

CINTRA

INDIANA TOLL ROAD



DESCRIPCION DE LA OPERACION

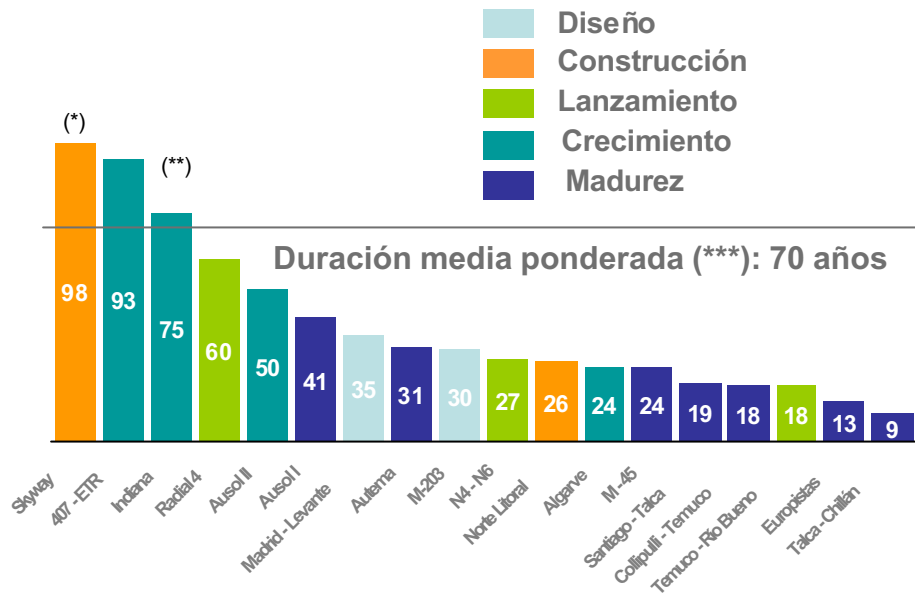
- El consorcio participado por Cintra ha sido declarado, por la Indiana Finance Authority, como “preferred bidder” para el mantenimiento y explotación, por un período de 75 años, de la autopista Indiana Toll Road (ITR).
- La autopista, de 157 millas (253 Km), está operativa desde 1956 y es la continuación de la Skyway desde la ciudad de Chicago hasta la costa este de Estados Unidos a través del Estado de Indiana.
- Consorcio Ganador: Cintra (50%) y MIG (50%).
- Precio de adquisición: \$ 3.850 Mn (€ 3.173 Mn)
- Financiación de la operación:
 - Capital aportado por el consorcio: \$ 770 Mn (€ 635 Mn)
 - Deuda bancaria “senior” sin recurso a los socios: \$ 3.279 Mn (€ 2.702 Mn)
- Capital invertido por Cintra: \$ 385 Mn (€ 317 Mn)
- Cierre financiero de la transacción previsto para antes del 30 de junio de 2006, dependiendo de la obtención de la autorización por parte de la Asamblea Legislativa del Estado de Indiana.

OBJETIVOS ESTRATEGICOS

- **Consolidación de Cintra en Estados Unidos, un mercado estratégico:**
 - 1º. Chicago Skyway
 - 2º. TTC-35 High Priority Trans Texas Corridor
 - 3º. Indiana Toll Road
- **Capacidad de generación de valor del activo:**
 - Esquema tarifario muy atractivo
 - Largo plazo de concesión
 - Activo en funcionamiento (49 años)
 - Capacidad de crecimiento: Ruta de conexión entre los principales centros logísticos de Estados Unidos.
- **Operación coherente con objetivos estratégicos de Cintra:**
 - Rentabilidad: TIR estimada para el accionista, aproximadamente del 12,5%
 - Duración de la concesión: 75 años desde el 30 de junio de 2006
 - Inversión de Cintra en el capital: € 317 Mn (\$ 385 Mn)
 - Financiación de la operación cerrada: Deuda en moneda local y sin recurso a los socios
 - Gestión: Cintra propondrá al CEO, sujeto a la aprobación por parte del Consejo.
 - Inversión en la primera potencia económica del mundo.

