya)
- ASEGRE (Asociación Española de Gestores de Residuos)
- ASEJA (Asociación Española de Empresas de Jardinería)
- AEPJP (Asociación Española de Parques y Jardines Públicos)
- ASELIME (Asociación de Empresas de Limpieza Técnica Industrial Mecanizada)
- ASELIP (Asociación Empresarial de Limpieza Pública)
- ATEGRUS (Asociación Técnica para la Gestión de Residuos y Medio Ambiente)
- CEPTA (Confederación Empresarial de la Provincia de Tarragona)
- Asociación Nacional de Agentes Marpol
- EUROLAB-España
- ECOEMBES (Ecoembalajes España)
- FEAT (Federación Empresarial de Auto-transporte)
- FIDA (Fundación para la Investigación y Desarrollo Ambiental)
- Foment del Treball Nacional
- Fundació Fòrum Ambiental
- Gestora de Runes

- ISR (Club Español de los Residuos)
- Gremi de Recuperació de Catalunya
- REPACAR (Asociación Española de Recuperadores de Papel y Cartón)
- IZAITE (Asociación de Empresas Vascas por la Sostenibilidad)
- SIGFITO (Sistema Integrado de Gestión de Residuos de Productos Fitosanitarios)

Portugal:

- AEPISA (Associação das Empresas Portuguesas do Sector do Ambiente)
- APERLU (Associação Portuguesa dos Empregadores do Sector dos Resíduos e Limpeza Urbana)
- AEP (Associação Empresarial de Portugal)
- Ziurtagiriaren Elkartea
- Resto de Europa:
- The Sustainable Landfill Foundation
- IATA (The Air Transport Association)

Construcción

Europa:

- SEOPAN Export Group
- EIC. European International Contractors
- FIEC. European Construction Industry Federation
- ENCORD. European Network of Construction Companies for Research and Development
- ECTP. European Construction Technology Platform
- E2B. Energy Efficient Buildings
- ILP. MIT's Industrial Liaison Program
- EBC. European Builders Confederation
- Internet Association for Bridge and Structural Engineering (IABSE)
- International Erosion Central Association (IECA)
- The International Association for Shele Spatial Structures

España:

- SEOPAN. Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional
- CNC. Confederación Nacional de la Construcción
- Asociación MadridPlataforma Logística (MPL)

- CEOE (a través de SEOPAN y CNC)
- Cámara de Comercio de Madrid (IDETRA)
- PTEC. Plataforma Tecnológica Española de la Construcción
- PTFE. Plataforma Tecnológica Ferroviaria Española
- Cámara de Contratistas de Andalucía (*) * A través de ésta y sin cuota, con FADECO, UPECO, FSO...
- CIAC. Centro de Innovación Andaluz de la Construcción - Asociación Empresarial Sevillana de Constructores y Promotores de Obras (GAESCO)
- Cámara de Contratistas de Extremadura Asociación Empresarios de Vizcaya (ECOVA)
- Asociación de Empresas de la Construcción de Madrid (AECOM)
- Asociación de Empresarios de la Construcción en Palencia (AECOPA)
- Asociación vallisoletana de Empresarios de la Construcción (AVECO)
- Cámara de Contratistas de Castilla y León Confederación Asturiana de la Construcción
- CACONSER (pertenece a la Confederación Asturiana de la Construcción)
- Agrupación de Empresarios de la Construcción de Toledo
- Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de la Coruña
- Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Lugo
- Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Orense
- Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción de Pontevedra
- Círculo de Economía (Barcelona)
- Cámara Oficial de Contratistas de Cataluña
- Gremio de Constructores de Obras de Cataluña
- Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción y Obra Pública (APECOP)
- Asociación Provincial de Empresas de la Construcción de Castellón (APECC)
- Asociación Valenciana de Empresas de la Construcción y Obras Públicas (ASVECOP)
- Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana

- Asociación de Constructores de Baleares
- Federación Provincial de Entidades de la Construcción de Sta. Cruz de Tenerife (FEPECO)
- Asociación de Empresarios de la Construcción de la Provincia de Las Palmas (AEC)
- Federación de Empresas de la Construcción de Zaragoza (FECZA)
- Federación Regional de Empresarios de la Construcción de Murcia
- Centro Tecnológico de la Construcción de la Región de Murcia
- Asociación Científica Hormigón Estructural (ACHE)
- Asociación Española de la Carretera (AEC)
- Asociación Técnica de la Carretera (ATC)
- Comité Nacional Español Grandes Presas (CNEGP)
- Sociedad Española de Presas y Embalses (SEPREM)
- Asociación Española de Ingeniería Sísmica
- Asociación Técnica Española de Climatización Refrigeración (ATECYR)
- Asociación Técnica de Puertos y Costas Sociedad Española de Mecánica del Suelo y Cimentaciones (SEMSC)
- Puertos del Estado
- Asociación Española Túneles y Obras Subterráneas (AETOS)
- Sociedad Española de Mecánica de Rocas (SEMR)

I. Sindicatos

Más allá del diálogo social, los sindicatos reclaman su papel como parte interesada en la aplicación de las políticas de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial.

La empresa mantiene un diálogo fluido con los sindicatos sobre la responsabilidad corporativa a través de diversas iniciativas: el Pacto Mundial, en cuyas mesas de debate se encuentran representados, el Observatorio de la Responsabilidad Corporativa o el proyecto BRC (Building Responsible Competitiveness project) que coordina Forética en España.

En este contacto continuo con los sindicatos, Ferrovial firmó en 2009 con UGT y CCOO el Plan de Igualdad de la compañía. El Plan de Igualdad de Ferrovial, potencia el compromiso de responsabilidad social corporativa, establece actuaciones en los procesos claves en la gestión de personas, y se compromete a poner en marcha todos los canales de comunicación y mecanismos internos que permitan la máxima difusión y sensibilización en la materia. En el Plan se contemplan y desarrollan las medidas acordadas con los sindicatos, que garantizan el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, promoviendo la formación y promoción profesional en igualdad de condiciones.

J. Medios

Ferrovial realiza un esfuerzo por mejorar su relación con los medios de comunicación y acercar la gestión de la compañía a sus profesionales. En este sentido, se realizan múltiples encuentros y entrevistas entre periodistas especializados y directivos de primer nivel o el CEO de la compañía.

Durante 2010 la Dirección de Comunicación ha desarrollado actividades con el foco en el patrocinio de encuentros con medios de referencia, así como en la participación en encuentros y foros de medios.

En cuanto a cobertura mediática en 2010, se incrementa sustancialmente el número de impactos en relación a 2009 (+100%), se reduce sustancialmente el número de noticias negativas y se equilibra relativamente el número de noticias y su impacto en las diferentes áreas de negocio.

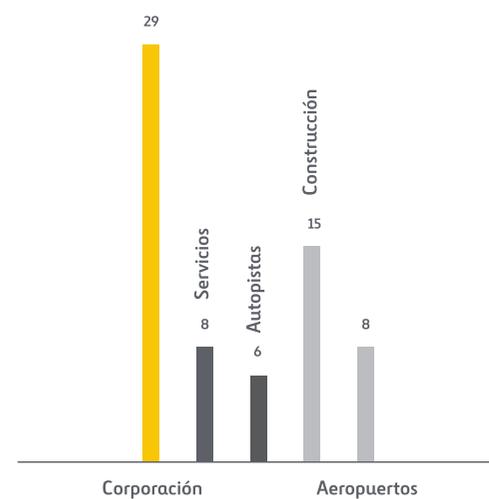
Ferrovial mantiene un contacto personal, directo y continuo con alrededor de 26 medios de comunicación nacionales e internacionales, basado en la transparencia y estrecha colaboración con los profesionales de la información. Las relaciones con estos medios se coordinan a través de la Gerencia de Medios de Comunicación de la Dirección de Comunicación y Responsabilidad Corporativa. En 2010 se han enviado 66 notas de prensa en español e inglés, de 7 ruedas de prensa, se han patrocinado 6 foros de alto nivel con medios y se ha participado en otros 10 foros de medios. Además se ha organizado más de 45 entrevistas o reportajes como: Especial infraestructuras, RSC (Maji Nui Uhai) Cálculo de huella de carbono, Universidades Corporativas, Conama, etc...

Ferrovial no se acoge a ningún código voluntario ni estándar de comunicación concreto, pero todas sus acciones de comunicación y publicidad se acogen a las normativas generales vigentes.

La expansión internacional de Ferrovial ha supuesto un importante reto también desde el punto de vista de la comunicación, ya que ha multiplicado el interés en todo el mundo por las actividades que desarrolla la compañía y sus filiales.

Durante 2010, la web de Ferrovial recibió 556.600 visitas.

Notas de prensa por negocio.



H. Comunidad local

Con motivo de la construcción de las diversas infraestructuras, la empresa establece un diálogo con las comunidades, para informar sobre el desarrollo del proyecto, en especial a los grupos que puedan verse afectados por la construcción de dicha infraestructura.

En 2010 con motivo de la construcción de las autopistas North Tarrant Express, SH130, LBJ Express, Ferrovial llevó a cabo una campaña de comunicación para hacer llegar a la comunidad local la máxima información posible acerca del proyecto. Se mantuvieron reuniones con los representantes de las cámaras de comercio y otros grupos representativos de dicha comunidad y los representantes de Cintra US se personaron físicamente en los negocios de la zona para facilitar información de primera mano acerca del proceso de construcción y desarrollo de las autopistas.

Asimismo, se llevó a cabo la apertura de centros públicos de información para cada una de las carreteras destinados a atender las peticiones, reclamaciones o dudas. Asimismo, se buscó la presencia positiva de los proyectos en los medios de comunicación, a través de un contacto continuado y permanente con ellos.

I. Tercer Sector

Con el objetivo de crear valor a largo plazo para la sociedad, Ferrovial mantiene una relación fluida con las organizaciones de la sociedad civil y del llamado Tercer Sector. La relación con el tercer sector se estructura en cinco niveles:

- **Participación en instituciones del Tercer Sector.** Ferrovial forma parte activa de numerosas organizaciones del Tercer Sector de componente multi-stakeholder y multisectorial. Entre ellas, cabe destacar la Asociación Española del Pacto Mundial (Asepam) de la que Ferrovial es socio fundador, el Foro de Reputación Corporativa, cuya presidencia ostentó en 2009, la Fundación SERES, Forética y LBG (London Benchmarking Group) España. Asimismo, Ferrovial está participando activamente en los comités de Responsabilidad Corporativa que se han creado tanto en Seopan como en la CNC de cara a establecer unas bases comunes en esta materia. A través de varias asociaciones profesionales y del tercer sector, Ferrovial está presente en el Consejo Estatal Superior de RSE (CERSE).

- **Alianzas estratégicas para el desarrollo de proyectos.** Ferrovial mantiene alianzas estratégicas para el desarrollo de proyectos con instituciones del Tercer Sector. Cabe destacar la alianza con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT) para desarrollar proyectos conjuntos de investigación en torno a la Responsabilidad Corporativa, dentro del Industrial Liaison Program. En cuanto a los proyectos sociales con Organizaciones No Gubernamentales (ONG), actualmente Ferrovial mantiene acuerdos estratégicos con Acción contra el Hambre, Intermón Oxfam y AMREF-Flying Doctors. En el capítulo sobre la Comunidad se detallan los proyectos y acciones concretas de inversión social llevadas a cabo durante el ejercicio.

- **Encuentros institucionales.** Durante el año, se han celebrado en Ferrovial varios encuentros institucionales y reuniones con entidades del Tercer Sector. World Economic Forum 2010, etc...

- **Participación en eventos.** Los directivos de Ferrovial participan de forma activa en conferencias y eventos. Cabe destacar la participación en el Foro de Davos y Cumbre del G-20.

- **Relación a través de los canales formales de comunicación.** A través del correo electrónico rsc@ferrovial.es se han recibido 100 correos, de los cuales 17 son solicitudes de información para estudios y encuestas, 38 son peticiones de ayuda y el resto son peticiones para asistir a cursos o foros relacionadas con la Responsabilidad Corporativa.

- **ONG's:** Las relaciones de Ferrovial con ONG's se basan en un trato cercano y más personal. La compañía basa esta relación en ser creíble y predecible (nunca ofertan compromisos que no puedan cumplir) y en la búsqueda de proyectos conjuntos con objetivos comunes, que como consecuencia da lugar a que las ONG cuenten con F para desarrollar proyectos a escala global ("One Plante Business, Personal Mobility").

medio ambiente

Compromiso

- Disminuir el impacto ambiental de las actividades, mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente y reducir de la huella de carbono global del Grupo.

Líneas de actuación

- Promover la implantación de sistemas de gestión medioambiental normalizados en las diferentes líneas de negocio de Ferrovial, enfocados principalmente hacia la gestión del riesgo ambiental de las actividades.
- Investigación y desarrollo de modelos para la rehabilitación de viviendas a gran escala y la renovación urbana.
- Investigación y desarrollo de modelos de movilidad más sostenibles.
- Anticipación y adaptación temprana a los cambios regulatorios en el ámbito del medio ambiente.

Hitos en 2010

- Desarrollo del posicionamiento estratégico de Ferrovial en materia de cambio climático (proyecto "Ferrovial 2015"), en los horizontes 2015 y 2020.
- Revisión del esquema CRC (Carbon Reduction Commitment) en UK.
- Elaboración del Plan de Movilidad Personal.
- Extensión del programa de eficiencia energética en edificios.
- Nueva web corporativa sobre calidad, medio ambiente y sostenibilidad.
- Ferrovial es incluida en el Carbon Disclosure Leadership Index (CDLI), como líder europeo de su sector.
- Reducción de un 3% de las emisiones de CO₂ en el aeropuerto de Heathrow respecto al año 2009.

Objetivos 2011-2012

- Evaluación de la intensidad de Carbono de Ferrovial e identificación de fuentes de emisión con posibilidades de reducción.
- Ampliación del alcance de la huella de carbono en el ámbito de scope 3.
- Extensión del plan de movilidad a otras sedes corporativas.

El medio ambiente forma parte del ADN de Ferrovial. La empresa se ha comprometido con el desarrollo sostenible de la sociedad, fijándose objetivos para la mejora del comportamiento ambiental y fortaleciendo la estrategia climática mediante el desarrollo de tecnologías, infraestructuras de transporte y servicios públicos preparados para una economía baja en carbono.

Medio Ambiente	2010	2009	2008	2007	Var 10-09	Perímetro
Emisiones de gases con efecto invernadero directas e indirectas (T CO ₂ eq) (Scope 1+ Scope 2) (1)	1.906.089	1.961.552	NA	NA	-3%	100%
Emisiones de gases con efecto invernadero indirectas (T CO ₂ eq) (Scope 3) (2)	10.250	9.102	NA	NA	13%	9%
Emisiones de gases con efecto invernadero directas evitadas por captación de biogás (T CO ₂ eq) (3)	631.681	520.075	526.302	514.221	21%	100%
Emisiones de gases de efecto invernadero evitadas por la actividad de triaje (T CO ₂ eq)	382.440	342.061	361.105	328.099	12%	100%
Cantidad de electricidad producida por recuperación de biogás (Gj)	361.593	308.959	321.464	279.841	17%	100%
Cantidad de energía térmica producida por valorización de biogás (Gj)	102.568	146.666	118.168	175.134	-30%	100%
Cantidad de electricidad producida mediante cogeneración en incineración de residuos peligrosos (Gj)	68.216	66.290	66.082	61.045	3%	100%
Reducción de material destinado a vertedero (m ³)	4.830.891	10.780.876	12.557.018	13.173.555	-55%	100%
Recuperación en plantas de triaje (Tn)	894.127	859.392	880.427	857.626	4%	100%

(1) La información para el ejercicio 2009 difiere respecto a la publicada en el Informe Anual 2009 debido a la actualización de consumos y a la exclusión de Swissport.

(2) Los datos corresponden únicamente a Amey.

(3) La información hace referencia a España y Portugal. Se han modificado los datos referentes a años anteriores que no correspondían a un perímetro del 100%.

A. Política y objetivos

Ferrovial se ha comprometido con el desarrollo sostenible de la sociedad, fijándose objetivos para la mejora de su comportamiento ambiental y fortaleciendo su estrategia climática mediante el desarrollo de tecnologías, infraestructuras de transporte y servicios públicos preparados para una economía baja en carbono.

A.1 Política de MA

La Política de Medio Ambiente de Ferrovial emana de la Política de Sostenibilidad de aplicación a todo el Grupo, que está diseñada, impulsada y apoyada desde el más alto nivel jerárquico de la compañía. Partiendo de este compromiso común, cada una de las áreas desarrolla su política específica de acuerdo con los riesgos y demandas de los stakeholders para cada negocio.

La política de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial fue actualizada durante 2008 buscando una mejor adaptación al nuevo perfil de la compañía y a los nuevos riesgos corporativos derivados de la adquisición de BAA.

En esta actualización se incorporaron aspectos como el diálogo con los grupos de interés, la ecoeficiencia y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, como puntos clave de los compromisos públicos corporativos. El trabajo en estrecha colaboración con ONG, administraciones y organismos reguladores se considera también un punto clave.

Misión

Ferrovial diseña, financia, construye y gestiona infraestructuras y servicios de manera responsable, enfocados a la satisfacción de las expectativas de sus clientes y usuarios, utilizando los recursos disponibles con eficiencia y minimizando el impacto medioambiental de sus actividades.

Visión

Ferrovial quiere maximizar el valor para sus accionistas y la Sociedad, hasta ser reconocidos en todo el mundo como una organización eficiente y de referencia en los sectores donde está presente, comprometida con su papel como empresa global, que destaca por su compromiso con el desarrollo sostenible.

Principios

La satisfacción de las expectativas de los clientes y usuarios

Los clientes y usuarios son el centro de todo lo que hace la compañía, que procura ofrecerles siempre la mejor experiencia en la utilización de sus infraestructuras y servicios.

La participación de todos

Se fomenta la motivación, participación, formación y el desarrollo de todos los miembros de la organización para conseguir el éxito de la empresa.

El beneficio mutuo en las relaciones con proveedores y socios

Se promueve el beneficio mutuo en las relaciones con los socios, así como con los proveedores, con el objeto de alcanzar el máximo nivel competitivo, de calidad y de comportamiento medioambiental.

La ecoeficiencia

La compañía minimiza el impacto medioambiental de sus actividades, sobre la base de los conocimientos científicos disponibles, mediante el uso responsable y eficiente de los recursos naturales, reduciendo en lo posible los residuos y vertidos que generamos, así como las emisiones atmosféricas y en particular los gases de efecto invernadero.

El valor del compromiso

Ferrovial es una compañía responsable, que cumple aquello a lo que se compromete. Para ello, se respeta la legislación vigente y se satisfacen los acuerdos suscritos con clientes y

usuarios asegurando la calidad y la seguridad, así como el comportamiento medioambiental, de los productos y servicios.

La mejora continua

La compañía busca la excelencia en el ejercicio de su actividad, midiendo los aspectos clave de las actividades e implementando sistemas de gestión para la mejora permanente de sus procesos, capacidades técnicas y desempeño. Se establecen cauces fluidos de comunicación entre distintas áreas y empresas de la compañía para aprovechar la sinergia y las oportunidades que la experiencia y mejores prácticas pueden ofrecer.

El diálogo inteligente con los grupos de interés

El desarrollo de sistemas de reporte y cauces de comunicación sirven para mantener un diálogo productivo en términos de mutuo beneficio con los grupos de interés relevantes. Esto es útil para entender sus expectativas, controlar los riesgos de los negocios y aprovechar las oportunidades.

A.2 Objetivos

En el marco de su Política de Sostenibilidad, Ferrovial establece objetivos a medio y largo plazo como una parte fundamental de su estrategia. Tales objetivos se articulan tanto a escala global, como en cada una de las líneas de negocio y subsidiarias.

Los principales **objetivos a escala global**, en el medio plazo, se concretan en los siguientes aspectos:

Estrategia climática. El objetivo principal relacionado con este área está enfocado a mejorar la eficiencia energética y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en las fuentes sobre las que Ferrovial tiene capacidad de control (scope 1 y 2). Así, por ejemplo, en el área de Aeropuertos, uno de los principales emisores de GEI del Grupo, el objetivo pasa

por reducir las emisiones totales del aeropuerto de Heathrow un 30% en 2020 respecto del año base 1990.

La actividad de gestión de residuos, que junto con la anterior suma más del 80% de la huella de carbono del grupo, tiene como uno de sus principales objetivos el incremento de las emisiones de GEI evitadas. El resultado del ejercicio 2010 ha superado todas las expectativas, debido en mayor medida a la puesta en operación de nuevas instalaciones de captación de biogás y de cogeneración eléctrica (la producción de energía eléctrica a partir de biogás se ha incrementado en un 17% respecto de 2009).

El resto de las áreas de negocio disponen también de objetivos de reducción; durante 2011, se harán públicos los objetivos del grupo a escala global, en el marco del proyecto estratégico "Ferrovial 2015-20".

Mejora de la movilidad de personas en el ámbito de Ferrovial. Este objetivo se concreta en el desarrollo e implantación progresiva de Planes de Movilidad Personal en las oficinas del grupo, a partir de 2009. En 2010 se han cumplido los objetivos de implantación en las oficinas centrales, y durante 2011-12 se extenderán al resto de las oficinas corporativas de las distintas áreas de negocio.

Las mejoras en materia de movilidad sostenible no afectan sólo a los empleados del grupo, sino que tratan de extenderse a los usuarios de las infraestructuras de Ferrovial. Así, por ejemplo, en Heathrow se ha fijado un objetivo de incremento del uso del transporte público en la accesibilidad de los usuarios al aeropuerto, hasta alcanzar una cifra del 40% de los desplazamientos totales en 2012. Este objetivo anualizado se ha satisfecho en el año 2010. Por su parte, en la división de Autopistas, se fomentan entre los usuarios las pautas de conducción eficiente, con resultados muy

positivos en varias concesionarias (p.e. en Euroscut Algarve –Portugal- se redujo el consumo de combustible de los usuarios en cerca de un 3,5% respecto del año anterior, en términos comparables).

Reducción de la producción de residuos, mediante la reutilización y el reciclaje. En volumen, la mayor parte de los residuos del grupo se generan en el área de Construcción, donde se han establecido objetivos muy ambiciosos para la reducción del material depositado en vertederos. En concreto, se ha fijado un objetivo de reducción de 56 millones de metros cúbicos para el periodo 2005 –2012.

Durante 2010, la división de construcción dejó de verter un volumen de 4,8 millones de metros cúbicos de tierras a vertederos. Queda por tanto cumplido el objetivo final un año antes y superando la cifra esperada en un millón de metros cúbicos.

La suma de material evitado en vertedero desde 2005 alcanza el 92% del objetivo total.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
m3 Reducción vertido de material a vertedero	5.291.400	10.389.549	13.173.555	12.557.018	10.780.876	4.830.891
Total			57.023.289			

Reducción del consumo de recursos naturales. La mayor parte de las áreas de negocio han fijado objetivos en materia de ecoeficiencia, que tienen por objeto la optimización del uso de recursos naturales.

El ahorro del agua se ha convertido en un objetivo prioritario no sólo de la empresa, sino de las políticas nacionales y comunitarias.

La gestión de ahorro de agua se lleva a cabo desde tres enfoques diferentes:

- Uso eficiente de agua en actividades de producción.
- Instalación de dispositivos de ahorro de agua en la construcción de edificios y viviendas.
- Programas de ahorro de agua en oficinas centrales.

Una de las medidas implantadas es la reutilización de agua, principalmente en construcción, servicios urbanos y tratamiento de aguas.

El aeropuerto de Heathrow, principal activo de esta división de negocio, reutilizó en 2011 casi 376.000 m³ de agua; en este aeropuerto, además, se han establecido también objetivos respecto de la mejora de los niveles de calidad del agua (p.e. mediante recuperación de todo el fluido descongelante utilizado, a finales de 2010). La estrategia se extiende también a los aeropuertos de menor capacidad, como el de Aberdeen, donde se ha fijado una reducción del consumo total de agua del 3% respecto del año base 2009.

A.3 ICM

Índice de comportamiento ambiental (ICM)

El índice ICM integra una parte significativa de todos los indicadores de impacto ambiental en las áreas de Construcción y Servicios. El uso de estos indicadores integrados permite establecer objetivos a medio y largo plazo en materia de reducción del impacto ambiental de las actividades.

Ferrovial creó el primer Índice de Comportamiento Medioambiental (ICM) aplicado al área de Construcción Nacional en el año 1999, en colaboración con la Universidad Rey Juan Carlos y la Cátedra de Medio Ambiente de la Unesco.

Siguiendo un modelo similar, en 2009 se implantó el índice en la actividad de Servicios, contemplando de esta forma la extensión de este instrumento de gestión a las áreas con un riesgo ambiental operativo mayor. Este índice permite calcular por separado los valores del ICM tanto en las distintas empresas (Cespa, Euroлимп, Grupisa y Ferroser), como de forma agrupada y ponderada para obtener un valor global de todas las negocios de la división.

El ICM del área de Servicios está implantado y en producción, ha generado información validada durante los años 2009 y 2010, y, una vez que se dispone de un registro histórico suficiente, su evolución se hará pública a través de la página web de Ferrovial a lo largo de 2011.

A.4 Relación con Grupos de Interés

La profesionalización de las relaciones entre la compañía y sus grupos de interés ha significado el establecimiento de un canal de comunicación con sus stakeholders a través de áreas que están específicamente dotadas para atender a cada grupo.

Ferrovial cuenta con más de 1.000 millones de usuarios y clientes que utilizan las infraestructuras y servicios que la compañía pone en el mercado. La política de la compañía respecto a sus clientes y usuarios es procurar la mejor satisfacción de sus expectativas y realizar un esfuerzo de anticipación en el conocimiento de sus necesidades. Para conocer las opiniones y expectativas de los grupos de interés tanto de calidad como de medio ambiente, durante 2010 se han realizado encuestas a los clientes y a los usuarios.

La Dirección de Calidad y Medio Ambiente mantiene continuamente informados a los analistas de la estrategia y desempeño ambiental de la compañía. Muestra de la fiabilidad y transparencia de la información proporcionada es que Ferrovial pertenece a los principales indicadores de sostenibilidad, tales como Dow Jones Sustainability Indexes o FTSE4 Good y organizaciones como Carbon Disclosure Project o Triodos Bank reconocen la labor de Ferrovial.

Mes	ICM Mensual	UMBRALES			
		óptimo	bueno	normal	admisible
ene-10	74	60	100	190	230
feb-10	69	60	100	190	230
mar-10	72	60	100	190	230
abr-10	69	60	100	190	230
may-10	70	60	100	190	230
jun-10	63	60	100	190	230
jul-10	64	60	100	190	230
ago-10	59	60	100	190	230
sep-10	58	60	100	190	230
oct-10	59	60	100	190	230
nov-10	48	60	100	190	230
dic-10	41	60	100	190	230

La relación con proveedores y subcontratistas es una parte esencial en el desarrollo de las actividades de la compañía, que tiene entre sus objetivos reducir los impactos en el medio ambiente a través de la reducción de emisiones y de residuos.

De forma permanente se mantiene un diálogo con los gobiernos, administraciones públicas, legisladores y sector empresarial en los que Ferrovial con el objetivo de proporcionar su conocimiento en sectores con impacto sobre el medio ambiente, como es la rehabilitación de vivienda y el transporte. A través de campañas medioambientales internas se intenta sensibilizar a los trabajadores de la importancia de su colaboración para conseguir el objetivo de reducir el consumo de papel, agua o envases. Asimismo, se realizan campañas entre los ciudadanos transmitiéndoles la importancia de reciclar, utilizar transporte público y reducir el consumo de combustibles.

B. Estrategia climática

B.1 Introducción

Tendencias regulatorias

Las políticas que pretenden impulsar la transición a un mundo de bajas emisiones se han acelerado en los últimos años. Desde hace más de dos décadas, la creciente legislación sobre esta materia se ha convertido en el mayor movimiento regulatorio global en el ámbito del medio ambiente, y sin duda, en el que ha causado el mayor impacto económico.

En este aspecto, y pese al fracaso de las expectativas de la UE, la compañía considera que los acuerdos de Copenhague acelerarán de manera significativa la regulación en estas materias. El acuerdo fue firmado por 106 países que son responsables de la generación de más del 81% de las emisiones globales, incluyendo todos aquellos en los que opera Ferrovial. Este acuerdo limita el incremento de la temperatura global a 2 °C y, con este objetivo, fuerza a los países desarrollados a realizar importantes inversiones. Es muy probable que en los próximos 2-3 años se defina un nuevo acuerdo global en materia de reducción de emisiones, jurídicamente vinculante.

Impacto en las actividades de transporte de personas

A escala global, la movilidad de personas está directamente vinculada a más de la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), y es la fuente que más ha crecido en las dos últimas décadas. De mantenerse la tendencia actual, se estima que el transporte en sus distintas modalidades (terrestre, aéreo, marítimo) emitirá en el entorno de 9,2 Gt de CO₂ por año en 2030.

En este contexto, es más que probable que los sectores del transporte se vean afectados por un marco normativo cada vez más exigente en materia de cambio climático y eficiencia energética. En aviación, por ejemplo, la demanda de transporte aéreo de personas probablemente continúe en aumento impulsada por la globalización y el ascenso de las economías emergentes. En este sentido, y como titulares del único aeropuerto principal (hub) del Reino Unido, resulta crítico para Ferrovial hacer compatibles las ventajas económicas que proporciona Heathrow para el Reino Unido, con la reducción de la huella de carbono de esta infraestructura tan relevante. Para la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial, el crecimiento de la aviación no es incompatible con la lucha contra el cambio climático, sino que es posible lograr ambos objetivos a través de avances técnicos, aeronaves energéticamente más eficientes, combustibles de baja emisión de carbono y operaciones aeroportuarias más eficientes.

Desarrollo de infraestructuras de transporte de bajas emisiones

La transformación hacia infraestructuras de transporte de bajas emisiones pasará por su integración con las TIC, que las dotarán de una mayor flexibilidad con el fin de reducir el consumo energético y las emisiones de GEI. Verdaderas infraestructuras inteligentes, capaces de adaptarse a la demanda casi en tiempo real, asegurando la fluidez del transporte o activando soluciones para una movilidad más sostenible. También infraestructuras alineadas con la progresiva “electrificación” de las sociedades más avanzadas, adaptadas, por ejemplo, a las futuras necesidades de los vehículos eléctricos.

En este sentido, Ferrovial hace una apuesta contundente por la inversión en I+D a largo plazo. Esta apuesta se ha materializado en la puesta en marcha del “Centro de Infraestructuras Inteligentes (CI3)” durante el año pasado. Este centro tiene entre sus ejes de actuación la sostenibilidad ambiental de las infraestructuras, y está ya trabajando en proyectos concretos que pueden ser muy relevantes para avanzar hacia modos de transporte de bajas emisiones. Un ejemplo de ello son los sistemas de predictibilidad de eventos de tráfico, los sistemas avanzados de vías de entrada “SAVE” en autopistas o el sistema DAVAO+ para la detección de vehículos con alta ocupación.

Por otra parte, la compañía considera que la intermodalidad del transporte puede jugar una baza muy importante en la reducción de la huella de carbono de la movilidad personal. En este aspecto particular, Ferrovial trabaja en las futuras infraestructuras concibiéndolas como grandes redes intermodales, capaces de combinar distintos medios de transporte para asegurar desplazamientos seguros, en el menor tiempo posible, pero también minimizando el consumo energético y la huella de carbono. Así, serán imprescindibles sistemas que permitan una conexión rápida entre vehículo privado y transporte público, o entre carretera y ferrocarril.

También sistemas que faciliten una conexión eficiente entre los **largos desplazamientos** que requiere la sociedad globalizada, con **modos locales** de transporte “limpios”, de bajas emisiones.

Muestra de ello es el aeropuerto de Heathrow, donde se está trabajando activamente en la reducción de la huella del hub aeroportuario, con proyectos emblemáticos como la nueva T2A (reducción de un 40% de las emisiones por encima de las mejores prácticas), pero invirtiendo también en una red de transporte local de bajas emisiones, como Crossrail. Como se detalla en otros apartados de la memoria (ver el capítulo “Movilidad”), en Heathrow más del 40% de las emisiones de GEI proceden de la movilidad desde y hacia el aeropuerto.

Proyecto Ferroviario 2015-20

El 91% de la facturación de la compañía se encuentra altamente expuesto a los riesgos derivados de la regulación sobre cambio climático. Además, el nuevo escenario puede ser también una fuente de nuevos negocios. Ya hoy, el 9% de los ingresos están enmarcados en los denominados “sectores climáticos” de la economía.

En este contexto, Ferrovial considera que es necesario replantearse, a escala global, cuáles son los riesgos a los que se enfrenta el grupo en los próximos años, y qué oportunidades podrían aprovecharse en el ámbito de los sectores climáticos. Es un hecho que los clientes y grupos de interés de Ferrovial (gobiernos, reguladores, ciertos usuarios) han publicado compromisos para reducir la “huella de carbono” de sus economías, y en los próximos años parece inevitable que estas tendencias se aceleren. Por esta razón, en 2010 se ha comenzado un ambicioso proyecto de alcance estratégico, cuyos resultados se materializarán a lo largo de 2011. El proyecto, denominado “Ferroviario 2015-20”, tiene como objetivo fundamental un análisis sereno sobre cómo encajan las actividades del grupo en el nuevo contexto que se deriva de las políticas y regulación sobre cambio climático, identificando los riesgos para las distintas áreas a escala global, así como las oportunidades para abordar nuevos negocios. Con este análisis se pretende hacer una aportación útil y relevante para la planificación estratégica del grupo en los próximos años.

El proyecto ha sido liderado por la Dirección de Calidad y Medio Ambiente y la Dirección de Riesgos y en él han participado expertos designados por los comités de dirección de cada área de negocio, así como la asesoría jurídica de Secretaría General y la Dirección General Económico-Financiera.

Por último, el proyecto va más allá de la definición de una estrategia de negocio adecuada; está estrechamente ligado también a los compromisos de reducción de la huella de carbono de Ferrovial a escala global. A lo largo de 2011, Ferrovial contará con objetivos cuantitativos fiables, definidos en los horizontes 2015-2020, que servirán para integrar los ya existentes en los negocios y asentar la credibilidad del grupo en este ámbito. El desarrollo de estos objetivos se ha mencionado en el capítulo “Objetivos” de esta memoria, así como en el apartado correspondiente a la “Huella de carbono” del grupo.

Reconocimiento por parte de analistas. Carbon Disclosure Project

Ferrovial trabaja para convertirse en un proveedor de infraestructuras y servicios públicos preparados para una economía baja en carbono, apoyando su credibilidad no sólo en sus capacidades tecnológicas, sino también en un compromiso solvente en la acción contra el calentamiento global, que nos convierta en verdaderos socios de las políticas gubernamentales en esta materia. En gran medida, esta orientación, como se veía en el apartado anterior, se basa en una adecuada interpretación de los riesgos y oportunidades ligados al cambio climático.

Estas condiciones son precisamente las que más han valorado los analistas al situar a Ferrovial en el exclusivo índice **CDLI** (Carbon Disclosure Leadership Index). Este índice recoge las 25 compañías cuya estrategia de cambio climático se considera más solvente, y que es elaborado cada año por la agencia de análisis Carbon Disclosure Project (CDP). CDP representa los intereses de casi 500 inversores con activos por encima de 64 trillones de dólares, y está especializada en el análisis de las estrategias de cambio climático de las empresas cotizadas. Se trata sin duda del rating de referencia sobre esta materia a nivel mundial. Ferrovial ha obtenido el “best score” en Europa dentro de su sector, y es la única empresa de infraestructuras que ha accedido al índice. Sólo dos empresas españolas (Ferroviario y Telefónica) han sido incluidas en este exclusivo rating.

B.2 Huella de Carbono

Ferrovial considera que la mejor forma de luchar contra las emisiones es evitarlas desde su origen. Al mismo tiempo que la compañía mejora su desempeño en este ámbito, ha puesto en marcha ambiciosos planes para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en sus actividades de acuerdo con la Política de Sostenibilidad aprobada en mayo de 2008 y dentro de su estrategia de Cambio Climático 2015.

Durante el 2008 se comenzó a trabajar para identificar todas las fuentes de emisión de los negocios de la compañía y en el 2009 se terminó de elaborar el procedimiento de cálculo de la huella de carbono global que sirvió para unificar los criterios a la hora de establecer la metodología para la obtención de datos y cálculo de emisiones. En 2010 ha calculado la huella de carbono de todas sus actividades mundialmente. Para el cálculo se ha considerado la parte accionaria de aquellos contratos sobre los que se tiene el control operacional.

El procedimiento permite además la identificación de emisiones por fuentes, países y empresas, lo cual es un punto clave a la hora del establecimiento de objetivos. Esta metodología de cálculo fue verificada por un organismo externo en 2009.

El ámbito de reporte se ha establecido en Scope 1 y Scope 2, aunque hay empresas del Grupo que ya poseen datos de Scope 3 y se está trabajando para calcular este alcance en otros negocios.

El nuevo procedimiento toma como año de partida las emisiones producidas en el 2009 y al utilizar el mismo enfoque, la metodología de reporte y cálculo permitirá comparar negocios y la evolución de sus emisiones tanto en valores absolutos como relativos a su facturación, evitando así las dificultades encontradas en años anteriores.

A lo largo del primer cuatrimestre de 2011 se podrá encontrar más información detallada sobre la huella de carbono en el apartado de Medio

Ambiente de la página web de Ferrovial. Una vez unificado el reporte será posible seguir la evolución de nuestras emisiones y así poder asegurar la efectividad de las medidas establecidas.

* Los datos publicados son los disponibles a fecha de febrero de 2011. Cualquier actualización se publicará en la web de Ferrovial, en el apartado de Calidad y Medio Ambiente.

* La información para el ejercicio 2009 difiere respecto a la publicada en el informe anual 2009 debido a la actualización de consumos.

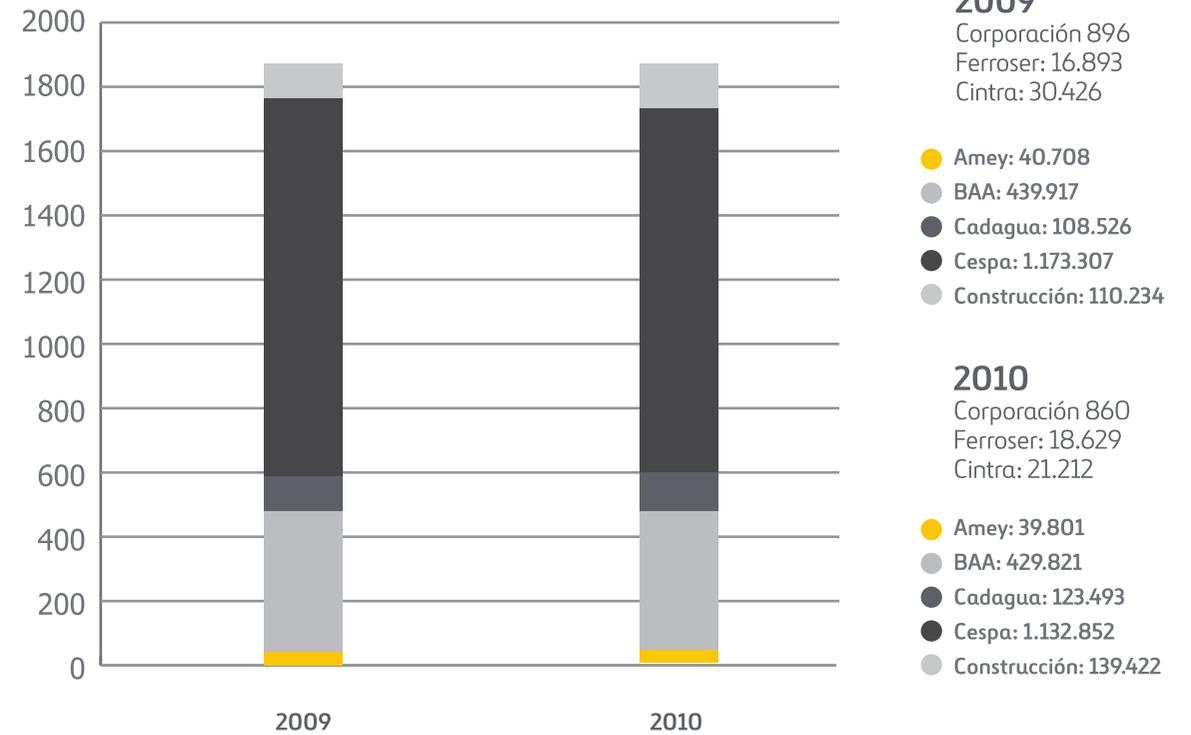
* En el ejercicio 2010 se ha incluido Budimex y se ha excluido Swissport, ya que la compañía no ha reportado los datos al haber salido del perímetro en el primer trimestre de 2011.

Reconocimiento de los expertos

Los analistas han valorado, en los principales índices internacionales de sostenibilidad, el esfuerzo de Ferrovial por reducir el impacto ambiental de las actividades. Recientemente, la compañía ha sido reconocida por CDP (Carbon Disclosure Project) dentro del informe “Europe 300” y “España: las 85 mayores empresas por capitalización” como empresa líder en su sector.

Resultados huella de carbono

Emisiones totales de CO₂ de Ferrovial por empresa (Scope 1 y 2) (miles de Tneq CO₂)



AÑO 2010 (scope 1&2)

	Amey	BAA	Cadagua	Cespa	Cintra	Construcción	Ferrosfer	Corpor.	Total general
Tneq de CO₂	39.801	429.821	123.493	1.132.852	21.212	139.422	18.629	860	1.906.089

AÑO 2009 (scope 1&2)

	Amey	BAA	Cadagua	Cespa	Cintra	Construcción	Ferrosfer	Corpor.	Swissport	Total general
Tneq de CO₂	40.708	439.917	108.526	1.173.307	30.426	110.234	16.893	896	40.644	1.961.552

Ferrovial ha reducido sus emisiones en la mayoría de los negocios. El aumento de las emisiones de Cadagua se debe a que ha tenido más actividad de secados térmicos, que demanda gran consumo de gas natural.

Uno de los objetivos para el 2010 era calcular la huella de carbono de Budimex, que fue la única empresa de la que no se reportó emisiones en 2009 y en este informe se incluye dentro del sector Construcción.

Ferrosfer ha aumentado ligeramente sus emisiones como consecuencia de su nueva actividad de Gestión Integral de Centros Deportivos de la que tiene el control operacional de todas las instalaciones incluyendo el agua caliente de las piscinas o calefacción que son más demandantes de energía que la actividad normalmente llevada a cabo por la empresa.

* A fecha de la publicación no se dispone de la totalidad de los consumos de los aeropuertos, a excepción de Heathrow. Por ello el dato proporcionado para BAA corresponde a las emisiones de Heathrow que representa el 75,97% de las emisiones de aeropuertos y una estimación de las emisiones generadas en el resto de los aeropuertos en base a los consumos del 2009.

* La actualización se publicará en la web de Ferrovial, en el apartado de Calidad y Medio Ambiente.

2010 no incluye Swissport debido a que la empresa fue vendida.

El Scope 1 incluye las emisiones directas producidas en fuentes que son propiedad de o están controladas por la empresa. Principalmente proceden de:

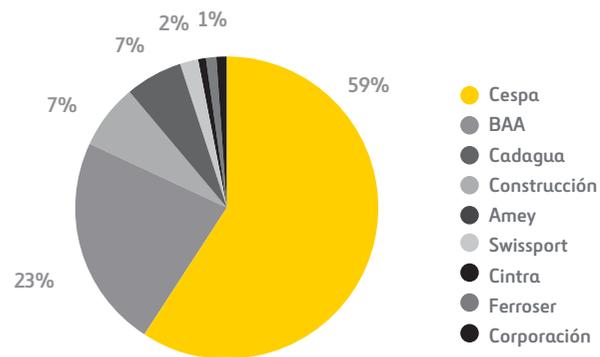
- Combustión de combustibles en equipos estacionarios (calderas, hornos, turbinas...).
- Combustión de combustibles en vehículos que son propiedad o están controlados por la empresa.
- Emisiones difusas. Emisiones no asociadas a un foco emisor determinado, tales como las emisiones de biogás procedentes de vertedero.

El Scope 2 incluye las emisiones consecuencia del consumo de electricidad comprada a otras empresas que la producen o controlan.

El 84 % de las emisiones de Cespa corresponden a las emisiones difusas (biogás) producidas en vertederos. Del total de las emisiones difusas el 31,63 % se generan en vertederos propiedad de Cespa y el resto en vertederos que son gestionados por la empresa pero no están en propiedad.

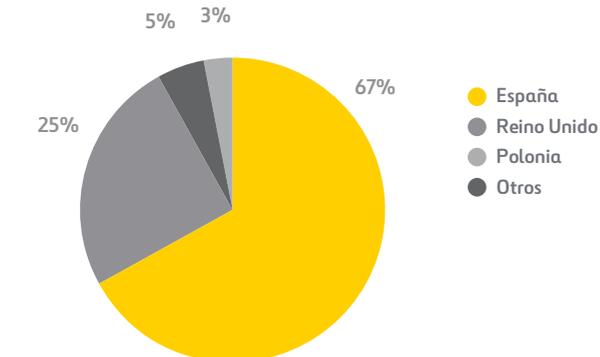
Reparto de emisiones totales de CO₂ de Ferrovial por empresa (Scope 1 y 2)

Porcentaje de emisiones de CO₂ por empresa (Scope 1 y 2) Año 2010



Reparto de emisiones totales de CO₂ de Ferrovial por países (Scope 1 y 2)

Porcentaje de emisiones de CO₂ por países (Scope 1 y 2) Año 2010

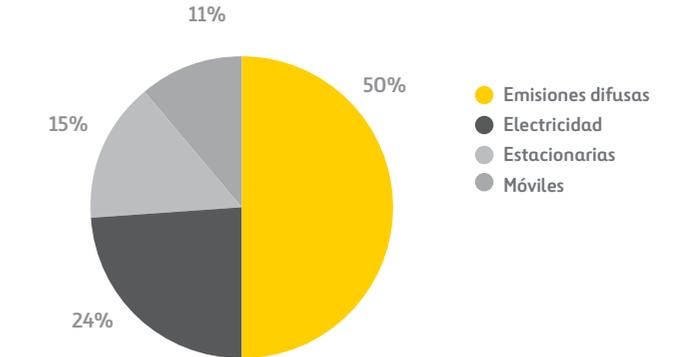


2010	Tneq de CO ₂
España	1.295.465
Reino Unido	471.992
Polonia	48.030
Otros	90.602
Total	1.906.089

La evolución de las emisiones por países muestra que España sigue siendo el país con más emisiones. Este año se ha incorporado las emisiones de Budimex (constructora polaca).

