



SH-121  
(FEBRERO-2007)



## DESCRIPCION DE LA OPERACION

- La propuesta presentada por el consorcio liderado por Cintra ha sido seleccionado por el Texas Department of Transportation (TxDOT) como “proponente más favorable ” (“Apparent Best Value Proposal”) para la construcción, mantenimiento y explotación de la autopista de peaje SH 121.
- La Comisión de Transportes de Texas se reúne el 28 de Febrero para decidir la adjudicación definitiva.
- 41,6 km de longitud (15,8 Km de nueva construcción, 11,2 km ya en explotación y 14,6 km a construir por el Estado) al norte de la zona metropolitana de Dallas, atravesando los condados de Denton y Collin, de elevado desarrollo urbanístico y con uno de los índices de crecimiento más elevados del Estado de Texas.
- Finalización de las obras: estimado en 2011.
- Consorcio: Cintra (85%) y un fondo asesorado por JPMorgan Asset Management (15%).
- Plazo de concesión: 50 años desde el inicio de operación (estimado verano 2008).
- Inversión: aproximadamente \$ 3.463 millones.
- Equity invertido: \$ 764 millones.
- Firma definitiva del Contrato sujeta a aprobaciones ambientales.



## OBJETIVOS ESTRATEGICOS

- **Nueva adjudicación de Cintra en Estados Unidos, un mercado estratégico:**
  - 1º Chicago Skyway (2004)
  - 2º Indiana Toll Road (2006)
  - 3º Segmentos 5 y 6 SH-130(\*) (2006)
  - 4º SH-121(2007)
- **Capacidad de generación de valor del activo:**
  - Largo plazo de concesión
  - Capacidad de crecimiento:
    - Corredor en área metropolitana
    - Sin rutas alternativas con estándares de autopista actuales y cláusula de protección para las futuras
    - Zona de elevado desarrollo urbanístico y fuerte crecimiento de la población
    - Atraviesa los condado con mayor renta per cápita del área de Dallas
- **Operación coherente con objetivos estratégicos de Cintra:**
  - Rentabilidad: TIR estimada para el accionista, aproximadamente del 12,5%.
  - Duración de la concesión: 50 años desde el comienzo de la operación.
  - Riesgo de construcción transferido.
  - Gestión: Participación mayoritaria de Cintra en el consorcio (85%).
  - Inversión en la economía más desarrollada del mundo.

(\*) En proceso de adjudicación definitiva.