OBJETIVOS ESTRATEGICOS: DIVERSIFICACION CARTERA

DURACION RESTANTE DE LA CARTERA DE CONCESIONES (***)



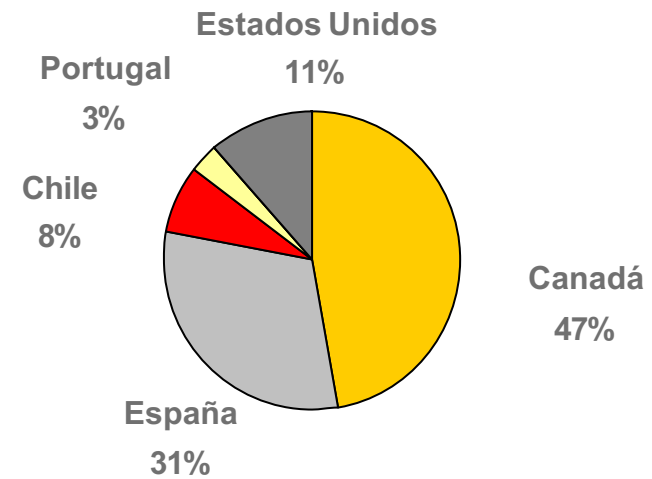
(*) Obras de mejora durante los próximos 2 años

(**) Ampliación de carriles en los próximos cuatro años

(***) Media Ponderada Según Valoraciones proporcionadas al Mercado en junio de 2005. La valoración de la ITR se realiza teniendo en cuenta el "book value" de la inversión en capital realizada por Cintra

No se incluye el proyecto Mantua-Cremona en Italia, en el que Cintra ha sido seleccionado como "provisional preferred bidder".

DISTRIBUCION INTERNACIONAL DE ACTIVOS (*)



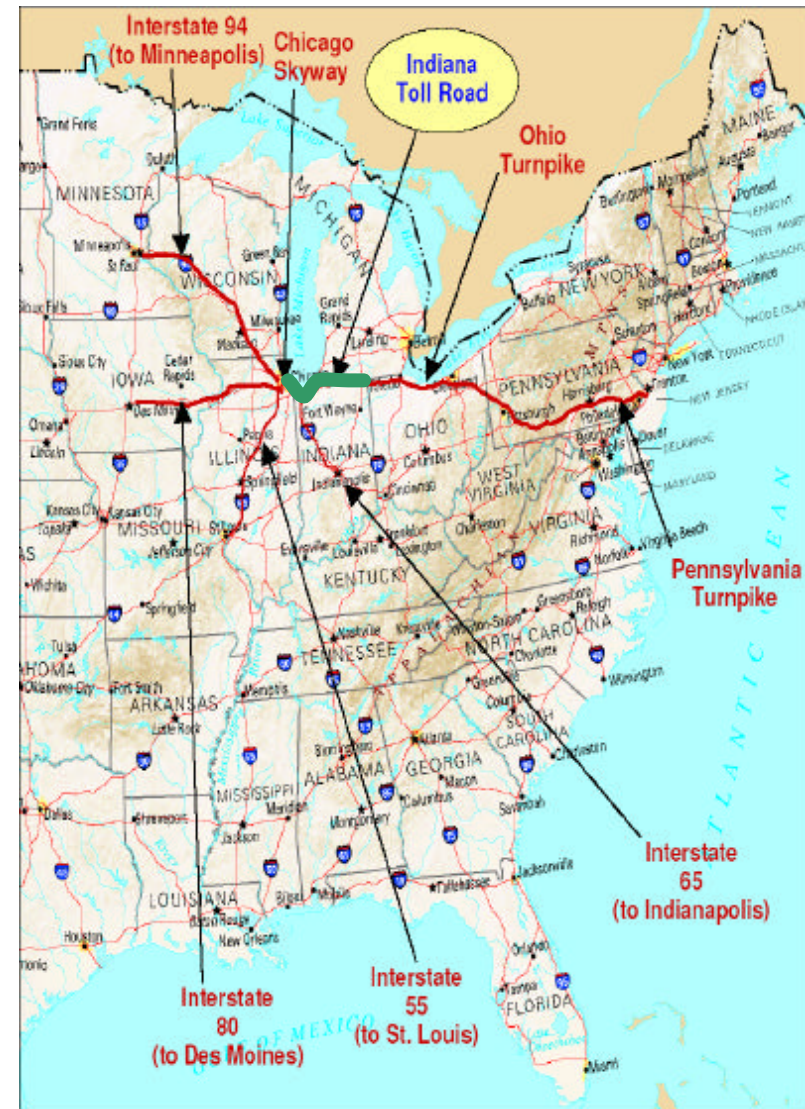
(*) Según valoraciones internas a junio de 2005 proporcionadas a los analistas. La valoración de la ITR se realiza teniendo en cuenta el "book value" de la inversión en capital realizada por Cintra