Reparto de emisiones totales de CO₂ de Ferrovial por fuentes (Scope 1 y 2)

Porcentaje de emisiones de CO₂ por fuentes (Scope 1 y 2) Año 2010



Otras emisiones indirectas (Scope 3)

El reporte de esta categoría es opcional e incluye el resto de emisiones indirectas. Estas emisiones son consecuencia de las actividades de la empresa pero que ocurren en fuentes que no son propiedad ni están controladas por la misma. Tanto Amey como BAA calculan el Scope 3 (32 % del INCN).

Para el cálculo, Amey ha considerado las emisiones procedentes del transporte de mercancías, viajes de empresa y commuting. En 2010, el scope 3 de Amey ascendió a 10.250 Teq de CO₂.

BAA ha considerado para el cálculo del scope 3 las emisiones procedentes de las aeronaves en el aterrizaje, despegue y circulación por pista, los viajes de negocio, los vehículos que operan en pista, el acceso al aeropuerto de los pasajeros y la gestión del agua y las basuras. A fecha de esta publicación, no se dispone de algunos de los datos necesarios para el cálculo tales como el acceso de pasajeros al aeropuerto. En la sección de Calidad y Medio Ambiente dentro de la web de Ferrovial se publicará el Scope 3 en cuanto se disponga esta información.

NO, SO y otras emisiones significativas

A partir de los consumos combustibles se calculan las emisiones en otros contaminantes gaseosos:

a) Emisiones procedentes de calderas.

Nox (Tn)	CO (tn)	COVNM (tn)	SO (tn)	Partículas (tn)
203	73	8	26	6

Estas emisiones proceden de la combustión de gas natural, gasóleo, fuel y propano principalmente.

b) Vehículos de automoción

CO (tn)	COVNM (tn)	NO _x (tn)	Partículas (tn)
513	89	696	99

Estas emisiones proceden principalmente de las emisiones de gasoil y gasolina.

La principal razón de disminución respecto al año anterior es que no se han considerado los consumos de los vehículos que Swissport utiliza en las pistas de los aeropuertos puesto que la compañía no ha reportado los datos al haber salido del perímetro en el primer trimestre de 2011.

c) Maquinaria móvil utilizada en obras de construcción

CO (g/Kg)	COVNM (g/Kg)	NOx (g/Kg)	Partículas (g/Kg)
203	281	1.654	182

Estas emisiones proceden del uso de gasoil principalmente en la maquinaria móvil utilizada en obras de construcción.

d) Electricidad

Para el cálculo se ha considerado el mix eléctrico de cada país.

Fuente primaria	Emisiones (t)				
	NOx	CO	COVNM	SOx	Partículas
Total	407,41	164,92	3,29	727,43	30,74

Combustibles utilizados en fuentes estacionarias y móviles

2010	CONSUMO (Gj)
Diesel	3.309.662
Fuel	288.269
Gasolina	78.664
GN	3.202.619
LPG	796
Propano	3.559
TOTAL	6.883.568

Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias

Fuente primaria de energía	TOTAL (Gj)
Carbón	831.591
Gasoil	92.062
Gas	1.118.117
Biomasa	48.771
Residuos	17.409
Nuclear	393.208
Hidráulica	155.019
Geotérmica	265
Solar FV	6.638
Solar térmica	48
Eólica	119.137
Maremotriz	2
Otras	1.335
Total consumo	2.783.662

* Para el cálculo se ha considerado el mix eléctrico de cada país.

Nota: no se han tenido en cuenta los ratios de eficiencia en producción de energía eléctrica ni las pérdidas por el transporte para cada país.

Gases destructores de la capa de ozono (refrigerantes)

Empresa	Tipo de Refrigerante			
	R22	R407C	HFC134a	R410A
BAA* (Kg)	50,82	25,57	490	41,16
BAA* (TeqCO ₂)	92	39	638	71
Corporación ((Kg)	55,16			
Corporación (TeqCO ₂)	90			

* A fecha de cierre sólo se dispone del dato de Heathrow.

Emisiones evitadas por la actividad de gestión de residuos

En el ámbito de la gestión de residuos se sigue una estrategia basada en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Una de las vías es a través de valorización frente a la eliminación y la reducción de la cantidad de residuos que entra en depósito. Otra es la recuperación y el aprovechamiento del biogás en los vertederos procedente de la descomposición de residuos para producir energía a partir del mismo.

De esta forma se reduce la dependencia de los combustibles fósiles y de las emisiones procedentes de la combustión de los mismos, y se evitan las emisiones de metano, con un mayor efecto sobre el calentamiento global que el CO₂.

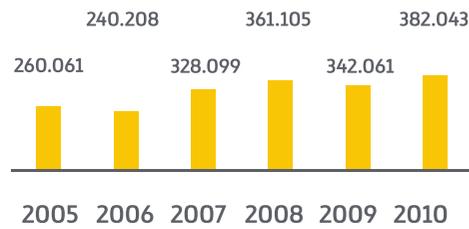
En 2010, Cespa ha evitado un total de 1.010.917 Toneladas equivalentes de CO₂.

	GEI evitadas por la actividad de triaje (Teq CO ₂) (1)	GEI evitadas por captación de biogás (Teq CO ₂) (2)
2005	260.061	510.595
2006	240.208	483.291
2007	328.099	514.090
2008	361.105	526.267
2009	342.061	519.604
2010	382.043	628.874

(1) La información corresponde a España y Portugal.

(2) La información corresponde únicamente a España

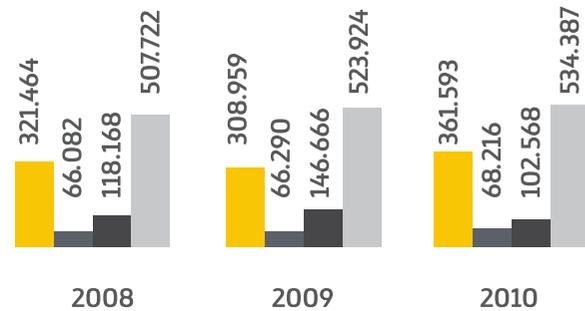
GEI evitadas por la actividad de triaje (TeqCO₂)



La constante inversión realizada en tecnología tanto en la actividad de triaje como de captación de biogás ha permitido reducir en los últimos años las emisiones de GEI y que esta reducción haya tenido una tendencia creciente.

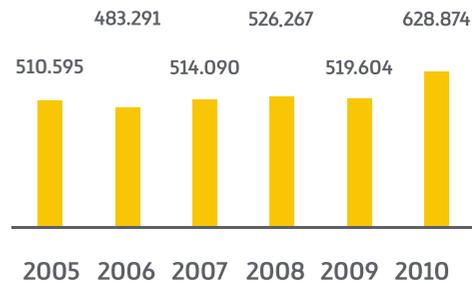
Generación de energía procedente de fuentes renovables

Energía procedente de la gestión de residuos (Cespa)



- Cantidad de electricidad producida por recuperación de biogás (Gj)
- Cantidad de electricidad producida (mediante cogeneración) en incineración de residuos peligrosos (Gj)
- Cantidad de energía térmica producida por valorización de biogás (Gj)
- Cantidad Total Energía (Gj)

GEI evitadas por la captación de biogás (TeqCO₂)



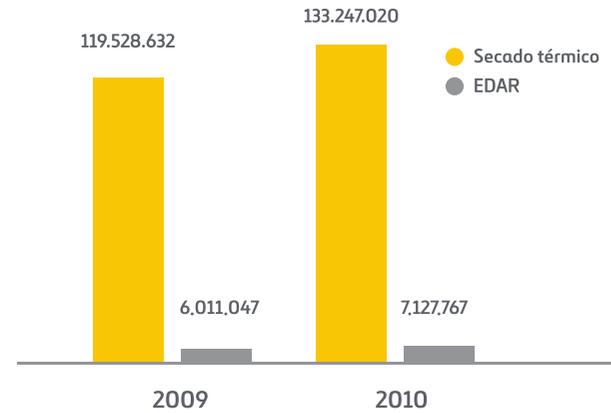
Cespa, además de evitar un total de 1.010.917 Toneladas equivalente de CO₂ ha generado, utilizando como materia prima biogás y residuos, un total de 534.387 Gj. El uso de esta energía frente a la electricidad procedente de red supone un ahorro en las emisiones de 51.728 Toneladas equivalentes de CO₂.

Procedentes del tratamiento de lodos (Cadagua)

El secado térmico de fangos consiste en la aplicación de calor para la evaporación de gran parte del agua intersticial contenida en los lodos. En las plantas que opera Cadagua la cogeneración de energía se realiza consumiendo gas natural en motogeneradores, turbogeneradores o Centidry. Mediante la cogeneración se produce energía eléctrica y térmica a partir del gas natural. La cogeneración en una depuradora de aguas residuales urbanas satisface dos objetivos básicos: uno económico y otro medioambiental.

Cadagua ha generado en el 2010 un total de 505.350 Gj. El uso de esta energía frente a la electricidad procedente de red supone un ahorro en las emisiones de 49.102 Toneladas equivalentes de CO₂.

Energía generada en el tratamiento de lodos (Kwh)



C. Eficiencia energética

Desde hace años se han iniciado estrategias para la reducción de emisiones de GEI. Se trata de conseguir procesos menos contaminantes y anticiparse a futuras regulaciones de aplicación a los negocios del grupo, especialmente en la gestión de residuos y el tráfico aéreo. Dentro del marco de la estrategia de Ferrovial contra el Cambio Global, la eficiencia energética es uno de los puntos clave.

El negocio con mayor impacto en cuanto a consumo energético es BAA. Por ello, trata de minimizar las emisiones relacionadas con las instalaciones fijas.

Estrategia energética en aeropuertos

La primera fase en la que interviene es la del diseño de los proyectos. Es el caso de la construcción de la nueva Terminal Heathrow East:

- Control sobre la entrada de luz natural con el fin de minimizar el uso de luz artificial. Favorecer la insolación en invierno para minimizar el gasto en climatización y evitar la acumulación de radiación en verano para minimizar la refrigeración.
- Uso de toldos para evitar el calentamiento por radiación solar y exceso de luz solar.
- Reducción del uso de agua para refrigeración a través del aprove-

chamiento del frío residual obtenido de la extracción de agua de un acuífero. Se reduce así la energía utilizada para refrigeración así como el consumo de agua.

- Recuperación del calor procedente de la ventilación a través de intercambiadores de calor que transfieren el calor generado internamente en los edificios a los sistemas de ventilación con el fin de minimizar las emisiones procedentes de la climatización.

Generación y consumo de energías limpias producidas en el mismo aeropuerto (Be clean):

- Generación de energía a partir de biomasa en una planta de gasificación que genera gas a partir de residuos de biomasa procedentes del mismo aeropuerto de Heathrow.
- Producción de Energía fotovoltaica procedente de paneles en el techo de la terminal.
- Aprovechamiento de aguas grises para saneamiento y refrigeración.

Utilización de energías limpias (Be green):

- Energía procedente de fuentes renovables (P.ej. Turbinas de viento).
- Previsión de instalación de mas paneles fotovoltaicos.

El principal objetivo establecido a este respecto en la nueva Terminal Heathrow East es la reducción de un 40% de las emisiones de CO₂, un 20% debido a la generación de energías procedentes de fuentes renovables.

Plan de eficiencia energética en Oficinas Centrales de Corporación

Durante el año 2009 se llevó a cabo una auditoria energética en las oficinas centrales de Corporación con el objeto de identificar posibles actuaciones de ahorro energético.

La auditoría energética consistió en un análisis de situación por el que se obtuvo un conocimiento del modo de explotación del edificio, sus niveles de demanda hacia los servicios consumidores de energía, el funcionamiento de sus instalaciones energéticas y el estado de sus componentes, sus consumos energéticos y sus correspondientes costes de explotación. En definitiva, conocer dónde, cómo y para qué se utiliza la energía en un edificio.

A la hora del establecimiento de medidas no sólo se tuvieron en cuenta las tecnologías y equipos suficientemente desarrollados que puedan utilizarse en cada caso, sino también aquellos comportamientos que impliquen un mejor uso de las instalaciones y equipos involucrando activamente al personal del edificio.

El objetivo establecido de reducción de consumos eléctricos es alcanzar un ahorro del 55 % respecto a los del 2008 entre el 2009 y 2011.

En el 2009 se pusieron en marcha algunas medidas como optimización funcionamiento CPD, ajuste de horarios de puesta en marcha de las instalaciones de climatización e iluminación según necesidades reales del edificio y ajuste de temperatura que ha supuesto un ahorro del 47,75 % respecto a las del 2008 y en el 2010 se ha consumido un 1 % menos que en el 2009.

Las obras previstas a realizar en el edificio, entre las que se incluirán medidas de eficiencia energética, se han pospuesto hasta finales de 2011.

Objetivos y acciones de reducción

Cespa

En 2010 las emisiones de gases de efecto invernadero evitadas como consecuencia de la captación de biogas en vertederos se han incrementado en un 21,5% con respeto a 2009. Lo cual significa haber dejado de emitir 631.681Tneq CO₂ (en España y Portugal).

Con el biogás captado en los vertederos se ha generado energía. En este periodo ha aumentado un 17 % de energía eléctrica generada. En los centros de trabajo que han tenido un consumo de combustible superior al del año anterior, Cespa se ha impartido acciones formativas para fomentar la conducción eficiente y ha realizado una campaña de sensibilización. Además, se han implantado un conjunto de “buenas prácticas” y/o se ha realizado una campaña de sensibilización para disminuir los consumos.

El 5,63 % de la flota total (España y Portugal) de Cespa (433 vehículos) se impulsan con combustibles alternativos (biodiésel, gas natural, gas natural licuado, eléctricos y bimodales).

Oficinas centrales

En las oficinas centrales, debido a las medidas de eficiencia energética implantadas, se han conseguido ahorros del 47,75 % en el 2010 respecto al 2008.

Cadagua

En 2010, Cadagua ha conseguido un incremento del 11,5 % en la generación de energía en la actividad de secados térmicos y un 18,6 % en las EDAR.

Construcción

Ferrovial Agroman tiene implantados objetivos medioambientales en sus obras con el objetivo de reducir de emisiones de gases invernadero.

Así, ha evitado la emisión de 2.545 Teq de CO₂ como consecuencia de reducir las distancias de transporte a la obra y 3.772 Teq. de CO₂ debido a la reducción de los volúmenes de excavación, material de préstamos y material a vertedero.

BAA

En 2010, en el aeropuerto de Heathrow, se han reducido un 10 % las emisiones de CO₂ englobadas en el scope 1 respecto a las del 2009 y un 1 % las emisiones derivadas del consumo de electricidad (scope 2). En total, ha reducido un 3 % sus emisiones (scope 1&2) respecto a las del año anterior. Esto ha sido consecuencia de la inversión realizada en mejora de eficiencia energética y uso de equipos más eficientes.

Este invierno ha sido especialmente frío, con gran número de días con heladas y nieve que han requerido un mayor consumo energético. Por ello, los ahorros hubieran sido mayores de haber tenido una estación invernal comparable con los de años anteriores.

Uno de los objetivos de este aeropuerto es alcanzar una reducción del 30 % de reducción de sus consumos energéticos respecto a las emisiones habidas en el 1990.

Otro objetivo respecto en la nueva Terminal Heathrow East es la reducción de un 40% de las emisiones de CO₂ respecto a las de un edificio convencional y que un 20% de la energía demandada provenga de generación de energías procedentes de fuentes renovables.

D. Gestión de residuos

Existe una política de gestión de residuos común a todas las empresas del grupo basada en la minimización de la producción, su adecuada gestión y la tendencia hacia la valorización, reutilización y reciclaje.

Gestión de residuos en Amey

Durante el año 2010 se ha desarrollado un Programa de acción cuyo objetivo final es reducir a la mitad la cantidad de residuo enviado a vertedero.

También se ha trabajado en el desarrollo de un procedimiento para identificar la tipología de residuos más significativos en el negocio, así cómo la cuantificación de la cantidad de residuo llevada a vertedero y los volúmenes de residuo reciclado o reutilizado. Cada división estableció sus objetivos de reutilización, reciclaje y recuperación y se identificaron acciones para optimizar estos procesos.

Material reciclado

Favorecer la incorporación de materiales reciclados en el mercado es uno de los objetivos de la compañía. Varias direcciones han trabajado conjuntamente para redefinir las especificaciones técnicas requeridas a los productos demandados a los proveedores para dar cabida a este tipo de materiales manteniendo los mismos estándares de calidad. Se está desarrollando un proyecto que identificará aquellos productos que puedan incorporarse en sustitución de los actuales, aumentar el porcentaje de productos más respetuosos con el medio ambiente que hayan utilizado materias primas o procesos de fabricación más sostenibles.

Gestión de residuos en aeropuertos

En los aeropuertos de BAA se generan anualmente unas 56.000 toneladas de residuos. La mayor parte son producidos por las empresas que operan en ellos: comercios, firmas de mantenimiento de aviones y handling, además de las de limpieza de aviones sin tener en cuenta los procedentes de los proyectos de construcción y restauración.

El objetivo es reducir el residuo enviado a vertedero, potenciando el reciclaje y tratando de extender estas buenas practicas al resto de las empresas que operan en nuestros aeropuertos.

Los objetivos para 2020 son:

- Residuo cero a vertedero.
- 70% de reciclaje del residuo de aeropuertos.
- 90% de reciclaje en actividades de construcción.

Cumplimiento de Objetivos en 2010

Aberdeen

El objetivo para 2010 era incrementar el porcentaje de residuo reciclado hasta un 40% y a final de año se había alcanzado un 44, 16%.

Edimburgo

El objetivo para 2010 era incrementar el porcentaje de residuo reciclado hasta un 40% y a final de año se había alcanzado un 42%.

Glasgow

El objetivo para 2010 era incrementar el porcentaje de residuo reciclado hasta un 50% y a final de año se había alcanzado un 60%.

Heathrow

El objetivo para 2010 era incrementar el porcentaje de residuo reciclado hasta un 50% y a final de año se había alcanzado un 38%. El objetivo en relación a los residuos de la construcción era alcanzar un 85% de tasa de reciclaje y se reciclo un 99% de los RCDs.

Objetivos para 2011

Southampton

Alcanzar un 45% de residuo reciclado.

Evitar el depósito de residuo a vertedero en un 50%

Líneas de acción:

- Compostaje del residuo procedente de la comida .
- Sistema de pago de tasas por residuo generado, fomentando el reciclaje.
- Trabajar conjuntamente con otros socios para mejorar la tasa de reciclaje.

Aberdeen

Aumentar el porcentaje de reciclaje al 60%.

Edinburgo

Dejar de verter un 50% de residuo a vertedero.

Obejtivo a largo plazo (2010) – Residuo 0 a vertedero y 70% de tasa de reciclaje para 2020.

Glasgow

Alcanzar un 65% de residuo reciclado.

Evitar el depósito de residuo a vertedero en un 70% .

I Heathrow

Reciclaje de pavimentos

Las instalaciones, viales y pavimentos de Heathrow están sometidos a un uso intensivo. Con 180.000 pasajeros y 1200 vuelos diarios, hay que llevar a cabo labores de mantenimiento y puesta a punto, aprovechando estas labores para acometer mejoras en beneficio de nuestros pasajeros.

Mejorar Heathrow con la construcción de nuevos edificios supone demoler los antiguos. Se hace un gran esfuerzo por enviar el material de demolición resultante a reciclar en vez de al vertedero. En la demolición del antiguo edificio de la T2 se está consiguiendo un porcentaje de reciclaje del 95%, incluyendo escombros, metal, plástico y madera.

Los únicos materiales que no pueden reciclarse son los peligrosos como el amianto.

El proceso de reciclaje tiene lugar en una planta especializada en el suroeste de Inglaterra y esa es la razón de que estos materiales no se reutilicen en el mismo aeropuerto, sino en distintos proyectos distribuidos por la geografía británica como son autopistas, carreteras y pavimentos. Los viales por los que circulan los aviones utilizan hormigón de alta calidad, que es considerado un recurso muy valioso. Cuando se renuevan estas superficies, se envían a plantas especializadas que los tratan para que pueda ser reutilizado en otros puntos del aeropuerto.

Aceite de cocina convertido en biofuel

Las empresas de catering de Heathrow preparan comida para 76.500 trabajadores y 180.000 pasajeros diarios. Este aceite debe ser eliminado adecuadamente, pero en lugar de gestionarlo sin más estamos transformándolo en biodiésel, un combustible más sostenible que los convencionales para los vehículos diésel.

Actualmente, el 100% del aceite usado de cocina de los aeropuertos esta siendo reciclado de alguna forma. Un 85% se recicla como biodiésel y estamos trabajando para incrementar este porcentaje.

Este biodiésel es incorporado a la red de suministro de combustible nacional y es el combustible necesario para que un coche pueda dar la vuelta al mundo 20 veces.

En 2010 se recogieron 57.000 litros a través de un proyecto piloto que va a pasar a ser un procedimiento habitual que buscará hacerse más eficiente incorporando este combustible tanto en el propio aeropuerto como en los negocios locales en el futuro.

I Glasgow

Tiene una estrategia para alcanzar una tasa de reciclaje del 100%.

- Medalla de plata concedida por The National Recycling Stars, entidad británica cuyo fin es premiar a aquellas organizaciones que fomentan el reciclaje y la concienciación de sus empleados.

<http://www.nationalrecyclingstars.co.uk/>

- Premio en categoría “oro” a través de los Tidy Business Standards, iniciativa británica para reconocer la gestión de residuos y fomento del reciclaje impulsada por el municipio de Bedford.

http://www.bedford.gov.uk/community_and_living/community_services/pride_in_bedford/tidy_business_standards.aspx

I Cespa

Cespa es la empresa especializada en la prestación de servicios medioambientales (limpieza viaria, mantenimiento y construcción de espacios verdes) y a la gestión y tratamiento de residuos en España y Portugal.

Las líneas de acción principales en las que se ha avanzado en los últimos años son:

- Desgasificación de vertederos y obtención de energía eléctrica a partir del biogás obtenido.
- Mejora en la valorización de los residuos a través de la introducción de las tecnologías emergentes.
- Introducción de vehículos limpios en las licitaciones presentadas.
- Inclusión de criterios de compra verde en la selección de proveedores.

Buenas prácticas en la gestión de RCD's

En enero de 2010 se aprobó el “Manual de Buenas Prácticas en la Gestión de Residuos de Construcción y Demolición (RCD's)”, con el objetivo de establecer unas pautas para que los trabajos de Cespa en los que se produzcan este tipo de residuos generen el menor impacto posible en el medio ambiente, a la vez que se cumple con la legislación vigente.

Los objetivos perseguidos son:

- Reducir la producción final de RCD'S, mediante su recogida selectiva y su reutilización y con ello conseguir reducir los impactos negativos asociados a su fabricación.
- Minimizar los impactos negativos de su transporte hasta el lugar de eliminación (emisiones, consumo de combustibles, ruidos y vibraciones, etc.).
- Generar aspectos ambientales beneficiosos, como por ejemplo:
 - Recuperar zonas degradadas, como canteras y minas a cielo abierto.

- Prolongar la vida útil de los vertederos.
- Preservar espacios naturales (debido a una menor necesidad de explotar nuevos recursos minerales para obtener materias primas).
- Consumir menos recursos energéticos (en su fabricación), etc.

Cumplimiento de Objetivos en 2010

- Incremento en un 2% respecto a 2009 de las emisiones de gases de efecto invernadero evitadas como consecuencia de la captación de biogás en vertederos. **Alcanzado**.

Las emisiones de gases de efecto invernadero que se han evitado como consecuencia de la catación de biogás en vertederos en 2010 se han incrementado en un 21,5% con respecto a 2009. Para este cálculo se han tenido en cuenta los datos de emisiones de España y Portugal.

- Aumentar en un 2%, respecto a 2009, la generación de energía eléctrica a través del biogás generado en los vertederos. **Alcanzado**.

Se ha conseguido un incremento del 17% (mediante la optimización con los motores existentes).

- Continuar con el desarrollo del Proyecto Probiogás-Emisión para buscar materiales residuales que sirvan de absorbentes alternativos en los filtros de depuración de biogás. **Alcanzado parcialmente**.

Han finalizado las pruebas incluidas en este Proyecto no habiéndose encontrado materiales residuales que puedan utilizarse directamente en el tratamiento de biogás (ni los pellets de lodos de EDAR ni el Poliuretano residual han conseguido las eficiencias necesarias en depuración). Se da por finalizado el proyecto.

- Reducción en un 10% respecto a 2009 de las emisiones de CO₂ asociadas a los desplazamientos del Departamento de Calidad y Medio Ambiente a través de medidas relacionadas con la movilidad vinculada a los viajes de negocio (sustitución de viajes por videoconferencias o tutorías telefónicas, viajes en medios de transporte menos contaminantes, etc.).

No se ha conseguido el objetivo de reducción inicialmente planteado, sino que en 2010 se ha producido un incremento del 29% de las emisiones de CO₂ asociadas a los desplazamientos del personal del Dpto. CMA. La principal contribución a este incremento ha sido el aumento de los kilómetros realizados en avión, medio de transporte al que se le aplican los factores de emisión más elevados. Buena parte de este incremento se debe a los viajes realizados durante este año a Inglaterra.

No obstante, a pesar del incremento detectado con respecto a 2009, las emisiones de CO₂ asociadas a desplazamientos del personal del Dpto. CMA en 2010 son inferiores en un 36% a las emisiones calculadas para el año 2008.

- Incremento de la flota de vehículos que funcionan con combustibles alternativos. **Alcanzado**

Año	Porcentaje de vehículos de flota propulsados por combustibles alternativos (España)
2010	5,87
2009	5,36
2008	2,67
2007	2,28
2006	2,51
2005	1,57
2004	1,66
2003	1,57

- En los centros de trabajo que han tenido durante 2009 un consumo de combustible superior en más de un 10% al consumo realizado en 2008, impartir una acción formativa para fomentar la conducción eficiente y/o realizar una campaña de sensibilización encaminadas a disminuir el consumo. **Alcanzado parcialmente**.

Se ha enviado una Comunicación a los gerentes de los centros con un incremento superior al 10%, orientádoles acerca de las medidas que podrían adoptar, estando pendiente su implantación en muchos casos, por lo que se mantiene como acción para el año 2011.

- Cumplir los compromisos derivados de la adhesión a la Iniciativa STOP CO₂ Euskadi, que está promovida por el Gobierno vasco y que, entre otros, incluye los compromisos de realizar un Inventario y desarrollar un Plan Anual de Gestión de CO₂ en actividades significativas de la empresa. **Alcanzado**.

Se han presentado los Planes de Gestión de CO₂ de tres centros (SU Getxo, VNP Zalla y RTI Bilbao) y se ha elaborado el Inventario de Emisiones 2010, que actualiza el realizado anteriormente.

Objetivos para 2011

Desarrollar el Proyecto ETER (Estandarización Tramitación Electrónica Residuos) en Cespa, para mejorar la gestión, accesibilidad, disponibilidad y tratamiento de la información relativa a residuos industriales.

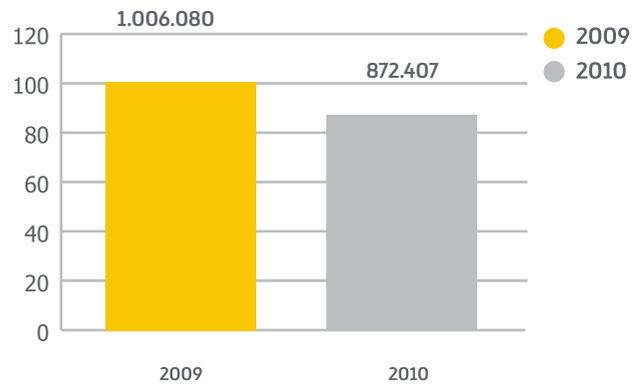
Reconocimientos

- “Premio Escoba de Platino al Ayuntamiento de Murcia”.**
 Con este galardón, se reconocen las innovaciones introducidas por el Ayuntamiento de Murcia y Cespa en los últimos años en aras a la mejora de la limpieza y el aseo urbano de la misma, más concretamente por la evaluación de la tecnología del plasma no térmico para el tratamiento avanzado de eliminación de olores en instalaciones de tratamiento y valorización ambiental.
- “Premio Escoba de Platino al Ayuntamiento de A Coruña”.**
 Se ha valorando, entre otros aspectos, las tareas específicas de limpieza que aseguran las necesidades del municipio, las actividades divulgativas y de educación ciudadana incluyendo jornadas de puertas abiertas, las campañas de concienciación ciudadana sobre el medio ambiente urbano, la renovación de flota de vehículos y la introducción de nueva maquinaria que mejora la mecanización de los servicios y minimiza la producción de emisiones.
- “Premio Escoba de Oro al Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes”.** Igualmente, en junio de 2010, el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, en el que Cespa presta los servicios de recogida y limpieza viaria, fue galardonado con el Premio Escoba de Oro como reconocimiento por el servicio de refuerzo contra pintadas y el convenio con las asociaciones de comerciantes para proteger las fachadas de actos vandálicos.
- “Premio Escoba de Plata al Ayuntamiento de Alcobendas”.**
 Igualmente, ATEGRUS ha galardonado al Ayuntamiento de Alcobendas, en el que Cespa presta los servicios de recogida de residuos y limpieza viaria, con el Premio Escoba de Plata, por la implantación de un servicio de limpieza adicional para dar cobertura a la población los sábados, domingos y festivos.
- Premio Escoba de Plata al Ayuntamiento de Tomares”.**
 Igualmente, ATEGRUS ha galardonado al Ayuntamiento de Alcobendas, en el que Cespa presta los servicios de recogida de residuos y limpieza viaria, con el Premio Escoba de Plata, por la ampliación de los sectores de barrido mecánico y mixto llevados a cabo en el municipio.
- “Premio Ecoplayas 2010”.**
 Además de renovar las banderas Ecoplayas conseguidas en años anteriores en las playas de A Coruña (de Riazor-Orzán, San Amaro y Oza), en septiembre de 2010 Cespa consiguió la bandera en la playa de As Lapas, por su accesibilidad con gran variedad de transportes ecológicos.

• Asimismo, en 2010 se ha superado la auditoría de evaluación para el mantenimiento de la **“Marca de Garantía Madrid Excelente”**, que Cespa obtuvo en el año 2001, y que ha mantenido desde entonces, habiendo acometido para ello diferentes acciones de mejora a lo largo de los años transcurridos.

Tratamiento de residuos peligrosos

Empresa	Residuo Peligroso (Kg)	
Amey	n.d.	○ Amey
BAA	201.590,38	● BAA
Cadagua	39.301,90	● Cadagua
Cespa	1.916,00	● Cespa
Cintra	79.583,00	● Cintra
Construcción	380.211,00	● Construcción
Ferrosier	169.805,10	● Ferrosier
Total rp	872.407,38	



Familia	Código	Descripción	Empresa	Peso (Kg) 2009	Peso (Kg) 2010	Total (Kg) 2010
5	RESIDUOS DEL REFINO DE PETROLEO, PURIFICACION DEL GAS NATURAL					
	50699	Residuos no especificados en otra categoría	Construcción	5.640	23.320	23.320
8	RESIDUOS DE LA FABRICACION, DISTRIBUCIÓN Y USO DE PINTURAS, TINTES, BARNICES					
	80111	Residuos de pintura y barniz que contienen disolventes orgánicos u otras sustancias peligrosas	Ferrosier	18.480	28.462	28.462
12	RESIDUOS DE TRATAMIENTO FISICO Y MECANICO DE METALES Y PLASTICOS					
	120113	Residuos de soldadura	Construcción	50	140	140
13	RESIDUOS DE ACEITES Y DE COMBUSTIBLES LIQUIDOS					
	1302	Residuos de aceites de motor, de transmisión mecánica y lubricantes	Cadagua	23.684	14.364	
			Cespa	5.000	7.500	
			Cintra	18.444	24.227	
			Construcción	175.295	115.811	
			Ferrosier	8.141	9.376	171.278
14	RESIDUOS DE DISOLVENTES, REFRIGERANTES Y PROPELENTES ORGANICOS					
		Aerosoles orgánicos	Cintra	n.d.	60	
			Construcción	15.314	9.648	9.708
	140602	Otros disolventes y mezclas de disolventes halogenados	Cadagua	n.d.	1.213	
			Cespa	n.d.	165	
			Construcción	1.146	530	1.908

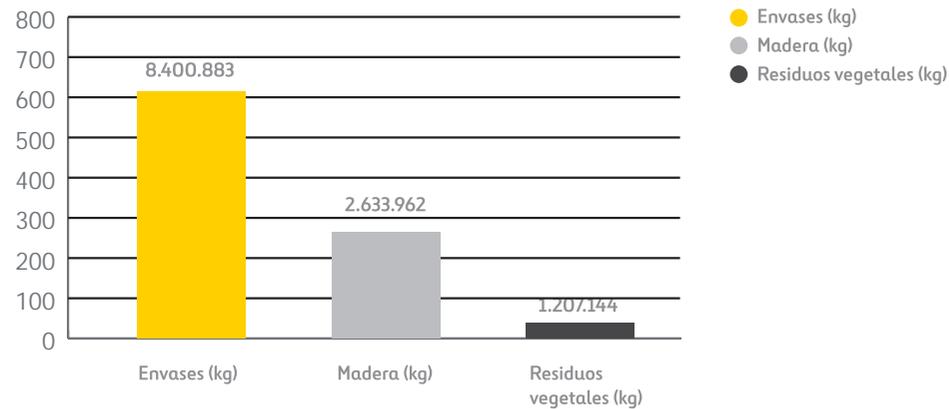
Familia	Código	Descripción	Empresa	Peso (Kg) 2009	Peso (Kg) 2010	Total (Kg) 2010
15	RESIDUOS DE ENVASES; ABSORBENTES Y MATERIALES DE FILTRACION					
	1502	Absorbentes, materiales de filtración, trapos de limpieza y ropas protectoras				
			Cadagua	n.d.	1.703	
			Cintra	74.272	42.249	
			Construcción	8.019	14.735	
			Ferrosier	11.471	n.d.	58.687
16	RESIDUOS NO ESPECIFICADOS DE VEHÍCULOS Y DERIVADOS					
	160213	Equipos desechados que contienen componentes peligrosos				
			Ferrosier	8.122	20.353	20.353
	1606	Pilas y acumuladores				
			Cadagua	n.d.	58,2	
			Construcción	9	81	139
	160601	Baterías de plomo				
			Cadagua	n.d.	372	
			Cespa	n.d.	1.175	
			Cintra	4.726	6.319	
			Construcción	4.948	10.598	18.464
	160103	Neumáticos fuera de uso				
			Cintra	159.408	111.132	
			Construcción	26.620	28.096	
			Ferrosier	28.424	38.212	177.440
	160107	Filtros de aceite				
			Cadagua	n.d.	648	
			Cespa	n.d.	253	
			Cintra	733	966	
			Construcción	5.671	12.846	14.713
	160114	Anticongelantes que contienen sustancias peligrosas				
			Construcción	400	850	850
	160708	Residuos que contienen hidrocarburos				
			Cintra	21.986	8.166	
			Construcción	40.029	78.267	
			Ferrosier	4.820	n.d.	86.433

Familia	Código	Descripción	Empresa	Peso (Kg) 2009	Peso (Kg) 2010	Total (Kg) 2010
	160708	Residuos que contienen hidrocarburos (envases)				
			Cadagua	n.d.	11.743	
			Cintra	1.233	2.017	
			Construcción	16.039	51.383	
			ferrosier	128.810	54.319	119.462
	1706	Materiales de aislamiento y materiales de construcción que contienen amianto				
			Construcción	1.015.427	3.721.198	3.721.198
19	RESIDUOS DE LAS INSTALACIONES PARA EL TRATAMIENTO DE AGUAS					
	190702	Lixiviados de vertedero que contienen sustancias peligrosas				
			Ferrosier	5.820	5.820	5.820
	190810	Mezclas de grasas y aceites procedentes de la separación de agua/sustancias aceitosas				
			Cadagua	n.d.	7.176	7.176
			Ferrosier	31.510	n.d.	
20	RESIDUOS DOMESTICOS Y RESIDUOS ASIMILABLES					
	200121	Tubos fluorescentes y otros residuos que contienen mercurio				
			Cadagua	n.d.	309	
			Cespa	n.d.	20	
			Cintra	1.418	1.887	
			Construcción	59	147	
			Ferrosier	4.299	6.167	8.530
Familia	Código	Descripción	Empresa		Vol. (kg)	Total (Kg)
19	RESIDUOS DE LAS INSTALACIONES PARA EL TRATAMIENTO DE AGUASv					
	190805	Lodos del tratamiento de aguas residuales urbanas (Kg)				
			Cadagua	83.632.024	70.196.847	
			Cespa	31	22380	70.219.227

Familia	Código	Descripción	Empresa	Peso (Kg) 2009	Peso (Kg) 2010	Total (Kg) 2010
8	RESIDUOS DE LA FABRICACION, DISTRIBUCIÓN Y USO DE PINTURAS, TINTES, BARNICES					
	80317	Residuos de tóner de impresión que contienen sustancias peligrosas				
			Cadagua	n.d.	20	
			Cespa	n.d.	303	
			Cintra	n.d.	669,70	
			Construcción	301uds	1.325	2.318

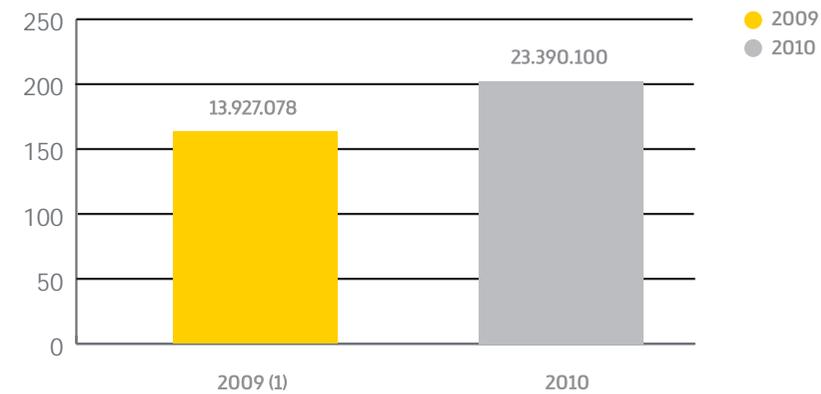
Residuos urbanos

Empresa	Envases (kg)	Madera (Kg)	Residuos vegetales (Kg)	Total Grupo Ferrovial
BAA	8.300.010	n.d.	817.000	9.117.010
Cadagua	4.063	4.325	14.371	22.759
Cespa	840	n.d.	n.d.	840
Cintra	42.456	47.196	n.d.	89.652
FASA	n.d.	2.582.441	n.d.	2.582.441
Ferrovial Servicios	53.513	n.d.	375.773	429.286
Total	8.400.883	2.633.962	1.207.144	12.241.989



Reciclaje de materiales

	Papel y cartón (kg)	Plásticos Industriales (kg)	Recortes de metal(kg)	Otros materiales (kg)	Reciclaje por empresas
BAA	3.873.720	n.d.	43.580	6.665.960	10.583.260
Cadagua	5.509	n.d.	9.287	191	14.987
Cespa	19.912	n.d.	n.d.	160	20.072
Cintra	102.641	20.861	662.965	n.d.	786.466
FASA	1.258.850	389.539	7.204.583	2.582.441	11.435.413
Ferrovial Servicios	500.562	n.d.	49.340	n.d.	549.902
Total	5.761.194	410.400	7.969.775	9.248.752	23.390.100



(1) En el ejercicio 2009 se han excluido los datos de Amey y Tube Lines para que sea posible la comparación entre ejercicios.

E. Huella hídrica

Consumos

En 2010 el consumo total de agua (5.397.375 m³) reflejó un considerable descenso del 11,6% respecto del volumen reportado el año anterior (6.104.611 m³, sin Tube Lines para que la comparativa con el dato de 2010 sea coherente). Es preciso señalar que el alcance de la huella hídrica del grupo se restringe al 100% del volumen de agua suministrada a través de la red de abastecimiento. Existen consumos no reportados en las áreas de Construcción y Servicios, que proceden fundamentalmente de las derivaciones temporales de caudales en aguas superficiales y cauces públicos. Todas estas derivaciones cuentan con las autorizaciones oportunas por parte de los organismos competentes.

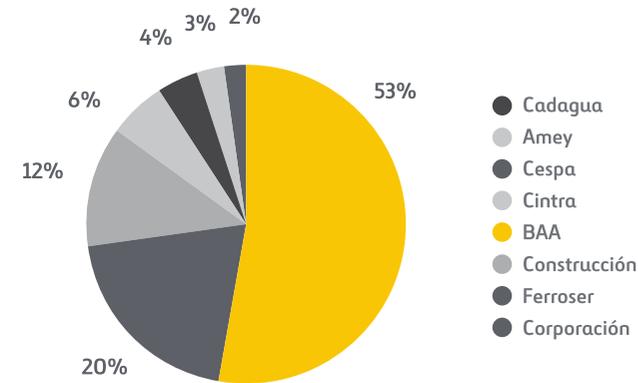
Como se recoge en los gráficos adjuntos, la mayor parte de los consumos tienen lugar en las instalaciones aeroportuarias de BAA. Los principales usos del agua proceden del mantenimiento y limpieza de los aviones, agua sanitaria en lavabos para pasajeros y los servicios de catering. Se aprecia asimismo una considerable reducción de los consumos respecto del año 2009, debido a la progresiva implantación de sistemas e instalaciones más eficientes en las terminales, tales como:

- Detectores de fugas.
- Monitorización en tiempo real del consumo de agua.
- Sistemas de ahorro de agua en las cisternas y grifos de los sanitarios.
- Recogida de agua de lluvia y pozos, para su posterior utilización como agua no potable.

En este sentido, merece una especial atención el diseño de la terminal T5 de Heathrow, inaugurada en marzo de 2008, que dispone de sistemas de conducción de agua independientes que suministran agua no potable procedente de la recogida de agua de lluvia y el agua de pozos. De esta manera se reduce la necesidad de abastecimiento de la red pública en cerca de un 70%. El sistema de recogida de agua de lluvia aprovecha aproximadamente el 85% de todo el agua recibida en el área de captación. Los dos pozos que captan agua del acuífero existen desde la fase de construcción de la T5 y alcanzan los 150 metros de profundidad. La suma de ambos sistemas proporciona un caudal medio de agua no potable de 55 litros por segundo.

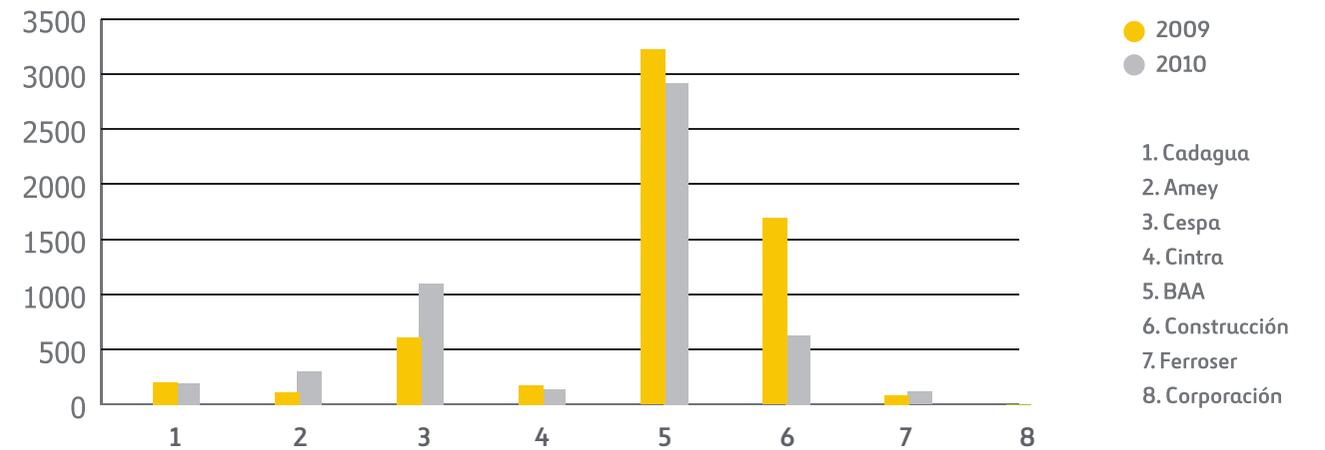
La experiencia se aplicará igualmente en la futura terminal T2A situada en el Eastern Campus, actualmente en construcción.

Porcentajes consumo de agua (m³) 2010



m ³	2009	2010
Cadagua	201.269	197.752
Amey	112.723	300.622
Cespa	613.925	1.096.660
Cintra	174.724	137.233
BAA	3.220.044	2.915.307
Construcción	1.692.136	628.838
Ferrosfer	86.172	116.825
Corporación	3.619	4.137
Total	6.104.611	5.397.375

Comparativa consumo de agua (m³)



Mantenimiento de la calidad del agua

Además de la reducción del consumo, la optimización de la huella hídrica pasa por asegurar la máxima calidad del agua que se evacua, de manera que el impacto sobre los recursos naturales sea el menor posible. En diversas áreas, además, se tratan los efluentes para permitir su reutilización en los centros de producción y reducir las necesidades de abastecimiento (durante 2010, se reutilizaron más de un millón de metros cúbicos de agua, una cifra muy superior a la reportada en 2009, al incorporarse diversos contratos de Cespa que con reutilización de agua).

Construcción

En 2010 se han mantenido los planes de tratamiento de aguas industriales en las obras de mayor envergadura, en particular en aquéllas donde se ejecutan túneles que pueden penetrar en acuíferos subterráneos. Estas aguas presentan sólidos sedimentables, sólidos en suspensión y habitualmente pH básico. El sistema de tratamiento básico consiste en un separador de gruesos (sólidos sedimentables) y una balsa de decantación para la eliminación de sólidos en suspensión, seguida de un tratamiento de corrección del pH.

En todos los casos y centros de producción, cuando se producen efluentes a las aguas superficiales o subterráneas se lleva a cabo una monitorización suficiente de los parámetros de calidad del agua de vertido.

Estos tratamientos permiten, además, mejorar la eficiencia en el uso de este recurso. Así, el agua depurada procedente de las aguas generadas en las plantas de hormigón de obra, así como en los efluentes de túneles, se reutiliza generalmente en el propio centro de producción. Aplicando estos criterios, la división de Construcción reutilizó en 2010 un volumen de 412.566 m³, reduciendo por tanto las necesidades de abastecimiento en estos mismos términos.