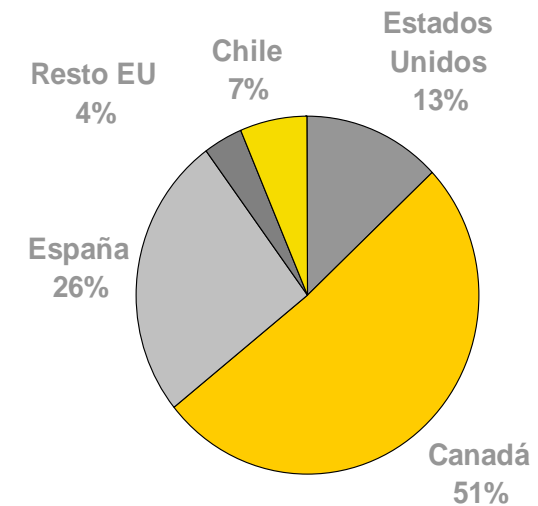
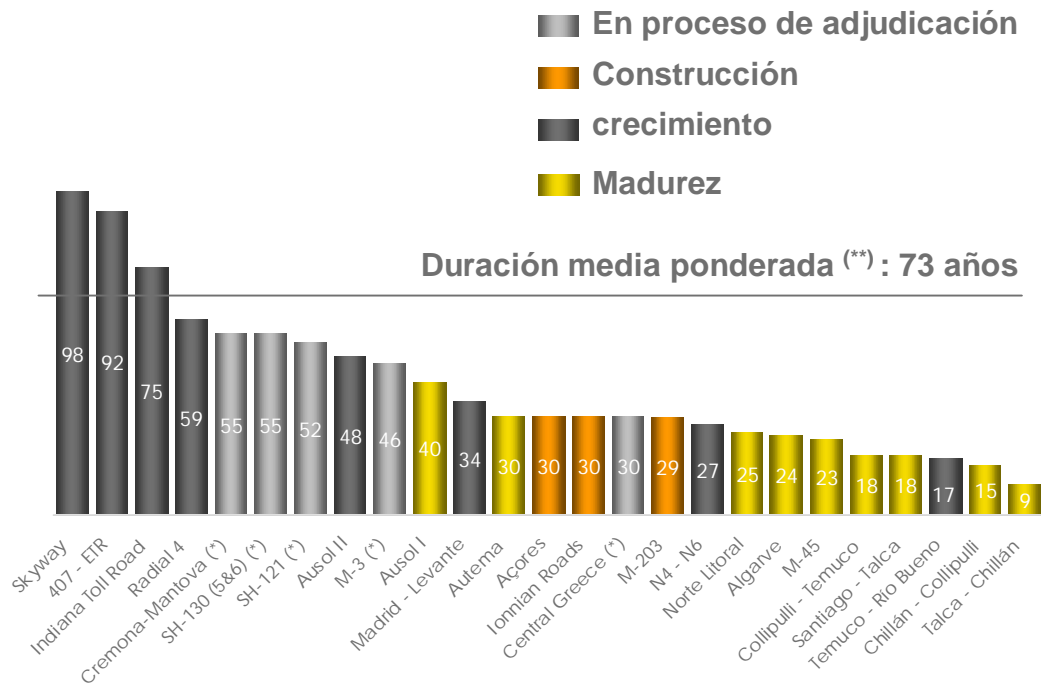




# OBJETIVOS ESTRATEGICOS: DIVERSIFICACION CARTERA

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

## DISTRIBUCION POR PAISES DE LA CARTERA DE ACTIVOS (\*\*)



(\*) Activos en proceso de adjudicación

(\*\*) Media ponderada basada en las valoraciones proporcionadas al mercado en febrero de 2007.



# EL PROYECTO





## DESCRIPCION DEL ACTIVO

- La autopista, de 41,6 km (25,9 millas) de longitud, está situada al norte del área metropolitana de Dallas.
- Une la autopista Inter-estatal I-35 con la autopista US-75:
  - Proporciona un corredor hacia Dallas sin autopistas alternativas
  - Da servicio a los residentes de los condados de Denton y Collin de alta renta y alto crecimiento
  - El corredor cuenta con uno de los índices de crecimiento económico más altos del Estado de Texas.





## DESCRIPCION DEL ACTIVO

- La autopista, de 25,9 millas de longitud (41,6 km), está dividida en cinco segmentos:
  - 15,8 Km (9,8 millas) de nueva construcción
  - 11,2 km (7 millas) están en explotación desde julio de 2006. Se transferirá al concesionario una vez se sustituya el actual sistema de peaje (esperado en verano de 2008)
  - 14,6 km (9,1 millas) en construcción por el Estado (apertura estimada en octubre de 2007) y que se transferirán al concesionario (estimado en verano de 2008)





## DESCRIPCION DEL ACTIVO

- **Segmento 1:**
  - 7 millas, (1,36 millas libres de peaje) en la intersección con la I-35
  - Configuración: 3+3 carriles ampliable hasta 4+4
  - Construido por TxDOT y actualmente en servicio
- **Segmento 2:**
  - 9 millas (0,38 millas libres de peaje) hasta la intersección con la Dallas North Tollway
  - Configuración: 3+3 carriles ampliable hasta 4+4
  - Construcción por el Estado (apertura estimada en octubre de 2007)
- **Segmento 3:**
  - 6,88 millas de nueva construcción desde la intersección con la Dallas North Tollway
  - Configuración: 3+3 carriles ampliable hasta 4+4
  - A la espera de que se complete la aprobación medioambiental
  - Apertura estimada: 2009
- **Segmento 4:**
  - 2,9 millas (0,7 millas libres de peaje) de nueva construcción hasta la US-75
  - Configuración: 3+3 carriles ampliable hasta 4+4
  - A la espera de que se complete la aprobación medioambiental
  - Apertura estimada: 2010
- **Segmento 5:**
  - Mejora del enlace entre la SH-121 y la Dallas North Tollway (DNT), con 8 ramales directos
  - Apertura estimada: 2011
  - Sujeto a aprobación medioambiental