EL PROYECTO

DESCRIPCION DEL ACTIVO

- Operativa desde 1956.
- Conecta Chicago con la costa este de Estados Unidos a lo largo de la frontera norte del Estado de Indiana.
- 157 millas (253 km) de autopista de peaje:
 - Tramo Oeste en la frontera entre Indiana e Illinois de 23 millas (37 km) de peaje abierto.
 - Tramo Este en la frontera entre Indiana y Ohio de 134 millas (216 Km) de peaje cerrado.
- 2+2, excepto en 8,8 millas (14,2 Km) donde se opera en 3+3. Existe obligación de ampliar hasta 3 carriles por sentido en ciertas secciones adicionales (6,7 millas-10,9 km) en los próximos 4 años. Además existe la obligación de ampliar el número de carriles cuando se alcance cierto nivel de congestión.
- Sin peaje electrónico en la actualidad
- Tarifas entre las más bajas de Estados Unidos y sin cambios desde 1985.



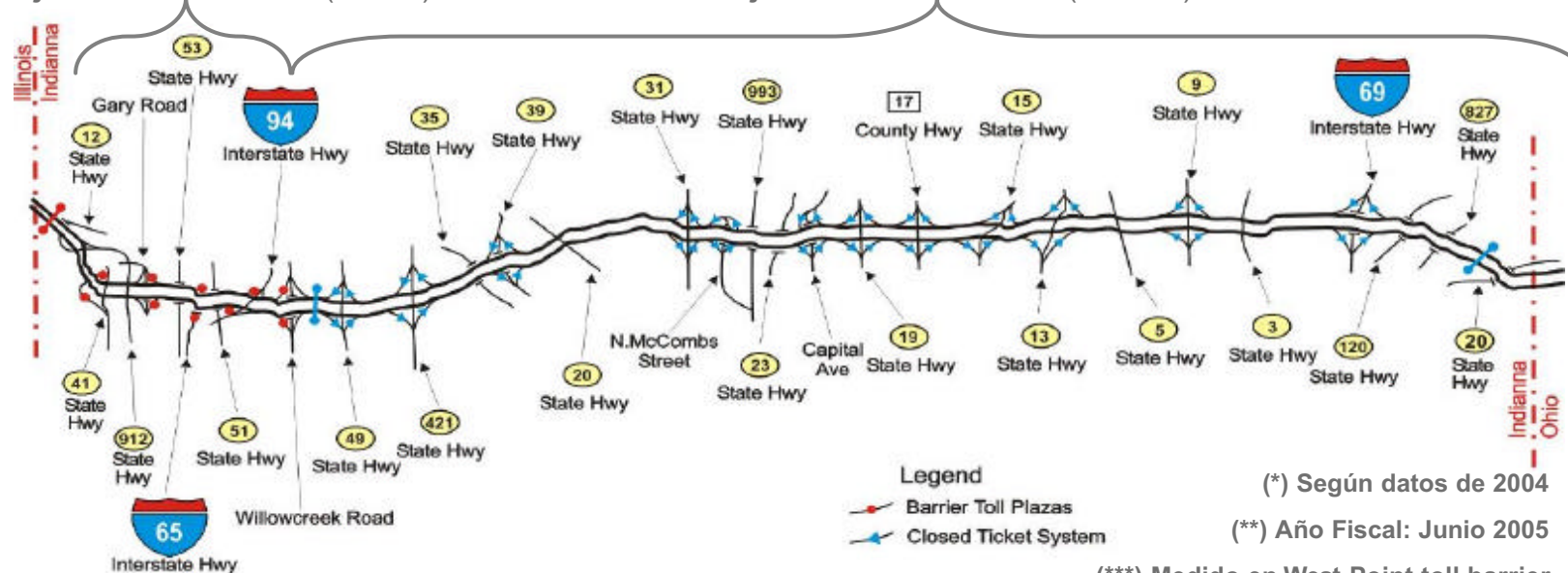
CONFIGURACION DE LA AUTOPISTA

La autopista está dividida en dos tramos diferenciados:

- Peaje Abierto (“Barrier System”): Tramo de 23 millas (37 km) de longitud desde la Chicago Skyway, en el que se efectúan distintos pagos fijos según tipo de recorrido. IMD Total 2005(**): 46.320 (***)
 - Supone el 18% de los ingresos de la ITR
 - Vehículos Ligeros*: Aprox. el 89% del tráfico y el 71% de los ingresos
- Peaje Cerrado (“Ticket System”): Tramo de 134 millas (216 km) de longitud hasta la frontera de Indiana con Ohio en el que el pago está asociado a la distancia recorrida: IMD Total 2005(**): 25.335
 - Supone el 82% de los ingresos de la ITR
 - Vehículos Pesados*: Aprox. el 40% del tráfico y el 65% de los ingresos

Peaje Abierto: 23 millas (37 Km)

Peaje Cerrado: 134 millas (216 Km)



(*) Según datos de 2004

(**) Año Fiscal: Junio 2005

(***) Medido en West Point toll barrier

PRINCIPALES MAGNITUDES

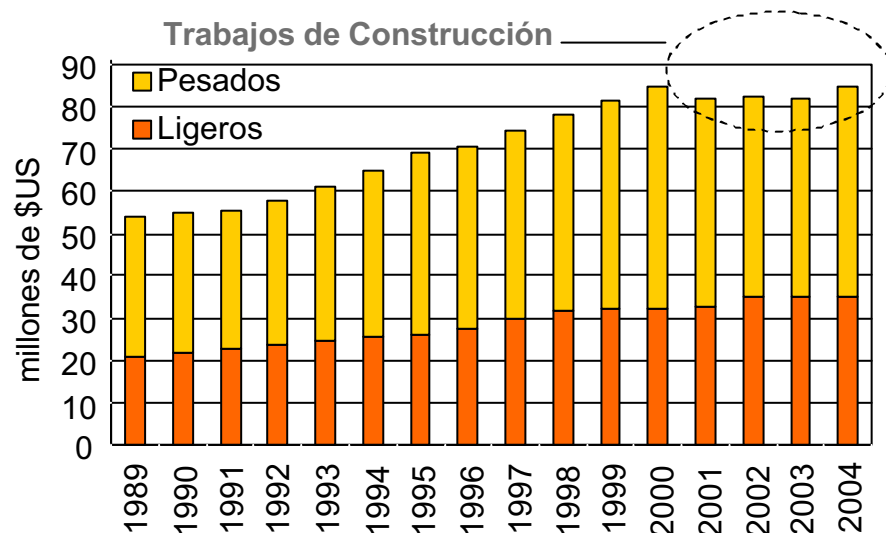
AÑO 2005 (*)

- Ingresos de peaje en 2005 (*) de \$ 88 Mn
- Durante los últimos 20 años la distribución de ingresos de peaje ha sido:
 - 40% vehículos ligeros
 - 60% vehículos pesados
- Los trabajos de construcción llevados a cabo entre 2001 y 2004 han tenido su efecto en el crecimiento del tráfico, especialmente en la sección Oeste, más próxima a la Skyway.

EVOLUCION HISTORICA: TRAFICO

% CAA	1989-1999	1995-2000	2000-2005
Crecimiento IMD Total	4,2%	5,3%	1,5%
Crecimiento IMD en Peaje Abierto (**)	7,5%	9,0%	1,8%
Crecimiento IMD en Peaje Cerrado	3,4%	4,4%	1,3%

EVOLUCION HISTORICA INGRESOS DE PEAJE



EVOLUCION HISTORICA: INGRESOS Y EBITDA

\$US Mn	2004	2005
Ingresos de Peaje	84,9	88,0
Ingresos Totales	92,7	95,8
EBITDA	60,4	60,6