Cespa

La filial de tratamiento de residuos es uno de los principales productores de aguas residuales del Grupo, fundamentalmente procedentes de los lixiviados de vertederos. Estos efluentes son recogidos en balsas y sometidos a proceso de depuración en el mismo vertedero o bien en una planta de tratamiento externo.

Cespa reutilizó en 2010 cerca de 590.000 m³ de agua, fundamentalmente en los contratos de jardinería y servicios urbanos del Ayuntamiento de Madrid.

Cadagua

La empresa del grupo, que tiene su “core business” en el tratamiento de aguas, trató en 2010 los volúmenes que se recogen en la tabla adjunta.

		2009	2010
Caudal depurado EDAR	m ³	135.816.636	133.422.679
Caudal depurado EDARi	m ³	2.937.422	2.777.219
Caudal potabilizado ETAP	m ³	1.240.664	1.270.284
Caudal de entrada IDAM	m ³	122.286.124	133.391.950
Caudal desalado IDAM	m ³	51.063.625	56.199.422

F. Movilidad

Todos los estudios sobre el cambio global evidencian la significativa aportación del sector del transporte al calentamiento del planeta. Las estadísticas referentes a la movilidad personal, en cuanto a emisiones totales y uso de recursos naturales, arrojan respectivamente unos porcentajes de 23% y 14%. Además, del total de las emisiones generadas por el sector transporte, un 58% corresponde a la movilidad de personas. Así por ejemplo, del conjunto de emisiones de GEI producidas por el aeropuerto de Heathrow (Londres), un 40% tienen su origen en la accesibilidad a las instalaciones aeroportuarias. Es evidente que una parte importante del impacto de las infraestructuras depende de los hábitos de los usuarios.

Con el fin de reducir su huella de carbono y marcar el camino hacia pautas de movilidad más sostenibles, en 2008 Ferrovial inició un Plan de Movilidad para mejorar la eficiencia de los modos de transporte personal de los empleados, proveedores o clientes y usuarios. El proyecto, enmarcado en la Estrategia Climática del grupo, se está desarrollando de forma gradual. En una primera fase, los objetivos se concretan en:

1. La optimización del acceso al puesto de trabajo en transporte privado, proporcionando los medios para ello.
2. La progresiva extensión de los Planes de Movilidad Personal a las distintas sedes corporativas, a partir de la experiencia piloto desarrollada en 2008-09 en las oficinas de Cespa en Madrid. Este proyecto, pionero en España, se desarrolló a partir de un convenio de colaboración suscrito con la Fundación Movilidad, adscrita al Ayuntamiento.
3. La creación de herramientas para medir la huella ecológica asociada a la movilidad de la empresa.
4. La optimización de los viajes de empresa, mediante el uso de tecnologías de información (videoconferencias, etc...).
5. La optimización de las flotas de vehículos, tanto industriales como de personal. En este sentido, los objetivos se centran tanto en la progresiva sustitución de combustibles fósiles por fuentes más limpias (motores híbridos, de GNL, bimodales, eléctricos), como en la optimización de los desplazamientos (en las flotas industriales).

En una segunda fase, el Plan de Movilidad pretende influir en los hábitos de transporte de los usuarios de nuestras infraestructuras (fundamentalmente aeropuertos y autopistas). Con carácter pionero, se han puesto en marcha ya algunas iniciativas, fundamentalmente en el área de Aeropuertos (ver más abajo).

En el año 2010 se ha extendido el Plan de Movilidad Personal a las oficinas centrales del grupo en Madrid. Por su parte, cada una de las áreas de negocio, a partir de la estrategia corporativa definida, se encarga de implementar los planes y establecer objetivos específicos al respecto. A continuación se destacan los planes de acción más relevantes de cada área.

Amey UK

Sustitución de viajes de empresa por videoconferencias.

Amey UK ha servido como proyecto piloto para el desarrollo de estas alternativas, basadas en tecnologías de la información. El proyecto comenzó a implementarse en 2008, y está generando significativos ahorros en materia de emisiones de GEI derivadas del transporte personal (también lo consiguen ahorros económicos). La disponibilidad de estas facilidades se está extendiendo por toda la empresa progresivamente, junto con un programa de formación y sensibilización para incrementar su grado de utilización.

Sistemas de información aplicados a la gestión de flotas (Masteraut Vehicle Tracking System). El sistema, que se está instalando progresivamente en las flotas de vehículos industriales, tiene por objeto la monitorización continua de los desplazamientos de cada vehículo, kilometraje recorrido, así como distintas pautas de conducción del conductor. La flota de vehículos es la principal fuente de emisiones de GEI de Amey.

Existe además un plan piloto para la puesta en operación de vehículos propulsados por hidrógeno. El lanzamiento de este plan tendrá lugar en marzo de 2011, en los vehículos que Amey gestiona en el “airside” del aeropuerto de Stansted (Londres).

División de Aeropuertos (BAA)

Heathrow

Una parte fundamental de los planes de movilidad de Heathrow, principal activo de la división de Aeropuertos en Reino Unido, se dirige a la mejora de los hábitos de desplazamiento de los usuarios, así como a proveerles de vehículos y facilidades menos contaminantes. En este sentido, se ha establecido como objetivo global que un 40% de las personas que acceden cada día al aeropuerto utilicen el transporte público en 2012.

Programa de optimización de autobuses. Durante 2009 y 2010 se ha desarrollado un ambicioso programa para sustituir las flotas de autobuses que realizan los trayectos entre las aeronaves y las terminales y entre unos edificios terminales y otros, así como entre éstos y los aparcamientos de larga duración. Desde septiembre de 2009 se están incorporando autobuses que cumplen el estándar Euro 5, los cuáles emiten no sólo menos CO₂, sino también un 50% menos de NOx.

Asimismo, se han optimizado las rutas de estos vehículos en el interior de las instalaciones del aeropuerto, lo que nos permitirá reducir el número de ellos en casi dos tercios (de 230 a 84, en 2011), manteniendo el mismo nivel de servicio.

Este programa se enmarca en la estrategia de calidad del aire de Heathrow, que entre otros objetivos se ha fijado la reducción del 50% de las emisiones de NOx en 2011.

Programa de carsharing para empleados. En el aeropuerto de Heathrow trabajan más de 76.500 personas, que cada día se desplazan desde sus puntos de origen hasta las instalaciones. Muchas de ellas utilizan el vehículo privado como medio de transporte, lo que contribuye significativamente a incrementar las emisiones GEI y reducir la calidad del aire que se respira.

El programa de Carsharing, implementado desde 2002 y relanzado el pasado 2009, permite a los trabajadores que así lo quieran compartir el vehículo con otras personas. De esta manera se reduce la congestión del tráfico en el entorno de Heathrow, pero además se reportan beneficios tangibles para los usuarios: los gastos de combustible se comparten, aquéllos que utilizan el vehículo compartido pueden acceder a plazas de parking especialmente reservadas para ellos, y el aeropuerto les facilita un alojamiento gratuito en el caso que su vehículo se averíe y no puedan volver a sus domicilios en un tiempo razonable a lo largo de la jornada laboral.

Este programa es el de mayor extensión en todo el Reino Unido, y tiene por objetivo recortar al máximo el número de empleados que viajan solos en coche. Los resultados han sido muy satisfactorios; se ha pasado de un 71% de vehículos con un solo ocupante en 2004, a un 61% en 2010, gracias a las más de 3.400 personas que se han acogido al programa. Después del relanzamiento del programa, en 2009, se están registrando casi 200 nuevos usuarios cada mes. Sólo desde el año pasado, se estima que el programa ha reducido las emisiones de GEI en más de 6.900 toneladas equivalentes de CO₂.

Otros aeropuertos

Los programas y planes de acción de movilidad se extienden también a los aeropuertos de menor capacidad. Southampton ha definido objetivos muy ambiciosos de reducción de la huella de carbono originada por el transporte de personas, en particular en lo que se refiere a los accesos de superficie al aeropuerto.

En línea con estos objetivos, en los últimos años se han desarrollado diversos planes para fomentar y facilitar el uso del transporte público en los accesos a nuestras instalaciones, con el objetivo final de conseguir que en cinco años el 18% de los desplazamientos se realicen utilizando el transporte público.

Asimismo, tanto en este aeropuerto como en el de Aberdeen, se ha iniciado un ambicioso plan de movilidad ciclista para empleados y pasajeros, que tiene por objetivo que el número de las personas que utilizan esta modalidad de transporte se incremente en un 10%. Además se han establecido nuevas rutas de autobús para conectar las redes de transporte público con el propio aeropuerto, de manera que se reduzca considerablemente el tiempo invertido en el desplazamiento y de esa manera este medio de transporte resulte más atractivo para los usuarios.

En este último sentido, en el aeropuerto de Glasgow se ha establecido un objetivo del 15% de incremento de la cuota de utilización del transporte público de superficie como modalidad de acceso a nuestras instalaciones.

Cespa

La estrategia de Cespa (que lidera la actividad de servicios urbanos y gestión de residuos del grupo) se centra, además de en el desarrollo de los planes de movilidad para los empleados que se han citado más arriba, en la optimización de la eficiencia energética de su flota de vehículos industriales (la más numerosa de grupo).

En 2010 se han iniciado planes de acción que van a mejorar notablemente la eficiencia de la flota en los próximos años. Por un lado, se ha desarrollado un sofisticado sistema de monitorización y diseño de itinerarios para la flota de vehículos de recogida de residuos, que supera con creces la efectividad del anterior sistema GPS, al complementarlo con un Servidor Cartográfico GIS. Por otra parte, en 2010 se ha iniciado el programa de optimización de recursos en los contratos de servicios urbanos, que afecta muy principalmente a las flotas de industriales. Con este programa, denominado NEO, se pretende ajustar el número de vehículos a las necesidades reales de cada contrato y centro de producción, mediante una optimización de itinerarios que se apoya en los sistemas de información más avanzados.

Asimismo, el área de I+D+i de Ferrovial, a través de su Centro de Infraestructuras Inteligentes (CI3), está desarrollando el modelo HEDISER (Optimizador de Rutas de Recogida de Residuos), basado en un sistema de información que calcula en tiempo real las rutas óptimas para la recogida y transporte de residuos desde los puntos de acopio hasta las instalaciones de tratamiento. El sistema, que es capaz de corregir los itinerarios en función de variables como la congestión del tráfico o la existencia de obras en la vía pública, es complementario de otro desarrollo del área de I+D: el sistema RINTER, de Recogida Inteligente de Residuos, que a través de una matriz de sensores instalada en los contenedores de la vía pública, permite monitorizar en tiempo real y de manera centralizada el nivel de llenado en cada punto.

I G. Materias primas

La gestión de la cadena de suministro constituye uno de los aspectos fundamentales de la gestión medioambiental de Ferrovial en ciertas áreas de negocio, como la construcción o los servicios, donde el nivel de subcontratación puede llegar a ser relevante y la sostenibilidad de muchos proyectos depende en gran medida del desempeño que la compañía sea capaz de exigir a los proveedores y subcontratistas.

Por otra parte, existe un compromiso cada vez mayor por garantizar el origen legal de ciertos materiales que pueden ser críticos para la sostenibilidad ambiental de las regiones de origen, o que pueden tener un impacto significativo en la pérdida de biodiversidad en ciertas áreas del planeta. Es, por ejemplo, el caso de la madera de origen tropical y de otras zonas del globo donde la gestión sostenible de los bosques no está garantizada salvo que exista un mecanismo de certificación por tercera parte que así lo acredite.

Ambos compromisos están contemplados de forma explícita en la Política de Sostenibilidad de Ferrovial, a través de los principios que buscan el beneficio mutuo en las relaciones con los proveedores, así como en lo que se refiere al “uso responsable y eficiente de los recursos naturales”. En este último sentido, a finales de 2010 se adoptó la decisión de firmar un convenio de colaboración con la “Red Ibérica Forestal” promovida por la organización ecologista WWF, bajo el amparo del Forest Stewardship Council (FSC).

El fin fundamental de este convenio es establecer un plan de acción para todo el grupo, facilitado por la organización ecologista, que nos permi-

ta extender la compra de madera certificada FSC por toda la cadena de suministro. Este compromiso se concreta en objetivos cuantificados a medio y largo plazo.

Ferrovial es la primera empresa española del sector que firma un compromiso de estas características. Durante 2011 se hará público el plan de acción y sus objetivos de cumplimiento.

En una parte relevante de los contratos de construcción y servicios públicos, la decisión sobre las características de los materiales que se utilizan no está bajo el control de la compañía. Por este motivo, se ha asumido el compromiso de que todas las ofertas y propuestas a los clientes incluyan la máxima proporción posible de materiales de construcción reciclados, reutilizados o respetuosos con el medio ambiente, como una forma de extender el uso de estos productos.

La actividad de la empresa no incluye la producción de bienes destinados a la venta con embalajes.

Área de Construcción

Construcción es la actividad que aglutina la mayor parte de las materias primas que el grupo compra y utiliza en todo el mundo. Por esta razón, existe una especial vocación por extender los planes de acción en esta área. Así, la rama de construcción ha centrado una parte importante de sus esfuerzos en los aspectos de diseño ecológico y construcción de edificios, en especial en relación con el uso de materiales reciclados o reutilizados.

Durante 2009 y 2010, se ha desarrollado una aplicación de IT para la gestión de conocimiento en la división de compras denominada “i-purchases”, que permitirá el intercambio de información entre centros de producción nacionales e internacionales, y facilitará la identificación de aquéllos suministradores con capacidad para ofrecer este tipo de materiales. De hecho, esta base de datos recoge específicamente información sobre proveedores que ofrecen productos de uso común con mejoras ambientales: materiales reciclados, desde materiales de pavimentación y aislamiento acústico realizados con caucho reciclado hasta mobiliario urbano, señalización o tuberías.

En 2010 el área de Construcción, a través de su filial Ditecpesa, dedicada al desarrollo, fabricación y comercialización de productos asfálticos, ha firmado un acuerdo con Cicloplast (entidad que aglutina a las entidades recicladoras de plástico) para investigar la reutilización de plásticos reciclados en asfalto para carreteras. Con esta iniciativa, Ferrovial busca abrir y desarrollar un nuevo mercado para la utilización de residuos de plástico mientras que mejora la durabilidad del asfalto de las carreteras. Este nuevo mercado se añadiría a las aplicaciones que actualmente

tiene el plástico reciclado en infraestructuras de telecomunicaciones, mobiliario urbano y ropa deportiva de altas prestaciones, entre otras.

Área de Servicios

La división de Servicios ha elaborado su propia “guía verde de compras”, recogiendo los requisitos y criterios de la estrategia del grupo en esta materia. La guía facilita a los responsables de compras la localización de productos, equipos y fabricantes específicos adecuados para cubrir sus necesidades.

Por su parte, la filial británica Amey viene priorizando el uso y desarrollo de materiales, productos y servicios que implican una reducción del impacto ambiental mediante la optimización del uso de recursos. A tal efecto, en Amey existe una política específica de “compras verdes” y se han desarrollado herramientas informáticas para facilitar la identificación y adquisición de este tipo de productos. Asimismo, se ha desarrollado un sofisticado sistema de seguimiento del comportamiento ambiental en los centros de producción, similar al que ya existía para la división de Construcción.

En 2010, a filial dedicada a los servicios urbanos y la gestión de residuos, Cespa, ha iniciado con carácter demostrativo para el resto del grupo una ambiciosa campaña de utilización de papel reciclado y certificado, que se extenderá a lo largo del año 2011 por todas sus oficinas corporativas. En esta misma línea, se ha llevado a cabo una cadena de sensibilización para la reducción del consumo de papel mediante, por ejemplo, el envío de facturas en formato digital.

Durante 2011, Cespa desarrollará también una guía para la identificación de “Proveedores de Compra Verde”.

Aeropuertos

BAA ha identificado el uso de ciertos materiales, tales como refrigerantes, PVC o conglomerados de madera como una parte importante de su política de sostenibilidad. Por ello, ha establecido compromisos cuantitativos para promover la sostenibilidad de estos materiales, evaluando tanto en el suministro diario de productos, como en el diseño y construcción de grandes proyectos, aquellas alternativas y soluciones que permiten optimizar el empleo de materiales más sostenibles.

De hecho, en BAA se lleva a cabo una discriminación positiva de estos materiales respecto de otros más convencionales, y se incluye en la evaluación de los proveedores este aspecto como un factor positivo para la homologación. Para facilitar y extender el uso de materiales más sostenibles, BAA ha firmado un convenio de colaboración con WWF95+ group, a través del cuál se facilita el benchmarking y la extensión de buenas prácticas ambientales en relación con la cadena de suministro. El establecimiento de acuerdos de colaboración de esta naturaleza se

enmarca en la misma política corporativa a la que nos referíamos más arriba (“Red Ibérica Forestal”).

Asimismo, en los proyectos de construcción y en las instalaciones se están favoreciendo las alternativas con refrigerantes “no-HFC”. En la misma línea se hace con el PVC, buscando productos alternativos con prestaciones técnicas similares.

Existe además un plan de acción específico para los denominados “Capital Projects” (proyectos de gran envergadura, tales como la construcción de la nueva terminal T2A en Heathrow). Entre otros aspectos, este plan de acción promueve activamente el uso de madera certificada, como una parte del convenio de colaboración suscrito con WWF95+.

Asimismo, y además de promover el uso de refrigerantes alternativos y materiales sin PVC, se presta una especial atención a la utilización de áridos reciclados, evitando en la medida de lo posible el empleo de material virgen y reduciendo los impactos ambientales derivados del transporte de este producto desde las canteras. Otros aeropuertos disponen también de sus propias políticas de compras sostenibles. En particular, Southampton está llevando a cabo un ambicioso programa de sustitución de instalaciones eléctricas y de agua, para reducir el impacto ambiental y el consumo de recursos. A través de la selección de proveedores específicos en su cadena de suministro, los responsables del aeropuerto están extendiendo el uso de tecnología LED para la iluminación, así como el empleo de instalaciones sanitarias que reducen el consumo de agua.

Consumo de papel

El área de negocio donde se compra la mayor parte de los materiales es el área de construcción.

Según nuestros criterios, la materialidad de un indicador dado reside en la capacidad de gestión que tenemos sobre el mismo, y no consideramos material la cantidad consumida de ciertos productos y materias primas en el área de construcción debido a que este consumo depende fundamentalmente de la tipología y número de los proyectos contratados. Ni la tipología (diseño) ni el número son generalmente responsabilidad de Ferrovial, por lo que el seguimiento de estos indicadores no aporta nada al desempeño ni a la gestión ambiental del grupo.

Los niveles de consumo de materiales dependen enteramente de factores externos a las capacidades de control de Ferrovial, por lo que hacemos un esfuerzo especial con el origen de la madera y del papel (como derivado), por la trascendencia que tiene para la reputación de Ferrovial

un origen no contrastado de estos materiales. En algunos casos, puede existir un margen en la minimización del uso de materiales y la empresa tiene plena capacidad de decisión en las especificaciones requeridas para cada producto. El consumo total de papel del Grupo en 2010 ascendió a 742.506 kg. Observándose una disminución general del consumo en todos los negocios excepto Amey.

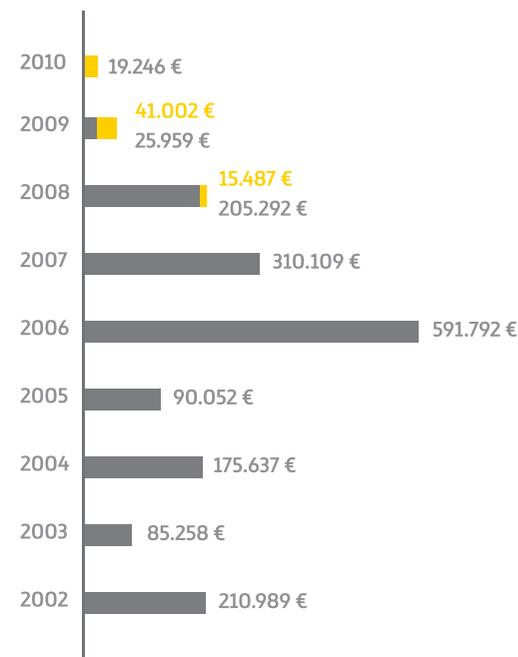
Negocios	Volúmen de papel comprado (Kg)	
	2010	2009
Amey	253.198	237.362
BAA	61.844 (3)	127.278
Cadagua	3.660 (1)	4.000
Cespa	110.884	156.820
Cintra	261.685	274.258 (4)
Ferrosor	13.721	17.464
Corporación	14.366	17.257 (4)
Construcción	23.147 (2)	26.719 (4)
TOTAL	742.506	861.158 (5)

(1) Dato referente a oficinas de Barcelona.
 (2) Dato referente a oficinas centrales.
 (3) Hay una diferencia de consumo de papel en aeropuertos debido a que en 2010 no se reporta Gatwick y que ha habido un significativo descenso del consumo de papel en Heathrow.
 (4) Los datos de consumo de papel de 2009 de Construcción, Corporación y Cintra han sido modificados tras haber sido actualizados con fecha posterior al cierre de la memoria de 2009.
 (5) Se han excluido los datos de 2009 de Swissport y Tube Lines para que la comparación entre ejercicios sea coherente.

H. Sanciones medioambientales

En 2010 se pagaron 19.246 euros en sanciones medioambientales correspondientes a ese año. Ferrovial reporta las sanciones efectivas correspondientes no sólo a 2010, sino a años anteriores ya que los procesos legales pueden alargarse en el tiempo durante más de un año, por lo que no se hace referencia a los importes propuestos, sino a los que han sido efectivos.

En Construcción el número expedientes abiertos ha disminuido notablemente en línea con la reducción de los importes de sanción propuestos. La modificación de Reglamento del Dominio Público Hidráulico por el Real Decreto 367/2010 ha supuesto que gran parte de los expedientes sean tipificados como leves en lugar de como menos graves, tal y como venía sucediendo hasta la fecha.



● Datos publicados en el Informe Anual 2009 (Acumulado de sanciones correspondientes a cada año 2002-2009)
 ● Sanciones correspondientes a 2010 y regularización de expedientes de años anteriores

Consideramos una afección significativa cuando existe un expediente sancionador motivado por esta causa. Por tanto, en 2010 no se ha afectado significativamente ninguna fuente de agua por captación, ni por la actividad de transporte.

En cuanto a vertidos accidentales los casos existentes en construcción están tipificados como vertido de aguas residuales al DPH sin autorización al tratarse de aguas de escorrentía que enturbiadas en alguna actividad de obra alcanzan un cauce (lavado de vía pública, arrastre de tierras de taludes, aguas en plataformas de obra en periodo de intensas lluvias). También se ha dado alguna vez el bombeo de aguas no decantadas procedentes de zapatas en ejecución al cauce por negligencia accidental del trabajador por lo que no es posible especificar volumen de vertido. En 2010 hay un caso de sanción por incumplimiento de autorización de vertido.

En el negocio de tratamiento de residuos existen tres casos de vertido excediendo los niveles permitidos en la autorización.

capital humano

Compromiso

- Proporcionar valor añadido y soluciones innovadoras en materia de gestión de personas, alineadas con los objetivos de los negocios y con las necesidades de los empleados.

Líneas de actuación

- Establecer procesos globales estratégicos en materia de gestión de personas.
- Desarrollar una cultura integradora que preserve la identidad dentro de la diversidad.
- Fortalecer las habilidades y capacidades de la plantilla.

Hitos en 2010

- Lanzamiento de programas e-learning a través de la herramienta online de formación.
- Diseño del Programa de Gestión Global del Talento (proyecto piloto).
- Generación de 10 proyectos de innovación en la Universidad Ferrovial.
- Publicación del nuevo "Manual de Asignaciones Internacionales".
- Consolidación del Sistema de Retribución Variable basado en Objetivos.
- Lanzamiento de un nuevo Programa de Incentivos a Largo Plazo.
- Implantación de una herramienta global para la gestión de personas integrando todos los procesos estratégicos en materia de recursos humanos (Módulos de Gestión, Objetivos y Formación).
- Diseño de una Propuesta de Valor al Empleado en el ámbito nacional, plasmada en la nueva web corporativa y en los Foros de Empleo.
- Encuesta de Clima Laboral 2010-2011.
- Evaluación y Planificación del Desarrollo para todo el colectivo directivo de la Organización desde un enfoque global e integrado

- (valores, competencias, conocimientos y experiencias).
- Obtención del distintivo de Igualdad en la Empresa.

Objetivos 2011

- Actualización de la intranet hacia un entorno colaborativo.
- Nuevos programas de la Universidad Ferrovial para el colectivo directivo.
- Desarrollo de programas enfocados para apoyar las iniciativas de Innovación e Internacionalización.
- Revisión del Modelo de Sucesión Directiva.
- Continuar con la implantación de nuevos módulos del proyecto Bridge: Evaluación del Desempeño, Planificación del Desarrollo, Compensación, etc. y alcance a todas las Unidades de Negocio y Filiales del Grupo, a excepción de BAA.
- Lanzamiento del Programa de Gestión Global de Talento.
- Fomentar la movilidad interna nacional e internacionalmente.
- Diseño de Planes de Acción a partir del análisis de los resultados de la Encuesta de Clima para mejorar aquellas áreas con necesidades de progreso e incrementar la satisfacción de los empleados.
- Implantación de la nueva Política de Movilidad Internacional.
- Inicio del proceso de implantación de nómina única en SaaS (Software as a Service) en España

La combinación de talento y compromiso de los profesionales de ferrovial constituye uno de los pilares de su éxito como líder mundial en la gestión de infraestructuras.

Capital humano	2010	2009	2008	Var 10-09
Plantilla cierre	101.404	100.059	107.376	1%
Plantilla media	100.995	108.117	106.596	-7%
Plantilla internacional (%)	62	61	60,33	2%
Plantilla con contrato fijo (%)	83	82	81,98	1%
Plantilla con jornada parcial (%)	18	18	15,44	0%
Número de mujeres en plantilla	32.929	32.819	-	0,3%
Antigüedad de plantilla (años)	6,6	5,8	6,44	14%
Edad media de empleados (años)	41,4	38,8	40	7%
Índice de rotación (%)	6,7	6,35	10,87	5,5%
Inversión en formación / facturación	0,34	0,17	0,20	100%
Empleados evaluados en desempeño (%)*	97	94	68,27	3,2%
Empleados con retribución variable (%)**	13	24,82	17,45	-48%
Número de expatriados	260	396	426	-34%

(*) Sobre plantilla de España exclusivamente.

(**) Hasta 2009 el dato correspondía a la plantilla en España. En 2010 se ha empleado el total de plantilla sin Swissport.

En los últimos años, Ferrovial ha sufrido una transformación cultural en sus hábitos de relación y de gestión de personas. Siendo consciente de este hecho, el área de Recursos Humanos centra todos sus esfuerzos en crear una identidad dentro de la diversidad y atraer el 'know-how' específico de cada negocio para fomentar el crecimiento profesional de todos los empleados.

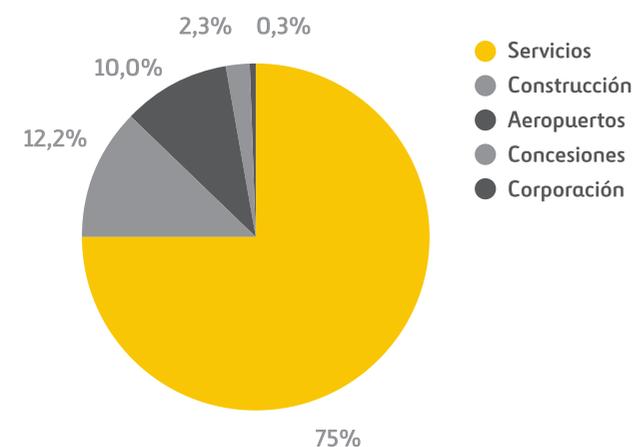
Empleo Estable

La plantilla de Ferrovial a diciembre de 2010 asciende a 101.404 empleados. Se trata de un perfil de capital humano internacional y diversificado geográficamente en actividades y negocios.

1. Por áreas de actividad, el 10% de los empleados desempeña su actividad en el área de Aeropuertos, el 2,3% en el área de Autopistas, el 12,2% en Construcción y el 75% en Servicios, el 0,3% desempeña su actividad en la Corporación y el restante 0,1% en Inmobiliaria.

2. Por áreas geográficas, el 62% de los empleados desempeña su actividad fuera de España. Destaca la presencia de un 23% de los empleados en Reino Unido y un 12% en EEUU y Canadá.

Plantilla por división



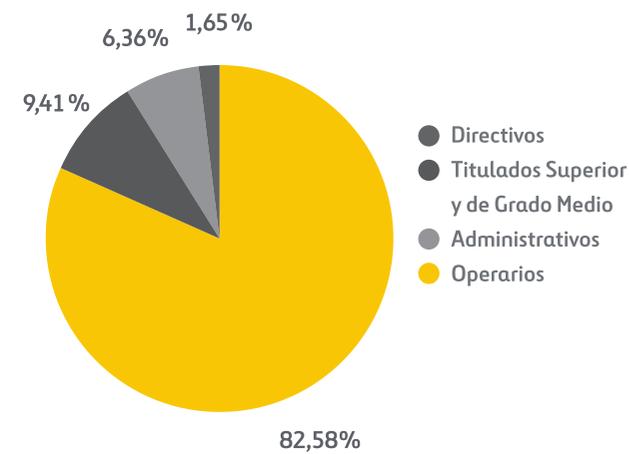
Plantilla cierre		
ALEMANIA	674	1%
ANTILLAS HOLANDESAS	140	0%
ARGELIA	189	0%
ARGENTINA	246	0%
AUSTRIA	25	0%
BÉLGICA	128	0%
BRASIL	5.195	5%
BULGARIA	200	0%
CAMERÚN	136	0%
CANADA	1.776	2%
CHILE	716	1%
CHIPRE	510	1%
COLOMBIA	2	0%
COREA	333	0%
EEUU	9.998	10%

Plantilla cierre		
ESPAÑA	38.069	38%
FRANCIA	758	1%
GRECIA	1.033	1%
HOLANDA	205	0%
HUNGRÍA	18	0%
IRLANDA	82	0%
ISRAEL	141	0%
ITALIA	468	0%
JAPÓN	464	0%
KENIA	390	0%
LUXEMBURGO	0	0%
MÉXICO	404	0%
NIGERIA	320	0%
POLONIA	5.049	5%
PORTUGAL	1.027	1%

Plantilla cierre		
REPÚBLICA DOMINICANA	816	1%
REINO UNIDO	23.271	23%
RUSIA	23	0%
SINGAPUR	0	0%
SUDÁFRICA	3.033	3%
SUIZA	4.563	4%
TANZANIA	439	0%
TÚNEZ	1	0%
UCRANIA	513	1%
VENEZUELA	49	0%
	101.404	100%

3. En referencia a las categorías profesionales, el 82,58% de los empleados son operarios y técnicos, el 9,4% son titulados superiores y de grado medio, el 6,36% son administrativos y el 1,68% son directivos.

Plantilla por categorías profesionales



4. La plantilla tiene una edad media de 41,4 años y una antigüedad media en la empresa de 6,6 años; mientras que los directivos tienen una antigüedad media de 7,7 años y 41,1 años de edad media.

5. El 83% de los empleados tiene un contrato indefinido y la mayoría de ellos están adscritos a contratos de servicios sujetos a subrogación en caso de adjudicación a otra compañía.

La plantilla media del año asciende a 100.995 empleados. Sufre un descenso del 7% respecto a la cifra de 2009 debido a las desinversiones realizadas en el año (autopistas chilenas, autopista Trados 45, Tubelines, Aeropuerto de Nápoles y división inmobiliaria de BAA).

Sin embargo, la plantilla total de cierre en 2010 se incrementó en un 1% provocado por aumento de personal en las divisiones de Servicios y Autopistas.

Los análisis que se realizan de la información obtenida se segmentan por actividad y no por países, ya que las peculiaridades de cada negocio lle-

van a diferentes escenarios y, por tanto, distintas medidas a adoptar. En el caso de la segmentación por género, la representación femenina en la actividad de Autopistas es del 42%; del 39% en Aeropuertos y en el caso de Servicios, del 34%. En el sector de la Construcción, la tasa de representación femenina se mantiene en el 13%, acorde a las compañías del mismo sector y vinculada al entorno social de dicha actividad.

El grado de satisfacción general de los empleados se puede ver reflejado en el índice de rotación voluntaria del 2010 que ha sido del 6,7% frente a un 6,35% de 2009. El índice de rotación media de las mujeres ha sido del 7,3% frente al 7,53% del año pasado. Mientras, el índice de rotación de los hombres ha sido del 6,4% frente al 5,77% de 2009. Del total de bajas, el 31% corresponde a mujeres.

	Aerop.	Autop.	Construc.	Corpor.	Servicios	Total
Índice de rotación total voluntaria	2,5%	9,9%	7,2%	2,6%	7,1%	6,7%
Índice de rotación mujeres	2,7%	11%	8%	4,1%	7,8%	7,3%
Índice de rotación hombres	2,4%	9,1%	7,1%	1,5%	6,7%	6,4%

Porque Ferrovial multiplica tus posibilidades

Durante los últimos años se han impulsado actuaciones encaminadas a analizar y mejorar el posicionamiento de Ferrovial como empleador de referencia en el mercado. A través de la participación en 'benchmarks' en materia de Employer Branding, ha sido posible identificar las principales líneas de actuación a abordar en materia de atracción de talento.

En 2010, se diseñó una Propuesta de Valor al Empleado de ámbito nacional, que fue plasmada en la nueva web corporativa y en los stands de los distintos Foros de Empleo a los que acudió Ferrovial.

ferrovial

Multiply your opportunities



Se han publicado durante el año más de 700 ofertas de trabajo a través del portal de empleo Infojobs, para las cuales se recibieron más de 200.000 candidaturas. De forma complementaria, la organización cuenta desde hace tiempo con el Programa +talento, que tiene como objetivo fomentar la incorporación de nuevos profesionales a Ferrovial a través de candidaturas presentadas por empleados y becarios de la propia compañía. Este año se han recibido casi 400 candidaturas referenciadas a través de este canal.

Destaca la iniciativa que se ha puesto en marcha en Amey, filial de la división de Servicios, y que ha consistido en la creación de la Academia de Aprendices de Amey (Amey Apprenticeship Academy) que ha permitido reclutar cerca de 100 nuevos aprendices en el negocio de la División de Servicios en el Reino Unido.

Porque en Ferrovial tu opinión importa

Hace siete años que Ferrovial viene realizando Estudios de Clima Laboral, con el objeto de conocer la opinión de los empleados sobre aquellos aspectos que contribuyen directamente a la satisfacción y eficacia sobre el trabajo realizado. Tratar de mejorar la empresa, hacerla más eficiente y conseguir un entorno laboral en el que todos se sientan satisfechos con el trabajo que realizan, siguen siendo hoy objetivos prioritarios para la compañía.

Escuchar, conocer y actuar para mejorar son las bases del Estudio de Clima Laboral que se realiza cada dos años en la compañía, un proceso constante del que son responsables todas las personas que forman parte de Ferrovial.

Cada encuesta y cada opinión ofrecen una oportunidad de mejorar. Estas oportunidades se han ido multiplicando gracias a que cada vez han sido más las unidades de negocio y sociedades que se han sumado a esta iniciativa. Por primera vez, en el proceso que se ha iniciado a finales del 2010, se convocará a empleados de todas las sociedades que conforman el grupo Ferrovial.

A raíz de todas las opiniones recogidas en los dos últimos años se han puesto en marcha más de 100 iniciativas en diferentes ámbitos de actuación. El Comité de Clima, integrado por miembros de todas las unidades de negocio, ha realizado el seguimiento de dichas iniciativas para velar por el cumplimiento de las acciones comprometidas.

Tanto los resultados de la encuesta como los de los planes de acción definidos, han sido puestos en conocimiento del conjunto de Ferrovial a través de las intranets corporativas y la distribución de un informe ejecutivo.



CONOCE

ferrovial

Recoge los proyectos concretos de todas las unidades de negocio, filiales y áreas corporativas de Ferrovial y se transmiten a los empleados para aumentar su grado de conocimiento sobre la compañía. Esto permite además una mayor fluidez de la información desde el negocio a los Órganos de Dirección.

Dentro de esta iniciativa, se ha organizado el **II Open Forum con el Consejero Delegado**. En la Convención Anual Directiva de Ferrovial, a la que asisten 180 directivos de diferentes países, se abrió un espacio dedicado a responder a las preguntas que los empleados de todas las áreas de negocio y filiales enviaron a través de una dirección de correo durante un mes. El Consejero Delegado de Ferrovial respondió a las cerca de 40 preguntas recibidas y los vídeos de la convención fueron publicados en la intranet corporativa para conocimiento de toda la plantilla.

Gracias a los proyectos que engloba 'Conoce' se ha conseguido, entre otros, ampliar notablemente el alcance de los canales de comunicación tradicionales.

CRECE

ferrovial

Esta iniciativa engloba proyectos relacionados con distintos ámbitos de crecimiento profesional dentro de la compañía.

En 2010, Ferrovial ha apostado por la **Planificación del Desarrollo** para todo el colectivo directivo de la Organización desde un enfoque global e integrado (valores, competencias, conocimientos y experiencias).

COMPENSa

ferrovial

Compensa es la iniciativa que recoge todos los proyectos que atañen al ámbito de la compensación y los beneficios derivados de trabajar en Ferrovial.

Durante el ejercicio se han fijado objetivos para la retribución variable y se ha trabajado en la comunicación del funcionamiento de los mismos.

Algunas iniciativas llevadas a cabo gracias a las opiniones recogidas de los empleados son: poner en un recuadro los siguientes puntos:

- Implementación de la Gestión de Compras centralizada e informatizada a través de web.
- Organización de Jornadas para compartir mejores prácticas y optimizar procesos.
- Puesta en marcha de nuevos programas en la Universidad Ferrovial como principal centro de difusión de la cultura y de desarrollo del talento.
- Consolidación del proceso de feedback jefe-colaborador a través de entrevistas presenciales y anuales de evaluación del desempeño.
- Implantación de un Modelo de Evaluación y Desarrollo Directivo (360° Feedback, Planificación del Desarrollo, Planificación de la Sucesión Directiva).
- Organización de encuentros con expertos de primer nivel (ventana a las principales tendencias y prácticas de gestión empresarial del mercado).
- Implementación de un paquete salarial de retribución flexible, ampliando su alcance a toda la plantilla nacional de Ferrovial.
- Optimización en contenidos y alcance del canal de comunicación interna Ferronet.
- Sensibilización e información en materia de Igualdad de Oportunidades, como la campaña "Iguala +" realizada en España.
- Adaptación y revisión continua del Plan de Conciliación de Vida Personal y Profesional puesto en marcha en el 2006 en España.

En la edición 2011 de la Encuesta de Clima Laboral, se ha puesto en marcha una campaña de comunicación interna de alcance global, para la que se han utilizado todos los canales de comunicación disponibles (intranets corporativas, correo electrónico, revistas internas, merchandising, cartelería...). Se intenta asegurar que todos los empleados participantes puedan tener la oportunidad de dedicar 15 minutos de su tiempo para dar su opinión. Los resultados se utilizarán para diseñar los planes que se pondrán en marcha durante los próximos dos años.



Porque en Ferrovial creces

Las personas constituyen un activo estratégico para Ferrovial, y por ello la gestión del talento es un objetivo clave de la función de Recursos Humanos. La principal aspiración de la compañía es facilitar a los empleados los canales para que puedan potenciar su crecimiento profesional.

El proceso de evaluación 360° Feedback está dirigido al colectivo directivo (Top 150) y tiene como objetivo favorecer su desarrollo profesional y aportación de valor a la compañía. Como resultado del proceso, cada participante recibe feedback sobre la valoración de sus habilidades directivas y diseña con el departamento de Recursos Humanos su Plan de Desarrollo (acciones formativas, experiencias centradas en su desarrollo u otras actividades que fomenten su networking).

El proceso de evaluación del desempeño es uno de los procesos anuales más fuertemente arraigados. Está orientado a valorar y comunicar a los empleados la forma en que están llevando a cabo su trabajo durante una entrevista personal.

En el ejercicio 2010 han participado en este proceso más de 5.300 empleados, la práctica totalidad del personal de estructura en España. El 74% han sido hombres y el 26% mujeres.

Otro proceso estratégico es la planificación de la sucesión, que tiene como objetivo asegurar la continuidad del equipo directivo de Ferrovial, es decir, poder contar con profesionales cualificados en el momento en el que surge la vacante directiva.

Esta planificación se actualiza cada dos años. A finales de 2010 se ha lanzado el proceso de revisión de este plan y se prevé contar con un nuevo Plan de Sucesiones en el primer trimestre del 2011.

Los principales beneficios derivados de este proceso para Ferrovial son:

- Identificación de candidatos con potencial para puestos directivos.
- Integración entre las diferentes organizaciones para aprovechar sinergias.
- Diseño de acciones de desarrollo específicas para este colectivo.
- Minimizar el impacto de la transición cuando surge una vacante directiva.

El modelo de evaluación de competencias se basa en:

- Liderazgo:**
 - Visión de negocio:** Anticipar tendencias y oportunidades de negocio.
 - Espíritu emprendedor:** Definir e implantar soluciones innovadoras.
 - Comunicación:** Transmitir información de forma eficiente y convincente.
 - Negociación:** Los acuerdos beneficiosos para ambas partes en la relaciones profesionales.
- Eficacia personal:**
 - Flexibilidad:** Adaptarse y trabajar eficientemente en distintos entornos y situaciones.
 - Capacidad de trabajo:** Realizar la actividad planificada con eficiencia, tenacidad y rigor.
 - Trabajo en equipo:** Colaborar eficientemente con otros profesionales, manteniendo relaciones abiertas y constructivas.
 - Análisis y toma de decisiones:** Evaluar con rigurosidad situaciones y problemas que permitan la toma óptima de decisiones.
- Capacidad de gestión:**
 - Orientación a clientes:** Anticipar y satisfacer de forma excelente las necesidades de nuestros clientes.
 - Orientación a resultados:** Asumir la responsabilidad para alcanzar desafiantes metas organizativas.
 - Dirección y desarrollo de personas:** Impulsar la contribución y desarrollo de nuestros colaboradores.
 - Planificación y organización:** Optimizar la asignación de los recursos en el tiempo disponible para el logro de los objetivos marcados.

¿Porque Ferrovial iguala

Diversidad

Como ya se ha comentado anteriormente, Ferrovial cuenta con una plantilla diversificada geográficamente en actividades y negocios, que se traduce en una diversidad de personas, perfiles y nacionalidades. Ferrovial, consciente de esta nueva realidad, se ha planteado tres retos importantes:

- Crear una identidad dentro de la diversidad. Ferrovial no trata de imponer una cultura establecida sino de crear una identidad integradora, que se enriquezca de las culturas, experiencias y formas de hacer de los distintos negocios o países que la forman.
- Atraer al mejor talento para afrontar y lograr los objetivos y las ambiciones que Ferrovial tiene como negocio.
- Aprovechar el “know-how” de un negocio para poder transferirlo a otros.

Igualdad de oportunidades

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.

Como compañía diversa y global, asume la responsabilidad de gestionar la diversidad y mantener un entorno de trabajo libre de toda discriminación y de cualquier conducta que implique un acoso de carácter personal. Asimismo, está plenamente comprometida con el respeto a los derechos individuales de los empleados y, en particular, con los relativos a la intimidad, dignidad e igualdad de oportunidades.

De acuerdo con este compromiso, la compañía ha firmado en 2010 el **“Women’s Empowerments Principles”**, una iniciativa promovida por el Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM) y el Pacto Mundial de las Naciones Unidas. Estos principios ayudan a las empresas a promocionar la igualdad de género en el lugar de trabajo, en el mercado y en la comunidad.

Este compromiso contempla: impulsar la competitividad, cumplir con los compromisos en responsabilidad corporativa de Ferrovial, promover las condiciones económicas y sociales que dan oportunidades a las mujeres y a los hombres e impulsar el desarrollo sostenible en los países en que llevamos a cabo nuestro trabajo.

Este compromiso viene respaldado por la obtención del Distintivo de Igualdad para la Empresa Ferrovial S.A. La concesión de este distintivo, otorga-

do por el Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad del Gobierno de España distingue a aquellas empresas que destacan de forma relevante y especialmente significativa en la aplicación de políticas de igualdad de trato y de oportunidades con sus trabajadoras y trabajadores.

Se trata de una marca de excelencia en igualdad que sirve de estímulo y reconocimiento para seguir afianzando el compromiso de Ferrovial por la igualdad y la aplicación de políticas de igualdad de trato y de oportunidades en las condiciones de trabajo, en los modelos de organización y en otros ámbitos como los servicios, productos y publicidad de nuestra empresa.

En concreto, para la concesión del distintivo se han tenido en cuenta las actuaciones y medidas tendentes a facilitar la conciliación de la vida personal, familiar y laboral, las medidas para garantizar la igualdad de trato y oportunidades en la selección y en la promoción profesional, la adopción de planes de igualdad, la implantación de medidas de acción positiva y la publicidad no sexista de los productos o servicios de la empresa.

En la compañía no existe un sesgo sobre género en la tipología de contrato. Ejemplo de ello es que, del total de contratos indefinidos, el 33% son de mujeres y, del total de contratos eventuales, el 67%. En lo que se refiere a segmentación por áreas de actividad, la representación femenina en la División de Autopistas ha sido del 43%; del 39% en Aeropuertos y en Servicios, del 75%. En la División de Construcción, la tasa de representación femenina sigue en torno al 13% acorde a compañías del mismo sector y vinculada al entorno social de dicha actividad.

Con el objeto de contribuir a la formación y promoción de las mujeres en la compañía y mejorar su presencia en posiciones de liderazgo, Ferrovial ha llevado a cabo en 2010 un acuerdo con la Escuela de Negocios Aliter. A través de él, 10 mujeres de la compañía han cursado el Programa Superior Mujer y Liderazgo impartido por el centro.

Ferrovial apuesta por el equilibrio entre la vida personal y profesional. Por ello, pone a disposición de sus empleados diferentes opciones que permiten flexibilizar su jornada para conciliar los distintos ámbitos de sus vidas.

summa

universitas ferrovial

¿Ferrovial SUMMA

Universitas Ferrovial Summa nació con la vocación de convertirse en el motor de desarrollo del talento diferencial de Ferrovial.

1. Transmitiendo los Valores y la Cultura Corporativa como elementos facilitadores del proceso de integración de Ferrovial.
2. Actuando como foro de intercambio de prácticas y conocimientos que facilite la creación de sinergias y oportunidades de negocio globales.
3. Promoviendo la formación y el aprendizaje continuo de los profesionales de Ferrovial como vía para asegurar el liderazgo en los mercados en los que opera.