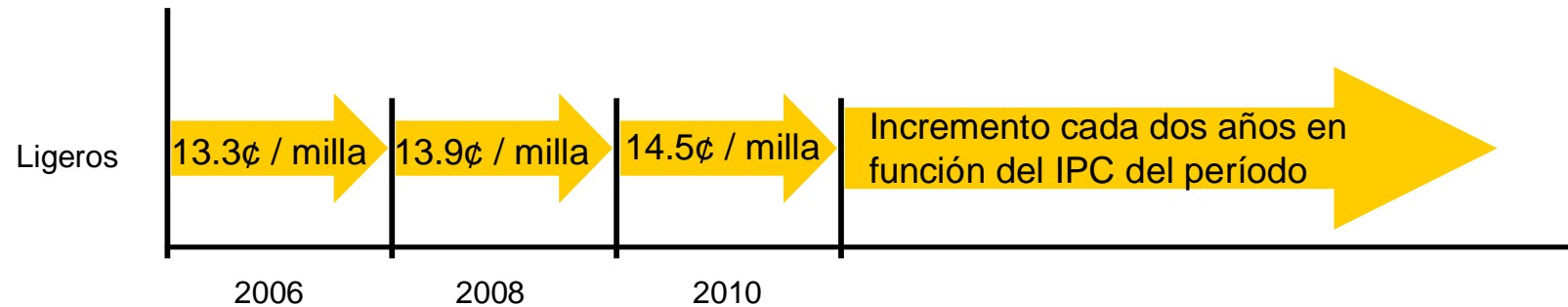
## SISTEMA DE PEAJE

- **Sistema de cobro 100% free-flow sin barreras**
  - Mayor volumen de tráfico gestionado
  - Utilización de transponders o video-tolling
  - Aumento de la captación de tráfico: menor percepción del coste por el usuario
- **Sistema de peaje abierto:**
  - Se aplica una longitud de cobro por cada paso, sin ser necesario detectar la entrada y salida de los vehículos.
- **Acuerdo con NTTA durante cinco años:**
  - Cuenta con 1,2 millones de transponders en el norte de Texas
  - Proporciona todo el servicio de back-office:
    - Emisión de transponders
    - Gestión de cuentas de usuario
    - Servicio al clientes (incluyendo “call center”)
    - Procesamiento y cobro de transacciones
    - Asume riesgo de impago



## REGIMEN TARIFARIO

- 0,133\$ por milla para vehículos ligeros a precios del 2006
- Revisión tarifaria:



- Gestión de tarifas:
  - Cuando se alcance cierto nivel de tráfico y antes de realizar la ampliación de carriles, se puede incrementar la tarifa en las 6 horas de mayor tráfico en un 30% si se reduce la tarifa en las 6 horas de menor tráfico en un 20%.



## ANALISIS DEL TRAFICO

- Carretera existente con tráfico actual de 50 000 veh/día (5% pesados)
- Importante crecimiento histórico del tráfico en el corredor: 5%-10%
- Rutas alternativas de menor calidad, con semáforos e intersecciones a nivel, que la autopista SH121. Ahorros de tiempo esperados de 30 min en hora punta y 18 min en hora valle.
- No hay mejoras planificadas a largo plazo en rutas competidoras. De cambiar la planificación actual el concesionario tendría derecho a reequilibrio económico.
- Crecimientos históricos de población en el área de influencia directa del proyecto (5,5%) superiores a la media de la zona de Dallas (2,0%) y del estado de Texas (1,9%).
- Crecimiento de la población superior al esperado, como consecuencia las estimaciones de población para el año 2010 fueron alcanzadas en el año 2005.
- Área directamente afectada por el proyecto presenta los niveles de renta más altos del estado de Texas. (65 000 \$ vs 41 000 \$)
- Usuarios de la zona acostumbrados al pago de peajes. Las autopistas “Dallas North Tollway” y “President George Bush Turnpike” de la zona presentan IMD’s superiores a los 100 000 veh/día con tarifas similares a las de la SH121.