% CAA	1989-1999	1995-2000	2000-2005
Crecimiento Ingresos de Peaje	4,2%	4,1%	0,8%

(*) Cierre del año fiscal: junio 2005

(**) En West Point toll barrier

PRINCIPALES MAGNITUDES: DISTRIBUCION DE INGRESOS

INGRESOS DE PEAJE 2004



PEAJE ABIERTO



PEAJE CERRADO



OTROS INGRESOS CONCESIONALES

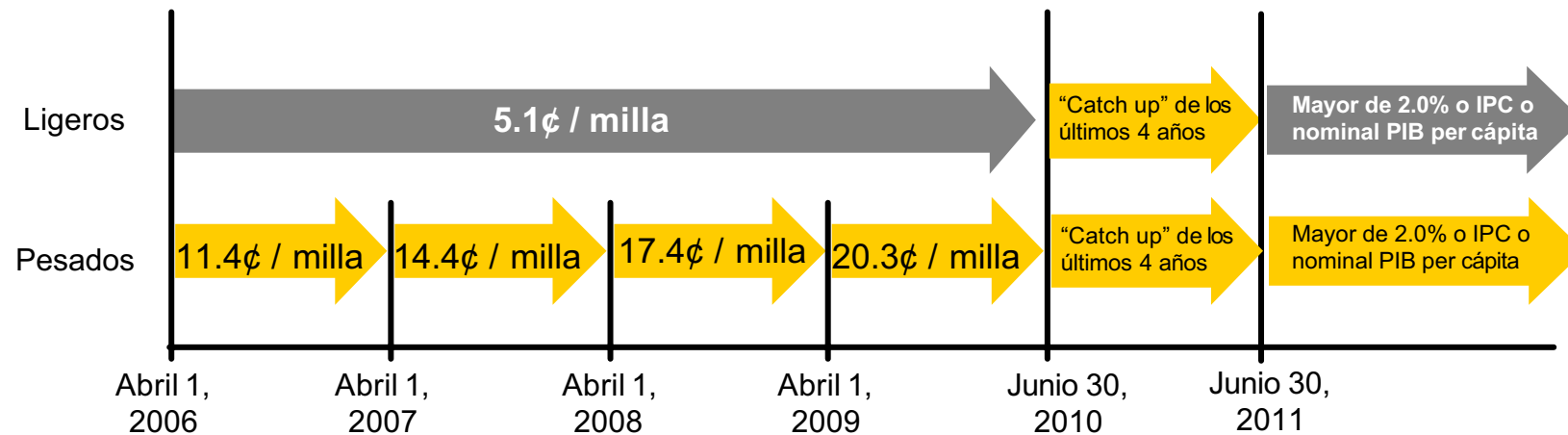
- Cánones de las concesiones en las áreas de servicio:

- 10 en la autopista (5 por sentido)
- 1 restaurante en cada área
- 1 gasolinera en cada área

US\$ Mn	2002	2003	2004	2005
Otros Ingresos Concesionales	\$5,9	\$6,5	\$7,0	\$7,0
Crecimiento %	na	10,0%	7,7%	0,0%
% de Ingresos	6,7%	7,3%	7,6%	7,3%