En materia de formación la Universidad Ferrovial ha continuado dando respuesta a tres tipos de necesidades:

- Estratégicas: acciones asociadas a momentos clave en la carrera de los profesionales (Acogida, transición...) así como aquellas demandadas por los órganos de gobierno de la Universidad Ferrovial.
- Asociadas a los Procesos de Evaluación y Planificación del Desarrollo: Evaluación del desempeño o 360º, que tienen como objetivo reforzar los conocimientos y habilidades de nuestras personas.
- Aquellas no planificadas y que dan respuesta a retos actuales de alguna de los negocios.

**Dale forma a
TU
CARRERA**

summa
universidades ferrovial

A lo largo de 2010 se ha incrementado el número de programas que la Universidad ofrece a los empleados con un 41% más de programas por semana y un incremento del 16% de asistencia en comparación con el año anterior. El índice de satisfacción general de los asistentes ha sido de 8,3 sobre 10 y la aplicabilidad de 8,1.

Información SUMMA	
	2010
Acciones de formación	209
Asistentes	2.799
Total horas de formación	49.279
Índices de satisfacción	8,3

Del total de asistentes, el 33% ha correspondido a mujeres, frente a un 23% registrado el año anterior. Cabe destacar que la participación de la mujer en la formación es mayor que la propia representación general de la mujer en la mayoría de las divisiones, especialmente destaca el porcentaje de mujeres de la división de Construcción de formación en Summa (25%) frente a la presencia de éstas (13%).

La concepción de la Universidad como un espacio para intercambiar experiencias se plasma en un incremento en el número de jornadas y encuentros realizados en la sede durante 2010. Más de 600 personas han asistido a 22 jornadas internas de trabajo que se han realizado en la Universidad Ferrovial.

En este sentido, a lo largo de 2010 se han puesto en marcha más de 80 cursos diferentes de los cuales más de 20 han sido nuevos programas que completan y actualizan la oferta existente en cada una de las Escuelas que conforman la Universidad Ferrovial.



- **Escuela de Liderazgo:**
2 Programas de Habilidades.
- **Escuela de Negocio:**
8 Acciones de Finanzas
1 Acción de RRHH
1 Programa de Calidad 5 Cursos de negocio
2 Talleres de Habilidades
- **Escuela de Integración Cultural:**
6 Talleres enfocados en idiomas

Asimismo, se ha revisado el conjunto de la oferta, incluyendo mejoras en aquellos programas más solicitados.

Durante 2010 se ha buscado una alineación mayor de la oferta formativa con las necesidades de cada uno de los negocios. Dos elementos han jugado un papel clave: las **áreas de RRHH** de cada una de las áreas de Negocio, responsables de comunicar la oferta de la Universidad Ferrovial en sus áreas, y el **Comité Académico**, que asegura el alineamiento de los programas formativos con las necesidades específicas de las distintas dimensiones de la organización.

A lo largo de 2010 se ha continuado promoviendo el uso de nuevas metodologías de aprendizaje.

- **Formación On Line:** A través de la plataforma On Line Campus, se han impulsado diversos programas de formación que han supuesto 6.323 horas de formación on line.
- **Conferencias y Eventos On Line.** Se realizó el primer encuentro de antiguos Alumnos IESE-Universidad Ferrovial con una conferencia titulada "Organizaciones de Última Generación". El encuentro se organizó con la doble finalidad de promover la formación permanente y mantener y fomentar las relaciones profesionales entre los 380 Directivos y Managers de Ferrovial, que han participado en alguno de los 7 Programas que se han realizado en Universitas Ferrovial SUMMA, con la colaboración de IESE. La jornada también pudo seguirse en remoto a través de WebEx. En total asistieron más de 100 personas entre los presentes y el colectivo internacional.

Proyectos de Innovación: En 2010 se han realizado dos ediciones del Programa de Gestión Directiva que han servido para la realización de 10 nuevos proyectos de Innovación. El último semestre ha servido para la puesta en marcha de una nueva edición que se clausurará en 2011 y que servirá para traer nuevos proyectos de Innovación de posible implantación en Ferrovial.

En línea con los cambios realizados durante el ejercicio, la Universidad Ferrovial ha realizado una adaptación de su imagen a las nuevas directrices de Marca. Además del logo, los espacios de la Universidad y el Portal de la Universidad han sido adaptados y mejorados.

La Universidad Ferrovial, como canal de difusión de las diferentes iniciativas emprendidas en la compañía, está presente en el canal interno de Ferronet y realiza una actualización continua de su portal.



El cambio de perfil de Ferrovial supone la necesidad de realizar un cambio en el perfil de sus empleados y adecuarlo a la nueva realidad.

La Universidad realiza esta labor de actualización con programas de formación pero, desde distintos negocios, se han puesto en marcha otros planes para fomentar el desarrollo de las personas.

En el año 2010, el número total de horas de formación ha sido de 1.795.205 La distribución de estas horas en función de nuestra actividad es la siguiente:

	Aeropuertos	Autopistas	Construcción	Corporación	Servicios	Total
Total horas de formación impartidas por la empresa en el año	122.680	35.420	172.370	19.269	1.561.425	1.911.163
Inversión en formación por empleado (€)	177	486	189	849	470	406,4
Inversión total en formación	1.822.388	1.092.548	2.389.547	297.191	35.441.120	41.042.794

Como se aprecia en el gráfico anterior, cada división realiza un importante esfuerzo inversor en el área de formación.

Durante 2010, destaca la creación de la Amey Academy, en la que se han formado los 1.200 managers de línea en tres áreas: liderazgo, dirección y gestión de equipos.

Porque Ferrovial compensa

La política retributiva de Ferrovial es equitativa y competitiva en los mercados de referencia en los que opera e incluye: retribución fija y retribución variable ajustada a los mercados locales, y sistemas de incentivos a largo plazo con enfoque global.

La compañía, acorde a los planes de acción puestos en marcha dentro de la Iniciativa COMPENSA, ha seguido potenciando el sistema de retribución flexible. A través del 'Plan Flexibility' se proporciona a los empleados la posibilidad de modificar de forma voluntaria su paquete retributivo de acuerdo a las necesidades personales, sustituyendo parte de la retribución fija actual por determinados productos (tickets guardería, seguro de vida, de accidentes, seguro de salud, vehículos en renting y ordenadores).

Este año se ha continuado impulsando este programa y especialmente aquellos productos más interesantes, acordes con las preferencias de los empleados y la legislación vigente, como el proyecto de 'Hogar Conectado a Internet' (HCI), que permite desgravaciones fiscales para los empleados que desean adquirir un equipo informático. Este plan se

dirige a la totalidad de empleados de estructura en España, que incluye a 5.326 personas.

Adicionalmente, 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 -335 personas pertenecientes al colectivo de directivos, jefes de departamento o categoría similar con residencia fiscal en España- mediante la entrega de acciones de Ferrovial.

Durante 2010 se ha puesto en marcha un Plan de Incentivos a Largo Plazo (Performance Share Plan) para 338 directivos y mandos intermedios, consistente en la entrega de acciones pasado un plazo de 3 años y tras el cumplimiento de determinadas métricas.

Las condiciones del salario base de la plantilla de Ferrovial se rigen por lo establecido en las correspondientes categorías profesionales recogidas en los distintos convenios de aplicación y por tanto no se producen desigualdades salariales en las mismas.

Porque Ferrovial te mueve

Ferrovial mantiene su **compromiso de fomentar el desarrollo profesional** (mediante una promoción, un nuevo destino geográfico o un puesto con nuevas funciones) y facilitar la movilidad dentro de la Compañía.

Una de las herramientas con las que cuenta Recursos Humanos para fomentar el desarrollo y la movilidad es la **Bolsa de Trabajo**, a través de

la cual se dan a conocer de forma interna todas las ofertas de trabajo para posiciones cualificadas (no directivas) en el ámbito nacional. Durante el ejercicio 2010, fueron publicadas 142 vacantes a través de este canal. Todas los empleados y becarios de la compañía pueden presentar su candidatura a estas vacantes.

En 2010, con el objetivo de fortalecer la Bolsa de Trabajo como canal de reclutamiento y captación de candidaturas internas, se ha revisado la normativa que rige esta herramienta para dotarla de mayor alcance, flexibilidad y transparencia.

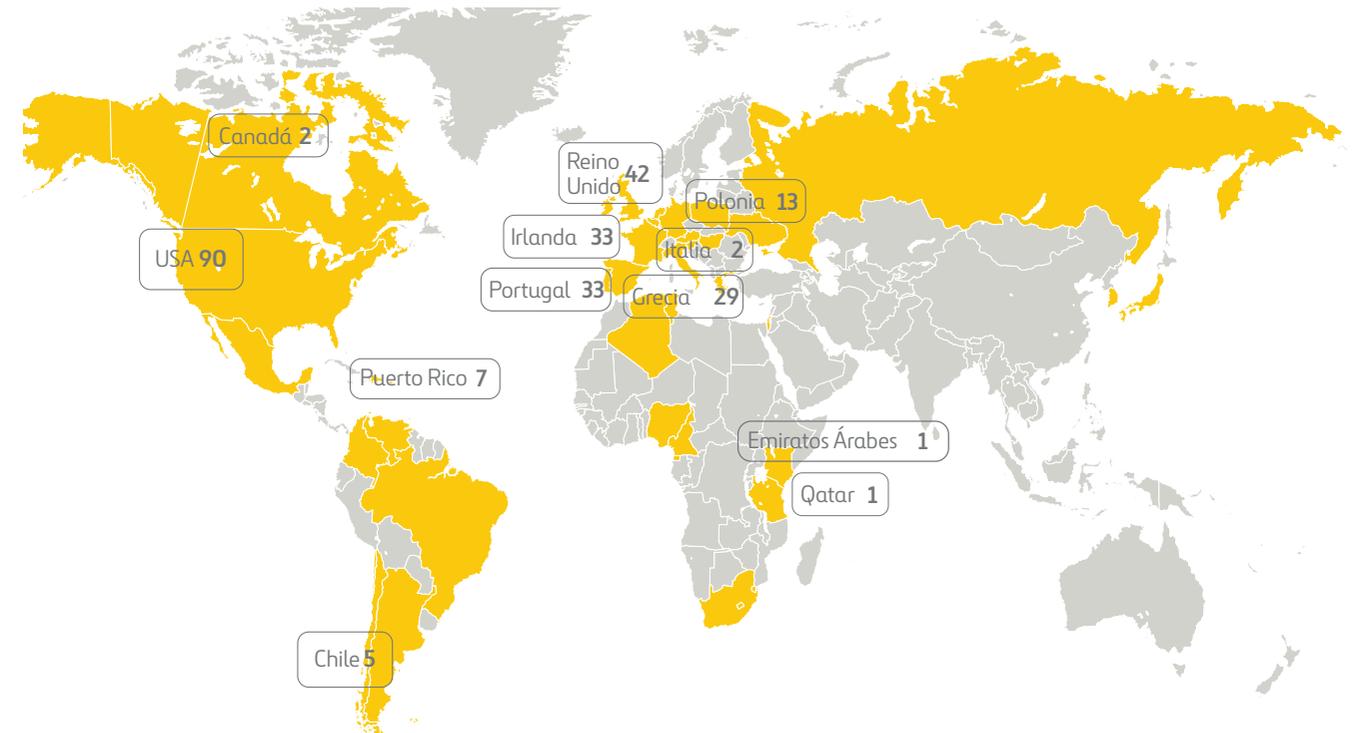
Ferrovial ha experimentado en los últimos años un crecimiento internacional que requiere una orientación de la gestión hacia un perfil de capital humano más internacional y diversificado. La compañía, con presencia en más de 45 países, apuesta por la movilidad como palanca para el crecimiento del negocio y el desarrollo de sus profesionales.

Ante este cambio de perfil, se intenta transmitir la cultura de la empresa y sus conocimientos básicos, así como el 'know-how' de Ferrovial, y co-

nocer a través de perfiles concretos los procesos de la empresa destino. Asimismo, se pretende ofrecer desarrollo profesional a los empleados a través de una experiencia internacional, que además supone la transferencia de prácticas de gestión de éxito. Este proceso es temporal, y una vez cubiertos los objetivos, la organización prioriza la contratación de profesionales locales.

En el año 2010 se ha publicado el "Manual de Asignaciones Internacionales". Esta política ha sido diseñada con el propósito de unificar criterios, clarificar los mismos y estimular y coordinar correctamente las asignaciones internacionales tanto de corta como de larga duración.

Las asignaciones internacionales promueven el desarrollo de los empleados ofreciéndoles la experiencia de trabajar en nuevos mercados en expansión, donde pueden poner en práctica y mejorar sus competencias y obtener más conocimientos y experiencia en beneficio de toda la Organización. Actualmente el número de asignaciones internacionales es de 260, de los cuales el 8% son mujeres, y están repartidas en 12 países.



Con la expatriación se pretende dar apoyo a la estrategia de crecimiento internacional de Ferrovial de los últimos años, promover el desarrollo de carrera, transferir conocimientos entre los distintos países, transmitir la Cultura Corporativa y el “know how” de la Compañía y establecer sinergias entre las diferentes Unidades de Negocio y Filiales.

Del total de directivos miembros de comités de dirección de divisiones de negocio y filiales, el 92% de los miembros de los distintos órganos de gobierno del Grupo Ferrovial y sus empresas (Consejos de Administración y Comités de Dirección) son personal local.

! La tecnología como palanca para la gestión del talento

El principal reto de Ferrovial, como compañía internacional, es proveerse de herramientas tecnológicas flexibles y fácilmente integrables que den cobertura a los procesos de gestión demandados por las diferentes Unidades de Negocio, minimizando los costes y permitiendo su evolución.

En el año 2009 se lanzó un proyecto internacional de implantación de una herramienta modelo S.a.a.S. (Software as a Service) alineada con la tecnología del mercado y con la estrategia de Sistemas de la Información, Proyecto Engoba, Ferrovial ONE. Este proyecto que permitía la vertebración y escalabilidad internacional de la compañía en cuanto a los procesos corporativos de RRHH.

A raíz de esto, en 2010 se ha iniciado el camino para crear valor e integrar información entre las diferentes unidades de negocio, aprovechando que este tipo de herramientas SaaS de implantación estándar y funcionalidad creciente es capaz de adaptarse a las diferentes necesidades de los negocios, países e idiomas.

Esta herramienta permite integrar los procesos estratégicos en materia de RRHH: reclutamiento y selección, evaluación y planificación del desarrollo, planes de carrera, fijación de objetivos y compensación. El alcance de esta herramienta es internacional y por primera vez se integrará información de todos los colectivos claves y estratégicos mundialmente.

Otra de las iniciativas puesta en marcha para la homogeneización de los procesos y políticas globales de recursos humanos y el mantenimiento de la información crítica de empleados, ha sido la puesta en marcha de un proyecto nacional para la implantación de una única plataforma para la gestión de la nómina y administración de personal de todos los empleados de España.

Esta nueva solución dispone de una capa Web por encima de dicho módulo convirtiéndose de esta forma en una aplicación amigable e intuitiva para el usuario facilitando los procesos a cada administrador de Recursos Humanos de cada filial y centros de servicio y obra.

El modelo de implantación SaaS convierte a **Ferrovial en pionero en España** en la implantación de este tipo de soluciones de nómina y administración de personal. Esto supone un reto añadido al que este tipo de proyectos de cambio de plataforma de Nómina lleva implícito. El lanzamiento del proyecto se ha propuesto en dos fases, siendo la primera en enero del 2011.

salud y seguridad

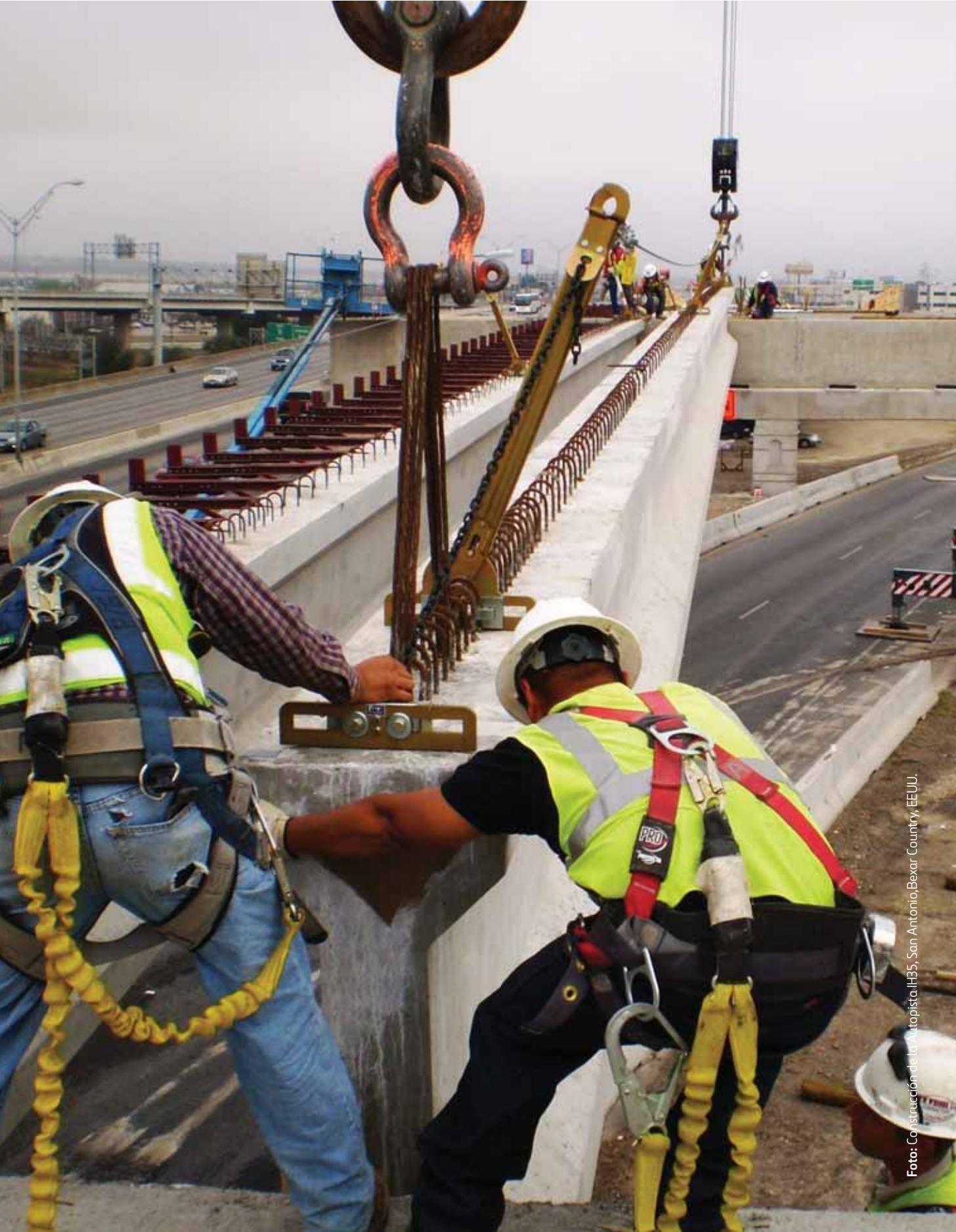


Foto: Construcción de la Autopista IH35, San Antonio, Bexar County, EEUU.

Compromiso

- La mejora permanente de la seguridad y la salud de los trabajadores.

Líneas de actuación

- Mejora permanente en el diseño e implantación de sistemas eficaces para prevenir y reducir los riesgos laborales en las empresas de Ferrovial.

Hitos en 2010

- Mantenimiento e incremento de las certificaciones OHSAS 18001.
- Realización de varias campañas de formación y sensibilización con gran impacto en el negocio.
- Reducción muy significativa en el área de construcción de los índices de accidentalidad respecto a 2009.

Objetivos 2011

- Reducir los índices de accidentalidad de 2010.
- Realizar actividades formativas y de sensibilización en materia de PRL.

Ferrovial considera la Prevención de Riesgos Laborales como una parte fundamental e integrada en el desarrollo de sus actividades. Por ello, se compromete de forma activa a que las actividades y servicios prestados se ejecuten con los más altos niveles de Seguridad y Salud para con sus empleados y clientes.

Índices de accidentalidad de todas las Áreas de Negocio de Ferrovial en España

	2010	2009	2008	Var. 10-09
Índice de Incidencia	81,44	79,75	87,2	2,11%
Índice de Frecuencia	45,30	46,7	49,76	-3%
Índice de Gravedad	0,95	0,87	0,97	9,2%

Acciones de seguridad y salud de Ferrovial a nivel internacional

Estudios de prevención de riesgos laborales	2.743	2.846	6.594	-3,61%
Planes de emergencia	1.987	1.170	668	69,82%
Nº de visitas de los técnicos de prevención	15.870	15.073	53.515	5,28%
Formación en prácticas laborales seguras (horas)	445.064	500.991	423.843	-11,16%
Formación a técnicos de prevención (horas)	239.515	50.259	261.825	476%
Reconocimientos médicos a empleados	34.120	30.271	22.977	12,7%

Índices de accidentalidad del Área de Construcción a nivel nacional(*)

	2010	2009	Var. 10-09	Sector 2009
Índice de Incidencia	40,20	52,2	-22,98%	89,80
Índice de Frecuencia	21,90	29,35	-25,4	52,3
Índice de Gravedad	0,54	0,57	-5,26%	-

(*) Los índices de accidentalidad corresponden a la División de Construcción a nivel nacional y los del Sector son los índices elaborados por el Ministerio de Trabajo e Inmigración del ejercicio 2009.

Para el cálculo de los índices de Ferrovial Nacional y de la División Construcción se han excluido los accidentes ‘in itinere’, lo que permite la comparación con igual criterio de elaboración con los índices publicados por el Ministerio de Trabajo e Inmigración.

- Índice de Incidencia: Representa el número de accidentes producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas.
- Índice de Frecuencia: Representa el número de accidentes con baja ocurridos durante la jornada laboral por millón de horas trabajadas.
- Índice de Gravedad: Representa las jornadas perdidas a consecuencia de los accidentes de trabajo por cada mil horas trabajadas.

En 2010 se han reducido un 33% los accidentes de trabajo en la división de construcción, hasta situar el índice de incidencia en 40,20 accidentes por cada mil personas expuestas. Si se observa la media del sector, éste ha sido de 89,80 por cada mil personas expuestas. El índice de frecuencia se ha visto reducido en un 25,4% y se sitúa en 21,90.

El índice de incidencia de Ferrovial para el conjunto de todas las divisiones en España ha observado un pequeño repunte de un 2%, situándose en un 81,44 accidentes laborales por cada mil personas expuestas. El índice de frecuencia se ha reducido en un 3%, hasta 45,30.

En España se han producido 2 accidentes mortales. Uno de ellos fue un accidente de tráfico por la imprudencia de un tercero y el otro tuvo como causa un hecho no traumático.

La tasa de absentismo nacional en el 2010 ha sido de 3,43%. Este índice engloba los días perdidos por enfermedad común y accidente de trabajo, incluyendo los accidentes “in itinere”.

A. Política de Salud y Seguridad

Ferrovial se compromete en su Código Ético a proporcionar un entorno seguro para sus empleados y a actualizar de manera permanente las medidas de prevención de riesgos laborales, así como a respetar escrupulosamente la normativa aplicable en esta materia en todos los lugares en que desarrolle sus actividades empresariales.

Este compromiso de Ferrovial con la seguridad y la salud también se refleja en las Políticas de Prevención de Riesgos Laborales elaboradas e implantadas por cada negocio. Éstas permiten adaptarse mejor a las distintas actividades y legislaciones aplicables de cada país en el que Ferrovial desarrolla su actividad, eliminando o minimizando los riesgos por medio de la adopción de las medidas preventivas más adecuadas.



B. Sistemas de gestión certificados y auditorías legales

Todas las Áreas de Negocio de Ferrovial, incluido Corporación, tienen implantados sistemas de prevención de riesgos laborales, acordes con los requisitos de la legislación nacional y europea.

Los sistemas de gestión de la prevención son periódicamente auditados por organismos externos acreditados para ello con una periodicidad en función del tipo de actividad desarrollada.

En materia de certificación OHSAS 18001 se ha ampliado el alcance y mantenido las certificaciones obtenidas como acreditan las diferentes auditorías realizadas.

En 2010, se ha renovado la certificación OHSAS para la Gestión del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales y se ha ampliado el alcance a todas las actividades y servicios prestados por Ferrovial Servicios S.A., Ferroser Infraestructuras, S.A., Eurolimp S.A., Anduluz de Señalizaciones, S.A. y Viales de Castilla y Leon Vialcal, S.A.

En el proceso de certificación el equipo auditor de OHSAS verificó los sistemas de gestión de las empresas de la División Servicios mencionadas, estado de sus instalaciones, realizó visitas a contratos con clientes y mantuvo entrevistas con trabajadores, representantes sindicales, mandos y direcciones de las empresas. En todo el proceso se han llevado a cabo un total de 24 auditorías internas y 20 auditorías externas de certificación.

Los puntos fuertes destacados por el equipo auditor OHSAS han sido, entre otros: el nivel de concienciación e integración de la prevención de riesgos laborales en la línea de mando, la adaptación de los requisitos de seguridad a la realidad del negocio, la definición de medidas preventivas

y medios adecuados efectuada con la participación de gestores y mandos con amplia experiencia en todos los sectores de actividad.

Otro aspecto a destacar derivado del Sistema de Gestión de Riesgos Laborales y de la certificación OHSAS realizado en el ejercicio 2010, ha sido la actualización y desarrollo de nuevos procedimientos para el sistema con el fin de simplificar las actuaciones derivadas del mismo, homogeneizar criterios y facilitar las tareas de cumplimentación de los formatos y facilitar la implantación del sistema en los diferentes contratos.

Toda la documentación generada ha sido incorporada en el área de prevención de la Intranet de forma que se dota al sistema de la transparencia y la trazabilidad necesarias para su correcta implementación y conocimiento por parte del negocio.

En Cespa se han realizado 63 auditorías internas y 22 externas para el mantenimiento de las certificaciones OHSAS 18001 y 9 auditorías legales de Prevención.

Por otro lado, en el Área de Construcción durante 2010 se han realizado un total de 70 auditorías internas en todas las delegaciones y empresas mancomunadas del Servicio de Prevención de Ferrovial Agroman, analizándose en ellas tanto los riesgos detectados, como los factores asociados a los mismos. Se han incluido en las mismas personal propio, un elevado número de empresas subcontratistas, así como el personal adscrito a ellas. Se ha comprobado a fondo tanto las condiciones de trabajo como la gestión documental en PRL de todos los actores implicados en el proceso productivo.

Asimismo, se ha sometido el Sistema de Gestión de PRL de las empresas que forman el Servicio de Prevención Mancomunado de Ferrovial Agroman, así como su implantación efectiva en todos los centros de trabajo, a dos Auditorías Externas: por un lado, la Auditoría Legal y por otro, la renovación de la Certificación OHSAS 18.001:2007 con resultados satisfactorios en ambas.

Los aeropuertos, dado su carácter de servicio público regulado, son auditados anualmente. Esta auditoría supone la comprobación de que BAA cumple con la legislación británica, siendo además uno de los requerimientos para renovar su licencia de operaciones. Las actividades de aeropuertos de BAA se realizan bajo la certificación OHSAS 18001.

C. Riesgos laborales

En 2010 se realizaron 15.870 visitas de los técnicos de prevención a los centros de trabajo para el seguimiento y control de la seguridad y la salud en el ámbito de Ferrovial. Estas visitas han permitido la realización de 2.743 estudios de seguridad y 1.987 planes de emergencia.

El Servicio de Prevención de Riesgos Laborales de Construcción ha realizado 4.445 visitas a los centros de trabajo, sobre las que se detectaron anomalías y propusieron las medidas pertinentes para su corrección. Asimismo, se elaboraron 1.626 estudios de prevención (planes de seguridad y salud, evaluaciones de riesgos, etc), y 83 planes de emergencia.

En BAA se han realizado y/o revisado 1.327 planes de emergencia, 15 estudios de prevención y el 100% de los empleados están representados en los comités de seguridad y salud.

En el área de Autopistas se realizaron 178 visitas a los centros de trabajo, 145 estudios de prevención de riesgos laborales y 26 planes de emergencia.

La División de Servicios ha realizado 11.130 visitas a los centros de trabajo por técnicos de prevención, 954 estudios de prevención de riesgos laborales, cuyo desglose es el siguiente: 443 corresponden a Cespa, 184 a Swissport, 122 a Eurolimp, 148 a Ferroser y 57 en el resto. Asimismo, realizaron 440 planes de emergencia correspondiendo los más importantes a Amey con 210, 108 a Swissport y 94 a Cespa.

El porcentaje de trabajadores representados en materia de seguridad y salud en Ferrovial es de 43%. La gran mayoría representados en comités de seguridad y salud constituidos en centros de trabajo mayores de 50 empleados y por igual número de representantes de los trabajadores y por la empresa. Las reuniones se realizan cada tres meses y facilitan la participación en la elaboración, puesta en práctica y evaluación de los planes y programas de prevención de riesgos en la empresa, así como de promover iniciativas sobre métodos y procedimientos para la efectiva prevención de riesgos laborales.

D. Vigilancia de la salud

En 2010 se realizaron en Ferrovial un total de 34.120 reconocimientos médicos, lo que implica un 33.8% de los empleados. El desglose por áreas de negocio es el siguiente: en Construcción se realizaron 2.061, en Autopistas 1.021, en Servicios 24.828, en Aeropuertos 6.051 y en Corporación 159.

Estos reconocimientos médicos se efectúan para cada puesto de trabajo siguiendo protocolos médicos específicos, valorando en cada uno de ellos la aptitud del trabajador para su puesto.

E. Información y formación en seguridad y salud

En Ferrovial, durante el año 2010 se han impartido 445.064 horas de formación en prácticas laborales seguras, a las que tenemos que sumar otras 239.515 horas de formación en prevención de riesgos laborales para trabajadores designados, recursos preventivos y técnicos de prevención de

riesgos laborales. Los contenidos más frecuentes de la formación son los riesgos específicos del puesto de trabajo, manejo de equipos y máquinas, uso de equipos de protección de individual y colectiva, investigación de accidentes y formación específica para actuación en casos de emergencia: incendio y evacuación de edificios y primeros auxilios.

Aeropuertos

El número de horas de formación impartidas en BAA ha sido 49.768 en prácticas laborales seguras y otras 343 para formación de trabajadores con actuación específica en seguridad y salud. Además, BAA cuenta con diversos cursos de formación on-line sobre salud y seguridad disponibles en el sistema "BAA Uni".

Autopistas

Las horas de formación dedicadas a prevención de riesgos laborales fueron 5.896 horas y 2.945 horas para trabajadores designados y técnicos de prevención.

Servicios

El Servicio de Prevención ha diseñado y editado cuatro manuales de PRL, cada uno de ellos dirigido a una actividad de negocio con los títulos "La limpieza y la seguridad", "El mantenimiento y la seguridad", "La conservación y la seguridad" y "Servicios auxiliares y la seguridad". El proyecto para un quinto manual comenzó en diciembre de 2010 y se prevé que esté terminado durante el primer trimestre de 2011: "El servicio de ambulancias y la seguridad".

Para la elaboración de estos manuales se organizaron grupos de trabajo donde han estado representados todos los negocios, con el fin de adaptarlos lo máximo posible a las actividades realizadas.

Las Delegaciones de Ferrosier y Cespa de Madrid realizaron un simulacro de incendio que sirvió para verificar la funcionalidad del Plan de Emergencias de los edificios e instalaciones. Previo a la realización del simulacro celebraron una jornada de formación para todas las personas pertenecientes al equipo de emergencia y evacuación a fin de dar a conocer el plan del centro y explicar las funciones y responsabilidades de cada uno.

Cabe destacar la formación impartida así como los simulacros realizados en varios contratos de Ferrosier como las conservaciones de la M-40 (Madrid), Somosierra (Segovia), en Vialcal (Ávila) o en el contrato de pavimentos de Madrid.

En la División de Servicios el número total de horas de formación en prácticas laborales seguras fue de 357.475 horas y 223.978 horas de formación específicas para trabajadores designados, recursos preven-

tivos y técnicos de prevención. Ferrosier ha impartido formación a más de 11.000 empleados en actividades tales como "manejo seguro de carretillas", "trabajo en altura y/o plataformas elevadoras". Cespa realizó 584 cursos de formación específica en materia contra incendios y seguridad vial, entre otras. El alcance de la formación fue de 5.764 empleados de la compañía.

Cespa elaboró nuevos manuales, aplicables al mantenimiento preventivo de vehículos eléctricos y de gas de la compañía.

Otra de las acciones en prevención ha sido la elaboración de trípticos informativos, incorporando recomendaciones de seguridad y de actuación de emergencias para plantas de tratamiento y vertederos, así como para el uso de protectores auditivos y de ruido en el puesto de trabajo.

Para Amey un riesgo muy importante es el manejo manual de cargas. Históricamente se ha impartido mucha formación para prevenir lesiones, pero no se han conseguido reducir a un nivel óptimo. Por ello, Amey ha contratado una organización especialista denominada Condiciones Prístinas para que analice los lugares de trabajo y las actividades que realizan los trabajadores y puedan formarlos en técnicas eficaces para prevenir lesiones. Están tan seguros de reducir los accidentes que han ofrecido una garantía financiera. En la actualidad los trabajadores de Amey están siendo formados en las nuevas habilidades y técnicas en el manejo de cargas.

Otro riesgo importante, sobre todo para los empleados jóvenes es el derivado de la conducción de vehículos. Para ello Amey realizó un curso de conducción en el circuito de Formula 1 de Silverstone. 80 personas de entre 18 y 25 años de edad fueron formadas en un curso para mejorar técnicas de conducción, maniobras de emergencia, un taller de seguridad y una valoración del alumno por un Instructor de Conducción Avanzado. A este curso asistieron clientes de Amey, que junto con la cobertura de los medios de comunicación ayudaron a promover un mensaje de seguridad en la conducción mucho más amplio.

Construcción

Se ha continuado con el proceso formativo según lo establecido en el Convenio 2007-2011. A cada trabajador en España se le imparte la formación acorde con su puesto de trabajo. Se ha finalizado prácticamente con la formación de Primer Ciclo o "Aula Permanente" dirigida a todos los operarios de obra. A los mandos intermedios, jefes de producción y jefes de obra se les ha capacitado mediante el Nivel Básico, de 60 horas de duración, con la acreditación homologada para todo el territorio nacional de Técnico de Prevención de Nivel Básico. Por otra parte, se ha seguido formando a los trabajadores con la correspondiente al segundo ciclo del convenio relativa a los oficios. También se está finalizando con

la específica para los administrativos. El personal formado en 2010, con acceso a la Tarjeta Profesional de la Construcción fue:

- Aula Permanente: 64
- PRL Administrativos: 80
- PRL Oficios: 605
- Nivel Básico en PRL: 201

De esta manera a lo largo de 2011 todos los trabajadores de la compañía tendrán la formación del Convenio o estarán inmersos en el proceso formativo que les sea aplicable en función de su puesto de trabajo.

Independientemente de lo anterior, los trabajadores reciben una formación en P.R.L. en el momento de su contratación y durante el transcurso de las obras; que durante 2010 ascendió a 1.430 trabajadores propios, además de los 5.806 relativos a empresas subcontratistas.

Los Técnicos del Servicio de Prevención realizaron un total de 2.916 visitas de Seguimiento y Control a las obras, proponiendo las medidas preventivas oportunas y controlando la gestión administrativa.

Además de las anteriores, se han realizado 885 visitas a petición de la Línea de Producción para solventar los problemas en materia de Seguridad y Salud que se les planteaban en la ejecución de las obras.

Universidad de Ferrovial SUMMA

La Universidad de Ferrovial SUMMA ha puesto en marcha un curso de Prevención de Riesgos Laborales en soporte on-line destinado a la formación del personal de oficinas. El nuevo curso incorpora actualizaciones de seguridad y salud, y una mayor versatilidad que permite, entre otras, su realización desde cualquier punto con conexión a Internet. El programa esta disponible para todas las empresas de Ferrovial.

Campañas de prevención de riesgos laborales

Ferrovial organiza periódicamente campañas específicas de seguridad y salud y realiza jornadas y eventos para sensibilizar sobre la importancia de la prevención y reducir la accidentalidad en nuestros centros de trabajo.

• IV Jornada de Prevención de Riesgos Laborales en Cespa 2010 - 2011

En los últimos 3 años, Cespa ha desarrollado una campaña de prevención centrada en trabajar la gestión emocional del accidente de trabajo, todo ello siguiendo un tono positivo y optimista, con un lenguaje cercano, de ayuda y de motivación.

Se ha trabajado en tres ejes: yo (2007, "Un minuto de aplausos"), Mi familia (2008, "Gracias por cuidar de ti cuando trabajas") y Mis compañeros (2009, "Hoy por ti, mañana por mi").



En el periodo 2010-2011, bajo el lema **“Frena los accidentes. Pon tus cinco sentidos”**, buscó transmitir la necesidad de poner la máxima atención en el trabajo diario, evitando, en la medida de lo posible, los accidentes laborales. Esta campaña se convirtió en una caravana que recorrió los distintos centros de Cespa a lo largo de 6 meses de itinerario, visitando más de 28 centros de trabajo en toda España y fue visitada por unas 785 personas. Aprovechando la campaña se realizaron cursos específicos sobre prevención, charlas demostrativas de los sistemas de seguridad, revisiones médicas, etc.

Según el análisis de las cifras de accidentes de los últimos tres años, Cespa ha reducido en más de un 40% el número de accidentes, constatando el impacto positivo de las campañas de sensibilización y las jornadas de prevención en la reducción de los ratios de siniestralidad.

• **Campaña de sensibilización “Pulsa el botón de la prevención”.**

“Pulsa el botón de la prevención” es una campaña de sensibilización en el año 2010, dirigida a todos los trabajadores de Cespa, en la que por medio de carteles explicativos distribuidos mensualmente a todos los centros, se analiza de forma simple un accidente o incidente real ocurrido en la compañía. Este análisis conlleva las recomendaciones de prevención que se deben aplicar para prevenir a futuro otros con las mismas causas.

• **Campaña de Amey “Objetivo cero – todos los días”**

La seguridad y la salud de Amey ha mejorado por un factor de 4 en los últimos años, pero ésta mejora ha comenzado a disminuir lentamente. Fue necesario hacer algo muy diferente para avanzar un paso más. Al mismo tiempo, los ejecutivos de Amey ampliaron el desafío sobre la base de que un objetivo para reducir los accidentes no era suficiente, el único objetivo admisible debe ser cero accidentes.

En 2010 Amey por consiguiente lanzó su campaña **“Objetivo Cero – todos los días”**, orientada a cambiar la cultura y la aceptación desafiante como que **“ los accidentes ocurren”**. Los primeros pasos de la campaña de 5 años, fueron identificar las aéreas objetivo para la mejora por la Dirección de Amey.



Estas fueron:

1. Liderazgo, compromiso y responsabilidad de la dirección.
2. Las mejoras de proceso y de entrenamiento.
3. Focalizar las acciones clave más importantes de los riesgos del negocio.

Una encuesta dirigida a 600 directores, mostró que no estaban claras las normas que ellos debían poner y cómo impartirlas a la mano de obra; qué prioridad se debe dar a la seguridad en comparación con su otro trabajo y que las mejores actuaciones no estaban reconocidas y premiadas.

Después de la formación específica de la Campaña **“Objetivo Cero – Todos los días”** los directores deben visitar el lugar de trabajo para potenciar la reducción de riesgos, analizar y estudiar los riesgos de la seguridad y salud de forma programada e informar a su superior jerárquico

Amey ha revisado sus procedimientos exhaustivamente para hacerlos más comprensibles y más fáciles de aplicar. Para ello ha creado grupos de trabajo dirigidos a las 22 áreas más importantes de riesgo. Cada grupo analiza un tema, creando una política, procedimientos, guías para los mandos, instrucciones de seguridad y charlas de ayuda. Además, los grupos de trabajo analizan la eficacia de los cursos para asegurarse que realmente son operativos y no solo teóricos.

F. Reconocimientos

Ferrovial ha sido galardonada en 2010 por la prestigiosa firma Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA) por su compromiso con la seguridad y la salud laboral en distintos proyectos desarrollados en el Reino Unido.

Amey ha recibido la medalla de oro en la categoría de seguridad y salud en el trabajo. El segundo premio ha sido otorgado a la división de Construcción en Reino Unido, Ferrovial Agroman, que se ha hecho con el galardón de plata por su esfuerzo y mejores prácticas en la salud y seguridad de los empleados en Reino Unido.

Además, Amey logró el registro PAS 99 por la Integración de los Sistemas de Gestión en todo el negocio durante 2010. Esta integración abarca a 12.000 personas que trabajan en 600 áreas de trabajo y reconoce la integración de los sistemas ISO 9001, ISO 14001 y OHSAS 18001.

Ferrosfer, la división de mantenimiento y conservación de Ferrovial Servicios, ha sido galardonada con el **“Premio ACEX”** a la seguridad en conservación por la campaña **“Ben no piensa, tú sí: Formando en la carretera”**. La Asociación de Empresas para la Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX) ha reconocido este proyecto de Ferrosfer, que pretende sensibilizar sobre la importancia de la prevención de riesgos

laborales, incidiendo especialmente en informar y formar a los profesionales sobre las medidas de seguridad que son necesarias adoptar en cada puesto de trabajo. El proyecto fomenta la idea de pensar en los posibles riesgos laborales antes de comenzar cualquier acción y se ha incidido especialmente en promover la seguridad vial y en los trabajos en carretera entre los profesionales de Ferrosfer Infraestructuras. Por último, Cespa recibió mención para los premios **“FUNDACIÓN BARO”**.

G. Participación en eventos

Ferrovial Agroman asistió al III Congreso de Prevención de Riesgos Laborales que se celebró en el Centro de Convenciones Norte de Ifema, en el Campo de las Naciones.

Este Congreso fue organizado y llevado a cabo por la Consejería de Empleo, Mujer e Inmigración con la colaboración del Instituto Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo y los principales agentes sociales de la Región.

La participación del Servicio de Prevención de la División de Construcción estuvo basada en una exposición audiovisual sobre **“La Gestión de un Método de Trabajo Seguro”** que se lleva implantando en los diversos tipos de obras que lleva a cabo Ferrovial Agroman, abarcando pilares fundamentales como son el análisis y la planificación, la coordinación de actividades, la implantación y finalmente la supervisión efectiva en obra.

Cespa ha impartido varias ponencias cursos organizados por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene: **“Gestión de residuos y prl”**.

Cespa organizó una jornada específica en materia de seguridad y salud para el Grupo Danone **“Safety – Day”**.



Foto: Servicios, Birmingham, R.U.

calidad

Compromiso

- La calidad y la mejora continua de sus procesos y actividades y la innovación.

Líneas de actuación

- Mantener e incrementar la confianza de los clientes, procurando superar sus expectativas de calidad en las obras y servicios.
- Promover proyectos de mejora de procesos

Hitos en 2010

- Mejora de forma continua el grado de satisfacción de los clientes.
- Se han mantenido y aumentado el número de contratos con certificación de calidad.
- Se han mantenido al día los nuevos requisitos técnicos.

Objetivos 2011

- Mantener y mejorar de forma continua el grado de satisfacción de los clientes.
- Implantar y mantener sistemas de gestión de calidad.
- Establecer canales internos para compartir el conocimiento.

Ferrovial cuenta con más de 1.000 millones de clientes y usuarios y por este motivo, uno de sus pilares es proporcionar la mayor satisfacción de las expectativas de sus clientes a través de la calidad, seguridad y mejora continua en todos sus productos y servicios.

Calidad	2010	2009	2008	Var 10-09
Actividad certificada en ISO 9001 (%)	67	64	67	5%
Satisfacción de clientes (0 a 5)	4,1	3,9	3,9	5%

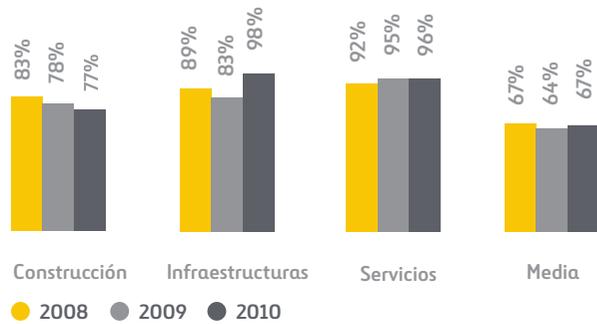
1. Gestión de calidad

1.1 Sistema de calidad y medio ambiente

Ferrovial mantiene su compromiso con la calidad y el medio ambiente. Así, todas las áreas de negocio tienen implantados en sus contratos sistemas de calidad y medio ambiente.

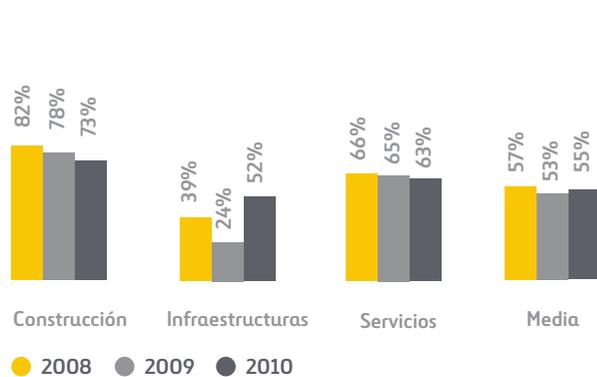
En la gran mayoría de las ocasiones estos sistemas se encuentran certificados conforme a la norma ISO 9001:2008 y 14001:2004 y por las principales empresas de certificación acreditadas, tales como AENOR (Asociación Española de Normalización y Certificación), SGS, BVQi (Bureau Veritas Quality International), BSI Group y ERM CVS.

Porcentaje de Actividad Certificada (ISO 9001)



Así, en el 2010, la media del porcentaje de la actividad certificada en calidad de los negocios de construcción, infraestructuras y servicios es de **87%** y considerando además aeropuertos es de **67%**, ligeramente superior al del año anterior.

Porcentaje de Actividad Certificada (ISO 14001)



En el 2010, la media del Porcentaje de la Actividad Certificada en Medio Ambiente de los Negocios de construcción, infraestructuras y servicios es de **67 %** y considerando además aeropuertos es de **55 %**, ligeramente superior al del año anterior.

En este año, Ferrovial Agroman ha mantenido el alcance de las certificaciones de años anteriores. La ligera baja respecto a años anteriores se debe a que la constructora tiene cada vez más presencia en nuevos países que no están dentro del alcance de los certificados actuales. Sin embargo en el 100 % de los contratos se encuentran gestionados con sistemas que garantizan la calidad de la gestión y del producto.

En el área de Servicios, el porcentaje de actividad certificada en calidad se mantiene constante respecto a años anteriores.