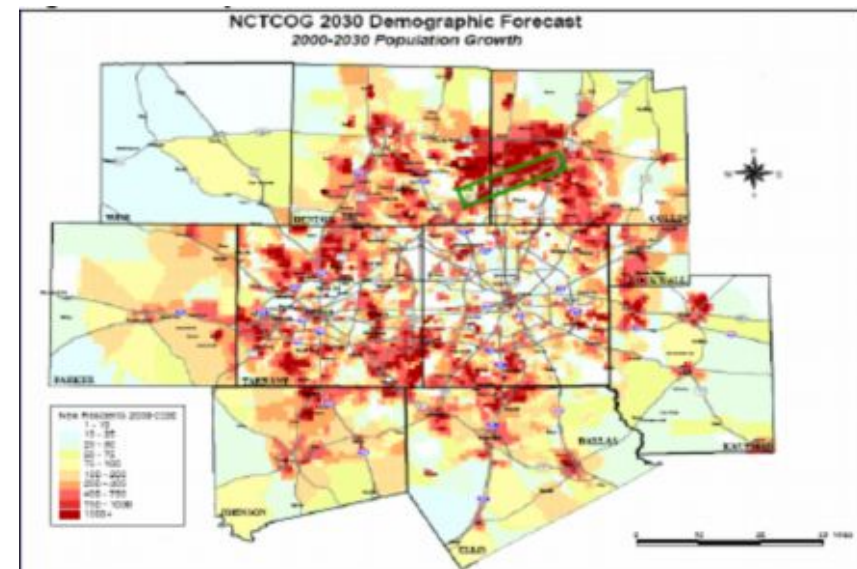
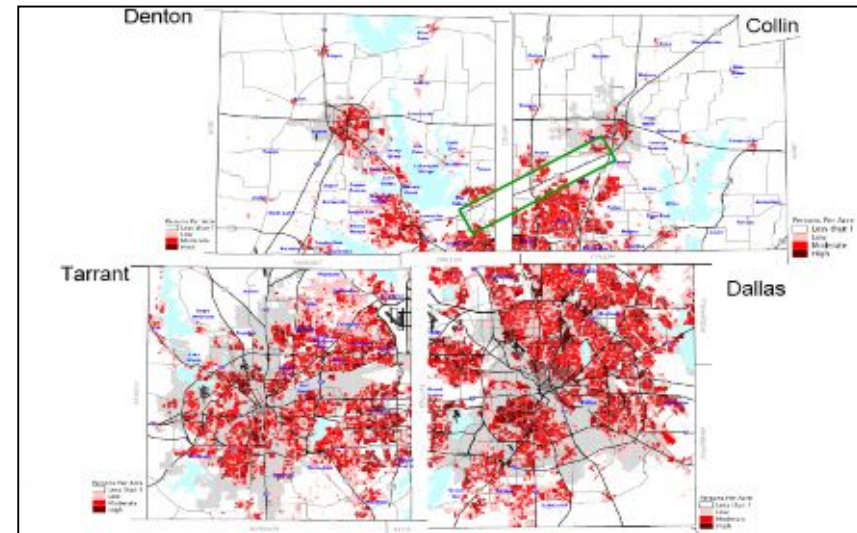




# PRINCIPALES FACTORES DEMOGRAFICOS

- **Población:**
  - El crecimiento histórico en el corredor ha sido mucho más elevado que la media de la zona (2,6%)
  - Crecimiento futuro esperado<sup>(\*)</sup>: 3% (2000-2030)
  - El crecimiento en los últimos años ha sido mucho más alto del inicialmente esperado para el período 2000-2010 (5,8% vs 4,3%)
- **Empleo:**
  - Históricamente ha crecido al doble que la población
  - Crecimiento esperado<sup>(\*)</sup> 2000-2030: 3%
- **Renta per cápita:**
  - La renta per cápita en los principales condados (Denton y Collin) es un 46% y un 77% más alta que la media del Estado de Texas