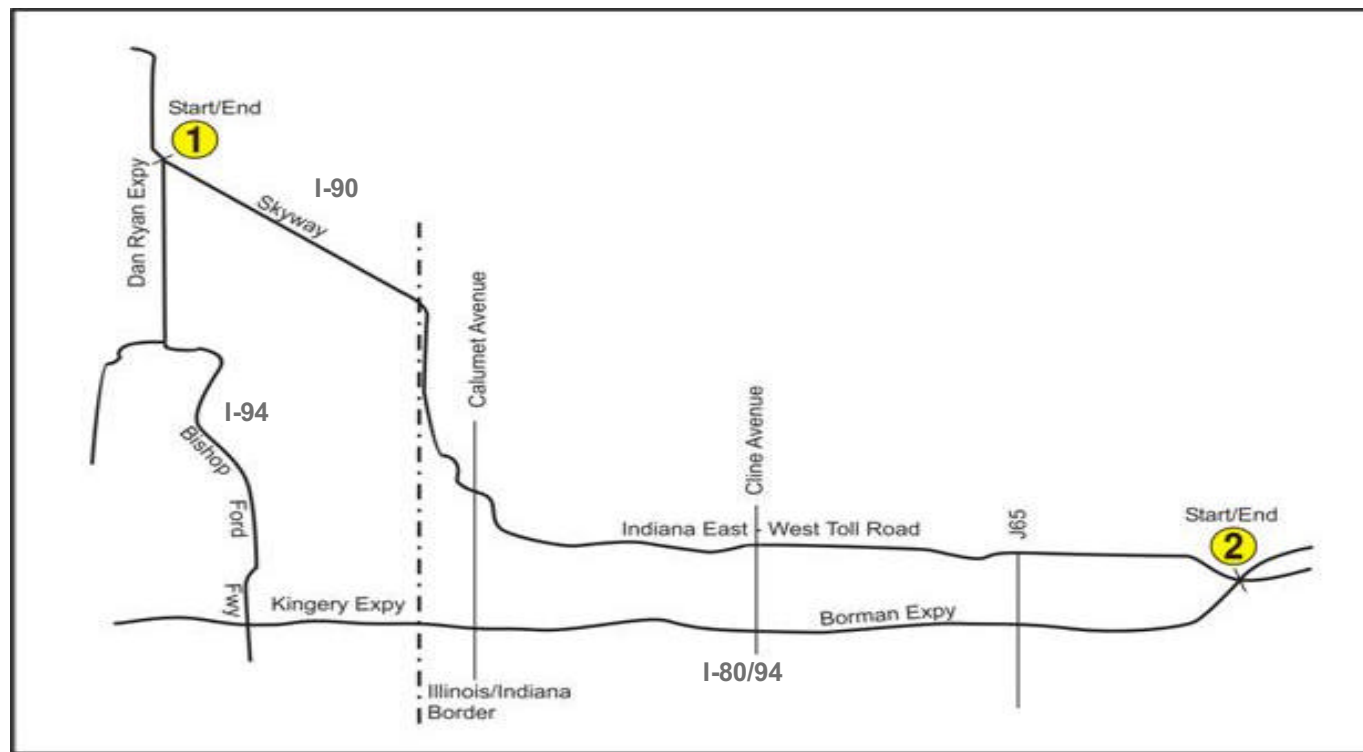
REGIMEN TARIFARIO

- El Estado de Indiana ha anunciado el primer incremento de tarifas desde 1985 que entrará en vigor el 1 de Abril de 2006:
 - La tarifa de Ligeros pasará de 3,0¢ / milla hasta 5,1 ¢ / milla
 - La tarifa de Pesados pasará de 9,0¢ / milla hasta 11,4 ¢ / milla
- Revisión tarifaria para el periodo concesional:
 - Hasta 2010: Esquema fijado según la tabla inferior
 - En 2010: Máximo del 2%, IPC o PIB nominal per capita, acumulado desde enero 2006 hasta diciembre 2009.
 - A partir de 2011 hasta el final de la concesión: Revisión anual en función del máximo del 2%, IPC o PIB nominal per cápita



ANALISIS DEL TRAFICO: PEAJE ABIERTO

- Ruta de conexión con la Skyway, utilizada a diario por un gran número de usuarios con entrada/salida a/desde Chicago:
 - Mayor tráfico en hora punta
 - Aumento del tráfico en los meses de verano
- La ruta alternativa (I-80/I-94) es un 20% más larga y un 60% más lenta, además de presentar una alta variabilidad de los tiempo de viaje.



ANALISIS DEL TRAFICO: PEAJE CERRADO

- Mayor relevancia del tráfico de vehículos pesados: Conexión entre centros logísticos
- Menor estacionalidad del tráfico
- Rutas alternativas: (US-20 y US-12 son carreteras de 1+1 con restricciones de velocidad en las ciudades):
 - I-94/US-20: 15% más lenta
 - I-94/US-12: 35% más lenta



ANALISIS DEL TRAFICO: EVOLUCION FUTURA

- **La evolución futura del tráfico vendrá determinada por :**
 - **En el peaje abierto: Por la evolución económica local**
 - **En el peaje cerrado: Por la evolución económica regional**
- **La principal variable para la evolución futura del tráfico de vehículos pesados será el crecimiento económico**
- **La evolución futura del tráfico de vehículos ligeros vendrá determinada por:**
 - **El crecimiento económico**
 - **El aumento de la población**
 - **La evolución del empleo**