En el área de Infraestructuras el porcentaje de certificación ha aumentado considerablemente en Calidad y Medio Ambiente como consecuencia de certificación de nuevas autopistas.

Todos los sistemas son auditados internamente por equipos de auditores cualificados, independientes del área auditada. Se continúa realizando un gran esfuerzo en la realización de auditorías internas, sumando más de 900 auditorías internas y 1.172 visitas de asesoramiento. Empresas como **Ferrovial Agroman** ha aumentado un 16 % el número de visitas a centros.

Cespa ha implantado y certificado los sistemas de calidad y medio ambiente en todos los puntos limpios.

1.2 Certificados de producto y excelencia

Ferrosier Infraestructuras dispone de la certificación según la norma **UNE 135332** "Señalización vertical. Placas y lamas de las señales, carteles y paneles direccionales metálicos utilizados en la señalización vertical permanente. Materiales. Características y métodos de ensayo", la **UNE 166001** "Gestión de la I+D+i: Requisitos de un proyecto de I+D+i." y la **UNE 166002** "Gestión de la I+D+i: Requisitos del Sistema de Gestión de la I+D+i".

Cadagua, Euroлимп y Ferrovial Servicios tiene su sistema de gestión de I+D+i certificado conforme con la norma **UNE 166002:2006** "Gestión de la I+D+i: Requisitos del Sistema de Gestión de la I+D+i".

La Comunidad de Madrid ha concedido el sello **Madrid Excelente** a Ferrovial, Cintra Infraestructuras, Cadagua, Euroлимп, Ferrosier Infraestructuras, Ferrovial Agroman, Ferrovial Conservación, Ferrovial Servicios y Autopista Madrid Sur Concesionaria Española. Además, Cespa ha renovado el certificado.

Madrid Excelente es la marca de garantía del Gobierno de la Comunidad

Madrid Excelente es la marca de garantía del Gobierno de la Comunidad de Madrid que reconoce y certifica la calidad y la excelencia en la gestión de las empresas con el fin de fomentar la competitividad del tejido empresarial.

Ferrovial Agroman dispone de **certificado de conformidad CE** para sus productos de "Betunes para Pavimentación" y "Emulsiones bituminosas catiónicas".

Cespa cabecera del negocio de servicios urbanos ha renovado sus certificados EMAS del Centro de Recepción y Reciclaje de El Puerto de Santa María y del centro de Servicios Urbanos de Zona Franca Barcelona según el nuevo Reglamento EMAS III, siendo pioneros en la certificación según este nuevo Reglamento.

2. Indicadores de gestión

2.1 Cuadro de mando corporativo

En el 2010 se han mantenido los indicadores claves de gestión definidos en años anteriores. La Huella de Carbono forma parte de estos indicadores.

Estos indicadores son una selección de aquellos establecidos por los negocios para controlar sus principales procesos y son enviados sistemáticamente a la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Grupo Ferrovial.

La tabla recoge algunos de los más relevantes indicadores incluidos en el cuadro de mando corporativo.

Mediante el seguimiento de la evolución de los indicadores se pretende establecer objetivos de mejora a conseguir a partir del desarrollo de acciones concretas.

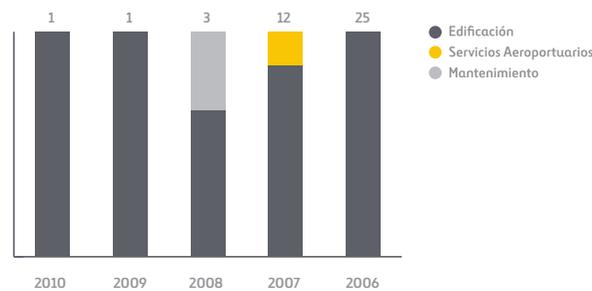
Área	Principales aspectos y procesos medidos por los indicadores
Ferrovial	<ul style="list-style-type: none"> • Cálculo de la Huella de Carbono • Eficiencia energética en edificios
Construcción	<ul style="list-style-type: none"> • Eficacia de los planes de calidad en las obras • Incidencias comunicadas en obras de edificación • Cierre de las reclamaciones recibidas al final del año
Infraestructuras	<ul style="list-style-type: none"> • Accidentalidad en las autopistas • Saturación en las líneas de peaje de las concesionarias • Satisfacción de usuarios (a través de encuestas)
Mantenimiento, limpieza y conservación	<ul style="list-style-type: none"> • 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 agua, secado termico de biosolidos y residuos solidos urbanos	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción de los clientes y usuarios (a través de encuestas)
Amey	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción de los clientes
Aeropuertos	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción de los clientes (colas, limpieza, atención...) • Tiempo de espera en colas

2.2 Reclamaciones de calidad

Todos los negocios disponen de procedimientos internos donde establecen la metodología para detectar, identificar, registrar y controlar las reclamaciones realizadas por los clientes sobre los productos o servicios. Cuando se recibe una queja a través de hojas de reclamaciones, carta, correo electrónico, verbalmente, etc. se abre un Informe de la reclamación donde se recoge los datos del reclamante, el motivo de la queja y las acciones necesarias para la resolución. Posteriormente se analizan las mismas y se establecen acciones de mejora.

Desde la Dirección de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial se gestionan las reclamaciones que no han sido atendidas satisfactoriamente en las áreas de negocio y que el cliente canaliza a través de Ferrovial solicitando una solución.

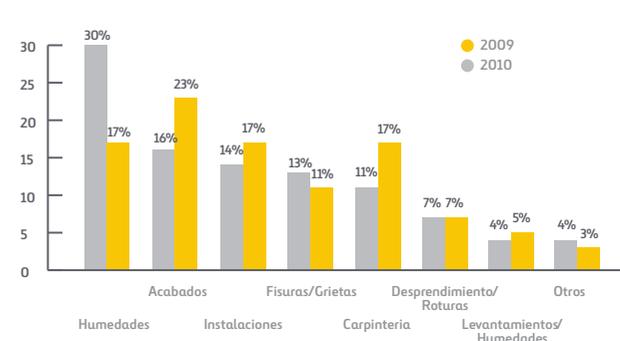
Reclamaciones



En el 2010, sólo se ha recibido 1 reclamación relacionada con edificación en España. El número de reclamaciones recibidas sigue disminuyendo al no tener la actividad de promoción inmobiliaria que era el principal foco de las quejas. El plazo de resolución ha sido de 3 semanas.

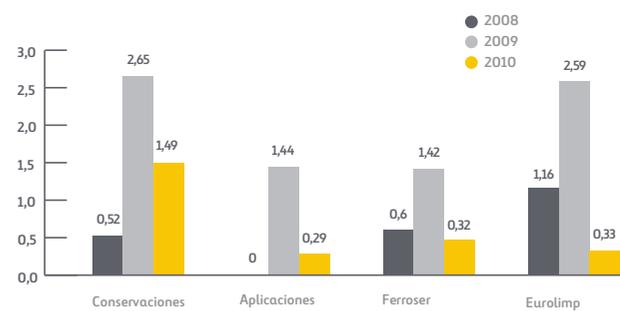
Ferrovial Agroman ha recibido 164 reclamaciones relacionadas con temas de calidad y el ratio de reclamaciones cerradas al final del año ha sido de 60 %. Las reclamaciones pendientes de cierre están siendo gestionadas cumpliendo con el procedimiento. La distribución de las causas de las reclamaciones comparada con el 2009:

Causas de las reclamaciones, comparativa 2010-2009



Con el objetivo de reducir el número de incidencias debidas a humedades se van a aumentar el número de fichas de buenas prácticas relacionadas con esta materia.

Promedio de reclamaciones, amonestaciones y denuncias recibidas por contrato

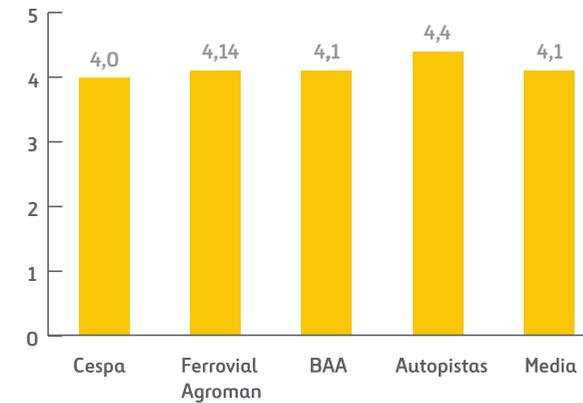


Ferroses dispone de un indicador de gestión para medir el volumen de reclamaciones recibidas por número de contratos. De este estudio se originarán acciones para evitar su reiteración o minimizar su repercusión. El número de reclamaciones en este periodo ha disminuido y la totalidad de las reclamaciones recibidas están cerradas o se han tomado medidas para su cierre y solución.

2.3 Satisfacción del cliente

Según se establece en la Política de Calidad y Medio Ambiente de Ferrovial, uno de los objetivos es alcanzar la satisfacción de las expectativas de los clientes y usuarios. El afán de Ferrovial es procurarles la mejor experiencia en la utilización de sus infraestructuras y servicios.

Satisfacción del cliente



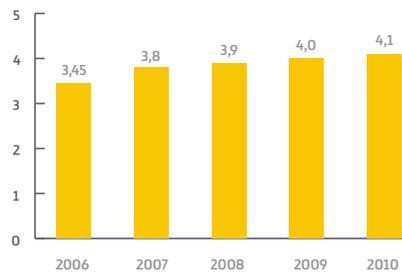
Las distintas áreas de negocio llevan a cabo encuestas periódicas sobre las expectativas y grado de satisfacción de clientes. El análisis de los resultados obtenidos sirve para identificar los puntos fuertes y las debilidades del comportamiento de la empresa para establecer acciones de mejora.

Los clientes tienen un nivel de satisfacción muy bueno en las distintas actividades de Ferrovial, con una media de **4,1** puntos sobre 5 a nivel corporativo, 0,1 puntos superior al de 2009.

Grupo Ferrovial tiene habilitado una dirección de correo electrónico donde se reciben reclamaciones, sugerencias y comentarios (dca@ferrovial.es).

2.3.1 Ferrovial Agroman

Satisfacción del cliente Ferrovial Agroman



Ferrovial Agroman anualmente envía las encuestas de satisfacción a sus clientes. En 2010 ha tenido un 40 % de respuestas. Los cuestionarios constan de dos partes, una con preguntas con valoración concreta sobre aspectos importantes y concretos de la relación cliente-empresa y otros con preguntas sin valoración concreta, abiertas a opiniones y comentarios del cliente. El cuestionario analiza la percepción del cliente de cuatro aspectos: comercial, oferta, ejecución y posventa.

La satisfacción del cliente con Ferrovial Agroman ha ido mejorando anualmente, en especial en la fase de ejecución y posventa. La progresiva consolidación de la aplicación GREPA, para la gestión de incidencias aparecidas en vivienda, ha ayudado a mejorar la nota en la fase de posventa.

En 2010, se han realizado un total de 859 visitas para implantar y realizar el seguimiento de los planes de calidad de las obras de Ferrovial Agroman manteniéndose la nota media de las visitas de seguimiento en 7,1.

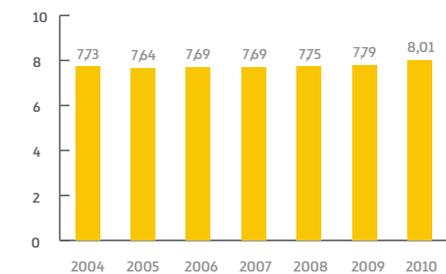
2.3.2 Grupo Cespa

Un año más, Cespa ha llevado a cabo la Campaña de Medición de Satisfacción del Cliente, cuyo objetivo es conocer el grado de satisfacción de los clientes con los servicios prestados y cumplir con uno de los requisitos establecidos en la Norma ISO 9001:2000. En la Campaña de 2010 han sido encuestados los clientes cuyo servicio se presta desde alguna de las siguientes explotaciones:

- Aquellas que se sometieron a la Campaña en el año 2008.
- Aquellas instalaciones que durante el 2010 han sido objeto de implantación del sistema de calidad, o bien que estuvieran en proceso de implantación.

En total se han realizado un total de 553 encuestas.

Satisfacción del cliente Grupo Cespa



El resultado del análisis de la satisfacción global con Cespa ha sido de 8,01 puntos (0,22 puntos más que en 2009 y la más alta de los últimos 5 años), sobre un máximo de 10, con un 71,6% de clientes satisfechos que puntúan a la compañía por encima de 8 (un 8,4% más que en 2009) y sólo un 1,1% de insatisfechos (los que puntúan por debajo de 5, y que en 2009 fueron un 2,4%).

Desglosada esta valoración por tipo de servicio, se han obtenido los siguientes resultados:

- Vertederos: 7,75 (32 encuestas)
- Urbanos: 7,63 (122 encuestas)
- Recogida y Transporte Industriales: 8,13 (390 encuestas)
- Desamiantado: 7,67 (9 encuestas)

Los puntos mejor valorados son la idoneidad de los equipos; el equipo operario, administrativo y comercial y la documentación.

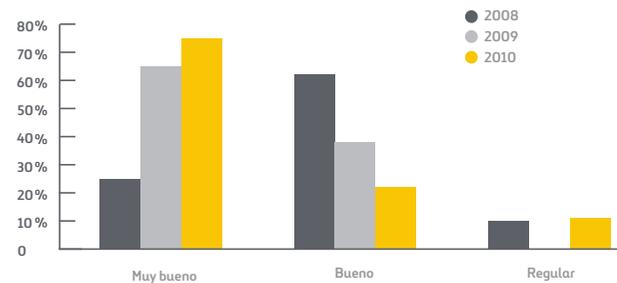
Por lo tanto, se puede indicar que el cliente de Cespa está “notablemente satisfecho” con los servicios recibidos. Las acciones de mejora se plantearán y desarrollarán a lo largo del año 2011 y se implantarán nuevas herramientas para ir mejorando la satisfacción del cliente de Cespa.

A lo largo del 2010, con el objetivo de mejorar de forma continuada el grado de satisfacción de los clientes:

- Ha impartido a 159 personas cursos orientados a mejorar el trato con el cliente y la gestión de las quejas, especialmente entre el personal comercial y administrativo.
- Ha desarrollado una aplicación de facturación electrónica en clientes de Servicios Industriales y Públicos que se irán implantando a medida que los sistemas de los clientes estén adaptados.
- Ha desarrollado el Proyecto ETER (Estandarización Tramitación Electrónica Residuos) para mejorar la gestión, accesibilidad, disponibilidad y tratamiento de la información relativa a residuos industriales y a lo largo del 2011 se irán implantando en las distintas comunidades autónomas.

2.3.3 Cintra Autopistas

Satisfacción del cliente Eurolink



Para conocer la satisfacción de los usuarios de la autopista irlandesa Eurolink se realizaron encuestas de satisfacción, que constaban de 5 breves preguntas (frecuencia de uso, motivo del uso de la autopista, modo de pago y una opinión general de la autopista y el servicio recibido). Se hicieron un total de 69 encuestas y los resultados han sido considerablemente mejor a los obtenidos en los años anteriores. El 77% de los usuarios opinan que el servicio es “Muy bueno”.

En la autopista Indiana Toll Road (USA) se realizan encuestas a través de diferentes medios: página web, entregadas en los peajes y vía e-mail. Los resultados del año 2010 concluyeron que el 72% de los usuarios están satisfechos o muy satisfechos con su i-zoom (dispositivo electrónico de pago automático de peaje) y el 66 % de los usuarios consideran que la ayuda que han recibido del departamento de atención al cliente ha sido excelente. Los resultados se consideran “Muy buenos” y no aparecen diferencias considerables a los obtenidos el año anterior.

En lo que se refiere a las autopistas españolas destacan las encuestas realizadas en la autopista Autema, que son de dos tipos distintos. El primero consiste en preguntar al usuario, bien a través de la página web o bien entregando las encuestas en las áreas de servicio, por una serie de aspectos clave de la autopista como rapidez, seguridad, señalización o relación/calidad/ precio. En una escala del 1 al 5 la mayoría de los aspectos fueron valorados por encima de 3, siendo los más valorados la señalización y la rapidez al igual que el año anterior. Se realizaron un total de 72 encuestas. El otro tipo de estudio de satisfacción, es sobre el trato recibido en los peajes y se lleva a cabo mediante la técnica de “cliente misterioso”. Estas encuestas (un total de 338) han reflejado un 87% de satisfacción al igual que en el 2009.

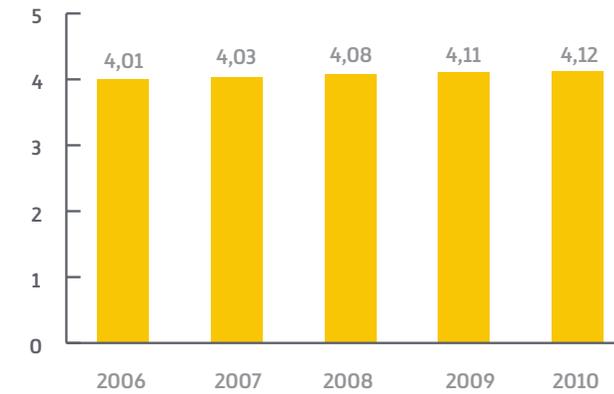
Por otro lado, el 33% de los encuestados de la autopista Radial 4 se encuentran satisfechos en un grado elevado y un 47% en grado medio. El 12% de los encuestados de la autopista Madrid-Levante se encuentra satisfecho en un grado elevado y un 68% en grado medio. Los resultados muestran una leve tendencia positiva y se consideran “Muy buenos”.

La autopista Nea Odos en Grecia, también ha llevado a cabo una encuesta de satisfacción del cliente en 2010. Se han realizado un total de 3.664 entrevistas y los resultados han sido los siguientes: el 43,7% de los encuestados está muy satisfecho con la atención recibida en el peaje y el 44,9% estaba bastante satisfecho. Sólo el 6,6% estaba poco o nada satisfecho.

2.3.4 BAA

BAA, tiene implantado un sistema denominado QSM (Quality of Service Monitor) para realizar encuestas a los pasajeros que llegan y salen de los aeropuertos y que utilizan los servicios del aeropuerto (parking, restaurantes, tiendas, etc.). Los encuestados puntúan de 1 a 5 el servicio recibido.

Satisfacción del cliente BAA



En término general, el nivel global de satisfacción de los pasajeros con los aeropuertos es Muy Bueno, de 4,12 en 2010. Ha sufrido un ascenso a lo largo de los últimos años en todos los aeropuertos.

Uno de los puntos valorados es el tiempo de espera en los controles de seguridad en los aeropuertos. En el aeropuerto de Aberdeen el 95,2% de los pasajeros esperaron menos de 5 minutos y el 99,7% menos de 10 minutos. En el aeropuerto de Heathrow el 98,8% de los pasajeros ha pasado los controles de seguridad en menos de 5 minutos, un 0,9% más de pasajeros que en el 2009. En el aeropuerto de Southampton el tiempo de espera media de los pasajeros es de 5 minutos y en el aeropuerto de Stansted el 98,19% los pasajeros pasaron los controles en menos de 10 minutos, 3,19 puntos superior al objetivo marcado.

Con el objetivo de mejorar la satisfacción de los pasajeros, el aeropuerto de Aberdeen ha mejorado el sistema que proporciona información de conectividad con el aeropuerto a través de pantallas táctiles. Además ha habilitado zonas dónde los pasajeros pueden dejar sus bicicletas.

Entre los objetivos del aeropuerto de Glasgow está aumentar el porcentaje de transporte público hasta el aeropuerto para los pasajeros y empleados.

3. Atención al cliente

Hay áreas que disponen de cauces formales de comunicación que se integran en los departamentos de posventa o de atención al cliente. Un ejemplo es Cespa, cuyo servicio de atención al cliente 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; y para contratos privados, cada centro de trabajo dispone de una centralita telefónica que dirige las consultas hacia el personal más adecuado para su solución.

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 dispone de 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 Carer Team”. Asimismo, Chicago Skyway, Autema, Ausol, Radial 4, Madrid-Levante, Cintra Chile y Eurolink disponen de respectivas páginas web y números de atención al cliente.

Ferrosfer, Eurolymp y Ferrosfer Infraestructuras a través de su Call Center recepcionan y gestionan los avisos de averías de los clientes.

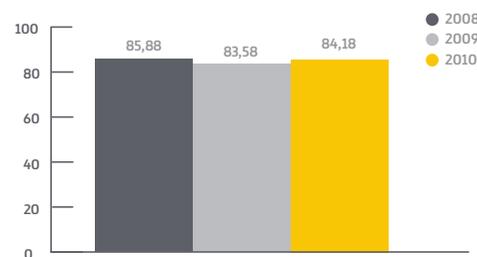
Estos departamentos son canales para conocer las opiniones, dudas y/o reclamaciones de nuestros clientes o usuarios.

En los casos en los que exista una relación estrecha con el cliente, como es el caso de construcción o tratamiento de aguas, el cliente contacta directamente con la persona responsable del contrato.

Ferrovial dispone de una dirección de correo electrónico dónde los clientes pueden enviar sus reclamaciones, comentarios y dudas (dca@ferrovial.es).

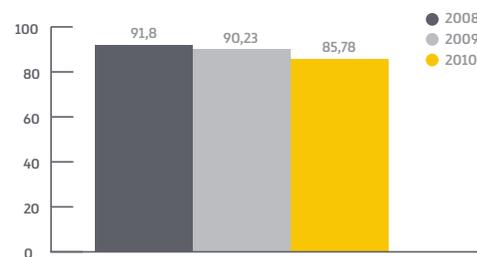
3.1.1 Ferroser Infraestructuras

Porcentaje defectos y deterioros atendidos en menos de 48 horas



En la actividad de conservación de carreteras, Ferroser Infraestructuras mide la capacidad de respuesta frente a defectos o deterioros de elementos de la carretera aparecidos (firmes, obras de paso, señalización, balizamiento, etc.). En el año 2010, el 84,18 % de los defectos y deterioros fueron reparados en menos de 48 horas. Este dato está en línea con los resultados de años anteriores y es algo superior al del año anterior.

Porcentaje medio de accidentes e incidencias atendidas en menos de 1 hora respecto al total de producidos



Ferroser Infraestructuras también mide la rapidez en atender un accidente o incidente en la carretera y que requiere una actuación rápida para evitar peligros o daños. En los últimos años se ve que este indicador muestra evolución estable.

3.1.2 BAA

Los aeropuertos, además de los canales tradicionales, consiguen la opinión de los pasajeros a través de comentarios que los usuarios han dejado en internet. En 2010, el aeropuerto de Heathrow ha analizado un total de 8.021.

4. Proyectos relevantes

4.1.1 Normateca y Ambienteca

Ferrovial a través de las aplicaciones Ambienteca y Normateca y de sus procedimientos internos garantizan el cumplimiento con la normativa y legislación vigente dando cumplimiento a uno de los principios de su política "El valor del compromiso: Somos una organización que cumple aquello a lo que se compromete. Respetamos la legislación vigente y satisfacemos los acuerdos suscritos con nuestros clientes y usuarios asegurando la calidad y seguridad, así como el comportamiento medioambiental, de nuestros productos y servicios".

La aplicación Ambienteca permite a los responsables de los negocios conocer los requisitos legales de carácter medioambiental que son aplicables en un determinado contrato, en España. Además el usuario puede realizar búsquedas abiertas de legislación por bloques temáticos, por actividad, por ámbito o por título y código.

A lo largo de este ejercicio se han incorporado a Normateca 1.229 disposiciones de carácter técnico (biblioteca de normativa técnica). Se han realizado 8.315 consultas, casi el doble a las del año pasado.

4.1.2 Grepa (Gestión de Repasos)

Ferrovial Agromán a través de la aplicación GREPA, herramienta informática encaminada a agilizar la gestión de las incidencias que aparecen durante la fase de posventa, dispone de información de 26 promociones, un total de 2367 viviendas, siendo el número medio de repasos por vivienda de 18.

Con esta aplicación se ha cumplido el objetivo de mejorar la satisfacción del cliente en la fase de posventa.

4.1.3 SIC (Sistema Integrado de Calidad)

Ferrovial Agromán ha implantado el SIC a la totalidad de sus obras y Cadagua en el 92,31 %. Esta aplicación permite elaborar y realizar el seguimiento de los Planes de Aseguramiento de Calidad en las obras y al encontrarse en un entorno de acceso directo permite transmitir la información y disponer de los datos en tiempo real.

4.1.4 Proyectos en las plantas gestionadas por Cadagua

En ciertas plantas de Cadagua se han acometido proyectos en materia de calidad y medio ambiente:

- Utilización de vapor en el calentamiento del agua residual antes de su entrada al tratamiento anaerobio. El vapor se genera a partir del propio biogás generado en el reactor anaerobio.
- Combinación en la misma planta de dos tecnologías novedosas de depuración. El MBR (reactor biológico de membranas) y MBBR (reactor biológico de lecho fijo sobre soporte móvil). El MBBR permite el ahorro de superficie ocupada por el reactor biológico y el incremento en capacidad de tratamiento de un reactor biológico existente.
- El tratamiento de escurridos de fangos, mediante un proceso físico químico antes de su retorno a cabecera de planta, evita el retorno de fósforo al afluente de la EDAR
- En 2010, se ha puesto en marcha la ETAP de San Juan Despi que se trata de la primera referencia de una depuradora de agua potable diseñada con un tratamiento de afino. Este tratamiento consiste en una ultrafiltración que elimina el riesgo de presencia en el agua producto de trihalometanos.
- Empleo de decantadores lastrados con arena. El objetivo es poder tratar aguas frías y con sólidos difícilmente decantables, sin el empleo de polielectrolitos, debido a la aplicación de nuevas normativas que impiden su utilización para generar agua potable.
- Introducción de un proceso de filtración sobre arena, microfiltración y desinfección mediante sistema de luz ultravioleta.
- Como novedad por primera vez en plantas de agua potable se diseña un sistema de tratamiento de escurridos de espesamiento de fangos y deshidratación, mediante procesos físico-químicos, antes de su retorno a cabecera de tratamiento con el objetivo es reducir el factor de riesgo de la instalación frente al agente infeccioso cryptosporidium.
- Implementación del sistema de control CAEN (Control Avanzado Eliminación Nutrientes) en EDAR que supone un ahorro de energía eléctrica con una mejora medioambiental por la correspondiente reducción de combustibles fósiles para su generación, con lo cual se reduce igualmente la huella de carbono. Se ha reducido el consumo total de la planta en un 7% en la EDAR de la Albufera.

4.1.5 Cespa

Cespa ha colaborado con la Asociación Empresarial de Limpieza Pública (ASELIP) en la finalización e implantación de Modelo de Informe de Riesgo Ambiental Tipo (MIRAT) para instalaciones de tratamiento de residuos. MIRAT es una guía práctica, para la aplicación de la metodología de análisis de riesgos y redacción de informe.

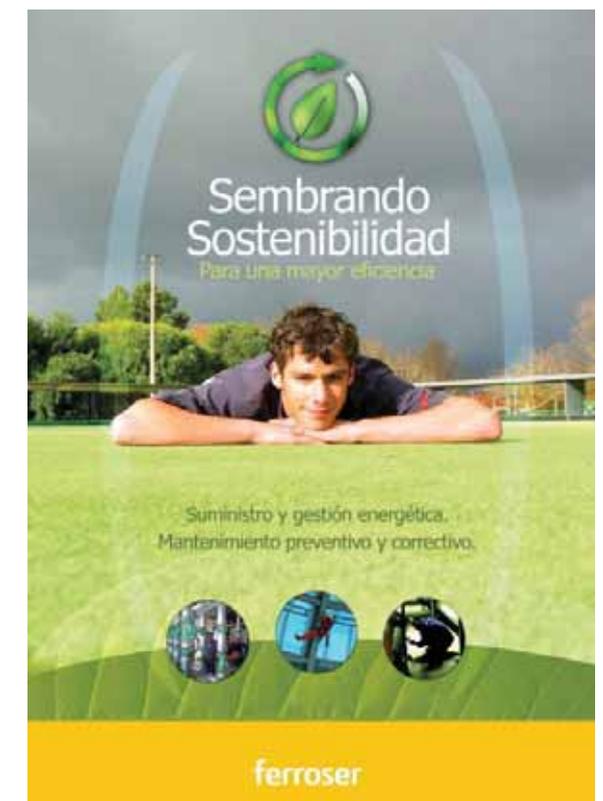
También ha desarrollado una aplicación de facturación electrónica en clientes de Servicios Industriales y Públicos que se irán implantando a medida que los sistemas de los clientes estén adaptados.

Se ha desarrollado el Proyecto ETER (Estandarización Tramitación Electrónica Residuos) para mejorar la gestión, accesibilidad, disponibilidad y tratamiento de la información relativa a residuos industriales y a lo largo del 2011 se irán implantando en las distintas comunidades autónomas.

Se ha desarrollado un Servidor Cartográfico GIS Corporativo (para Servicios Urbanos y para Servicios Industriales) que permita optimizar rutas, mejorar el dimensionamiento de los servicios y sustituir el actual control a través de GPS lo que permitirá reducir los consumos de combustible y las emisiones asociadas.

4.1.6. EMOS

Para el control de los consumos energéticos y el seguimiento de las medidas de eficiencia adoptadas en las instalaciones, control de alarmas, etc, Ferroser está desarrollando una herramienta informática denominada EMMOS (Energy Management and Monitoring Operational System) que permitirá telecontrolar la eficiencia energética de todos los servicios contratados bajo esta modalidad.



4.1.7 MES (I+D+i)

Ferrovial está colaborando en el proyecto MES (I+D+i).

Desarrollo y validación de una metodología de clase mundial para la evaluación del nivel de sostenibilidad en la edificación.

4.1.8 Amey

Con la idea de compartir el conocimiento y buenas prácticas dentro de la empresa, Amey ha puesto en marcha una aplicación denominada “Best Practices Library”.

Amey está realizando encuestas a sus clientes para seleccionar a aquellos que tienen incorporados en sus estrategias de negocio unos valores corporativos, aportan valor y mejor servicio. El objetivo es establecer una colaboración a largo plazo.

El desarrollo y mejora continua en soluciones innovadoras beneficia a Amey, sus clientes, proveedores, el medio ambiente y la sociedad. Es el caso que se está llevando con los semáforos.

5. Objetivos**5.1. Cespa**

Cespa ha controlado el cumplimiento de los requisitos aplicables (legales y contractuales) y la gestión del riesgo. Para lo que han realizado auditorías técnicas a los centros para identificar los riesgos ambientales y en su caso establecer acciones correctoras necesarias para solucionarlos.

Dentro del objetivo de involucrar a todos los grupos de interés en la gestión de calidad y medioambiental ha establecido acciones formativas de sensibilización a todos los empleados como mínimo cada tres años, ha mantenido mecanismos de diálogo con grupos de interés para que participen en los contenidos de la memoria de sostenibilidad y ha colaborado con la Asociación Empresarial de Limpieza Pública (ASELIP) en la finalización e implantación de Modelo de Informe de Riesgo Ambiental Tipo (MIRAT) para instalaciones de tratamiento de residuos.

5.2. Ferrovial Agroman

Ferrovial Agroman ha mejorado sus sistema documental reduciendo del número de procedimientos organizativos y actualización de los contenidos conforme a la ISO 9001-2008. También ha actualizado los procedimientos operativos de hormigones-firmes conforme con la nueva normativa y el Plan de Calidad de Obra Tipo de Edificación incluyendo todas las estructuras.

Con el objetivo de transmitir y compartir los conocimientos se han elaborado nuevas fichas de buenas prácticas relacionadas con los repasos mas frecuentes en Edificación.

Entre los objetivos para el 2011, están elaborar un manual para medir la sostenibilidad en los proyectos de edificación, aumentar el número de fichas de buenas prácticas, incidir en el control de los equipos de topografía en obra y sistematizar el archivo en soporte informático de documentación relevante de obra.

6. Premios y reconocimientos**6.1 Cintra**

– El “Michiana Area Council of Government (MAC OG) otorgó un premio a la Indiana Toll Road por los esfuerzos que han hecho para reducir la contaminación atmosférica mediante la reducción del tiempo en espera de los usuarios en las áreas de peaje a través de los dispositivos de control de colas y una mayor rapidez en las transacciones mediante sistemas de detección automática.

– Reconocimiento por parte de la Secretaria de Ambiente y Mar del Gobierno de las Islas Azores por la colaboración y esfuerzo que ha realizado en la campaña “SOS Cagarro” (Ave protegida) en la autopista Euroscut Azores.

– El proyecto liderado por Cintra para desarrollar la autopista North Tarrant Express (NTE) ha sido elegido por la prestigiosa revista Infrastructure Journal como la “Mejor Operación de Transporte Global de 2009”.

6.2 Cespa

– “Life Environment Awards”. Cespa ha sido galardonada por el Proyecto Microphilox, considerado por la Comisión Europea como uno de los cinco mejores proyectos ‘LIFE Medio Ambiente’ de los 57 finalizados en el año 2009. El proyecto ha supuesto la instalación de la primera microturbina en España que funciona con biogás de vertedero. Esta iniciativa también ha sido galardonada anteriormente con otros premios, tanto de ámbito nacional como internacional, como son el Premio Medio Ambiente Garrigues-Expansión 2006, el Energy Globe Award 2007 para España, y el Premio Bioenergía Plata 2008.

– “Premio Escoba de Platino al Ayuntamiento de Murcia”. En un acto enmarcado dentro de las actividades de la Feria Internacional del Urbanismo y Medio Ambiente Tem-Tecma 2010, el Ayuntamiento de Murcia recibió el galardón Escoba de Platino, concedido por Ategrus, con el que se reconoce a las ciudades más limpias, además de premiar la innovación y la realización de mejoras en los sistemas municipales de limpieza.

– “Premio Escoba de Platino al Ayuntamiento de A Coruña”. La brillante labor en las tareas de limpieza y recogida de Cespa en el municipio de A Coruña ha sido reconocida a nivel nacional con el Premio Escoba de Platino 2010, concedido por Ategrus, en el que se ha valorando, entre otros aspectos, las tareas específicas de limpieza que aseguran las necesidades

del municipio, las actividades divulgativas y de educación ciudadana incluyendo jornadas de puertas abiertas, las campañas de concienciación ciudadana sobre el medio ambiente urbano, la renovación de flota de vehículos y la introducción de nueva maquinaria que mejora la mecanización de los servicios y minimiza la producción de emisiones.

– “Premio Escoba de Oro al Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes”. Igualmente, en junio de 2010, el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, en el que Cespa presta los servicios de recogida y limpieza viaria, fue galardonado con el Premio Escoba de Oro como reconocimiento por el servicio de refuerzo contra pintadas y el convenio con las asociaciones de comerciantes para proteger las fachadas de actos vandálicos.

– “Premio Escoba de Plata al Ayuntamiento de Alcobendas”. Igualmente, Ategrus ha galardonado al Ayuntamiento de Alcobendas, en el que Cespa presta los servicios de recogida de residuos y limpieza viaria, con el Premio Escoba de Plata, por la implantación de un servicio de limpieza adicional para dar cobertura a la población los sábados, domingos y festivos.

– “Premio Escoba de Plata al Ayuntamiento de Tomares”. Igualmente, ATEGRUS ha galardonado al Ayuntamiento de Alcobendas, en el que Cespa presta los servicios de recogida de residuos y limpieza viaria, con el Premio Escoba de Plata, por la ampliación de los sectores de barrido mecánico y mixto llevados a cabo en el municipio.

– “Premio Ecoplayas 2010”. Además de renovar las banderas Ecoplayas conseguidas en años anteriores en las playas de A Coruña (de Riazor-Orzán, San Amaro y Oza), en septiembre de 2010 Cespa consiguió la bandera en la playa de As Lapas, por su accesibilidad con gran variedad de transportes ecológicos.

– Asimismo, en 2010 se ha superado la auditoría de evaluación para el mantenimiento de la “Marca de Garantía Madrid Excelente”, que Cespa obtuvo en el año 2001, y que ha mantenido desde entonces, habiendo acometido para ello diferentes acciones de mejora a lo largo de los años transcurridos.

6.3 BAA

– El aeropuerto de Glasgow ha recibido el premio “British Safety Council International Safety Award, National Recycling Stars” (Bronze Award, Gold Tidy Business Standards Award).

6.4 Amey

– El contrato “Birmingham Highways Management and Maintenance” de Amey ha ganado el premio “European Services PPP Deal of the Year” en la ceremonia de entrega de los premios “Project Finance Journal”. Se valora el proyecto por ser el más complejo en UK en términos de estructura financiera puesto que se está continuamente invirtiendo en la infraestructura de transporte.

– La compañía ha sido galardonada como la mejor entidad del sector privado en los premios “Fleet Hero”, otorgados por Energy Saving Trust,, por su novedoso y eficiente parque móvil de vehículos eléctricos.

6.5 Budimex

– Budimex gana el XIV concurso de “Cemento Polaco en la Arquitectura” por la construcción del edificio de la Audiencia Provincial de Katowice

6.6 Ferrovial Agroman

– Ferrovial Agroman ha recibido el galardón al “Mejor Gran Constructor del Año 2010” por su gran solidez y su extraordinaria actividad constructora en el país. El premio, conocido como “CMG Building and Design Awards 2010”, ha sido otorgado por el grupo de comunicación Commercial Media Group (CMG).

– El viaducto de Montabzl ha ganado la IV Edición del Premio Acueducto de Segovia entregado por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

6.7 Ferrovial

– Ferrovial ha obtenido la más alta calificación en el informe Carbon Disclosure Project (CDP) 2010. España: Las 85 mayores empresas por capitalización. Las calificaciones Carbon Disclosure Project evalúan la calidad e integridad de la información proporcionada por las empresas, considerando las buenas prácticas en la gestión relativas a las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía, que muestran avances en la identificación de riesgos, desarrollo de oportunidades, responsabilidad y gobierno corporativo, comunicación y resultados sobre cambio climático.

– Carbon Disclosure Project (CDP) en su informe Europe 300 sitúa a Ferrovial entre las 25 mejores compañías por su estrategia y desempeño en la acción contra el cambio climático y la mejor en su sector.

6.8 Cadagua

Cadagua ha recibido la nominación ‘Water Company of the Year 2010’ por la prestigiosa publicación Global Water Intelligence.

7. Patrocinios y otros**7.1 Cadagua**

– Patrocinio Principal VIII Congreso AEDyR Barcelona 2010.

– Patrocinio Jornada Técnica Aguas de Valencia.-

– Patrocinio Conferencia Internacional ISR

– VII Conferencia AQUA 2010

– Patrocinio VI Jornadas Técnicas ESAMUR

– Patrocinio Fundación Biodiversidad

7.2 Cintra

La autopista Euroscut Algarve ha colaborado con el LNEC (Laboratório Nacional de Engenharia Civil) en un proyecto denominado G-Terra (Directrices para la gestión integrada de contaminación de las aguas de escorrentía en la autopistas de Portugal). El objeto de este proyecto es crear una base de datos nacional sobre las autopistas y las aguas de escorrentía, comprender mejor el comportamiento de los contaminantes en la autopistas y su relación con sus características específicas, regionales y nacionales, así como crear directrices para una mejor gestión de las aguas de escorrentía dando cumplimiento a los objetivos de la Directiva Marco del Agua europea.

7.3 BAA

- Miembro de Green Business Partnership.

7.4 Amey

- Amey ha colaborado con Leeds University Centre para el desarrollo de sistemas tecnológicos.

innovación

Compromiso

- La mejora continua y eficiencia operativa de sus procesos.

Líneas de actuación

- Establecer un gobierno de la innovación a través del Grupo Global de Innovación
- Definir las áreas prioritarias de innovación y promover las oportunidades de I+D+i en sus ámbitos de actividad.
- Explotar y proteger adecuadamente los resultados de las actividades de I+D+i.
- Fomentar una cultura de I+D+i entre el personal, impulsando la creatividad y el trabajo en equipo, a través del plan de formación de la Universidad Ferrovial
- Articular los ejes de actuación de la innovación para desarrollar y aplicar nuevas tecnologías y metodologías que mejoren la capacidad técnica y aumenten la productividad de la compañía.
- Implantar y mantener un Sistema de Gestión de I+D+i certificado según la norma UNE 166002, estableciendo los mecanismos que garanticen la mejora continua de su eficacia.
- Definir una política de comunicación de la innovación.

Hitos en 2010

- Creación de un grupo global de innovación en el que están representadas todas las líneas de negocio de Ferrovial.
- Potenciación de las herramientas colaborativas entre las personas de Ferrovial.
- Desarrollo del concepto de Innovación Abierta (Open Innovation).
- Constitución del Centro de Innovación Infraestructuras Inteligentes.
- Creación de los Centros de Excelencia de Gestión de Activos y de Transporte.

Objetivos 2011

- Acuerdo de Colaboración con MIT. Desarrollo proyectos.
- Participación en el 7º Programa Marco de la Unión Europea – Ciudades Inteligentes – Internet del Futuro.
- Organización del I Encuentro de Investigadores de Infraestructuras Inteligentes en colaboración con la Universidad de Alcalá de Henares.
- Desarrollo Proyectos (Ver última tabla del capítulo).

Ferrovial considera la innovación una herramienta estratégica para dar respuesta a los desafíos globales a los que se enfrenta el mundo de las infraestructuras. En 2010, la compañía ha multiplicado sus esfuerzos en esta área respecto al año anterior, además de convertirse en la primera empresa española en apostar por el concepto de innovación abierta y el desarrollo de infraestructuras inteligentes.

Innovación	2010	2009	2008	Var 10-09
Inversión en I+D+i (M€)	45,0	6,9	18,47	552%
Subvenciones para proyectos de innovación (M€)	2,1	3	1,17	-30%

El mundo en el que vivimos afronta grandes retos en la gestión de las infraestructuras (incrementos de población en las ciudades, problemas de congestión y contaminación, eficiencia energética, sostenibilidad, etc), de ahí que Ferrovial promueva la innovación de forma constante y sistemática como elemento clave para enfrentar estos desafíos.

Para Ferrovial, la innovación no es sólo un instrumento de mejora de la productividad y competitividad, sino una de las principales fuentes de creación de valor para todos sus ‘stakeholders’ y la sociedad en general. Con este objetivo, se ha definido una estrategia corporativa y se ha puesto en marcha un plan de actuación basado en:

- Orientación a los clientes/negocios.
- Énfasis en la implantación de soluciones.
- Colaboración con Administraciones Públicas, Universidades y Empresas (Innovación Abierta).
- Mejora continua del proceso de innovación.

En los últimos años, Ferrovial ha realizado más de 100 proyectos de innovación y en la actualidad hay más de 30 proyectos en curso por un importe aproximado de 60 millones de euros. Además, es miembro de diferentes organizaciones y participa en las principales iniciativas públicas o privadas que se desarrollan en todo el mundo en relación con la innovación, promoviendo el intercambio de experiencias y buenas prácticas entre expertos en esta materia.

En 2010, Ferrovial ha invertido 47,1 millones de euros en proyectos de innovación.

■ Nueva Política de innovación

El año 2010 se ha consolidado la estrategia de innovación de Ferrovial, que sienta las bases para identificar y poner en marcha proyectos innovadores de alcance global y con la implicación de todos los negocios. Esta consolidación se refleja en el desarrollo del sello “IN-novation IN-motion IN-Ferrovial”, que pretende unificar bajo una misma marca los mensajes de innovación y reforzar así su importancia estratégica para Ferrovial.

La política de innovación se divide en tres niveles:

1. Una estrategia que persigue reunir los modelos de gestión de la innovación de los negocios para establecer las mejores prácticas y abordar los desafíos de futuro.
2. Una comunidad de innovación que busca identificar a las personas con responsabilidad en esta área y habilitar un clima cultural adecuado.
3. Recursos necesarios (información, financiación, vehículos) para soportar el modelo de innovación en los negocios de Ferrovial. En este nivel se encuadran, entre otros, la creación del CIB y los Centros

de Excelencia de Gestión de Activos y de Transporte, el acuerdo de colaboración con el MIT o la participación en el Séptimo Programa Marco de la Unión Europea.

A. Innovación abierta

Ferrovial se ha convertido en la primera empresa española en apostar por el concepto de Innovación Abierta (Open Innovation). Este modelo se contrapone a la innovación tradicional -Closed Innovation-, que constituye un ciclo cerrado en el que las ideas se desarrollan herméticamente dentro de la organización.

La Innovación Abierta supone la creación de un proceso abierto y un ecosistema de socios que permiten enriquecer el proceso gracias al intercambio con el exterior. Para ello, en cada uno de los proyectos se incorporan como socios-colaboradores a otros centros de innovación, grandes empresas (firmas de telecomunicaciones, integradores de sistemas, fabricantes, etc.), pymes o emprendedores y startups innovadoras.

No obstante, en el modelo de Innovación abierta establecido, se han definido áreas estratégicas donde Ferrovial mantiene en exclusiva la propiedad intelectual. En la actualidad, la compañía tiene registradas más de 100 patentes.

B. Gestión de la I+D+i: Grupo Global de innovación

Consciente de la importancia de gestionar los procesos de innovación en todas las áreas de la compañía y aprovechar sinergias, Ferrovial ha creado un Grupo Global de Innovación que cuenta con representantes de todas las líneas de negocio de la compañía y busca definir el estado del arte de la innovación y contribuir a su afianzamiento. Con este objetivo, a comienzos de 2011 se celebrarán unas jornadas de innovación para la alta dirección de Ferrovial.

Por su parte, cada área de negocio cuenta con un director de Innovación e I+D, responsable de establecer la Política de Innovación e I+D, asignar los recursos humanos y materiales necesarios y de establecer la política de protección y explotación de resultados obtenidos, así como aprobar la presencia de Ferrovial en determinadas organizaciones y foros de I+D+i. Algunas empresas de Ferrovial cuentan con un Sistema de Gestión de la Innovación e I+D, diseñado según los requisitos de la norma UNE 166002:2006. Este sistema asegura la mayor calidad técnica y rentabilidad de los proyectos que realiza la compañía, al mismo tiempo que garantiza la transparencia de sus actividades de I+D+i.

En 2010, AENOR renovó las certificaciones de los sistemas de I+D+i de Euroлимп, Ferroser Infraestructuras S.A. y Ferroser. Asimismo, se ha obtenido la certificación del seguimiento respecto del año 2009 proyecto inicialmente certificado en 2008 (InfocoeX). En Cespa, el 82% del presu-

puesto en proyectos de I+D+i del 2010 está certificado.

C. Áreas de innovación

Durante 2010, Ferrovial ha centrado sus esfuerzos en desarrollar tecnologías aplicadas a la movilidad, el transporte, la eficiencia energética y la sostenibilidad medioambiental con el fin de convertirse en un referente nacional e internacional en el desarrollo de productos y servicios basados en el concepto de infraestructuras inteligentes. Las principales áreas de innovación en este sentido son:

- Eficiencia energética: Se desarrollan proyectos para el Mantenimiento, Auditoría y Optimización de la eficiencia energética en edificios, la reducción de consumo en alumbrado público, sistemas de monitorización y gestión de la energía o de valorización de residuos mediante procesos waste-to-energy.