<sup>(\*)</sup> Fuente: NCTCOG







# TERMINOS DEL CONTRATO



## TERMINOS DEL CONTRATO

- **Duración de la concesión:** 50 años desde inicio de operación (estimado en verano de 2008).
- **Plazo de construcción:** hasta 2011 (si no hay retrasos en la obtención de las aprobaciones medioambientales).
- **Pago concesional al Estado:**
  - Up-front payment: \$ 2.151 millones:
    - Fijado a 24 de abril de 2007
    - Revisable si se cierra más tarde, a LIBOR
  - Pago anual de \$ 25,2 millones incrementado un 3% al año durante los restantes 49 años.
- **Mecanismo de reparto de ingresos con el Estado según un sistema de bandas:**
  - Se establecen 4 bandas de reparto en función de unos ingresos determinados
  - Porcentaje de reparto: (1ª banda: 0%; 2ª banda: 12,5%; 3ª banda: 25%, 4ª banda: 50%)
- **Mecanismo de reparto en la refinanciación no prevista en el caso base**
- **Compensación si se construyen infraestructuras competidoras en una franja de 20 millas alrededor de la autopista.**





**EJECUCION DE LA OPERACION**



## EJECUCION DE LA OPERACION

- Enero 2005: TxDOT recibe “unsolicited proposals”.
- Marzo 2005: Solicitud ofertas indicativas.
- Junio 2005: TxDOT recibe 5 ofertas indicativas.
- Julio 2005: 4 consorcios “short-listed”:
- Agosto 2006: Solicitud ofertas definitivas.
- Enero 2007: TxDOT recibe 3 ofertas definitivas.
- Febrero 2007: Selección de Cintra como “Best Value Proposer”.
- Primavera 2007 (estimado): Finalización aprobación medioambiental.
- Verano 2007 (estimado): Cierre financiero y firma del contrato.





# FINANCIACION





## FINANCIACION EN FASE DE CONSTRUCCION

- Tres años de período de construcción.
- Financiación sin recurso a los accionistas
- Deuda bancaria “senior” (compromiso irrevocable) y fondos TIFIA
- Financiación en moneda local y a largo plazo (9 años)
- Origen y aplicación de fondos durante el período de construcción:
  - Hay ingresos de peaje en los tramos preexistentes

ORIGEN	(\$ Mn)	%	APLICACIÓN	(\$ Mn)	%
Deuda Bancaria	1.668	48,2%	"Up-front Payment" al Estado	2.151	62,1%
Equity	764	22,0%	Gastos Financieros	594	17,1%
Préstamo TIFIA	700	20,2%	Diseño y Construcción	567	16,4%
Ingresos de peaje (*)	332	9,6%	"Lease Payment" al Estado	78	2,2%
			Otros gastos	73	2,1%
<b>TOTAL</b>	<b>3.463</b>	<b>100%</b>	<b>TOTAL</b>	<b>3.463</b>	<b>100%</b>

(\*) Neto de Opex



**CONCLUSIONES**



## CONCLUSIONES

- **Inversión atractiva:**
  - Potencial de crecimiento:
    - Corredor en área metropolitana
    - Sin rutas alternativas con estándares de autopista
    - Zona de fuerte desarrollo urbano y crecimiento de la población
    - Atraviesa los condados con mayor renta per cápita del área de Dallas
  - Largo plazo de la inversión
  - Consolidación en el mercado americano
  
- **Operación coherente con objetivos estratégicos de Cintra:**
  - Rentabilidad: TIR estimada para el accionista, aproximadamente del 12,5%
  - Duración de la concesión: 50 años desde el comienzo de la operación
  - Riesgo de construcción transferido
  - Gestión: Participación mayoritaria de Cintra en el consorcio (85%)
  - Inversión en la economía más desarrollada del mundo.





## 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.