OPERACIÓN DE LA AUTOPISTA

- **La autopista lleva 49 años en funcionamiento:**

- Desde 1985 las tarifas han permanecido sin cambios
- Gastos extraordinarios de renovación y mejora en los últimos años
- Sin peaje electrónico

- **Capacidad de mejora de márgenes:**

- Incremento de tarifas
- Evolución del tráfico
- Contención de los costes
- Implantación de peaje electrónico



APALANCAMIENTO OPERATIVO

PLAN DE INVERSIONES

- El contrato establece la obligación de llevar a cabo las siguientes inversiones en los próximos cuatro años:
 - Implantación del peaje electrónico a lo largo de toda la autopista
 - Ampliación hasta 3+3 con la construcción de un carril adicional entre las millas 18,5 y el 20,3 (1,8 millas-2,9 Km)
 - Ampliación hasta 3+3 con la construcción de un carril adicional entre las millas 14,0 y 15,5 (1,5 millas-2,5 Km)
 - Ampliación hasta 3+3 con la construcción de un carril adicional entre las millas 10,6 y 14,0 (3,4 millas-5,5 Km)
 - Otros trabajos de mejora y acondicionamiento
- La inversión total estimada a lo largo de los próximos nueve años, incluyendo las ampliaciones obligatorias así como obras de mejora de la autopista y sus instalaciones, será, aproximadamente, de \$ 700 Mn (para la que existe una línea de financiación bancaria).



FINANCIACION DE LA OPERACION

ESTRUCTURA FINANCIERA DE LA OPERACION

- Financiación bancaria sin recurso.
- Deuda comprometida y en firme.
- Operación muy demandada por el mercado (cartas de bancos asegurando más de un 200% de la financiación).
- Grupo de bancos muy equilibrado (7-8 bancos de primera fila en “project finance”) con gran capacidad de sindicación.
- Utilización de la última y más avanzada tecnología de estructuración financiera.
- Origen y aplicación de fondos:

ORIGEN	(\$ Mn)	%	APLICACIÓN	(\$ Mn)	%
Deuda Bancaria	3.279	81,0%	Precio de Compra	3.850	95,1%
Equity	770	19,0%	Reservas	100	2,5%
			Otros gastos	99	2,4%
TOTAL	4.049	100%	TOTAL	4.049	100%

PROCESO DE FINANCIACIÓN DURANTE LICITACIÓN

- Completo y exhaustivo proceso de “due diligence”.
- Análisis paralelo de diferentes alternativas en el mercado bancario y en el mercado de capitales.
- Colaboración en exclusiva con las mejores entidades financieras del mercado: bancos y compañías aseguradoras de garantías financieras (“monolines”).
- Proceso competitivo entre entidades financieras que ha permitido utilizar la última y más avanzada tecnología de estructuración financiera (sin recurso).
- Obtención de compromisos en firme, generando seguridad y sobredemanda.

DETALLE DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA

- **Importes:**
 - Tramo A – Adquisición, reservas y otros gastos: \$ 3.279 Mn
 - Tramo B - Línea de liquidez: \$ 100 Mn
 - Tramo C - Línea de capex: \$ 700 Mn
- **Plazo: 9 años para los tres tramos.**
- **Cobertura de tipos de interés: cubierto al 100% con “step-up swap” (swap bonificado) hasta 2026.**
- **Cuentas de reserva y swap bonificado permiten distribuir dividendos desde el primer momento.**
- **Hipótesis de reapalancamiento:**
 - No se han contemplado en la caso base (“upside”)
 - Alternativas posibles tanto en el mercado de capitales como en el bancario (deuda subordinada).

RESULTADO PARA CINTRA

- **TIR muy atractiva y de calidad:**
 - “Yield” desde los primeros años (superior al 3,5% p.a.)
 - Creando valor para Cintra desde el primer momento

- **Compromiso de contribución de capital equilibrado:**
 - Aprox. \$ 385 Mn (por el 50%)
 - No compromete la capacidad de crecimiento futuro de Cintra

- **Eficiencia financiera:**
 - Apalancamiento del 80%.
 - Estructura financiera que se adapta a la generación de flujos de caja del proyecto.