- Carreteras: Algunos de los desarrollos más importantes en este sentido son el proyecto SATOL de Peaje satelital, proyectos de tarificación dinámica (“Managed lanes”) y la seguridad inteligente en las carreteras o proyectos de Asfalto inteligente.

- Aeropuertos: Esta área se centra en iniciativas relacionadas con la automatización de los procesos de los pasajeros, sistemas de gestión del tráfico, monitorización activa biométrica en los puntos de control para seguridad y reducción del CO₂ con un sistema inteligente de despegue de aviones.

- Agua: Ferrovial pretende convertirse en un referente sobre la gestión del agua. En este sentido, desarrolla varios proyectos de innovación relacionados con la optimización del consumo energético, la desalación de agua de mar por ósmosis inversa o la gasificación de biosólidos generados durante el tratamiento en una EDAR.

- Ciudades Inteligentes: Como referente nacional, Ferrovial participó en 2010 en el foro “Ciudades Inteligentes”, organizado por El País, junto con los máximos representantes políticos de Madrid, Bilbao y Palma de Mallorca. El objetivo era esclarecer las necesidades de las ciudades del futuro en temas de I+D+i y la colaboración público-privada destinada a reducir costes y mejorar la eficiencia.

- Construcción Inteligente: La innovación en construcción incluye sistemas antiariete en redes y conducciones simples, tipologías estructurales de cajones flotantes, aplicaciones de la teledetección a la prospección de materiales o estructuras de postensado basados en fibra.

D. Centros de Excelencia

Ferrovial desarrolla su actividad de I+D+i mediante el trabajo en sus centros de desarrollo, como el Centro de Excelencia de Activos Fijos y el CEXTRAN (Centro de Excelencia de Transporte). Por otra parte, en 2010 nació el Centro de Innovación en Infraestructuras Inteligentes (CIB).

Centro de Excelencia de Activos Fijos

Uno de los objetivos de Ferrovial consiste en incrementar la eficiencia a través de la implantación de procesos comunes entre las diferentes empresas del grupo. Con este objetivo, en 2010, se ha puesto en marcha el Centro de Excelencia de Gestión de Activos Fijos.

Los objetivos de este centro son diseñar procesos más eficientes comunes para las empresas de Ferrovial, crear herramientas de desarrollo de aplicaciones comunes y crear una plataforma global de gestión de activos desde la cual medir y gestionar los que son estratégicos para la compañía, entre otros.

El centro ha alcanzado en 2010 varios hitos importantes como el acuerdo-marco de colaboración con Amey Consulting, la participación en el desarrollo del Plan Estratégico de Asset Management de BAA, la participación en el desarrollo de la solución EMMOS con Ferroser o la selección de IBM como socio tecnológico.

Centro de Excelencia de Transporte (CEXTRAN)

El Centro de Excelencia del Transporte nace con el compromiso de promover la colaboración en los proyectos de autopistas, aeropuertos, servicios y construcción, así como asesorar a los negocios de Ferrovial en el área de Sistemas Inteligentes de Transporte.

Para ello, centra sus actividades en el soporte a los negocios en función de las necesidades y peculiaridades de cada proyecto, la orientación a procesos de negocio e innovación promocionando las mejores prácticas y asesorando en las nuevas oportunidades, la transversalidad y la aplicación de métricas.

E. Ejes de actuación

E.1. Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes

El Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CIB) es una iniciativa empresarial pionera que pretende solventar la distancia que actualmente existe en España entre el conocimiento investigador generado en la universidad y su aplicación práctica en el tejido productivo del país.

El Centro se ha constituido en 2010 gracias al impulso de Ferrovial y de la Universidad de Alcalá (UAH) y al apoyo de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Es un proyecto pionero tanto por su ámbito de

actuación, el de las Infraestructuras Inteligentes, como por su modelo de organización, en el que la empresa privada, la universidad y la Administración colaboran, bajo el paradigma de la Triple Hélice, en un ecosistema de Innovación Abierta (Open Innovation) que constituye una experiencia única en España y que abre nuevos horizontes a la I+D+i.

La tesis de la Triple Hélice considera la unión Universidad – Industria – Gobierno como la clave para mejorar las condiciones para la innovación en una sociedad basada en el conocimiento. En este modelo, la Universidad aporta capacidad de investigación y grupos de trabajo y recibe fondos para la investigación, demandas del mercado e investigadores emprendedores; la industria aporta retos de negocio y fondos de investigación y recibe proyectos de innovación, tendencias de futuro y empleados cualificados; el gobierno, por último, aporta desafíos de competitividad global y fondos de investigación y recibe centros de innovación y Desarrollo económico y social.

El CI3 tiene previsto llevar a cabo proyectos de innovación por un presupuesto próximo a 20 millones de euros en el periodo 2010-2013. Para ello, contará con una línea de subvenciones públicas que cubrirán el 50% de este importe y el 50% restante provendrá de aportaciones tanto dinerarias como de colaboraciones en especie de Ferrovial, de las compañías del grupo y de terceras empresas de los sectores tecnológicos en los que el Centro desarrollará su actuación.

Entre los principales proyectos en marcha destacan EMMOS (sistema avanzado de gestión de la eficiencia energética en edificios, áreas urbanas e instalaciones), RINTER (Sistema de recogida inteligente de residuos) o SATOLL (Peaje por satélite).

E.2. Acuerdo con el MIT

En línea con su estrategia, Ferrovial firmó a finales de 2010 un acuerdo de cinco años de duración con el Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT). El objetivo es colaborar en proyectos de investigación dirigidos a transformar las ciudades y desarrollar infraestructuras de futuro. Además, el acuerdo implica la incorporación de Ferrovial en el grupo MIT Energy Initiative (MITEI).

A través de él, Ferrovial destinará cinco millones de dólares para apoyar diversos proyectos de investigación promovidos por el MIT. Los proyectos serán desarrollados en las áreas de infraestructuras y ciudades inteligentes, tratamiento de agua y eficiencia energética, entre otros.

E.3. Colaboración con Universidades

Las empresas de grupo Ferrovial tienen firmados acuerdos entre otras con las siguientes Universidades:

- Universidad de Valladolid
- Universidad de Granada
- Universidad de Alcalá
- University of Birmingham
- University of Manchester
- Newcastle University
- University of Texas at Austin
- Universidad de Cantabria
- Universitat de Girona

E.4. Programas de ayudas a Innovación

7PM: Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico (2007-13)

El Séptimo Programa Marco de Investigación y Desarrollo Tecnológico (2007-2013), cuenta con un presupuesto de 50.000 millones de euros. Está considerado como el instrumento fundamental para convertir a Europa en una economía basada en el crecimiento inteligente, sostenible e integrador, tal y como establece la estrategia Europa 2020.

Amey participa dentro de esta iniciativa en el proyecto **OUTSMART** (7,2 millones de euros). Este proyecto pretende recrear una amplia variedad de servicios y tecnologías piloto que contribuirán a optimizar el acceso y suministro a servicios y recursos clave en las áreas urbanas. Amey participa como líder del cluster de Londres con 220.800 euros, de los cuales 110.400 son de subvención. junto con el Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes de Ferrovial (CI3) participa con 111.630 euros, de los que 83.723 son de subvención.

Cadagua también ha sido subvencionado por el Programa Nacional de cooperación Público-Privada INNPACTO del Ministerio de Ciencia e Innovación para un proyecto de estudio de herramientas y metodologías avanzadas para la optimización del diseño, operación y control de plantas de desalación de agua de mar mediante ósmosis inversa.

Ferrovial también ha participado en otros programas nacionales y europeos de ayuda a la innovación con el proyecto:

- **Ciudad 2020:** Persigue el modelado de procesos de análisis, nuevos desarrollos de productos y servicios para el ciudadano en una ciudad eficiente y sostenible. En 2010 se presentó a CENIT aunque no salió concedido, por lo que se volverá a presentar en 2011.

- **Intelvia:** Via Inteligente. Este proyecto para la creación de sistemas cooperativos infraestructura-vehículo pertenece al Programa Avanza concedido para el periodo 2009-2011 y está liderado por IKUSI.

El Centro de Innovación de Infraestructuras Inteligentes (CI3) participa

también en el proyecto **FOTsis**, European Field Operational Test on Safe, Intelligent, and Sustainable Road Operations. El proyecto se enmarca dentro del Séptimo Programa Marco y fue concedido en 2010. Está liderado por IRIDIUM.

Proyectos de innovación

Como consecuencia de la estrategia y políticas definidas, Ferrovial lleva a cabo cada año decenas de proyectos de I+D+i en todas sus divisiones, que contribuyen a mejorar procesos, servicios o productos.

En 2010, Ferrovial invirtió 45 millones de euros en proyectos de innovación y recibió 2,1 millones de euros en subvenciones.

Construcción		
Paraguas EurekaBuild	Incremento del número de proyectos EUREKA entre las empresas de construcción europeas, a través de la continuidad del Paraguas EUREKABUILD durante tres años.	2009-2012
Durabilidad de estructuras postesadas	Desarrollo de una nueva tecnología que asegure una mejora de la durabilidad final de estructuras basadas en la técnica del pretensado.	2009-2010
Sistemas de apantallamiento acústico	Desarrollo de una nueva tecnología para mejorar la durabilidad de los sistemas de apantallamiento acústico para infraestructuras de transporte.	2009-2010
Betún modificado por polietileno reciclado	Búsqueda de modificadores de interfase necesarios polietileno reciclado-betún para su empleo a gran escala en la fabricación de betún modificado para carreteras.	2010-2011
MES	Desarrollo y validación de una metodología de clase mundial para la Evaluación e Intercomparación del Nivel de Sostenibilidad en la Edificación.	2010-2012
Optimización energética en edificios	Desarrollo de criterios de diseño para la optimización energética de edificios residenciales y para la sostenibilidad ambiental de la construcción.	2010-2011
UTIL Descabezador	Desarrollo de una nueva metodología para el descabezado de pilotes de edificación y obra civil.	2010

Servicios		
Estudio de tecnologías para la optimización energética y de proceso en plantas de desalación de agua mediante ósmosis inversa	Optimización global del esquema general de tratamiento de una instalación de desalación de agua de mar mediante ósmosis inversa, enfocando esta problemática desde dos puntos de vista confluyentes, como son la optimización del proceso y la eficiencia energética con la perspectiva de obtener una tecnología escalable a nivel industrial.	2007-2010
Estudio de procesos para minimizar la producción de lodos, recuperar nutrientes y optimizar el consumo energético en el tratamiento de aguas residuales	Estudio experimental y evaluación técnica de las diferentes etapas de un proceso conceptualmente diferente al convencional, que permita minimizar la cantidad de lodo producido, y en paralelo, optimizar el balance energético de la planta.	2008-2011
Tecnologías para la reducción, reutilización y valorización de los residuos generados en la gasificación de fangos de EDAR	Estudio de la reducción de los subproductos y residuos generados en una planta experimental del proceso de gasificación de lodos de depuradora, así como los que se producen durante el acondicionamiento del gas generado en la fase previa a su empleo en un grupo motogenerador para producción de energía, y en paralelo, evaluar su valorización energética, sentando las bases para el desarrollo de una tecnología escalable a nivel industrial.	2008-2011
Estudio de tecnologías avanzadas para eliminación de nutrientes y xenobióticos en el tratamiento de aguas residuales	Estudio de la tecnología de biorreactores de membrana sumergida (MBR) en la eliminación conjunta de nitrógeno y xenobióticos en las aguas residuales empleando procesos de nitrificación parcial y oxidación anaeróbica de amonio.	2008-2010
Estudio de estrategias de control en diferentes configuraciones de tratamientos biológicos	Estudio, definición y desarrollo de la ingeniería de las estrategias de control adecuadas en procesos de eliminación de Materia Orgánica, nitrógeno y fósforo basado en experimentación con agua procedente de una EDAR que permitirá obtener mediante respirometría los datos relativos a la caracterización del agua residual y, finalmente, los parámetros cinéticos y estequiométricos precisos por los modelos matemáticos que simulan dichos procesos.	2009-2011

Ingeniería de diseño de la depuradora de Comillas y Ruiloba	Diseño de una depuradora para una población permanente de 7.600 habitantes y estacional de 35.200 HE. Planta totalmente subterránea para evitar el impacto ambiental. Su principal innovación consiste en la instalación de un tratamiento biológico basado en la tecnología de biofiltros. Con el objetivo de reutilizar el agua para riego, se instalará una filtración con membranas de UF como tratamiento terciario.	2009-2010
NIMOX	Nitrificación parcial y oxidación anaerobia con biomasa anammox del amonio procedente de los retornos de digestión de una EDAR urbana. El objetivo del proyecto consiste en el diseño previo y posterior construcción, puesta en marcha y operación de una planta piloto industrial para la aplicación del proceso PANAMMOX® para la eliminación biológica del nitrógeno de los retornos altamente concentrados en amonio de las EDARs urbanas.	2009-2010
Emmos	Aplicación de tecnologías destinadas a la monitorización de la eficiencia energética en edificios e instalaciones, como, por ejemplo, el desarrollo de programas simuladores de comportamiento energético en edificios, o nuevas técnicas de ahorro y eficiencia energética.	2009-2010
Optirut	Flexibilidad, Planificación y Optimización de las rutas de recogida y transporte de residuos, a raíz de la información procesada a través de sistema GPS con el objetivo de reducir costes, distancias, inversión en mantenimiento de vehículos e impactos medioambientales.	2009-2010
TOBOSO	Plataforma de software para la unificación de los sistemas "Back Office" de transacciones de peaje (para concesiones de autopistas operadas mediante peaje convencional) a fin de que las concesionarias de Cintra tengan un sistema común que permita reducir costes de mantenimiento y actualización así como incorporar cualquier tipo de avances en el sistema de peaje (nuevos medios de pago, flujo libre, etc.).	2009-2010
Optimización de proceso en plantas de potabilización	Estudio de pretratamientos avanzados (sistema de coagulación-floculación hidráulica, de ozonización y filtración multicapa) previos a membranas de ultrafiltración (UF) para mejorar la calidad del efluente obtenido y su operatividad.	2010-2011
Estudio de herramientas y metodologías avanzadas para la optimización del diseño, operación y control de plantas de desalación de agua de mar mediante ósmosis inversa	Optimización de los procesos unitarios que integran la línea general de tratamiento de una instalación de desalación de agua mediante ósmosis inversa, subvencionado por el programa INNpacto	2010-2013

cadena de suministro

Compromiso

- La consideración de la cadena de valor como pieza clave de su estrategia de desarrollo sostenible.

Líneas de actuación

- Fomentar entre los proveedores y subcontratistas la incorporación paulatina de principios coherentes con la política de Responsabilidad Corporativa.

Hitos en 2010

- Implantación del Buzón de denuncias en la web de Ferrovial, al que tiene acceso cualquier usuario con acceso a internet.
- Cláusulas de responsabilidad corporativa en todos los acuerdos Marco de Proveedor-Colaborador firmados en 2010 por Ferrovial Agroman.

Objetivos 2011

- Comienzo de los desarrollos informáticos para la creación de una plataforma informática de comunicación con los proveedores.
- Modificación de los actuales modelos de pedidos y contratos profundizando en aspectos de Responsabilidad Corporativa.
- Realización de encuestas a proveedores por actividades sobre productos que procedan de materiales reciclados o que sean reciclables, a fin de disponer de información sistematizada que permita su difusión en la empresa para potenciar en la medida de lo posible su uso.

Ferrovial considera a sus proveedores y subcontratistas como colaboradores esenciales para el desarrollo del negocio. Ambas partes buscan el beneficio mutuo a través de su esfuerzo y creatividad, con el fin de ofrecer a nuestros clientes un servicio de mayor calidad, garantizando el cumplimiento de los Principios del Pacto Mundial y el respeto al Medio ambiente. Ferrovial trata de establecer, en la medida de lo posible, relaciones a largo plazo con sus proveedores.

Cadena de suministro	2010	2009	2008	Var 10-09
Número proveedores*	96.724	86.020	89.567	12%
RBE generado por compras homologadas con criterios medioambientales y de calidad (mill. €)	397,6	366,7	291,05	8%
Proveedores evaluados	9.876	7.456	1.596	32%
Proveedores rechazados	735	131	104	561%
Incidencias con proveedores	303	664	159	-54%

* El número de proveedores se ha obtenido en base a los datos de facturación por país por lo que hay proveedores que se contabilizan más de una vez, aunque el impacto de este aspecto es muy limitado.

Foto: Autopista Eurosut Azores, Portugal.

|| Ferrovial incentiva una mayor comunicación y mayor colaboración con sus proveedores y subcontratistas. En este sentido, se ha realizado el análisis para el desarrollo de una plataforma informática de comunicación con los proveedores.

Perfil de los proveedores de Ferrovial: bajo riesgo y compra local

En 2010, Ferrovial se ha relacionado con 96.724 proveedores, entendiendo por proveedor tanto a suministradores como alquiladores y subcontratistas. Merece la pena resaltar que la mayoría de los proveedores de Ferrovial pertenecen a países OCDE por lo que están considerados de bajo riesgo en cuanto al cumplimiento de los Derechos Humanos y la normativa laboral y medioambiental, por lo que no se hacen análisis específicos adicionales al cumplimiento legal.

Por área geográfica, el 33,3% de los proveedores totales de Ferrovial se contratan en España; el 6,4% en el Reino Unido, el 3,2% en Estados Unidos y el 47,5% en Polonia y el 9,6% restante en otros países.

La contratación de proveedores locales es predominante en todos los mercados en los que opera Ferrovial. Por ejemplo, en España (aproximadamente el 73% de los proveedores totales de Ferrovial provienen de la actividad de construcción y, a su vez, el principal mercado de Ferrovial Agroman es el español) cabe destacar que el 86% de los proveedores son locales y el 14% restante son proveedores de otros países.

Madera certificada

Ferrovial exige contractualmente a sus proveedores y subcontratistas la procedencia legal de la madera, es decir, que sea extraída de explotaciones con las debidas autorizaciones medioambientales, así como que se aporte la información documental necesaria para acreditar la legalidad de este producto.

Uso de material reciclado

Ferrovial se compromete a potenciar la utilización en su actividad, en la medida de lo posible, de materiales reciclables o fabricados con reciclados. La compañía realizará una serie de encuestas a los principales proveedores sobre el uso y las características de estos productos. El objetivo es disponer de una información sistematizada con la que profundizar en el uso de estos materiales en el desarrollo de su actividad.

A. Vías de Comunicación con proveedores

Ferrovial es consciente de la necesidad de establecer un diálogo fluido con sus proveedores para formarlos y sensibilizarlos en aspectos clave de la gestión responsable. En este sentido, mantiene un contacto constante con los principales proveedores a través de las siguientes herramientas:

1. Reuniones trimestrales, establecidas en los Acuerdos Marco con proveedores relevantes. Estos acuerdos recogen compromisos de colaboración de I+D+i, medio ambiente, salud y seguridad y ayuda a colectivos desfavorecidos.

2. Encuestas de actualización de información de proveedores, algunas de las cuales son específicas sobre temas de calidad y medio ambiente.

3. Comunicación de las incidencias detectadas en el proceso de la actividad.

4. Reuniones de formación, especialmente centradas en temas relacionados con la seguridad y prevención de riesgos laborales.

5. Los principales proveedores reciben una Memoria Resumen de las actividades de Ferrovial con el objetivo de mejorar el conocimiento mutuo y aumentar el grado de confianza.

6. La web corporativa. Los proveedores pueden acceder a través de la web a la sección Gestión de compras, donde se publica información sobre las compras más relevantes. En 2010, Ferrovial amplió el canal ético con la puesta en marcha de un Buzón Corporativo de Denuncias accesible a todos sus públicos a través de la web.

Ferrovial está trabajando proactivamente en mejorar el intercambio fluido de información y la formación de sus proveedores. Con el objetivo de potenciar esta comunicación, la compañía está desarrollando un módulo de Proveedores que se incorporará en la web corporativa. Durante 2010, se han realizado 16.750 encuestas a proveedores, 23.060 encuentros con ellos y se han celebrado 123 foros.

B. Código ético para compradores

Para Ferrovial, la gestión y relación con los proveedores debe estar basada en una vinculación rigurosa, ética y eficaz. En 2009, se actualizó el Código Ético para Compradores, incorporando entre otros cambios, la necesidad de hacer hincapié en velar por el cumplimiento de las normas de Responsabilidad Corporativa en nuestras compras tanto desde el punto de vista de la procedencia de los productos como de la mano de obra que haya podido intervenir en su fabricación. Este documento es un complemento del Código Ético de Ferrovial aplicable a todo el personal de la Dirección de Aprovisionamiento de la división de Construcción, a los que se forma para su conocimiento y se exige su compromiso de cumplimiento por escrito.

El objetivo de este documento es marcar las líneas generales de actuación para el trabajo cotidiano en compras, sin pretender cubrir exhaustivamente todas las situaciones posibles. Concretamente, el Código establece los siguientes principios que deben estar presentes en todas las compras:

- **El interés general de Ferrovial.** Es el fin que debe presidir cualquier negociación.

- **Integridad.** Se exige la comunicación de los conflictos de intereses directos o indirectos al superior, ya sea por vínculos familiares, personales, financieros o de otro tipo. Se prohíben las rebajas especiales para el personal que participa en las compras y los regalos cuyo importe sea superior a los 90€ en el año. En caso de un importe inferior, sólo se admiten aquellos que se reciban en la sede de la empresa. Se establece la aprobación previa del superior para las invitaciones a viajes, eventos y del pago de las comidas de empresa. El Código exige que el comprador vele por el cumplimiento de las normas de Responsabilidad Social Corporativa y difunda los Principios del Pacto Mundial entre los proveedores.

- **Profesionalidad.** Se exige profesionalidad para evitar que se establezcan relaciones demasiado personales con los proveedores fuera de lo estrictamente profesional que puedan inferir en las negociaciones. Las informaciones que puedan influir el resultado final de la adjudicación deben ser objeto de un tratamiento formalizado por el comprador. El comprador también debe velar por su formación profesional.

- **Confidencialidad.** Se exige confidencialidad sobre las informaciones comerciales o técnicas relacionadas con la compra en cuestión, y sobre otros aspectos que puedan perjudicar la posición de la empresa en la negociación o beneficiar a algún proveedor de forma particular sobre el resto.

C. Cláusulas de Responsabilidad Corporativa

En 2008, Ferrovial Agroman introdujo una cláusula específica de Responsabilidad Social Corporativa en los acuerdos Marco proveedor-colaborador. Estos acuerdos se establecen con proveedores importantes. Por ejemplo, Webber, filial de Ferrovial Agroman en EEUU, exige la firma de un acuerdo marco para todos los contratos superiores a 1.200 dólares y también Amey, empresa de la división de Servicios.

La cláusula de RSC introducida contempla los siguientes compromisos por parte del proveedor:

- Cumplir toda la legislación de carácter medioambiental y sectorial

vigente en todo aquello que afecta a las actividades o servicios que preste a Ferrovial.

- Cumplir las reglas de Seguridad y Salud y los compromisos de Prevención de Riesgos Laborales establecidos en los centros de Ferrovial.
- Cumplir los Principios del Pacto Mundial.
- Estudiar una posible colaboración con Ferrovial para la realización de proyectos conjuntos de ayuda a colectivos desfavorecidos.

El incumplimiento de los requerimientos establecidos en esta cláusula puede suponer la prohibición de la contratación de cualquier proveedor. En el sistema de seguimiento de la calidad de proveedores valoramos numerosos aspectos de RC, que nos permiten verificar su cumplimiento por parte de los proveedores.

Ferrovial ha transmitido a los proveedores con los que tiene firmados este tipo de acuerdos su adhesión a los principios del Pacto Mundial, entregándoles una copia de dichos principios e instándoles a que los tengan en cuenta en el desarrollo de sus actividades.

D. División de Construcción

Aproximadamente, el 73% de los proveedores totales de Ferrovial proviene de la actividad de construcción. En la División de Construcción, la Dirección de Aprovisionamiento es la responsable de gestionar la relación con los principales proveedores con el fin de repercutir al cliente las mejoras en calidad y servicio, llegar a tener, en los casos en que sea posible, una relación a largo plazo y obtener el máximo beneficio para ambas partes. Es responsabilidad de esta Dirección, entre otras cosas, servir de cauce de comunicación entre los proveedores y los Jefes de obra, ayudando a solucionar los posibles conflictos que pudieran plantearse.

La División dispone de una gestión de compras centralizada realizada por la Dirección de Aprovisionamiento, para aquellos tipos de compra en los que este tipo de gestión (por economías de escala, gestión internacional, etc.) aporta valor y presta también su ayuda a los Jefes de Obra para el resto de las compras.

Los principios, políticas y procesos que Ferrovial ha establecido para realizar las compras están orientados a cumplir la finalidad requerida por los clientes, optimizando el precio, cumpliendo el plazo y los requisitos de calidad especificados con la mayor rentabilidad.

Procedimientos de compras

En la División de Construcción, los procedimientos de compras, se redactan conforme a las normas ISO 9001 e ISO 14001 y se aplican en cada país en los que Ferrovial tiene actividad, adaptándose a las particularidades de cada mercado, pero manteniendo unos principios y normas

básicas de funcionamiento comunes en todos ellos, con el objeto de optimizar a nivel global el coste de las compras.

Los principios básicos son:

- Aprovechamiento de economías de escala en compras y centralización de compras cuando aporta valor.
- Coordinación de compras entre distintos países.
- Visión global / internacional del mercado de proveedores.
- Transparencia en el proceso de compras.
- Utilización de sistemas informáticos propios para la gestión del conocimiento en compras y para ayuda y control en el propio proceso de compras.

Gestión de compras

La División de Construcción, a fin de optimizar sus el procesos de compras, dispone en los países en los que está trabajando de procedimientos de compras y seguimiento de la calidad de proveedores unificados a nivel global, que tienen unos principios y métodos de trabajo comunes que permiten un tratamiento unificado en los aspectos sustanciales común a nivel de empresa, pero adaptados a las particularidades de cada país.

Esto permite gestionar las compras de forma globalizada, conociendo las compras más importantes en cada país y sumando necesidades a nivel mundial, asegurando en todo caso que las compras se realizan en las mejores condiciones de precio posibles y a proveedores que pueden asumir los requisitos técnicos, de calidad, sociales, medioambientales, etc. exigibles, garantizando la igualdad de oportunidades en el proceso de contratación.

Los procedimientos se aplican a todas las compras (o alquileres) de productos y servicios que están incluidos en los Planes de Control de Procesos de las obras/Planes de Calidad, que exigen requisitos medioambientales específicos, o que tienen una incidencia económica relevante. En todos los casos se garantiza:

- Amplia concurrencia de ofertantes.
- Igualdad de información y trato justo a los proveedores.
- Decisión de adjudicación justificada, con niveles de aprobación establecidos, y basada en la competitividad.
- Mantenimiento de una relación estrictamente profesional con los proveedores.

El procedimiento regula el proceso completo desde la identificación de necesidades de compras, planificación de las compras, la petición de las ofertas, su estudio de las ofertas, el proceso de negociación, la selección del proveedor y su proceso de aprobación, la elaboración del pedido/contrato, la recepción de los productos y servicios y la evaluación de la calidad del suministro o servicio.

Procedimientos y mecanismos de control:

- Procedimientos establecidos para todos los países según normas ISO 9001 e ISO 14001.
- Toma de decisión basada en una comparación técnico/económica de las ofertas, un proceso de negociación y toma de decisión con los niveles de aprobación establecidos.
- Control de la facturación y los pagos a proveedores mediante sistemas informáticos.

La gestión de compras comprende tres categorías:

1. Compras de gestión centralizadas

- Las que correspondan a productos o servicios homogéneos y de compra frecuente, en la que se pueda obtener mejores condiciones por la negociación de grandes volúmenes.
- Las que correspondan a productos o servicios homogéneos, con reducido número de proveedores en el mercado y elevado volumen de compra frecuente : en la que Se pueden obtener mejores condiciones por la negociación de grandes volúmenes.

2. Compras de gestión conjunta entre la Dirección de Aprovisionamiento y las obras

- Las que correspondan a productos o servicios no homogéneos (diferentes para cada obra), con reducido número de proveedores en el mercado y elevado volumen de compra: Se pueden obtener mejores condiciones por la negociación coordinada con las obras.

3. Compras de gestión descentralizada

- El resto de compras gestionadas desde las obras, con el apoyo requerido desde la Dirección de Aprovisionamiento.

En todo caso, el sistema de compras debe garantizar que los productos o servicios cumplen los requisitos de calidad, precio, comportamiento medioambiental y salud y seguridad.

El proceso de compras en obra es el siguiente:

1. Identificación de las necesidades de compra y planificación de compras

El Jefe de Obra identifica las necesidades de compra y las incluye en una Planificación de Compras, que se mantiene actualizada de acuerdo al programa y al avance de la obra.

El Jefe de Obra elabora las especificaciones de compra que se incluyen en los pedidos y contratos. Cuenta como ayuda para ello con las mediante el uso de aplicaciones informáticas de Aprovisionamiento, el Sistema Integrado de Calidad (SIC) y bases de datos de especificaciones tipo.

2. Solicitud de Ofertas

El Jefe de Obra o la Dirección de Aprovisionamiento según el tipo de compra o lo acordado con la obra, realiza la petición de ofertas por medio de Internet o métodos tradicionales, aportando la documentación necesaria para garantizar al proveedor el conocimiento de la calidad y especificaciones requeridas.

3. Recepción de ofertas, elaboración del cuadro comparativo, negociación y selección de la mejor oferta

El número de proveedores debe ser amplio para garantizar la competitividad en el proceso. Las ofertas se incluyen en un cuadro comparativo, que sirve para analizar las ofertas recibidas y preparar la negociación. En caso de que el número de proveedores sea menor de tres, la persona que elabora el cuadro deberá justificarlo por escrito. El proceso de negociación con los proveedores no debe finalizar hasta que el Jefe de Obra o persona que gestione no esté razonablemente segura de que ha obtenido las mejores condiciones posibles, requiriendo la ayuda de sus superiores o de la Dirección de Aprovisionamiento cuando lo estime oportuno.

Para potenciar la transparencia en el proceso de compras y la concurrencia de nuevos proveedores, Ferrovial dispone de una opción específica en la web corporativa, donde publica las principales compras gestionadas en cada momento.

Las ofertas han de ser homogéneas para que la selección del proveedor sea objetiva.

4. Adjudicación de la compra y aprobación y visados

La Dirección de Aprovisionamiento o el Jefe de Obra, dependiendo de quién gestione la compra, seleccionan la mejor oferta.

Si la oferta seleccionada no es la más competitiva, se deberá justificar la decisión adoptada. Antes de realizar la propuesta de adjudicación, es obligatorio comprobar que el proveedor no figura como “rechazado” en el Catálogo de Proveedores.

Las propuestas de adjudicación deben ser aprobadas por escrito al menos por el inmediato superior, y dependiendo del volumen de la compra, por niveles superiores adicionales.

5. Elaboración del pedido o contrato

Las compras deben formalizarse mediante pedidos o contratos siguiendo los modelos de la Empresa, y deben ser firmados por personas con poderes tanto del proveedor como de nuestra empresa.

6. Recepción de materiales y trabajos realizados por subcontratistas

El control de recepción sobre los materiales y equipos y el control de ejecución de los trabajos realizados por los subcontratistas, permiten garantizar que la calidad recibida coincide con las especificaciones técnicas de lo contratado.

7. Facturación y pagos

Las facturas se reciben y controlan en la obra o centro de producción correspondiente, comprobando que lo facturado coincide con lo recibido. Para evitar que lo facturado y consiguientemente los pagos a proveedores, sobrepasen lo contratado, disponemos de un sistema informático de control de facturación y pagos.

8. Evaluación de proveedores: seguimiento de la calidad de proveedores

Desde cada obra se realiza una evaluación de los proveedores más relevantes, lo que permite realizar un control y un seguimiento del cumplimiento de plazos, calidad, capacidad técnica, precios, además de comportamiento medioambiental, seguridad y salud que tienen un peso relativo mayor al resto de factores.

Cualquier proveedor con tres incidencias en un año o con incumplimientos muy graves, pasa a la situación de “rechazado”, lo que le inhabilita para trabajar con nuestra Empresa durante un período mínimo de 3 años.

Herramientas de apoyo a la gestión de compras

Para optimizar la gestión, la División de Construcción dispone de sistemas informáticos de desarrollo propio, adaptados al sector y a los procedimientos de la compañía, que abarcan desde la gestión del conocimiento en este área hasta la realización del propio proceso de compra. Se utiliza Internet como medio de comunicación tanto con los proveedores, como entre las distintas unidades de la empresa que intervienen en el proceso y que aportan la transparencia y el control adecuado. Son los siguientes:

- Programa de gestión de compras. Abarca todas las fases del proceso.
- Programas de consulta de proveedores, precios y especificaciones. Posibilita la consulta desde cualquier obra o centro de la empresa de la información sobre proveedores, precios reales de compra y especificaciones de compra “tipo”.
- Acceso desde los centros de producción en todo el mundo a información en tiempo real sobre: acuerdos con proveedores, productos novedosos, procesos alternativos, precios en el mercado internacional, etc.
- Emisión y control informatizado de los pedidos y contratos con proveedores y de la facturación y pagos.

Evaluación de proveedores

Ferrovial realiza un control y un seguimiento de la calidad de sus proveedores, mediante evaluaciones realizadas a la finalización de los suministros.

tros / trabajos, o anualmente para suministros o trabajos de larga duración o cuando se producen incidencias, tan pronto como estas se detectan.

Los factores que se evalúan son: cumplimiento de plazos, calidad, capacidad técnica, precios, además de comportamiento medioambiental, seguridad y salud que tienen un peso relativo mayor al resto de factores. Cualquier proveedor con tres incidencias en un año o con incumplimientos muy graves, pasa a la situación de “rechazado” y se activa una prohibición de contratar con él durante un plazo de al menos tres años. Cuando por circunstancias excepcionales se requiera la contratación de un proveedor rechazado, es necesaria la autorización del Director de Aprovisionamiento.

Cumplimiento de los Derechos Humanos

El análisis de los riesgos relacionados con los derechos humanos en la cadena de suministro se realiza dependiendo del riesgo-país y de acuerdo a la metodología difundida por el Pacto Mundial para la gestión de la cadena de suministro.

Atendiendo al perfil de proveedores, los productos y los países de procedencia, el diagnóstico realizado no muestra cambios significativos en el perfil de riesgo-proveedor con respecto a los ejercicios anteriores. Ferrovial tiene un riesgo moderado bajo. Cabe destacar que la mayoría de las inversiones de Ferrovial se realizan en países de la OCDE cuyas legislaciones reconocen y garantizan el respeto a los Derechos Humanos, por lo que se ha calificado de bajo el riesgo de incumplimiento por parte de proveedores.

Incidencias

En 2010, se han registrado 215 incidencias relativas a proveedores en la División de Construcción. En Ferrovial Agroman, donde ha habido 174 incidencias, 11 de ellas fueron sobre temas de Salud y Seguridad y 4 sobre aspectos medioambientales. Todos los proveedores con incidencias han sido apercibidos por la Dirección de Aprovisionamiento, e informados de los problemas surgidos y de la necesidad de resolverlos y/o evitar que se vuelva a producir en otras obras, dado que en caso contrario pueden pasar a la situación de proveedores rechazados.

El 10,2% de los proveedores y subcontratistas con los que se ha trabajado en el 2010 han sufrido un proceso de evaluación. De los proveedores evaluados, 131 han producido incidencias y por lo tanto, han sido apercibidos según lo indicado anteriormente.

En 2010 el número de proveedores evaluados con incidencias ha ascendido a 295.

Las evaluaciones realizadas por los jefes de obra, a través de las Fichas de Seguimiento, permiten homologar a los proveedores en aspectos de Calidad y Medio Ambiente. Respecto al cumplimiento de los DDHH, la compañía exige contractualmente a sus proveedores que cumplan la legislación vigente en esta materia y, teniendo en cuenta los países en los que opera, obtiene la garantía de que respetan los DDHH.

E. División de Servicios

Ferrovial Servicios fomenta la creación de lazos estables con sus proveedores con la creación de Acuerdos Marcos que refuerzan la comunicación y garantizan los procesos de compra y adjudicación.

En este sentido, Amey, filial de gestión de infraestructuras y servicios públicos en Reino Unido, realiza más del 90% de sus compras mediante acuerdos centralizados.

En particular la división de Servicios, en enero de 2008 el Comité de Dirección decide unificar sus negocios con el objetivo principal de aumentar sinergias entre ambas unidades, de forma que ayuden a la mejora de los resultados. En paralelo se crea la Dirección de Compras, con el objetivo de mejorar la Gestión de Compras en el marco de integración de las mencionadas empresas, unificando procesos y aprovechando las sinergias para conseguir mejorar el poder de compra.

A partir de este momento el Departamento de Compras se plantea los siguientes objetivos en el Proyecto NOA:

- Estandarizar los procesos y sistemas de apoyo a la función de compras
- Trazabilidad completa del ciclo de compra, desde el origen de la orden de recepción y pago
- Optimizar el proceso de autorización, con la información recibida en tiempo real
- Optimizar el control de pago a proveedores, reducir el número de facturas y mejorar su eficiencia
- Mejorar el control de la documentación de todos los subcontratos y los acuerdos en la organización
- Obtener ahorros a través de mejores condiciones de compra por aprovechar adecuadamente el volumen de negociación

Las características de la organización y el proyecto NOA hicieron indispensable la implicación de varias áreas de la empresa (finanzas, calidad, TI Ferros, Ferrovial Grupo de Sistemas), además del área de Compras. El equipo realizó un análisis exhaustivo de todas las herramientas de contratación existentes en la organización, así como herramientas existentes en el mercado.

Con la participación de la División de Sistemas de Grupo Ferrovial, la empresa FULLSTEP fue contactada y seleccionada para realizar un análisis a fondo y proponer un plan de despliegue para la optimización del aprovisionamiento y el Modelo de Adquisiciones de la Ferros.

Las palancas de mejora principales fueron:

- Fortalecer y reorganizar el modelo de organización de Compras
- Unificar y estandarizar la autorización, el aprovisionamiento y el proceso de compra en toda la organización
- Implementación de un sistema estándar que apoyara el nuevo procedimiento
- Establecer un plan de negociación para las actividades de servicios y suministros
- Gestión electrónica completa del ciclo de pedido-factura

Después de la presentación del análisis y las propuestas realizadas por FULLSTEP, Ferros seleccionó este nuevo sistema. El proyecto de implementación fue nombrado NOA (Negociación + Optimización = Ahorros) De este modo se ha diseñado un modelo eficiente de aprovisionamiento que cubre desde la detección de la necesidad hasta la emisión del pago, que ha permitido que la totalidad de las compras superiores a un volumen, automáticamente se deriven al nuevo Dpto. de Compras para ser negociadas, además de un portal de comunicación on-line con los proveedores, que para darse de alta, deben ser autorizados por los responsables de compras.

La fase inicial de la implementación del modelo se ha completado en 9 meses, a más de 400 unidades de negocio, con formación a más de 600 usuarios de diferentes áreas para el nuevo modelo y la plataforma de aprovisionamiento.

Ante la diversidad de proveedores y dada la necesidad de contrataciones locales, el Dpto. de Compras ha desarrollado importantes negociaciones centralizadas reduciendo proveedores en productos como barrera de seguridad, pintura, balzamiento, prevención de legionella, mantenimiento de ascensores, productos de limpieza, complementando las negociaciones con proveedores locales en actividades con protección contra incendios, ferretería o material eléctrico.

Siguiendo la filosofía de Ferrovial, la División de Servicios mantiene una política de diversidad de proveedores y fomento de compras y contrataciones locales, apoyando así a las sociedades donde realiza su actividad. La división de Servicios realiza la mayor parte de su actividad en España y Reino Unido.

F. División de Aeropuertos

La Dirección de aprovisionamientos de la división es común a todos los aeropuertos. El objetivo de esta dirección es aportar el máximo valor añadido en el proceso de compras.

El volumen de compras asciende a 1.500 millones de libras en Reino Unido. El objetivo en cada uno de los procesos de compra es obtener el máximo compromiso de los proveedores y afianzar la relación a largo plazo con cada uno de ellos.

Organización:

Cada aeropuerto cuenta con un equipo de compras multidisciplinar, conocedor del mercado en el que opera y de los requisitos de cada proceso.

La experiencia avala a cada equipo de compras para identificar a los mejores proveedores. Además, el gran volumen de compra permite un poder mayor de negociación en precios, plazos y condiciones.

Política:

La política de cadena de suministro de BAA está orientada a crear el máximo valor de negocio posible y a minimizar el riesgo para la compañía, a través de los procedimientos más adecuados. Para ello, se basa en los siguientes principios:

- Las compras se harán favorablemente a proveedores homologados.
- Todos los proveedores homologados se seleccionarán de acuerdo con el Procedimiento establecido por BAA para el Proceso de Compras.
- Todos los proveedores homologados deben cumplir con los requisitos de Responsabilidad Social Corporativa establecidos por BAA.
- Las compañías relacionadas con BAA que actúen como proveedor, recibirán el mismo tratamiento que el resto durante el proceso.

Proceso de compras:

Junto con la Dirección de aeropuertos y el BSC (Business Support Centre Customer Services), la dirección de aprovisionamientos es responsable de todas las compras que se realizan en BAA. Este proceso se hace a través de una herramienta on-line a la que tiene acceso todo el personal de la dirección, 4.000 empleados, 24 horas al día.

En BAA, se ha asignado a una persona en concreto para recibir todas las peticiones específicas que no se pueden realizar a través de la web. Entre sus funciones está ayudar a nuevos proveedores, entender sus aspiraciones y modo de trabajar y buscar nuevas oportunidades en la cadena de suministro.

Además, dentro de sus funciones están:

- Garantizar la confidencialidad en el proceso a lo largo de la cadena de suministro, asegurando un proceso transparente, abierto y equitativo. Sugerir modificaciones de mejora necesarias.
- Promover el Código de ética y confirmar el cumplimiento de éste por parte de los empleados y proveedores.
- Promover la competencia con la búsqueda de nuevos agentes.
- Facilitar reuniones continuas con los proveedores.
- Representar interna y externamente a BAA en los proyectos asociados a cadena de suministro.
- Actuar como representante de la oficina de Sugerencia e Innovación para Proveedores.
- Proporcionar información útil, relevante y actual a los proveedores.

derechos humanos

Compromiso

- El respeto, la protección y la promoción de los Derechos Humanos.

Líneas de actuación

- Mejorar las condiciones laborales para garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre los empleados.
- Asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos (Pacto Mundial).

Hitos en 2010

- Lanzamiento del Buzón de Denuncias en la web corporativa.
- Implantación del Curso de formación on-line sobre Ética Empresarial.
- Recepción del Premio “Cooperación Internacional para el desarrollo sostenible” otorgado por la Comisión Europea por el proyecto Maji ni Uhai (el agua es vida)

Objetivos 2011

- Compromiso con la potenciación de los derechos individuales de sus empleados y velar por la difusión interna de las políticas en materia de igualdad de oportunidades
- Ampliación del voluntariado corporativo dentro de España: 20% más de plazas ofertadas.
- Institucionalización del voluntariado internacional y apertura de la bolsa de voluntarios a otros proyectos no financiados por Ferrovial.

Ferrovial establece el compromiso firme de apoyar y respetar los Derechos Humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente en la Declaración Universal de los Derechos Humanos. A través de iniciativas intergubernamentales, como “Women’s Empowerment Principles”, el Pacto Mundial o la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), se compromete a su cumplimiento y a vigilar que sus empresas no sean cómplices en su vulneración.

Derechos humanos	2010	2009	2008	Var10-09
Inversiones en países OCDE (%)	100	100	100	0%
Empleados cubiertos por convenios colectivos (%)	76	74,53	72,2	3%
Mujeres en plantilla (%)	32,7	32,8	35,4	0%



Foto: Lorem Ipsum

Ferrovial establece en su Código Ético que “toda la actuación de la compañía y de sus empleados guardará un respeto escrupuloso a los Derechos Humanos y Libertades Públicas incluidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos”. El Canal Ético de Denuncias permite a cualquier empleado comunicar situaciones de comportamientos inadecuados o eventuales incumplimientos del Código. Durante 2010, Ferrovial ha puesto en marcha un Buzón de Denuncias en el portal corporativo, que permite a cualquier persona con acceso a Internet informar y documentar posibles irregularidades o comportamientos contrarios a la legalidad o a los compromisos éticos establecidos por Ferrovial.

Como firmante del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, Ferrovial se ha comprometido a apoyar y respetar la protección de los Derechos Humanos fundamentales reconocidos internacionalmente y asegurarse de que sus empresas no son cómplices en su vulneración. Este compromiso engloba la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo: la libertad de asociación y el reconocimiento del derecho a la negociación colectiva; la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción; la erradicación del trabajo infantil; y la abolición de la discriminación en el empleo.

Ferrovial vela por el respeto a los Derechos Humanos en la cadena de suministro. La compañía promueve la creación de nuevos modelos de pedidos y contratos con sus proveedores que profundicen en aspectos de Responsabilidad Corporativa. En 2008, la Dirección de Aprovisionamiento de Ferrovial aprobó un nuevo Código para Compradores que exigía el cumplimiento de los principios del Pacto Mundial. El estatuto de proveedor colaborador de Ferrovial exige también estudiar conjuntas de ayuda a colectivos desfavorecidos. La implicación de Ferrovial en esta materia se materializó durante 2009 con la colaboración con el Pacto Mundial para la elaboración de la “Guía para la Gestión Responsable de la Cadena de Suministro”.

El sistema integral de gestión de los riesgos corporativos (FRM) incluye los riesgos por violaciones de los Derechos Humanos. Dentro del área de riesgos de cumplimiento, se encuentran los riesgos por insuficiencia o mal funcionamiento de los procedimientos implantados para asegurar el cumplimiento de los principios éticos que regulan la relación de la empresa con sus empleados.

Con respecto a la formación del personal de seguridad, cabe destacar la inclusión en los Manuales de Tareas y Procedimientos de Seguridad de un apartado sobre las normas que deben cumplir los empleados en materia de Derechos Humanos, así como las nuevas instrucciones a los distintos departamentos de Seguridad en esta materia.