EJECUCION DE LA OPERACION

EJECUCION: PROXIMOS PASOS

- La continuidad del proceso depende de la aprobación del concurso por la Asamblea Legislativa del Estado de Indiana.
- Los próximos pasos serán:
 - Principios de Febrero: Requiere aprobación del House of Representatives para seguir adelante.
 - Principios de Marzo: Deberá ser aprobado por el Senado para seguir avanzando
 - Medios de Marzo: Aprobación por la Asamblea Legislativa.
 - Finales de Marzo: Firma del Acuerdo de Concesión.
 - Junio: Cierre financiero



CAPACIDAD DE CRECIMIENTO FUTURO DE CINTRA

CAPACIDAD DE CRECIMIENTO FUTURO DE CINTRA

CAPACIDAD DE FINANCIACION DEL CRECIMIENTO FUTURO:

- Caja disponible y flujos operativos netos 2006-2010: € 768 Mn
- Reapalancamientos posibles en participadas: € 600 Mn
- Inversión de Cintra en Indiana (ITR): - € 317 Mn

CAPACIDAD DE INVERSION DISPONIBLE: € 1.051 Mn

- Otras fuentes de financiación
 - Posibilidad de rotación de activos
 - Endeudamiento temporal de la matriz

CONCLUSIONES

- **Inversión atractiva:**
 - Esquema tarifario atractivo
 - Activo en funcionamiento
 - Largo plazo de la inversión
 - Consolidación en un mercado con un entorno económico estable
- **Operación coherente con objetivos estratégicos de Cintra:**
 - Rentabilidad: TIR estimada para el accionista, aproximadamente del 12,5%
 - Duración de la concesión: 75 años desde el 30 de junio de 2006
 - Inversión de Cintra en el capital: € 317 Mn
 - Financiación de la operación cerrada, en moneda local y sin recurso a los socios
 - Gestión: Cintra propondrá al CEO, sujeto a la aprobación por parte del Consejo.
 - Inversión en la primera potencia económica del mundo.
- **No merma la capacidad de crecimiento futuro de la compañía:**
 - Cierre financiero: Junio 2006
 - Inversión de Cintra en el capital: € 317 Mn
 - Capacidad de inversión disponible: € 1.051 Mn

ADVERTENCIA LEGAL

La información contenida en esta presentación la facilita Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.(CINTRA) y tiene carácter meramente informativo. No constituye ni puede interpretarse, como una oferta de venta o invitación de compra, canje o adquisición de acciones, ni como una recomendación sobre los valores de ninguna de las sociedades mencionadas

Cualquier manifestación que aparezca en esta presentación distinta de las que hagan referencia a datos históricos, incluyendo sin carácter limitativo las referidas a la situación financiera de CINTRA, su desarrollo operativo, estrategia de negocio, planes de gestión y objetivos para futuras operaciones, son estimaciones sobre el futuro. Estas estimaciones implican riesgos, conocidos y desconocidos, incertidumbres y otros factores que pueden provocar que los resultados actuales de CINTRA, sus actuaciones o logros, o los resultados y condiciones de su actividad, sean sustancialmente distintos de aquellos que se esperan o se encuentren implícitos en estas estimaciones sobre el futuro. Estas estimaciones se fundamentan en numerosas asunciones sobre las estrategias de negocio, presentes y futuras, de CINTRA, sus resultados operativos, así como en el entorno en el que CINTRA espera operar en el futuro. Factores importantes que pueden provocar que los resultados actuales de Cintra, sus actuaciones o logros, difieran sustancialmente de las mencionadas estimaciones sobre el futuro incluyen, entre otros: las condiciones económicas generales en los países en los que opera, incluyendo la inflación, tipos de interés, tipos de cambio y tipos impositivos; los volúmenes de tráfico y las tarifas que cobra en sus carreteras de peaje y en los aparcamientos que gestiona; litigios contra Cintra o que afecten a su negocio; riesgos políticos; cambios normativos o la competencia.

Esta presentación, incluyendo las estimaciones sobre futuro que contiene, se facilita con efectos al día de hoy y CINTRA expresamente declina cualquier obligación o compromiso de facilitar ninguna actualización o revisión de la información aquí contenida, ningún cambio en sus expectativas o ninguna modificación de los hechos, condiciones y circunstancias en los que se han basado estas estimaciones sobre el futuro.