En cuanto a la promoción de los Derechos Humanos, Ferrovial mantiene su compromiso con los Objetivos de Desarrollo del Milenio. En esta línea, ha finalizado la primera fase del proyecto Maji ni Uhai (el agua es vida) para favorecer el acceso a agua potable a una población de 50.000 personas en Tanzania. Por esta iniciativa, Ferrovial ha recibido el Premio “Cooperación Internacional para el desarrollo sostenible” otorgado por la Comisión Europea y el Premio Codespa 2010 a la “Empresa solidaria”.

A. Sindicación y negociación colectiva

Las relaciones laborales entre Ferrovial y sus empleados se basan en el cumplimiento de la legislación vigente en cada país, los convenios internacionales y demás disposiciones legales y reglamentarias de carácter laboral.

Ferrovial garantiza en todos los países donde actúa los derechos de los trabajadores, como el derecho a la huelga, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva de los representantes de personal y sindicatos. El 76% del total de la plantilla de Ferrovial está adherido a convenios colectivos.

Ferrovial desconoce el porcentaje de empleados con afiliación sindical, ya que no existe obligación legal de comunicar al empresario esta circunstancia.

Ferrovial se compromete a mantener informado a los trabajadores de los procesos de cambios organizativos con un periodo mínimo de preaviso y trabajar conjuntamente para entender los puntos de vista de los empleados. Se lea aplica las condiciones recogidas en los convenios que regulan su actividad y en su defecto la legislación laboral vigente en cada uno de los lugares en los que opera. Con motivo de la fusión Cintra-Ferrovial, la compañía desarrolló una campaña de comunicación por la que ha sido reconocida por los “European Excellence Award” 2010, otorgados por la revista alemana Communication Director.

B. Igualdad y no discriminación

El Código Ético establece que todos los empleados disfrutarán de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional sobre la base del principio del mérito. Ferrovial está plenamente comprometida con la potenciación de los derechos individuales de sus empleados y en particular con los relativos a la intimidad, dignidad e igualdad de oportunidades.

Durante 2009, Ferrovial firmó con los principales sindicatos nacionales en sus sectores de construcción y servicios, el I Plan de Igualdad de oportunidades para todas las empresas de Ferrovial en España. El Plan de Igualdad potencia los derechos individuales de sus empleados, el compromiso de responsabilidad social corporativa, establece actuaciones en los procesos claves en la gestión de personas y se compromete a poner en marcha todos

los canales de comunicación y mecanismos internos que permitan la máxima difusión y sensibilización en materia de igualdad de oportunidades.

Los esfuerzos de Ferrovial para la difusión de asuntos en materia de igualdad, en concreto, la campaña Iguale +, le valió en 2010 el Premio a las Mejores Prácticas que otorga el Observatorio de Comunicación Interna e Identidad Corporativa, en la categoría de RSE.

En el conjunto de la compañía, durante 2010 cabe destacar un incremento del número de mujeres en plantilla (389 más), hasta alcanzar el 33% del total.

La representación femenina en los órganos de gobierno de Ferrovial, entendidos éstos como el Consejo de Administración y los Comités de Dirección de las divisiones y filiales del Grupo, supone ya un 20,7%.

En lo referente a los porcentajes de incorporación de mujeres a la plantilla, el objetivo de Ferrovial es continuar la tendencia actual de mayor presencia general de éstas. Para ello desarrolla un seguimiento de los procesos clave de entrada en la organización que permita establecer objetivos internos de mejora.

Mujeres por categoría profesional	
Mujeres directivas	1%
Mujeres Titulados superiores y grado medio	7%
Mujeres administrativas	11%
Mujeres técnicas elementales y operarias	81%

En materia de formación, Ferrovial se compromete a realizar los esfuerzos necesarios para capacitar a todos los profesionales y dotarles de las mismas oportunidades de promoción profesional. Durante 2010, la compañía ha implantado programas de desarrollo de directivos y predictivos enfocados a preparar el relevo generacional de la alta dirección. Su diseño ha tenido en cuenta los porcentajes de representación de género necesarios para lograr una mayor representación femenina.

Por otra parte, se han llevado a cabo acciones formativas en materia de Igualdad, tanto presenciales como on-line, para sensibilizar a todas las personas con personal a su cargo sobre los aspectos claves de la igualdad de oportunidades.

Ferrovial aplica los mismos salarios base en función de las diferentes categorías laborales.

Empoderamiento de la Mujer

Ferrovial ha firmado en 2010 el “Women’s Empowerments Principles”, una iniciativa promovida por el Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM) y el Pacto Mundial de las Naciones Unidas.

Estos principios ofrecen un conjunto de reflexiones destinadas a ayudar al sector privado a centrarse en los elementos clave para la promoción de la igualdad de género en el lugar de trabajo, en el mercado y en la comunidad.

Este compromiso contempla: impulsar la competitividad de las compañías, cumplir con los compromisos corporativos de responsabilidad y de sostenibilidad, crear un comportamiento dentro de las compañías que refleje la sociedad que nos gustaría que tuviesen nuestros empleados, nuestros conciudadanos y las familias; alentar las condiciones económicas y sociales que dan oportunidades a las mujeres, los hombres, las niñas y los niños e impulsar el desarrollo sostenible en los países en que llevamos a cabo nuestro trabajo.

C. Acoso laboral

Desde 2008, Ferrovial tiene publicado en su intranet, un Procedimiento para la Prevención del Acoso Laboral, Sexual y/o por razón de sexo, siendo España, el ámbito de aplicación. Además, durante 2010, la compañía ha completado el Canal Ético de Denuncias con la creación de un Buzón de Denuncias en el portal corporativo, accesible para todos los públicos de Ferrovial, tanto internos como externos.

El planteamiento se basa en el artículo tercero del Código de Ética, sobre el respeto a la legalidad, a la integridad ética y a los Derechos Humanos. También tiene en cuenta lo recogido en la Ley Orgánica 3/2007 del Estado Español del 22 de marzo para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres para la protección de los empleados ante presuntas situaciones de acoso por razón de sexo en el entorno de trabajo.

Este procedimiento, redactado en conformidad con las recomendaciones incluidas en el Acuerdo Marco Europeo sobre acoso y violencia en el trabajo –suscrito el 26 de abril de 2007–, garantiza el derecho a la intimidad y la confidencialidad de los temas tratados y de las personas que intervienen en el mismo.

Durante 2010, se han recogido un 20% de denuncias por acoso a través del Buzón de Denuncias. La empresa ha realizado para cada una de estas el proceso establecido por el procedimiento, realizando un análisis exhaustivo de la situación para comprobar los hechos denunciados dentro del respeto a la confidencialidad e intimidad de los actores interviniendo en el proceso. El 100% de las denuncias de 2010 se encuentran actualmente cerradas.

D. Minorías y personas desfavorecidas

Ferrovial se compromete con el desarrollo sostenible de las comunidades dónde opera y establece como prioritarias medidas vinculadas a la inserción laboral de personas pertenecientes a los grupos sociales más desfavorecidos, como son personas en riesgo de exclusión, empleados de larga duración, mujeres maltratadas o personas con discapacidad.

Ferrovial no puede informar acerca de porcentajes de diversidad por origen étnico ya que esta condición no forma parte de los registros de empleados y cualquier pregunta a este respecto se podría considerar discriminatoria.

Dentro del marco de actuación en materia de Responsabilidad Social Corporativa, Ferrovial establece mecanismos directos, con la creación de empleo para profesionales con discapacidad; e indirectos, a través de colaboraciones con diferentes organismos y fundaciones.

Ferrovial colabora de manera estrecha con empresas que facilitan la inserción y el desarrollo laboral de estos colectivos desfavorecidos. Un ejemplo de alianza es SER-MES, entidad cuya misión es facilitar empleo a discapacitados y establecer vínculos duraderos y estables mediante trabajos que respeten su dignidad e integridad.

Ferrovial es patrono de la Fundación Integra, que facilita el empleo normalizado a personas con especiales dificultades en su inserción laboral y lograr así una inserción real en la sociedad que les ayude a recuperar su autoestima.

Los empleados con discapacidad o movilidad reducida podrán optar a centros de trabajo cercanos a sus casas, dispondrán de plaza de aparcamiento y se facilitará una gestión de preferencia del empleo para discapacitados familiares de empleados hasta segundo grado de consanguinidad o afinidad.

Existe un compromiso de los representantes de los trabajadores y de la Dirección de la empresa de prestar especial atención a los empleados con mayores dificultades de adaptación, buscando alternativas para su realización profesional dentro de los requerimientos de la organización. Ferrovial apoya todas las iniciativas de integración de personas con discapacidad para alcanzar su integración y se acoge a las medidas alternativas a la contratación directa que la legislación provee.

Plan Familia

Ferrovial promueve la inserción social y laboral y la mejora de la calidad de vida de las personas con discapacidad. El Plan Familia, en colaboración con la Fundación Adecco, está dirigido a los familiares de

los empleados con certificado de discapacidad igual o superior al 33%. Además, se incide en el “respiro familiar”, mediante acciones de ocio que permiten un cierto espacio a aquellos de los que dependen.

E. Trabajo infantil

Ferrovial se compromete en su Código Ético a no recurrir al trabajo infantil ni incorporar a su actividad empresarial ningún producto o servicio procedente del mismo, y a velar por el cumplimiento de las disposiciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en relación con el trabajo de menores de edad. Ferrovial exige a todos sus empleados y proveedores la observancia estricta de este principio.

El riesgo de incumplimiento de este compromiso es bajo ya que la mayor parte de sus inversiones se encuentran en países de la OCDE que disponen de un marco legal exigente en cuanto a la protección de los derechos laborales. El 89% de los 101.404 empleados de plantilla desarrollan su actividad en países miembros de la OCDE, donde existe un reconocimiento expreso de los Derechos Humanos en los ordenamientos jurídicos nacionales.

A través de Swissport, filial de Ferrovial Servicios, Ferrovial desarrolla actividades de handling aeroportuario en algunos países que no son miembros de la OCDE: Rusia, Brasil, Tanzania, Kenia, Camerún, República Dominicana, Nigeria, Argentina, Venezuela, Chipre, Ucrania, Bulgaria y Argelia. En el mes de febrero de 2011 se ha formalizado la venta de Swissport. Esto supone el cese de actividad de Ferrovial en países no OCDE.

Excluido Swissport, Ferrovial estará presente en 17 países: Canadá, Chile, EEUU, España, Italia, Irlanda, Polonia, Portugal, Reino Unido, Holanda, Grecia, con un 99,99% de la plantilla y el tanto restante distribuido entre Colombia, República Dominicana, EUA, Qatar, Oman, Túnez.

Empleados y actividades realizadas en países que no son de la OCDE

País	Actividad	Empleados
Argelia	Handling	189
Argentina	Handling	246
Brasil	Handling	5.195
Bulgaria	Handling	200
Camerún	Handling	136
Corea	Handling	333
Chipre	Handling	510
Kenia	Handling	390
Nigeria	Handling	320
República Dominicana	Handling	820
Rusia	Handling	23
Sudáfrica	Handling	3.033
Tanzania	Handling	439
Ucrania	Handling	513
Venezuela	Handling	49
Total		12.396

En cuanto a proveedores, la mayoría operan en países de la OCDE por lo que se consideran suministradores de bajo riesgo en materia de vulneración de los Derechos Humanos. Todas las compras y subcontratas suponen la aceptación de acuerdos que exigen el cumplimiento de la legalidad vigente en materia medioambiental y laboral. Además, en el caso de la firma de Acuerdos Marco, se incluye una cláusula de compromiso con los principios del Pacto Mundial y la colaboración en proyectos de acción social.

Los proveedores que operan dentro del ámbito de la OCDE se encuentran obligados por la legislación en materia de Derechos Humanos. Como prueba del cumplimiento, se exige a los proveedores periódicamente los documentos que lo acreditan.

Según la última evaluación realizada, están asegurados por procedimientos internos los riesgos de Derechos Humanos en los aspectos medioambientales y de seguridad e higiene, que son los aspectos clave de acuerdo con los riesgos actuales del negocio.

F. Formación y sensibilización

Como empresa internacional, empleador y contratante de servicios,

Ferrovial es consciente de su capacidad de influir en gran cantidad de personas y organizaciones. Con este objetivo, la empresa se compromete a sensibilizar a su entorno hacia el respeto de los Derechos Humanos, fomentando su conocimiento y promoviendo buenas prácticas.

Así, todos los cursos de formación que se imparten en los niveles directivos y administrativos sobre el Código de Ética de la compañía incluyen un módulo formativo en Derechos Humanos. En 2010, se puso en marcha un curso de formación on-line sobre Código Ético y se proporcionaron 4.240 horas de formación en esta materia y se formó a 4.168 empleados, el 78% del personal de estructura en España. Entre las iniciativas específicas relacionadas con la formación de los Derechos Humanos durante 2010 cabe destacar:

Proveedores: Ferrovial asume un papel activo en el cumplimiento de los Derechos Humanos por parte de sus proveedores. El estatuto de proveedor colaborador exige el cumplimiento de los principios del Pacto Mundial.

Foros y programas de formación: Ferrovial aprovecha su participación en foros internacionales y en programas de formación para sensibilizar acerca de la necesaria implicación de las empresas en la protección de los Derechos Humanos. Prueba de ello fue la elección, en mayo de 2010, de Ferrovial como miembro del Comité Ejecutivo de Forética.

En el mes de noviembre, Ferrovial fue la única empresa española invitada a participar en el foro “Consultation with private sector representatives on good practices: Human Rights, water and sanitation ONU”, coordinada por expertos en agua y saneamiento de las Naciones Unidas. La compañía también tuvo un papel activo en distintas mesas redondas sobre la Ley de Economía Sostenible, una de ellas organizada dentro del marco de la Feria Internacional del Urbanismo y el Medio Ambiente y, en otra ocasión, junto a parlamentarios bajo la organización de la CEOE.

Por otra parte, Ferrovial acogió en 2010 dos ediciones del Programa PEP (Programa Empresa-Parlamentarios), que tiene por objetivo ofrecer a los parlamentarios un conocimiento real de la empresa, sus principios, objetivos, organización, estrategias y forma de actuar, así como sus planteamientos tecnológicos y humanos. Asimismo, proporciona a los directivos empresariales y sus colaboradores una panorámica de la realidad parlamentaria española, del proceso legislativo, así como de los problemas que los parlamentarios afrontan a nivel local, autonómico, nacional y de la Unión Europea, cuando tratan los asuntos que atañen a la vida empresarial.

Foro de Reputación Corporativa (fRC): Ferrovial presidió hasta el pasado 22 de abril de 2010, el fRC, entidad que aglutina a las principales em-

presas españolas y pretende servir como lugar de encuentro y divulgación de tendencias, herramientas y modelos de gestión de la reputación corporativa. La posición de Ferrovial al frente del foro supuso un nuevo impulso a la campaña de sensibilización hacia los Objetivos de Desarrollo del Milenio, “2015: Un Mundo mejor para Joana”, que pretende difundir los 8 objetivos establecidos por Naciones Unidas y promover buenas prácticas para su cumplimiento entre las empresas españolas.

G. Voluntariado corporativo

Ferrovial fomenta el voluntariado corporativo como vía de sensibilización y formación sobre los Derechos Humanos. En 2010, 1.642 empleados participaron en iniciativas sociales dentro de su jornada laboral, un 55% más que el año anterior.

A través de la implicación de los empleados en proyectos sociales, se promueve el respeto a los Derechos Humanos, se informa de los problemas que genera su violación y se concientiza sobre la importancia que tiene la participación ciudadana para resolver estos problemas.

Ferrovial considera voluntariado corporativo a aquéllas actividades a favor de la sociedad promovidas por la empresa, y desarrolladas de forma voluntaria por sus empleados dentro de su jornada laboral. La compañía también realiza actividades de promoción del voluntariado en el tiempo libre del empleado, y programas de donaciones conjuntas o “matching gift” con empleados, pero no considera voluntariado corporativo a estas acciones.

Ferrovial se implica de forma activa, a través de sus voluntarios, en la lucha por la defensa de los Derechos Humanos, y contribuye, así, a la consecución de Objetivo de Desarrollo del Milenio número 8: fomentar una asociación mundial para el desarrollo.

La compañía cuenta con tres vías para canalizar las inquietudes filantrópicas de sus empleados y promover la cultura de la solidaridad:

Día del Voluntariado. Cada año Ferrovial celebra una jornada en la que se ofrece a los empleados de las sedes centrales la posibilidad de participar en distintas labores solidarias dentro del horario laboral.

En 2010, 125 empleados participaron en actividades que van desde “partidos de fútbol para la inclusión” en beneficio de colectivos como personas con discapacidad y personas sin hogar, hasta la traducción de cartas de niños apadrinados en países en Tanzania. En esta jornada participó la Fundación Plan España, la Fundación Rais, la Fundación Juan XXIII y el Centro Ocupacional Les Corts.

Voluntariado para el Desarrollo. Ferrovial participa en la cooperación al desarrollo como actor, además de como financiador, a través de la labor de sus empleados. Hasta el momento, 29 empleados de Ferrovial han viajado a países del Sur para aportar su ‘know-how’ a proyectos de acceso a infraestructuras básicas. El voluntario internacional tiene un perfil especializado y profesional y actualmente desarrolla su acción dentro del proyecto Maji ni Uhai, que se perpetuará a través del Programa de Infraestructuras Sociales (ver capítulo Inversión en la Comunidad). En 2010, ocho empleados de Ferrovial viajaron a Tanzania durante 15 días para participar en la segunda fase del proyecto de cooperación Maji ni Uhai (“El agua es vida”). Estos voluntarios fueron elegidos de entre más de 50 candidatos atendiendo a las necesidades detectadas por los jefes del proyecto. Todos los participantes recibieron formación en cooperación y llevaron a cabo labores de diseño, asesoramiento técnico y seguimiento de las obras de construcción de infraestructuras de agua y sanitarias, así como análisis de la calidad del agua procedente de las nuevas infraestructuras construidas y formación de los técnicos locales.

Premios BAA al Voluntariado (‘BAAI-Volunteer Awards’): BAA incentiva la cultura del voluntariado entre los empleados de los aeropuertos, a través de una convocatoria que premia a la mejor iniciativa solidaria desarrollada dentro de la empresa cada año. Un jurado independiente evalúa las candidaturas y concede una donación a la organización social con la que colabora el empleado más comprometido.

inversión en la comunidad

Compromiso

- El apoyo al desarrollo socioeconómico donde está presente.

Líneas de actuación

- Planificar la inversión en la Comunidad como un instrumento para el desarrollo de las sociedades y del entorno donde Ferrovial ejerce su actividad.
- 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.
- Comprometerse como empresa global en los problemas del Planeta, particularmente con la pobreza.

Hitos en 2010

- Casi el 60% de los proyectos de acción social son estratégicos, entendiéndose como tales los que no se limitan a aportaciones puntuales.
- Incremento en un 521,24% de la inversión obligatoria en la comunidad.
- Finalización de la primera fase del proyecto de cooperación Maji ni Uhai con el 100% de los objetivos alcanzados.

Objetivos 2011

- Cierre del proyecto de cooperación Maji ni Uhai con el 100% de los objetivos alcanzados.
- Puesta en marcha del Programa Infraestructuras Sociales.

Ferrovial ha invertido 56,9M€ en la comunidad en 2010, el 2,26% del RBE. Se han llevado a cabo 574 proyectos de acción social que han beneficiado a casi un millón de personas. Una de las áreas de actuación prioritarias es el desarrollo de infraestructuras eficientes, accesibles, limpias y humanas.

Las contribuciones voluntarias han ascendido a 5,3M€, mientras que las obligatorias han sumado 51,6M€, más de cinco veces la cifra de 2009. De las aportaciones obligatorias, la mayor parte (44 millones de euros) se corresponde a compensaciones debidas a la construcción de una tercera pista de aterrizaje en el aeropuerto de Heathrow.

La compañía consiguió en 2010 alcanzar su objetivo de convertirse en un referente de buenas prácticas en la gestión de proyectos de acción social para otras empresas. Muestra de ello son los numerosos premios que el proyecto de cooperación Maji ni Uhai (el agua es vida), buque insignia de su acción social, ha cosechado a lo largo del año. El proyecto, financiado en su totalidad por Ferrovial y gestionado conjuntamente con Amref Flying Doctors, obtuvo, entre otros, el Premio Europeo de Medio Ambiente a la Empresa concedido por la Comisión Europea y el Premio Codespa a la Empresa Solidaria.

Inversión en la comunidad	2010	2009	2008	Var 10-09
Inversión socialmente responsable (DJSI) (percepción)	78	78	72	0%
Creación neta de empleo (%)	-6,60	1,43	4,07	-562%
Proyectos de apoyo a la Comunidad	574	642	459	-11%
Inversión social en la Comunidad (mill. €)*	56,9	17,98	18,17	216%
Inversión social sobre el Ebitda (%)	2,26	0,72	0,66	214%
Beneficiarios en proyectos sociales	934.985	565.679	491.001	65%

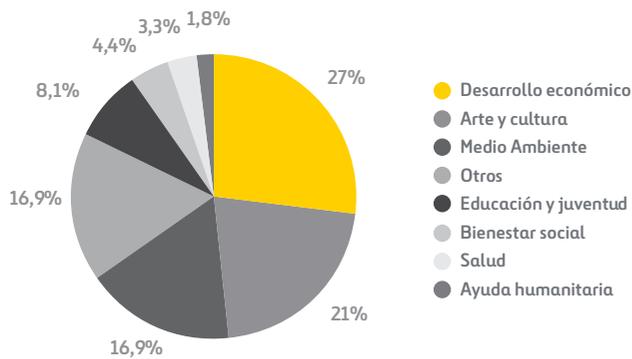
* Esta cifra incluye tanto aportaciones voluntarias (5,3 millones de euros) como obligatorias (51,6 millones de euros) según el modelo LBG. De las aportaciones obligatorias, la mayor parte (44 millones de euros) se corresponde a compensaciones debidas a la construcción de una tercera pista de aterrizaje en el aeropuerto de Heathrow.

Foto: Granjero local, Líbano.

Asimismo, Ferrovial ha sido invitada a numerosos foros para presentar sus casos de éxito y promover las buenas prácticas de las empresas. En noviembre de 2010, Ferrovial fue uno de los ocho participantes a escala mundial en la Consulta de Buenas Prácticas en Agua, Saneamiento y Derechos Humanos con el Sector Privado organizada por Catarina de Albuquerque, Experta Independiente de la ONU en Derecho de Acceso al Agua y Saneamiento.

En 2010, el índice de sostenibilidad Dow Jones Sustainability Index reconoce y recomienda la metodología LBG (London Benchmarking Group) para informar sobre la acción social de las empresas. Ferrovial viene utilizando esta metodología desde 2007. Se trata de un modelo innovador y de alta calidad que mejora y unifica los criterios de clasificación, gestión, medición y comunicación de las iniciativas en la comunidad.

El modelo clasifica la acción social en ocho áreas de actuación: educación y formación, desarrollo económico, integración social, salud, arte y cultura y medio ambiente. A continuación se presenta un gráfico que ilustra la inversión en acción social en 2010 según estas áreas de actuación.



Ferrovial opta por desarrollar proyectos de acción social coherentes con su modelo de negocio y las sociedades donde desarrolla su actividad. De ahí que los países en los que realiza su mayor inversión social sean Reino Unido y España, las zonas geográficas en las que se concentra la mayor parte de las actividades de la compañía.

1. Política de inversión en la Comunidad

La nueva estrategia de Responsabilidad Corporativa de Ferrovial, el Plan 20.13 aprobado en 2010, confirma la visión estratégica que la compañía tiene de su inversión en la comunidad, a la que considera un instrumento

para el desarrollo de la sociedad y del entorno donde opera.

El Plan prevé la creación de un Comité de Responsabilidad Corporativa que velará por la correcta aplicación de los criterios de coherencia y sostenibilidad en los proyectos sociales apoyados por la compañía. Este Comité se estableció formalmente en octubre de 2010 y está compuesto por los directores de las áreas corporativas y un representante de cada negocio. Para más información, ir al apartado Política de Responsabilidad Corporativa de esta Memoria

Se han definido tres áreas prioritarias de inversión en la comunidad que concuerdan con la naturaleza de los negocios de Ferrovial y sus posibles impactos:

Infraestructuras sociales. El éxito del proyecto de cooperación Maji ni Uhai (el agua es vida) ha llevado a la compañía a apostar por un programa mucho más amplio. Ferrovial pretende replicar el modelo de colaboración entre ONG, empresa y gobiernos en otras zonas de África. Se desarrollarán proyectos de infraestructuras básicas en colaboración con profesionales de la compañía.

Accesibilidad a espacios y edificios públicos. Ferrovial se compromete a usar su 'know-how' para adaptar espacios y edificios públicos a personas con problemas de movilidad.

Restauración de monumentos históricos. El compromiso de la compañía con el arte y la cultura se materializará en proyectos de reconstrucción y restauración de edificios de interés histórico.

Asimismo, se tienen en cuenta los siguientes criterios a la hora de seleccionar proyectos sociales:

- Continuidad de los proyectos a través de alianzas a medio y largo plazo con entidades del Tercer Sector de contrastada reputación y transparencia. Ferrovial se apoya en los estudios de transparencia y buenas prácticas de la Fundación Lealtad a la hora de seleccionar las entidades con las que colabora.
- Sostenibilidad de los proyectos, tanto económica como institucional, de manera que no se generen dependencias en la comunidad.
- Efecto multiplicador. Ferrovial comunica sus experiencias y buenas prácticas en inversión social en foros para servir como ejemplo a otras instituciones. Promueve campañas de sensibilización hacia problemas globales. En este sentido, en 2009 editó el documental Maji ni Uhai sobre el problema del agua en Tanzania.
- Fomento de la participación de los empleados en el compromiso social de la empresa, a través del voluntariado corporativo y de la implicación en iniciativas de 'matching gift' como Juntos Sumamos.

2. Desarrollo local

A. Desarrollo económico local

Ferrovial, como gestor de infraestructuras, juega un papel fundamental en el desarrollo de las economías locales. La naturaleza de sus negocios lo convierte en una pieza clave para la reducción de los desequilibrios territoriales, en tanto que la dotación de infraestructuras en una región condiciona su desarrollo económico. Por ejemplo, Ferrovial ha contribuido a la reducción del aislamiento en la isla de San Miguel (Azores, Portugal), con la construcción y gestión de la autopista Euroscut Azores.

B. Generación de empleo local

Además, la compañía desarrolla su actividad en todo el mundo generando empleo a nivel local y potenciando las compras a proveedores locales. Actualmente, Ferrovial está presente en más de 45 países. A pesar de la crisis económica, Ferrovial ha mantenido la creación de empleo en los principales mercados en los que opera.

Plantilla cierre		
Alemania	674	1%
Antillas holandesas	140	0%
Argelia	189	0%
Argentina	246	0%
Austria	25	0%
Belgica	128	0%
Brasil	5.195	5%
Bulgaria	200	0%
Camerun	136	0%
Canada	1.776	2%
Chile	716	1%
Chipre	510	1%
Colombia	2	0%
Corea	333	0%

Plantilla cierre		
EEUU	9.998	10%
España	38.069	38%
Francia	758	1%
Grecia	1.033	1%
Holanda	205	0%
Hungría	18	0%
Irlanda	82	0%
Israel	141	0%
Italia	468	0%
Japon	464	0%
Kenia	390	0%
Luxemburgo	0	0%
Mexico	404	0%
Nigeria	320	0%
Polonia	5.049	5%
Portugal	1.027	1%
R. Dominicana	816	1%
R.Unido	23.271	23%
Rusia	23	0%
Singapur	0	0%
Sudafrica	3.033	3%
Suiza	4.563	4%
Tanzania	439	0%
Tunez	1	0%
Ucrania	513	1%
Venezuela	49	0%
	101.404	100%

C. Compras locales

Ferrovial cuenta con una política de compras que se adapta a su expansión internacional manteniendo el objetivo de fortalecer las relaciones a largo plazo con los proveedores y subcontratistas. Para ello, se combina la gestión centralizada, necesaria para abastecer todos los proyectos de la compañía, con un enfoque descentralizado que permite a los jefes de proyecto locales establecer fuertes relaciones con los subcontratistas locales que, por lo general, tienen una exposición global menor.

Por área geográfica, el 33,3% de los proveedores totales de Ferrovial se contratan en España; el 6,4% en el Reino Unido, el 3,2% en Estados Unidos y el 4,5% en Polonia y el 9,6% restante en otros países.

La contratación de proveedores locales es predominante en todos los mercados en los que opera Ferrovial. Por ejemplo, en España (aproximadamente el 73% de los proveedores totales de Ferrovial provienen de la actividad de construcción y, a su vez, el principal mercado de Ferrovial Agroman es el español) cabe destacar que el 86% de los proveedores son locales y el 14% restante son proveedores de otros países.

D. Inversión local

La compañía hace coincidir sus áreas de inversión social con las zonas donde desarrolla su actividad de negocio. Por ello, los países en los que realiza su mayor inversión social son España (56% del total voluntario) y Reino Unido (28% del total voluntario), las zonas geográficas en las que se concentran la mayor parte de las actividades de la compañía.

Destaca la relación de los aeropuertos de BAA con sus comunidades locales. En las zonas cercanas a los aeropuertos, como las comunidades de Thames Valley y Hillingdon en el caso de Heathrow, se financian y desarrollan programas de capacitación laboral para el acceso al mercado laboral aeroportuario de la población local y formación para jóvenes y se crean fondos solidarios para financiar proyectos de regeneración social de la zona o para apoyar a entidades filántrópicas locales (Groundwork Thames Valley, Hillingdon Community Trust, Stansted Airport Communities Trust, entre otros).

En 2010 además, ha sido especialmente importante la relación de Budimex, empresa filial constructora en Polonia, y sus empleados, con sus comunidades locales. Las inundaciones sufridas en la zona de Pyrzowice-Piekary Śląskie generaron una respuesta inmediata de empresa que cedió sus medios para detener los efectos de la riada: dos bulldozers trabajaron durante una semana en la construcción de un dique de contención que evitó mayores pérdidas en la zona. Además, 35 empleados trabajaron dentro de su jornada laboral en las tareas de desescombro y reacomodación de las viviendas afectadas.

Por otra parte, 200 empleados de Budimex han apoyado con su trabajo voluntario la renovación de centro de acogida para niños de familias pobres auspiciado por Cáritas Polonia. La empresa ha cedido horas dentro de la jornada laboral de sus empleados para la reconstrucción del centro y ha cedido materiales de construcción.

E. Contribución local – Impuestos pagados

Ferrovial, consciente de la importancia de su aportación a la economía local, mantiene una política estricta en su contribución fiscal en los países en los que opera.

(*) (Ver Nota 22 “Situación Fiscal” en Cuentas Anuales Consolidadas).

Creación de valor	Millones de Euros	
Valor económico generado	2010	2009
Ingresos		
Cifra de ventas	12.169	12.232
Otros ingresos de explotación	17	30
Ingresos financieros	172	167
Enajenaciones de inmovilizado	740	-620
Beneficios puesta en equivalencia	53	69
	13.151	11.878
Valor económico distribuido		
Consumos y gastos*		
Consumo	1.486	1.487
Otros gastos externos	1.596	1.645
Otros gastos de explotación	2.992	2.939
Salarios y beneficios a empleados		
Gastos de personal	3.422	3.423
Gastos financieros y dividendos		
Dividendos	308	293
Gastos financieros	1.818	1.672
Impuestos		
Impuesto sobre sociedades	44	-84
	11.666	11.375
Valor económico retenido	1.485	503

* Los gastos de acción social del Grupo junto con los gastos de la Fundación se detallan en el presente capítulo.

3. Acción social

Durante 2010, los proyectos de inversión en la Comunidad donde Ferrovial desarrolla su actividad han beneficiado directamente a 934.985 personas, un 65% más que el año anterior.

En 2010 se invirtieron 56,9 millones de euros en proyectos de acción social, lo que supone un 2,26% del RBE, un 216% más que el año anterior. De esta cantidad, 5,3 millones de euros corresponden a contribuciones voluntarias y 51,6 a obligatorias.

Ferrovial participa en los proyectos de acción social como actor y no como un simple donante, proporcionando no sólo fondos sino también la asistencia técnica, la tecnología y la participación de especialistas en el desarrollo de los proyectos. Siguiendo la invitación de las Naciones Unidas, Ferrovial ha hecho de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM) uno de sus ejes de actuación. En concreto, Ferrovial quiere convertirse en un referente del Objetivo número 8: “Promover una alianza mundial”.

Ferrovial es, además, un donante responsable que se informa antes de donar y que, posteriormente, se compromete a comprobar el trabajo de

Principales Proyectos	Negocio	Ámbito actuación	Contribución (€)
Groundwork Thames Valley- Grandes donaciones a proyectos de educación locales (hasta 50.000 £)	Aeropuertos	Educación y juventud	616.350
Proyecto de cooperación Maji ni Uhai, Amref Flying Doctors	Corporación	Desarrollo económico	559.084
Programa de seguimiento del cambio global en la red de Parques Nacionales, Fundación Biodiversidad	Construcción	Medio Ambiente	501.164
Patrocinio del Xacobeo 2010	Construcción	Arte y cultura	250.372
Apoyo a las actividades de Help for Heroes	Aeropuertos	Salud	254.444
Proyecto de valorización de la Laje da Fogaças y constitución de un Núcleo Interpretativo de Arte Rupestre	Autopistas	Arte y cultura	189.639
Becas de Música de la Cátedra de Violonchelo de la Escuela Superior de Música Reina Sofía, Fundación Albéniz	Corporación	Arte y cultura	125.000
Apoyo a las víctimas de las inundaciones en las comunidades de Pyrzowice-Piekary Śląskie, Polonia	Construcción	Ayuda humanitaria	119.561
Groundwork Thames Valley- Pequeñas donaciones a proyectos medioambientales locales (hasta 2.500£)	Aeropuertos	Medio ambiente	119.331
Patrocinio de la Fundación Museo Guggenheim	Servicios	Arte y cultura	100.792
Hillingdon Community Trust- Donaciones a proyectos de capacitación de comunidades locales	Aeropuertos	Desarrollo económico	116.900
Patrocinio de la Fundación Orfeo Catalán de la Música	Construcción	Arte y cultura	95.638
Premios de Novela y Ensayo, publicación de la Antología "Arcadia en llamas" y actividades del fomento de la lectura del Instituto Municipal del Libro, Ayuntamiento de Málaga	Construcción	Arte y cultura	80.372
Becas deportivas de la Euskadi Kirola Fundazioa	Servicios	Otros	80.000
Patrocinio de la temporada 2010-2011 del Teatro Real de Madrid, Fundación del Teatro Lírico	Construcción	Arte y cultura	78.943
Voluntariado corporativo en la renovación del centro de acogida para niños de Cáritas Polonia	Construcción	Bienestar social	77.882
Programa de desarrollo económico local "Heathrow Meet the Buyers"	Aeropuertos	Desarrollo económico	60.000
Realización del Retablo para el Altar Mayor de la Parroquia Nazareth en Zaragoza	Construcción	Arte y cultura	51.732

de la ONG y el impacto de la donación. La compañía colabora con la Fundación Lealtad, organización sin ánimo de lucro que vela por la transparencia y buenas prácticas de las ONGs, y aplica sus recomendaciones en la relación con el Tercer Sector. Esta colaboración permite a la compañía tener la garantía de que las contrapartes con las que se trabaja responden a los estándares de buen gobierno y transparencia.

La compañía cuenta con personal encargado del seguimiento y control de calidad de sus proyectos de acción social, lo que asegura que los fondos se invierten de una forma adecuada y eficiente.

En 2010, Ferrovial desarrolló 574 proyectos de acción social.

Proyecto de cooperación Maji ni Uhai

Maji ni Uhai (El agua es vida) es el resultado del trabajo conjunto de una empresa, -Ferrovial-, una ONG -Amref Flying Doctors- y las administraciones locales en la lucha contra la pobreza: un proyecto de cooperación que proveerá de agua potable e infraestructuras sanitarias a 51.000 personas en Tanzania.

El proyecto tiene una duración de tres años y un presupuesto de 1,8 millones de euros. La compañía se compromete a aportar el 100% de la financiación, la base tecnológica del proyecto, voluntarios para la elaboración de estudios técnicos y seguimiento de las obras, así como a transferir su ‘know-how’ a las comunidades locales.

En 2010, se completó la implementación de la Primera Fase de intervención que se centraba en tres de las cinco comarcas beneficiarias: Ring`wani, Isenye y Kyambahi. Además, se llevó a cabo una evaluación del progreso basada en el plan de acción, que ha mostrado que se han alcanzado los objetivos: el 65% de las infraestructuras ya se han construido, se ha formado a 131 técnicos locales en mantenimiento de infraestructuras sanitarias y de agua y en promoción de la salud y han participado más de 1.300 personas en las reuniones de sensibilización. La implicación de las autoridades locales en el proyecto ha sido un verdadero éxito, hasta el punto de que el Distrito de Serengeti ha reservado un 10% de su presupuesto del próximo año para el mantenimiento y extensión de las infraestructuras construidas por el proyecto. Esta implicación es esencial para la sostenibilidad del proyecto y constituye la prueba de la excelente evolución de Maji ni Uhai.

Actualmente se está desarrollando la Segunda Fase, cuya finalización se prevé para septiembre de 2011.

Maji ni Uhai contribuye a la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio de la siguiente forma:

Objetivo 1: Erradicar la pobreza y el hambre extremas

La falta de acceso a agua limpia provoca enfermedades en las personas y en el ganado, una escasa producción ganadera y la pérdida de tiempo potencialmente productivo debido a la necesidad de caminar largas distancias para conseguir agua. Además, la mala salud de la población reduce el rendimiento laboral y, en muchos casos, impide la realización de actividades productivas. Así, este proyecto contribuye a reducir estos efectos negativos en la economía. Maji ni Uhai también promueve la creación de pequeñas empresas y la formación profesional de técnicos locales para el mantenimiento de infraestructuras.

Objetivo 2: Lograr la enseñanza primaria universal

Los niños y, en especial, las niñas son (junto con las mujeres) los responsables de llevar el agua a casa. El acceso a puntos de agua limpia cercanos permitirá a las niñas ir a la escuela, ya que el tiempo que dedican a esta tarea se verá reducido. Además, la falta de instalaciones sanitarias adecuadas en las escuelas lleva a la mayoría de las niñas a abandonar el colegio una vez al mes, debido a la menstruación, y, en ocasiones, a abandonarlo por completo. La construcción de letrinas en las escuelas, prevista por el proyecto, evitará estos abandonos.

Objetivo 3: Promover la igualdad de género y la autonomía de la mujer

El proyecto obliga a establecer una igualdad de género en los Comités de Agua y en todas las asociaciones que promueve que garantice la presencia de al menos un 50% de mujeres, tanto como usuarias como en puestos representativos, (presidencia, tesorería o secretaria). Por otra parte, las formaciones de formadores en salud están especialmente dirigidas a las mujeres, con el objetivo de que adquieran cierto reconocimiento en su comunidad.

Objetivo 4: Reducir la mortalidad infantil

Las principales enfermedades de los niños en esta zona son la diarrea y la parasitosis del sistema digestivo, ambas derivadas del consumo de agua en mal estado. Esta intervención reducirá la incidencia de estas enfermedades.

Objetivo 5: Mejorar la salud materna

La falta de agua limpia y de instalaciones sanitarias adecuadas en los dis-

pensarios crea un alto riesgo de infecciones durante el parto. Al finalizar el proyecto, el 100% de los dispensarios de la zona de actuación contarán con infraestructuras sanitarias y de agua.

Objetivo 6: Combatir el VIH/SIDA, el paludismo y otras enfermedades

Un aspecto esencial de este proyecto es la formación en salud y la promoción de buenas prácticas de higiene, que reducirán notablemente la incidencia de enfermedades. Además, las obras de mejora de los embalses y otros puntos de agua evitan la proliferación de mosquitos y, por lo tanto, de malaria.

Objetivo 7: Asegurar la sostenibilidad medioambiental

El proyecto tendrá un impacto positivo en su entorno natural. Por una parte, se prevé que la cobertura de agua en la zona aumente del 23% actual a más del 60% en 2011. Por otra, la construcción de abrevaderos, que evitan que el ganado beba en los cauces de los ríos y arroyos, mejorará su calidad al reducir la excesiva contaminación bacteriológica actual y preservar la vegetación riparia. Además, se mejora y protege la calidad de los suelos a través de saneamiento adecuado.

Objetivo 8: Fomentar una asociación mundial para el desarrollo

La innovación de este proyecto se basa precisamente en una particular alianza entre una ONG, Amref Flying Doctors, las autoridades locales del Distrito de Serengeti y una empresa privada, Ferrovial, tal como se ha explicado.

La calidad e innovación de este proyecto han sido reconocidas en 2010 a través de numerosos galardones, como el Premio Europeo de Medio Ambiente a la Empresa concedido por la Comisión Europea de Medio Ambiente, el Premio Codespa a la Empresa Solidaria y los Premios Internacionales a la Empresa y el Desarrollo de la Cámara Internacional de Comercio, en los que recibió una mención especial.

Programa de donaciones Juntos Sumamos

Ferrovial desarrolla el programa Juntos Sumamos desde 2005. El programa está basado en compartir el compromiso de la empresa con el de sus empleados ante las necesidades globales de la sociedad y las violaciones de los Derechos Humanos. Se trata de una iniciativa por la que los empleados de Ferrovial deciden destinar mensualmente una aportación a un proyecto social y la compañía dobla la cantidad recogida.

Desde su inicio, el programa no ha dejado de crecer y hasta el momento la compañía y sus empleados han donado más 650.000 euros a distintos proyectos.

Ferrovial es un donante responsable que se implica en los proyectos en los que participa. A partir de la convocatoria de 2008, se implantó un nuevo procedimiento de selección de proyectos que favorece la implicación de los empleados y la transparencia en todo el proceso: una comisión de expertos en Acción Social de Ferrovial analiza anualmente las propuestas presentadas por varias ONGs y selecciona los mejores proyectos, con el fin de que los empleados voten y elijan uno de ellos.

Al finalizar el proyecto subvencionado, la entidad beneficiaria tiene la obligación de presentar un informe final, tanto de actividades como financiero, que es evaluado por el equipo de Acción Social de Ferrovial. Además, para verificar la calidad del proyecto y su sostenibilidad, un experto en cooperación se desplaza durante una semana al emplazamiento del proyecto. Durante esta visita, además, se recopila material gráfico que posteriormente se presenta a los empleados para que comprueben a qué se ha destinado su donación y sensibilizar sobre la importancia de los Derechos Humanos.

Período	Proyecto	Actividad	Empleados
2005	Construcción del Hospital de Ambato, Perú	Intermón Oxfam	54.790
2006-2007	Abastecimiento de agua para la población rural de Chad	Intermón Oxfam	167.041
2008	Ampliación del centro educativo Las Salinas, Madagascar	Fundación Agua de Coco	44.129
2008	Construcción de una escuela en Chandur, India	Fundación Madreselva	17.689
2008	Mejora de la seguridad alimentaria en Mauritania	Intermón Oxfam	29.211
2008	Estudio de la gobernabilidad de la cooperación en Tanzania	Intermón Oxfam	42.987,61
2009	Mejora de la seguridad alimentaria en zonas afectadas por la guerra del sur de Líbano	Acción Contra el Hambre	90.000
2010	Respuesta de emergencia en Haití	Acción Contra el Hambre, Intermón Oxfam, Plan España, Cruz Roja y Fundación Juntos Mejor.	117.081
2010	Reconstrucción educativa en la zona post-conflicto de Rutana, Burundi	Fundación Entreculturas	90.000
Total			652.930

Seguridad alimentaria en Líbano

El proyecto “Seguridad alimentaria en las zonas afectadas por la guerra del sur de Líbano”, gestionado por Acción Contra el Hambre, fue el finalista de la convocatoria de ayudas Juntos Sumamos de 2009.

El principal objetivo de este proyecto es asegurar que las familias afectadas por la guerra cubren sus necesidades básicas, dotándolas de infraestructuras, herramientas y capacitación para aumentar la productividad de su trabajo y obtener suficientes ingresos. A su vez, se promueve la protección del medio ambiente, con el uso racional de los recursos naturales, y la igualdad entre sexos.

La ejecución del presupuesto, otorgado por Ferrovial y sus empleados (90.000 euros), tuvo lugar en 2010 y ha permitido que 30 ganaderos y 375 agricultores aumenten sus ingresos familiares a través de la rehabilitación de granjas destruidas durante la guerra, la distribución de maquinaria agrícola y la formación en técnicas para mejorar la productividad de unas tierras muy afectadas por el conflicto de 2006.

Así, este proyecto incide especialmente en el Objetivo de Desarrollo del Milenio número 1 “**Erradicar la pobreza extrema y el hambre**” y de forma transversal en el **Objetivo 3 “Promover la igualdad entre los géneros y la autonomía de la mujer”** y en el **Objetivo 7 “Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente”**.

Respuesta de emergencia en Haití

El terremoto que tuvo lugar en Haití en enero de 2010 despertó la solidaridad de los empleados de Ferrovial que transmitieron su apoyo a la población haitiana. En España se lanzó una edición especial del programa de donaciones conjuntas Juntos Sumamos, que en poco más de una semana consiguió una recaudación de 58.540,89€. Gracias a la contribución de la propia empresa, que dobló la donación de los empleados, cinco ONGs fueron beneficiarias de 117.081,78€ para el desarrollo de sus programas de emergencia y reconstrucción en la zona.

Una vez concluido el estudio de la zona y de las consecuencias del terremoto, las ONGs decidieron destinar esta aportación a diferentes ámbitos de la acción humanitaria:

- Acción Contra el Hambre instaló un depósito de agua en el centro de Puerto Príncipe para dar respuesta a las necesidades de agua de 2.000 personas al día durante 10 semanas.
- Intermón Oxfam suministró kits de higiene para 300 familias, 200 letrinas secas que se usan como sanitarios para 50 personas, 35 kits de herramientas para facilitar la retirada de escombros y la construcción de refugios temporales y tres depósitos de agua que han utilizado hasta 2.000 personas.
- Plan España está usando su donación para equipar una escuela de primaria del área de Jacmel, que ahora se encuentra en reconstrucción. Esta escuela permitirá la escolarización de hasta 600 niños.
- Cruz Roja está reconstruyendo una escuela de secundaria del área de Leogane, que permitirá la escolarización de 400 jóvenes. La donación de Ferrovial y sus empleados contribuirá a completar este trabajo.
- Juntos Mejor empleará la donación para finalizar la reconstrucción de una de las escuelas de la capital con la que trabajaba antes del terremoto.

Las ONGs beneficiarias de la ayuda ya trabajaban en Haití antes de la tragedia y, en mayor o menor medida, también han sufrido sus consecuencias en sus instalaciones y personal. Tras una primera fase de reorgani-

zación, rescate de supervivientes y atención sanitaria de emergencia, las ONGs han comenzado a trabajar en la identificación de las necesidades de la zona y en la formulación de proyectos a largo plazo. Al mismo tiempo, el colapso de infraestructuras básicas ha exigido una respuesta por parte de estas entidades que siguen trabajando para abastecer de servicios básicos, como agua, alimento y cobijo, a los millones de personas que se han quedado sin hogar.

Haití ya partía de una situación difícil (antes del terremoto, más de la mitad de los niños haitianos no estaban escolarizados), por eso los proyectos que se abordan ahora no pretenden devolver la normalidad al país sino superarla. Aunque la mayor parte de la ayuda responde a la emergencia, parte de ella contribuirá al Objetivo de Desarrollo del Milenio número 2 “**Lograr la enseñanza primaria universal**”.

Reconstrucción educativa en Burundi

El proyecto “Reconstrucción educativa en la zona post-conflicto de Rutana, Burundi” ha sido el finalista de la convocatoria de ayudas Juntos Sumamos de 2010. La Fundación Entreculturas se ha beneficiado de una donación de 90.000 euros con la que pondrá en marcha este proyecto que beneficiará a 13.933 niños y 150 docentes.

Rutana es una de las provincias más pobres de Burundi, donde el 54% de la población vive por debajo del umbral de la pobreza extrema (menos de un dólar al día), la situación alimentaria es de emergencia y el 66% de la población está mal nutrida.

La provincia está situada en la frontera con Tanzania y se convierte en puerta de entrada para la población refugiada durante la guerra, que retorna ante la mejora de la seguridad y el avance del proceso de paz. La guerra causó un enorme deterioro de las infraestructuras escolares y un descenso del número del profesorado cualificado. Estas infraestructuras son incapaces de absorber el crecimiento masivo de la población infantil, causado por el retorno de refugiados.

Este proyecto se enmarca dentro de un programa integral educativo a largo plazo, que pretende paliar la falta de acceso a una educación primaria y secundaria de calidad en la provincia de Rutana. El objetivo es mejorar el acceso y calidad de la educación de la población retornada y la comunidad local, en especial las niñas, y ha obtenido los siguientes resultados:

1. Ampliación de las infraestructuras y equipamiento de la escuela primaria de Rutana.
2. Mejora de las capacidades pedagógicas y psicosociales de 150 docentes.
3. Mejora de las capacidades de aprendizaje del alumnado de dieciocho escuelas primarias y dos de secundaria.
4. Promoción de la participación y el fortalecimiento de los Comités de Padres y Madres.

Este proyecto incide especialmente en el Objetivo de Desarrollo del Milenio número 2 “**Lograr la enseñanza primaria universal**”, a la vez que trabaja transversalmente en el **Objetivo 3 “Promover la igualdad entre los géneros y la autonomía de la mujer”**.

Programas medioambientales y de bienestar social en la comunidad

Ferrovial cuenta con proyectos de acción social en todas las comunidades en las que desarrolla su actividad. Su objetivo es mejorar la calidad de vida de las personas y cuidar de su entorno. En el apartado “Inversión local” se detallan los principales proyectos acometidos en 2010.

El principal programa medioambiental desarrollado por la compañía en 2010 ha sido el Programa de Seguimiento del Cambio Global en la Red de Parques Nacionales. A través de su colaboración con la Fundación Biodiversidad, Ferrovial fomenta la investigación en la identificación, conservación y sostenibilidad de la biodiversidad.

Además, en 2010, Ferrovial puso en marcha numerosos proyectos de atención a personas con discapacidad (como los proyectos de inserción laboral auspiciados a través del Patronato de la Fundación Integra) y de promoción del deporte (como las becas deportivas de la Euskadi Kirola Fundazioa).

Promoción del arte y la cultura

A través de su colaboración con diferentes entidades culturales y proyectos artísticos, Ferrovial apoya la promoción y difusión de la cultura, la formación y la creación artística.

Desde 2008, Ferrovial colabora con la Fundación Albéniz patrocinando las Becas de Música de la Cátedra de Violonchelo de la Escuela Superior de Música Reina Sofía. El objetivo de la Escuela es la formación musical de jóvenes promesas especialmente dotadas para este instrumento.

Ferrovial ha estado presente en 2010 en los principales eventos culturales del país, como en el Xacobeo 2010, con el patrocinio de actividades culturales destinadas a atraer y difundir el Camino de Santiago como Patrimonio de la Humanidad.

La compañía apoya proyectos de revalorización del patrimonio local en las zonas en las que tiene su actividad. Así, ha apoyado la realización del Retablo para el Altar Mayor de la Parroquia Nazareth en Zaragoza, y la creación de un Núcleo Interpretativo de Arte Rupestre en la zona de interés de Laje da Fogaças, en Portugal.

Ferrovial también muestra su apoyo a la actividad cultural desarrollada por entidades de renombre como la Fundación del Museo Guggenheim, el Teatro Real de Madrid o el Instituto Municipal del Libro de Málaga, a través del patrocinio de ciclos culturales.

verificación independiente

El presente Informe de Responsabilidad Corporativa pretende ofrecer una información fiable y equilibrada sobre el desempeño de Ferrovial en los asuntos relevantes planteados por los grupos de interés.

El trabajo del verificador se ha realizado de acuerdo a las normas y procedimientos incluidos en International Standards on Assurance Engagements (ISAE 3000) "Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information", emitida por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre trabajos de revisión de Informes de Responsabilidad Corporativa emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España. Se ha aplicado la AA1000AS para proporcionar una seguridad moderada de tipo 2.

A. Informe de verificación

Al final del capítulo se adjunta el informe de verificación.

B. Principios de reporte

Norma AA1000

El informe de Responsabilidad Corporativa aplica por cuarto año los principios de la norma AA1000, una herramienta clave para la alineación de la información presentada en la Memoria con las expectativas de sus grupos de interés. De esta forma, el informe incluye una sección más extensa acerca de las relaciones con los grupos de interés.

La norma AA1000 se basa en tres principios fundamentales:

- **Relevancia.** La información incluida en el informe debe ser la requerida por las partes interesadas. Es decir, asegura que se informa de todos aquellos aspectos "materiales" cuya omisión o distorsión pudiera influir en las decisiones o acciones de sus grupos de interés.
- **Inclusividad.** Este principio analiza en qué medida la organización informante puede identificar y comprender los aspectos relevantes de su desempeño sostenible y presentar una información suficiente en calidad y cantidad.
- **Capacidad de respuesta.** Informa sobre la capacidad de respuesta a las expectativas de los grupos de interés.

Guía GR13

El informe cumple con la versión 3 de la Guía del Global Reporting Initiative (GRI). Esta Guía incluye un conjunto de principios e indicadores que tienen como finalidad definir el contenido de la Memoria, su alcance y su cobertura, así como garantizar la calidad de la información divulgada. En la parte final de la sección de Responsabilidad Corporativa, se presenta un índice GRI.

Ferrovial se ha autodeclarado con el nivel A+, según los requisitos de la Guía GRI.

Dentro de los principios en los que se basa el GR13 se encuentran:

Principios para la definición del contenido:

- Materialidad.
- Participación de los grupos de interés.
- Contexto de sostenibilidad.
- Exhaustividad.

Principios para la definición de la calidad de la Memoria:

- Equilibrio.
- Comparabilidad.
- Precisión.
- Periodicidad.
- Claridad.
- Fiabilidad.

La actividad de Ferrovial, con respecto a los principios relacionados con el contenido de la Memoria, se desarrolla en los apartados específicos sobre la materialidad, el diálogo con los grupos de interés y los principios para el desarrollo sostenible.

En cuanto a la calidad de la Memoria, a lo largo de 2010 se han realizado una serie de actuaciones que incluyen:

- Implantación de un sistema de información de los asuntos referidos a la Responsabilidad Corporativa en el grupo (ver apartado Proceso de consolidación de la información) que permite obtener una información clara, fiable, periódica, comparable y precisa.
- Ferrovial ha realizado, al igual que en los años anteriores, un proceso de diálogo con los grupos de interés: se analizan las memorias de la competencia para extraer los asuntos relevantes del sector, se realizan encuestas personalizadas a distintos grupos de interés, se analizan informes de percepción (Villafranca y Asociados) y se extraen los asuntos más relevantes de los distintos Índices de Sostenibilidad.

C. Perímetro de la información

El perímetro de la información esta compuesto por las sociedades o cualquier otra forma de asociación donde Ferrovial participa en mayoría o lleva su gestión. Se incluyen también todas las sociedades que generan impactos de sostenibilidad significativos.

Ferrovial está constituida por la sociedad cabecera, Ferrovial S.A., y sus sociedades dependientes.

En el año 2010, tuvieron lugar tres acontecimientos relevantes que afectan al perímetro del grupo.

- En el mes de septiembre, Cintra completó el proceso de venta del 60% de participación sobre Cintra Chile a la empresa colombiana ISA, reteniendo el 40% , por lo que pasa de ser sociedad dependiente a asociada.
- En octubre, se alcanzó un acuerdo con el fondo de pensiones Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB) para la venta del 10% del capital de la concesionaria de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá),
- El pasado 21 de julio, se alcanzó un acuerdo para la venta del 50% de participación en el capital de Autopista Trados 45, S.A. a la empresa FINAVIAS.
- Con fecha 28 de junio, se formalizó la venta del 66,66% de la participación de Amey en Tube Lines, integrada por el método de puesta en equivalencia. El importe de la venta ascendió a 206 millones de libras. Amey ha recuperado la inversión realizada en Tube Lines (capital, deuda subordinada e importe de la adquisición en 2005 del 33% de Jarvis), así como los resultados generados desde 2003.
- El pasado 2 de noviembre de 2010, Ferrovial Servicios acordó con el fondo de inversión PAI Partners la venta de Swissport International AG, compañía líder mundial en servicios aeroportuarios en tierra, por 900 millones de francos suizos (unos 654 millones de euros).
- BAA anunció el 1 de octubre la venta de su participación en el aeropuerto internacional de Nápoles a la firma italiana F2i SGR, por 150 millones de euros. Además, se vendió la participación en Airport Property Partnership (“APP”) a la firma británica Segro.

Ferrovial S.A., a través de estas sociedades, desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes divisiones:

Aeropuertos

Dentro de la actividad destaca BAA plc, sociedad británica titular, a través de sus participadas, de seis aeropuertos en el Reino Unido y de otros activos fuera del país. Ferrovial cuenta fuera del perímetro de BAA con el Aeropuerto de Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A., en Chile.

Autopistas

Esta actividad se realiza mediante el desarrollo, financiación, ejecución y explotación de proyectos de autopistas de peaje. Esta actividad se desarrolla a través de la sociedad Cintra S.A. Dentro de esta actividad, se encuentran las sociedades Autopista del Sol, C.E.S.A, Autopista Terrasa Manresa, S.A, Autopista Madrid Sur C.E.S.A, Autopista Madrid Levante, C.E.S.A., Autopista M-203 Alcalá-O'Donnell S.A., Cintra Portugal, 407 International Inc., Eurolink Mo-

torway Operation, Ltd. N4/N6 (M4), Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd, Cintra Texas Corp Skyway Concession Co.LLC, ITR Concession Company, Nea Odos Sociedad Anónima Concesionaria, Ionian Road y SH130.

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 en España.
- Handling Aeroportuario, actividad realizada a través de Swissport.
- Facility Management, se realiza fundamentalmente por Ferrovial Servicios S.A., Euroлимп en España.
- Servicios urbanos y tratamiento de residuos. Actividad realizada fundamentalmente a través de Cespa S.A., Ecocat S.L (IP) y Cespa Portugal S.A.

Construcción

Lleva a cabo la ejecución de toda clase de obras públicas y privadas, tanto en España como en el exterior, opera fundamentalmente a través de Ferrovial Agroman S.A., sociedad cabecera de esta división de negocio. En la división destacan las actividades: Construcción España (Ferrovial Agroman S.A., Compañía de Obras Castillejos S.A., Edytesa S.A., Técnicas del Pretensado y Servicios Auxiliares S.L, Ferrovial Conservación S.A., Ditecpesa S.A). Dentro de la construcción internacional, destacan la realizada en Polonia a través de Budimex, S.A. y sus filiales; Ferrovial Agroman Canadá Inc; Ferrovial Agroman Chile S.A; Ferrovial Agroman US Corp; Ferrovial Agroman Irlanda Ltd; Ferrovial Agroman Portugal, S.A.; Ferrovial Agroman Greci S.A; Ferrovial Agroman Colombia S.A; Ferrovial Agroman República Dominicana S.A; Ferrovial Agromán Texas S.A; Ferrovial Agromán Italia S.A; Ferrovial Agroman Indiana S.A; Ferrovial Agroman Túnez; Ferrovial Agroman Puerto Rico S.A y Webber. Otras actividades dentro de esta división son las de construcción en el Reino Unido, donde figura Ferrovial Agroman UK, Ltda, y Construcción Industrial, a través de Cadagua S.A., Boremer S.A., Cadagua Portugal S.A., Cadagua Chile S.A. y Cadagua Polonia S.A.

En el caso de que alguna información facilitada en la Memoria no represente a la totalidad del grupo, se indicará una nota a pie de página.

D. Proceso de consolidación

Desde 2007, Ferrovial cuenta con un sistema de reporting y consolidación de información relativa a Responsabilidad Corporativa.

Dicho sistema sirve para mejorar la calidad de la información y facilitar el reporting, interno y externo. Este reporting es utilizado para diversos fines como la Memoria Anual, la inclusión en índices de sostenibilidad (Dow Jones, FTSE4Good, etc.), el Informe de Progreso del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, así como otros observatorios o barómetros a los que se informa de la actividad. También simplifica las tareas de verificación de estos indicadores por parte de terceros acreditados que necesiten que los datos sean trazables.

Para recopilar la información referente a la Responsabilidad Corporativa se utiliza un proceso de reporting de todas las empresas pertenecientes al grupo. Esto permite trabajar sobre dos ejes: uno geográfico, que abarca todas las filiales de Ferrovial en el mundo; y otro por área de negocio, que comprende las cuatro divisiones de la compañía: Construcción, Servicios, Autopistas, y Aeropuertos. Con este esquema, los datos obtenidos se pueden cruzar para obtener la información necesaria.

El proceso de reporting tiene varias etapas. Los datos se introducen en primer lugar por los usuarios desde las propias empresas, pasan por distintas fases de validación hasta que la información se verifica, y finalmente se consolida.

Actualmente se recopila información de 100 empresas (únicamente las sociedades jurídicas que tiene actividad, se extraen las sociedades vehículos), introducida por 130 usuarios. En total, se obtiene información consolidada sobre más de 100 indicadores. El criterio de consolidación aplicado por el sistema no ha variado respecto a años anteriores. Todas las sociedades han reportado los datos relativos a Responsabilidad Corporativa a fecha diciembre 2010.

E. Reformulación de la información presentada

La información consolidada recogida en el Informe puede presentar variaciones significativas en cuanto a su comparabilidad por cambios en el perímetro de la información reportada. Este efecto hay que tenerlo especialmente en cuenta para la comparación de la información anterior a 2006, cuando se produce la incorporación de BAA, que tiene un impacto significativo, así como por el aumento de la información incorporada de Swissport.

Durante el 2010, la comparabilidad de los datos de RSC respecto a los de 2009 está ligeramente afectada por la exclusión de Cintra Chile, Tubelines y Aeropuerto de Nápoles. Swissport y la autopistas Trados 45 siguen incluidas en la información reportada en 2010, salvo en el caso de la información medioambiental donde no se incluye Swissport, ya que la fecha efectiva de la transacción de venta se ha producido en los primeros meses de 2011.

En cuanto a la presentación de la información desde el 2009 se han tenido en cuenta los principios de la Guía GRB y de la norma AA1000AS. Por este motivo en 2009 se produjo un incremento en el número de indicadores reportados que afecta a la inexistencia en algunos indicadores de los datos históricos.

F. Materialidad y participación de los grupos de interés

En el 2010 se ha puesto en marcha un nuevo modelo de consultas a los stakeholders de Ferrovial que esta dotado de una perspectiva reputacional tanto en su diseño como en el análisis de los resultados y conclusiones. Este modelo realiza consultas a los stakeholders más representativos para la compañía con preguntas relacionadas con los contenidos del Informe Anual de Responsabilidad Corporativa. Las preguntas se han centrado principalmente en los asuntos relevantes identificados por Ferrovial: asuntos laborales, cadena de suministro, calidad, comunicación corporativa y diálogo con los stakeholders, medio ambiente, proceso de reporting y relaciones con la comunidad.

Consiste en la realización de 200 entrevistas a: 47 medios de comunicación, 10 analistas financieros, 40 líderes de opinión, 12 clientes, 28 proveedores, 10 asociaciones empresariales, 10 partners, 10 sindicatos, 15 ONG's y 18 políticos y reguladores.

País	Stakeholders
Analistas financieros	10
Medios de comunicación	47
Líderes de opinión	40
Clientes	12
Proveedores	28
Asociaciones empresariales	10
Partners	10
Sindicatos	10
Tercer Sector	15
Gobierno y Administración	18
Total	200

Los datos obtenidos, tras ser analizados, sirven para elaborar un informe por cada stakeholder y un informe conjunto que facilite la toma de decisiones de Ferrovial y permita plantear objetivos reputacionales y mejorar la relación con sus públicos.

La puesta en marcha en 2010 de un nuevo modelo de consultas a grupos de interés implica que no sea posible realizar una comparación homogénea entre los indicadores de percepción de 2009, obtenidos a través de las encuestas de RepTrack, y los de 2010, obtenidos por el modelo de consultas de Villafañe y Asociados. Por este motivo, se han suprimido todos los indicadores de percepción del cuadro de mando relativo a este ejercicio. En el Informe Anual del próximo año se facilitarán los indicadores de percepción de 2010 y 2011, con el objetivo de ofrecer un histórico en el que la comparación se pueda hacer en términos homogéneos.

Otras fuentes externas consultadas han sido:

- **Seguimiento de medios.** Se ha creado una herramienta para recopilar y hacer un seguimiento continuo de todas las noticias que aparecen en medios escritos (tanto de prensa nacional como internacional) sobre Ferrovial y sobre las empresas del sector. El análisis se ha hecho con la metodología de Villafañe y Asociados, siguiendo sus dimensiones y atributos. El objetivo de este estudio es conocer la madurez de los asuntos relevantes de responsabilidad corporativa en la opinión pública. El total de noticias analizadas ha sido de 2.030.

- **Benchmarking de competidores.** Durante el mes de noviembre de 2010, se realizó un estudio comparativo de las memorias de las principales competidoras de Ferrovial y de los asuntos que éstas consideran relevantes. Las empresas analizadas fueron: Abertis, Acciona, ACS, FCC y Sacyr Vallehermoso.



Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1
Torre Picasso
28020 Madrid
España

Tel: +34 915 14 50 00
Fax: +34 915 14 51 80
+34 915 56 74 30
www.deloitte.es

Informe de Revisión Independiente del Informe Anual de Responsabilidad Corporativa 2010 de Ferrovial

Alcance de nuestro trabajo

Hemos realizado la revisión del Informe Anual de Responsabilidad Corporativa 2010 (en adelante IARC o Informe) de Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes (en adelante Ferrovial) cuyo alcance y cobertura se define en el capítulo "Verificación independiente-Perímetro de la información". Nuestro trabajo ha consistido en revisar:

- La adaptación de los contenidos del IARC a la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de GRI versión 3.0 (G3), así como los indicadores centrales de desempeño propuestos en dicha guía.
- La información proporcionada en el IARC relativa a la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta establecidos en la norma AA1000 Accountability Principles Standard 2008 de AccountAbility (AA1000APS).
- La información proporcionada en el IARC sobre los hitos 2010 en Responsabilidad Corporativa, presentados al inicio de cada uno de los capítulos del IARC.

El alcance de nuestra revisión se circunscribe a la información correspondiente al ejercicio 2010. El IARC 2009 fue revisado por otro auditor que emitió su informe con fecha 25 de junio de 2010.

Estándares y procesos de verificación

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de revisión de acuerdo con la Norma ISAE 3000 Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information emitida por el International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre trabajos de revisión de Informes de Responsabilidad Corporativa emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España. Asimismo, hemos aplicado la AccountAbility 1000 Assurance Standard 2008 (AA1000AS), emitida por AccountAbility, para proporcionar una seguridad moderada sobre la aplicación de los principios establecidos en la norma AA1000 APS y los indicadores de desempeño de sostenibilidad (revisión moderada de tipo 2).

Nuestro trabajo ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, revisión de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en el IARC, así como en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo, que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal de Ferrovial para conocer los principios, sistemas y enfoques de gestión aplicados.
- Revisión de las actas de las reuniones del ejercicio 2010 del Comité de Responsabilidad Corporativa.
- Revisión de las actuaciones realizadas en relación a la identificación y consideración de las partes interesadas a lo largo del ejercicio a través del análisis de la información interna y los informes de terceros disponibles.
- Análisis de la cobertura, relevancia e integridad de la información incluida en el IARC en función del entendimiento de Ferrovial de los requerimientos de los grupos de interés descritos en el capítulo "Diálogo con los Grupos de Interés".
- Revisión de los hitos 2010 en cada una de las líneas de actuación de Ferrovial en Responsabilidad Corporativa (RC).
- Revisión de la información relativa a los enfoques de gestión aplicados a cada grupo de indicadores.
- Análisis de la adaptación de los contenidos del IARC a los recomendados en la Guía G3 de GRI y comprobación de que los indicadores centrales incluidos en el IARC se corresponden con los recomendados por dicha Guía y que se identifican los no aplicables y los no disponibles.
- Comprobación, mediante pruebas de revisión en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa y cualitativa correspondiente a los indicadores de desempeño GRI y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Ferrovial.

Responsabilidades de la Dirección de Ferrovial y de Deloitte

- La preparación del IARC, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de la Dirección Comunicación y Responsabilidad Corporativa de Ferrovial, la cual también es responsable de definir, adaptar y mantener los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información.
- Nuestra responsabilidad es emitir un informe independiente basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión.
- Este informe ha sido preparado exclusivamente en interés de la Dirección de Ferrovial de acuerdo con los términos de nuestra Carta de Encargo.
- Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con los normas de independencia requeridas por Código Ético de la International Federation of Accountants (IFAC).
- El alcance de una revisión es sustancialmente inferior al de un trabajo de seguridad razonable; por tanto la seguridad proporcionada es también menor y el presente informe no puede entenderse como un informe de auditoría.
- El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones y acciones de informes de RC, incluyendo el desempeño económico, social y medioambiental, y en procesos de participación de grupos de interés.

Deloitte, S.L. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Tomo 12.070, folio 120, sección 8, hoja M/54414. Inscripción 96. C.I.F. B-79104863. Domicilio Social: Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1 - Torre Picasso, 28020 Madrid.

Member of
Deloitte Touche Tohmatsu

Conclusiones

En la tabla de Indicadores GRI del IARC se detallan los indicadores revisados, el alcance de la revisión y se identifican aquellos que no cubren todos los aspectos recomendados por la Guía GRI. Como consecuencia de nuestra revisión no se ha puesto de manifiesto ningún otro aspecto que nos haga creer que el IARC contiene errores significativos o no ha sido preparado de acuerdo a las directrices de dicha Guía.

Asimismo, no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que el Grupo Ferrovial no ha aplicado los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta, tal y como se describe en el capítulo "Verificación independiente-Principios de reporte y Materialidad y participación de los grupos de interés" del IARC, de acuerdo con la norma AA1000 APS 2008:

- **Inclusividad:** participación de los grupos de interés que permite su involucración en el desarrollo de un enfoque responsable de la sostenibilidad.
- **Relevancia:** proceso de determinación de la materialidad que supone un entendimiento de los asuntos materiales o relevantes para el Grupo Ferrovial y sus grupos de interés.
- **Capacidad de respuesta:** acciones y compromisos concretos con los que se responde a los aspectos materiales identificados.

Finalmente, no hemos detectado ningún aspecto que nos haga creer que la información proporcionada en el IARC sobre los hitos 2010 en RC contenga errores significativos.

Observaciones y Recomendaciones

Adicionalmente, hemos presentado a la Dirección del Grupo Ferrovial nuestras recomendaciones relativas a los aspectos de mejora en la gestión de la RC y en la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta. A continuación se resumen las recomendaciones más significativas, las cuales no modifican las conclusiones expresadas en el presente informe.

Inclusividad

En el ejercicio 2010 Ferrovial ha desarrollado un nuevo modelo de consulta a sus grupos de interés externos que le ha permitido obtener una valoración de su desempeño desde un punto de vista reputacional. Esta consulta se ha realizado sólo para España, por lo que sería recomendable ampliar progresivamente el alcance de la misma al resto de países con el objetivo de obtener también una visión de cada uno de los ámbitos geográficos en los que Ferrovial tiene una presencia significativa. Asimismo, para facilitar la inclusividad, debería normalizarse la integración de la información obtenida de estas consultas específicas con aquella que se dispone a través de los canales de comunicación habituales de las distintas unidades de Ferrovial con los grupos de interés.

Relevancia

A partir de los resultados obtenidos en los análisis de materialidad, Ferrovial prioriza los aspectos identificados en función del entendimiento de la Dirección de los requerimientos de los grupos de interés y de los objetivos de la organización. En este sentido, profundizar en el procedimiento de determinación de la materialidad, los criterios empleados y facilitar su aplicación homogénea en todo el Grupo, permitirá incrementar la trazabilidad del proceso y su objetividad.

Capacidad de respuesta

En 2010 cabe destacar la aprobación por parte del Consejo de Administración de la nueva estrategia en RC (Plan 20.13), así como la constitución de un Comité de RC que tiene como objetivos establecer, coordinar y supervisar las diferentes políticas en esta materia para el conjunto del Grupo. En este sentido, Ferrovial deberá desarrollar los objetivos de las 5 grandes áreas de actuación del Plan 20.13 y consolidar la operativa del Comité para que éste pueda actuar como órgano vertebrador de la RC y realice el seguimiento de las acciones llevadas a cabo para la consecución de dichos objetivos. Para ello, Ferrovial debería revisar el Cuadro de Mando de gestión integral de la RC y adaptarlo para que permita monitorizar el grado de avance en cada uno de los objetivos anteriormente mencionados e informar del grado de consecución de los mismos.

Por otro lado, si bien Ferrovial dispone de herramientas para compilar y consolidar la información económica, social y ambiental de cada una de sus sociedades del Grupo, la diversa naturaleza de los indicadores y el elevado número de unidades que reportan información, aconsejan fortalecer los controles internos y los mecanismos establecidos para su validación.

DELOITTE, S.L.

Helena Redondo
Madrid, 30 de marzo de 2011



Índice de contenidos

Estrategia y análisis

1.1	Declaración del máximo responsable de la toma de decisiones de la organización sobre la relevancia de la sostenibilidad para la organización y su estrategia.	p. 4, 5
1.2	Descripción de los principales impactos, riesgos y oportunidades.	p. 138-145

Perfil de la organización

2.1	Nombre de la organización.	Contraportada
2.2	Principales marcas, productos y/o servicios.	p. 18-59
2.3	Estructura operativa de la organización, incluidas las principales divisiones, entidades operativas, filiales y negocios conjuntos (JVs).	p. 18-59, 124
2.4	Localización de la sede principal de la organización.	p. 124, contraportada
2.5	Número de países en los que opera la organización y nombre de los países en los que desarrolla actividades significativas o los que sean relevantes específicamente con respecto a los aspectos de sostenibilidad tratados en la memoria.	p. 10, 11
2.6	Naturaleza de la propiedad y forma jurídica.	p. 124
2.7	Mercados servidos (incluyendo el desglose geográfico, los sectores que abastece y los tipos de clientes/beneficiarios).	p. 18-59
2.8	"Dimensiones de la organización informante, incluido: • Número de empleados. • Ventas netas (para organizaciones sector privado) o ingresos netos (para organizaciones sector público). • Capitalización total, desglosada en términos de deuda y patrimonio neto (organizaciones sector privado). • Cantidad de productos o servicios prestados.	p. 12, 13, 63-93, 242
2.9	Cambios significativos durante el periodo cubierto por la memoria en el tamaño, estructura y propiedad de la organización, incluidos: • La localización de las actividades o cambios producidos en las mismas, aperturas, cierres y ampliación de instalaciones; y • Cambios en la estructura del capital social y de otros tipos de capital, mantenimiento del mismo y operaciones de modificación del capital (para organizaciones del sector privado).	p. 63-93
2.10	Premios y distinciones recibidos durante el periodo informativo.	p. 306, 307, 346, 384, 396

Parámetros de la memoria

3.1	Periodo cubierto por la información contenida en la memoria (por ejemplo, ejercicio fiscal, año natural).	p. 437-440
3.2	Fecha de la memoria anterior más reciente (si la hubiere).	p. 437-440
3.3	Ciclo de presentación de memorias (anual, bienal, etc.).	p. 437-440
3.4	Punto de contacto para cuestiones relativas a la memoria o su contenido.	Contraportada
3.5	"Proceso de definición del contenido de la memoria, incluido: • Determinación de la materialidad. • Prioridad de los aspectos incluidos en la memoria. • Identificación de los grupos de interés que se prevé que utilicen la memoria".	p. 285-293, 407-408
3.6	Cobertura de la memoria (p. ej. países, divisiones, filiales, instalaciones arrendadas, negocios conjuntos, proveedores).	p. 437-440
3.7	Indicar la existencia de limitaciones del alcance o cobertura de la memoria.	p. 437-440
3.8	La base para incluir información en el caso de negocios conjuntos (joint ventures), filiales, instalaciones arrendadas, actividades subcontratadas y otras entidades que puedan afectar significativamente a la comparabilidad entre periodos y/o entre organizaciones.	p. 437-440
3.9	Técnicas de medición de datos y bases para realizar los cálculos, incluidas las hipótesis y técnicas subyacentes a las estimaciones aplicadas en la recopilación de indicadores y demás información de la memoria.	p. 439
3.10	Descripción del efecto que pueda tener la reformulación de información perteneciente a memorias anteriores, junto con las razones que han motivado dicha reformulación (por ejemplo, fusiones y adquisiciones, cambio en los periodos informativos, naturaleza del negocio, o métodos de valoración).	p. 439
3.11	Cambios significativos relativos a periodos anteriores en el alcance, la cobertura o los métodos de valoración aplicados en la memoria.	p. 438, 439
3.12	Tabla que indica la localización de los Contenidos.	p. 445
3.13	Política y práctica actual en relación con la solicitud de verificación externa de la memoria. Si no se incluye en el informe de verificación en la memoria de sostenibilidad, se debe explicar el alcance y la base de cualquier otra verificación externa existente. También se debe aclarar la relación entre la organización informante y el proveedor o proveedores de la verificación.	p. 442, 443

Gobierno, compromisos y participación de grupos de interés

4.1	La estructura de gobierno de la organización, incluyendo los comités del máximo órgano de gobierno responsable de tareas tales como la definición de la estrategia o la supervisión de la organización.	p. 6, 7
4.2	Indicar si el presidente del máximo órgano de gobierno ocupa también un cargo ejecutivo (y, de ser así, su función dentro de la dirección de la organización y las razones que la justifiquen).	p. 6
4.3	En aquellas organizaciones que tengan estructura directiva unitaria, se indicará el número de miembros del máximo órgano de gobierno que sean independientes o no ejecutivos.	p. 6, 7
4.4	Mecanismos de los accionistas y empleados para comunicar recomendaciones o indicaciones al máximo órgano de gobierno.	p. 310-312
4.5	Vínculo entre la retribución de los miembros del máximo órgano de gobierno, altos directivos y ejecutivos (incluidos los acuerdos de abandono del cargo) y el desempeño de la organización (incluido su desempeño social y ambiental).	p. 303, 305, 369, 374
4.6	Procedimientos implantados para evitar conflictos de intereses en el máximo órgano de gobierno.	Informe Anual de Gobierno Corporativo, p. 41
4.7	Procedimiento de determinación de la capacitación y experiencia exigible a los miembros del máximo órgano de gobierno para poder guiar la estrategia de la organización en los aspectos sociales, ambientales y económicos.	p. 101-103
4.8	Declaraciones de misión y valores desarrolladas internamente, códigos de conducta y principios relevantes para el desempeño económico, ambiental y social, y el estado de su implementación.	p. 309
4.9	Procedimientos del máximo órgano de gobierno para supervisar la identificación y gestión, por parte de la organización, del desempeño económico, ambiental y social, incluidos riesgos y oportunidades relacionadas, así como la adherencia o cumplimiento de los estándares acordados a nivel internacional, códigos de conducta y principios.	"p. 97-99, 305, 313 Informe Anual de Gobierno Corporativo. p. 42-52"
4.10	Procedimientos para evaluar el desempeño propio del máximo órgano de gobierno, en especial con respecto al desempeño económico, ambiental y social.	p. 101-103
4.11	Descripción de cómo la organización ha adoptado un planteamiento o principio de precaución.	"p. 97-99, 305, 313 Informe Anual de Gobierno Corporativo. p. 42-52"
4.12	Principios o programas sociales, ambientales y económicos desarrollados externamente, así como cualquier otra iniciativa que la organización suscriba o apruebe.	p. 299, 307
4.13	"Principales asociaciones a las que pertenezca (tales como asociaciones sectoriales) y/o entes nacionales e internacionales a las que la organización apoya: • Esté presente en los órganos de gobierno • Participe en proyectos o comités • Proporcione una financiación importante que exceda las obligaciones de los socios • Tenga consideraciones estratégicas"	p. 322, 323
4.14	Relación de grupos de interés que la organización ha incluido.	p. 317-325, 439, 440
4.15	Base para la identificación y selección de grupos de interés con los que la organización se compromete.	p. 317-325, 439, 440
4.16	Enfoques adoptados para la inclusión de los grupos de interés, incluidas la frecuencia de su participación por tipos y categoría de grupos de interés.	p. 317-325, 439, 440
4.17	Principales preocupaciones y aspectos de interés que hayan surgido a través de la participación de los grupos de interés y la forma en la que ha respondido la organización a los mismos en la elaboración de la memoria.	p. 317-325, 439, 440

enfoques de gestión / indicadores centrales

Indicador GRI G3	Localización en el Informe	Alcance	Revisión	
Dimensión económica				
Desempeño económico (p. 302, 329-334, 341-342, 311, 430 Notas 17, 20, 22 y 32.7 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas 2010)				
EC1	Valor económico directo generado y distribuido, incluyendo ingresos, costes de explotación, retribución a empleados, donaciones y otras inversiones en la comunidad, beneficios no distribuidos y pagos a proveedores de capital y a gobiernos.	p. 430	Grupo	Ok
EC2	Consecuencias financieras y otros riesgos y oportunidades para las actividades de la organización debido al cambio climático.	p. 329, 330, 332-334, 341-342	Grupo	Ok
EC3	Cobertura de las obligaciones de la organización debidas a programas de beneficios sociales.	Nota 17 y 32.7 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas 2010	Grupo	Ok
EC4	Ayudas financieras significativas recibidas de gobiernos.	"p. 302	Grupo	Ok
Presencia en el mercado (p. 374-376, 410)				
EC6	Política, prácticas y proporción de gasto correspondiente a proveedores locales en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.	p. 410	Grupo excepto Swissport	Ok (5)
EC7	Procedimientos para la contratación local y proporción de altos directivos procedentes de la comunidad local en lugares donde se desarrollen operaciones significativas.	p. 374-376	Grupo	Ok
Impacto económico indirecto (p. 427-435)				
EC8	Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados principalmente para el beneficio público mediante compromisos comerciales, pro bono, o en especie.	p. 427-435	Grupo	Ok

Dimensión ambiental				
Materiales (p. 351-358)				
EN1	Materiales utilizados, por peso o volumen.	p. 356-358	Grupo excepto Swissport	Ok (1)
EN2	Porcentaje de los materiales utilizados que son materiales valorizados.	p. 351	Grupo excepto Swissport	Ok (2)
Energía (p. 338, 339)				
EN3	Consumo directo de energía desglosado por fuentes primarias.	p. 338	Grupo excepto Swissport	Ok
EN4	Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias.	p. 339	Grupo excepto Swissport	Ok (3)
Agua (p. 320)				
EN8	Captación total de agua por fuentes.	p. 353	Grupo excepto Swissport y Budimex	Ok(4)
Biodiversidad (NA)				
EN11	Descripción de terrenos adyacentes o ubicados dentro de espacios naturales protegidos o de áreas de alta biodiversidad no protegidas. Indíquese la localización y el tamaño de terrenos en propiedad, arrendados, o que son gestionados de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a áreas protegidas.	No se han detectado impactos significativos en la biodiversidad derivados de las actividades del Grupo, no existiendo actividades significativas que se desarrollen específicamente en espacios naturales protegidos	Grupo excepto Swissport	N.A.
EN12	Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad en espacios naturales protegidos o en áreas de alta biodiversidad no protegidas, derivados de las actividades, productos y servicios en áreas protegidas y en áreas de alto valor en biodiversidad en zonas ajenas a las áreas protegidas.		Grupo excepto Swissport	N.A.
Emisiones, vertidos y residuos (p. 335-359)				
EN16	Emisiones totales, directas e indirectas, de gases de efecto invernadero, en peso.	p. 335-337	Grupo excepto Swissport	Ok
EN17	Otras emisiones indirectas de gases de efecto invernadero, en peso.	p. 338	Amey	Ok
EN19	Emisiones de sustancias destructoras de la capa ozono, en peso.	p. 339	Aeropuerto de Heathrow y Corporación	Ok
EN20	NOx, SOx y otras emisiones significativas al aire por tipo y peso.	p. 338	Grupo excepto Swissport	Ok
EN21	Vertidos totales de aguas residuales, según su naturaleza y destino.	p. 359	Grupo excepto Swissport	Ok (6)
EN22	Peso total de residuos generados, según tipo y método de tratamiento.	p. 343-350	Grupo excepto Swissport	Ok (7)
EN23	Número total y volumen de los derrames accidentales más significativos.	p. 359	Grupo excepto Swissport	Ok (8)
Productos y servicios (p. 327-359)				
EN26	Iniciativas para mitigar los impactos ambientales de los productos y servicios, y grado de reducción de ese impacto.	p. 327-331, 341-342, 342	Grupo excepto Swissport	Ok
EN27	Porcentaje de productos vendidos, y sus materiales de embalaje, que son recuperados al final de su vida útil, por categorías de productos.	p. 357	Grupo excepto Swissport	Ok
Cumplimiento normativo (p. 359)				
EN28	Coste de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la normativa ambiental.	p. 359	Grupo excepto Swissport	Ok

Dimensión Social : Prácticas Laborales Y Ética En El Trabajo

Empleo (p. 362-365)

LA1	Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo, por contrato y por región.	p.303, 362-364	Grupo	Ok
LA2	Número total de empleados y rotación media de empleados, desglosados por grupo de edad, sexo y región.	p.303, 362, 365	Grupo	Ok (9)

Relación Empresa/Trabajadores (p. 420)

LA4	Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo.	p. 419, 420	Grupo	Ok
LA5	Período(s) mínimo(s) de preaviso relativo(s) a cambios organizativos, incluyendo si estas notificaciones son especificadas en los convenios colectivos.	p. 420	Grupo	Ok

Salud y Seguridad en el trabajo (p. 379-382)

LA7	Tasas de absentismo, enfermedades profesionales, días perdidos y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región.	p. 379, 380	España	Ok
LA8	Programas de educación, formación, asesoramiento, prevención y control de riesgos que se apliquen a los trabajadores, a sus familias o a los miembros de la comunidad en relación con enfermedades graves.	p. 381, 382	Grupo	

Formación y Educación (p. 371-374)

LA10	Promedio de horas de formación al año por empleado, desglosado por categoría de empleado.	p. 371-374	Grupo	Ok (10)
-------------	---	------------	-------	---------

Diversidad e Igualdad de oportunidades (p. 421. 422)

LA13	Composición de los órganos de gobierno corporativo y plantilla, desglosado por sexo, grupo de edad, pertenencia a minorías y otros indicadores de diversidad.	p.242, 303, 362, 419, 422 Informe Anual de Gobierno Corporativo,	Grupo	Ok (11)
LA14	Relación entre salario base de los hombres con respecto al de las mujeres, desglosado por categoría profesional.	p.10	Grupo	Ok

Dimensión Social: Derechos Humanos

Prácticas de inversión y aprovisionamientos (p. 409, 422)

HR1	Porcentaje y número total de acuerdos de inversión significativos que incluyan cláusulas de derechos humanos o que hayan sido objeto de análisis en materia de derechos humanos.	p. 419, 423	Grupo	Ok
HR2	Porcentaje de los principales distribuidores y contratistas que han sido objeto de análisis en materia de derechos humanos, y medidas adoptadas como consecuencia.	p. 409, 422	Grupo	Ok

No discriminación (p. 311, 312)

HR4	Número total de incidentes de discriminación y medidas adoptadas.	p. 303, 311, 312, 421	Grupo	Ok (12)
------------	---	-----------------------	-------	---------

Libertad de Asociación y Convenios Colectivos (p. 420)

HR5	Actividades de la compañía en las que el derecho a libertad de asociación y de acogerse a convenios colectivos puedan correr importantes riesgos, y medidas adoptadas para respaldar estos derechos.	p. 420	Grupo	Ok
------------	--	--------	-------	----

Abolición de la Explotación Infantil (p. 421)

HR6	Actividades identificadas que conllevan un riesgo potencial de incidentes de explotación infantil, y medidas adoptadas para contribuir a su eliminación.	p. 421	Grupo	Ok
------------	--	--------	-------	----

Prevención del trabajo forzoso y obligatorio (p. 422)

HR7	Operaciones identificadas como de riesgo significativo de ser origen de episodios de trabajo forzado o no consentido, y las medidas adoptadas para contribuir a su eliminación.	p. 419-421	Grupo	Ok
------------	---	------------	-------	----

Dimensión Social: Sociedad

Comunidad (p. 42-52 del Informe Anual de Gobierno Corporativo)

S01	Naturaleza, alcance y efectividad de programas y prácticas para evaluar y gestionar los impactos de las operaciones en las comunidades, incluyendo entrada, operación y salida de la empresa .	p. 427 Informe Anual de Gobierno Corporativo, p. 42-52	Grupo	Ok
------------	--	--	-------	----

Corrupción (p. 409-411)

S02	Porcentaje y número total de unidades de negocio analizadas con respecto a riesgos relacionados con la corrupción.	p. 309, 310	Grupo	Ok (13)
S03	Porcentaje de empleados formados en las políticas y procedimientos anti-corrupción de la organización.	p. 309, 310	Personal de Estructura en España	Ok
S04	Medidas tomadas en respuesta a incidentes de corrupción.	p. 410, 411	Grupo	Ok (13)

Política Pública (p. 321-324)

S05	Posición en las políticas públicas y participación en el desarrollo de las mismas y de actividades de "lobbying".	p. 322-324	Grupo	Ok
------------	---	------------	-------	----

Cumplimiento normativo (p. 309, Notas 18 y 23 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas)

S08	Valor monetario de sanciones y multas significativas y número total de sanciones no monetarias derivadas del incumplimiento de las leyes y regulaciones.	p. 309 Nota 18 y 23 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas 2010"	Grupo	Ok
------------	--	--	-------	----

Dimensión Social: Responsabilidad De Producto

Salud y Seguridad del Cliente (p. 42-52 del Informe Anual de Gobierno Corporativo)

PR1	Fases del ciclo de vida de los productos y servicios en las que se evalúan, para en su caso ser mejorados, los impactos de los mismos en la salud y seguridad de los clientes, y porcentaje de categorías de productos y servicios significativos sujetos a tales procedimientos de evaluación.	Informe Anual de Gobierno Corporativo, p. 42-52	Grupo	Ok (13)
------------	---	---	-------	---------

Etiquetado de productos y servicios (p. 394)

PR3	Tipos de información sobre los productos y servicios que son requeridos por los procedimientos en vigor y la normativa, y porcentaje de productos y servicios sujetos a tales requerimientos informativos.	p. 394	Grupo	Ok (13)
------------	--	--------	-------	---------

Comunicaciones de Marketing (p. 324)

PR6	Programas de cumplimiento de las leyes o adhesión a estándares y códigos voluntarios mencionados en comunicaciones de marketing, incluidos la publicidad, otras actividades promocionales y los patrocinios.	p. 324	Grupo	Ok
------------	--	--------	-------	----

Comunicaciones de Marketing (p. 324)

PR9	Coste de aquellas multas significativas fruto del incumplimiento de la normativa en relación con el suministro y el uso de productos y servicios de la organización.	"p. 309 Nota 23 y 18 de la Memoria de Cuentas Anuales Consolidadas 2010"	Grupo	Ok
------------	--	---	-------	----

(1) Se informa exclusivamente del papel comprado.
 (2) Se informa de los materiales reciclados después de su consumo.
 (3) No se han tenido en cuenta los ratios de eficiencia en la producción de energía eléctrica ni las pérdidas debidas al transporte para su conversión a fuentes primarias.
 (4) La información hace referencia exclusivamente al agua captada de la red pública.
 (5) Los proveedores locales no centralizados contratados localmente se clasifican como proveedores locales.
 (6) La información hace referencia a los vertidos accidentales. No se informa sobre el volumen total de los vertidos.
 (7) No se desglosa por método de tratamiento.
 (8) No se informa sobre el volumen total de los derrames.
 (9) La información hace referencia a la tasa de rotación debida a bajas voluntarias desglosada por género.
 (10) Se informa del número de horas totales de formación.
 (11) No se desglosa por grupo de edad ni minorías ni otros indicadores de diversidad.
 (12) Se informa exclusivamente de las denuncias recibidas a través de los Buzones de Denuncias.
 (13) Se informa cualitativamente.

Ferrovial, S.A.

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. +34 91 586 25 00
Fax +34 91 586 26 77

Aeropuertos (Ferrovial Aeropuertos)

Caleruega, 102-104 Planta 9
Edificio Ofipinar
28033 Madrid
Tel. +34 91 768 66 00

Autopistas (Cintra)

Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou
28020 Madrid
Tel. +34 91 418 56 00
Fax +34 91 555 12 41

Servicios (Ferrovial Servicios)

Serrano Galvache, 56
Edificio Madroño - Parque Norte
28033 Madrid
Tel. +34 91 338 83 00
Fax +34 91 388 52 38

Construcción (Ferrovial Agroman)

Ribera del Loira, 42
Parque Empresarial Puerta de las
Naciones
28042 Madrid
Tel. +34 91 300 85 00
Fax +34 91 300 88 96

Oficina de Atención al Accionista

Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
Tel. 902 25 30 50
accionistas@ferrovial.es

Para realizar consultas sobre algún
aspecto del Informe Anual:

Departamento de Comunicación y
Responsabilidad Corporativa
Príncipe de Vergara, 135
28002 Madrid
comunicacion@ferrovial.es
www.ferrovial.com



ferrovial

