

D. JUAN BÉJAR OCHOA, con DNI nº 1499769 –P y D. DAVID STEPHEN HARRISON, de nacionalidad inglesa, con pasaporte número 704.258.261, en nombre y representación de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (CINTRA o la Sociedad), en su calidad de apoderados mancomunados, y

D. DAVID STEPHEN HARRISON, con pasaporte número 704.258.261, actuando asimismo en nombre y representación del oferente Macquarie Infrastructure (Luxembourg), S.A. (MILSA), en su calidad de apoderado solidario,

a los efectos del procedimiento de registro por la Comisión Nacional del Mercado de Valores del Folleto Informativo Completo (modelo RV) relativo a la oferta pública de venta y suscripción de acciones ordinarias de CINTRA,

### **CERTIFICAN**

Que la versión en soporte informático del Folleto Informativo Completo de la Oferta coincide con el Folleto Informativo Completo firmado que ha sido presentado en la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fecha 7 de octubre de 2004.

Todo lo cual se certifica en Madrid, el 7 de octubre de 2004, a los efectos oportunos.

\_\_\_\_\_  
Juan Béjar Ochoa/David S. Harrison

\_\_\_\_\_  
David S. Harrison

**FOLLETO INFORMATIVO COMPLETO DE VALORES DE  
RENTA VARIABLE (MODELO RV)**



**OFERTA PÚBLICA DE VENTA Y SUSCRIPCIÓN DE ACCIONES  
DE CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE  
TRANSPORTE, S.A.**

**Número inicial de acciones ofrecidas: 186.475.841  
Ampliable hasta 205.123.425 acciones**

**Octubre de 2004**

El presente Folleto Informativo Completo (Modelo RV) ha sido inscrito en el registro oficial de la Comisión Nacional del Mercado de Valores con fecha 8 de octubre de 2004

**CAPÍTULO 0. CIRCUNSTANCIAS RELEVANTES A  
CONSIDERAR SOBRE LA EMISIÓN U OFERTA DE VALORES**

## Indice

<b>CAPÍTULO 0. CIRCUNSTANCIAS RELEVANTES A CONSIDERAR SOBRE LA EMISIÓN U OFERTA DE VALORES .....</b>	<b>2</b>
<b>0.1. RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS VALORES OBJETO DE EMISIÓN U OFERTA AMPARADAS POR ESTE FOLLETO COMPLETO Y DEL PROCEDIMIENTO PARA SU COLOCACIÓN Y ADJUDICACIÓN ENTRE LOS INVERSORES .....</b>	<b>2</b>
0.1.1. <i>Identificación de los Oferentes de los valores objeto de este Folleto.....</i>	2
0.1.2. <i>Identificación del Emisor de los valores objeto de este Folleto.....</i>	2
0.1.3. <i>Consideraciones específicas sobre la emisión u oferta pública que han de tenerse en cuenta para una mejor comprensión de las características de los valores de la emisión u oferta amparada por este Folleto.....</i>	3
<b>0.2. CONSIDERACIONES EN TORNO A LAS ACTIVIDADES, SITUACIÓN FINANCIERA Y CIRCUNSTANCIAS MÁS RELEVANTES DEL EMISOR OBJETO DE DESCRIPCIÓN EN EL FOLLETO.....</b>	<b>6</b>
0.2.1. <i>Principales actividades del emisor .....</i>	6
0.2.2. <i>Factores, riesgos significativos y circunstancias condicionantes que afectan o que pueden afectar a la generación futura de beneficios.....</i>	7

## **CAPÍTULO 0. CIRCUNSTANCIAS RELEVANTES A CONSIDERAR SOBRE LA EMISIÓN U OFERTA DE VALORES**

Se describen a continuación las principales circunstancias relevantes que, entre otras y sin perjuicio de la restante información del presente Folleto Informativo, deben tenerse en cuenta para una adecuada comprensión de la oferta pública de acciones de “CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A.” (en adelante, “CINTRA”, la “Sociedad” o la “Compañía”).

### **0.1. RESUMEN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS VALORES OBJETO DE EMISIÓN U OFERTA AMPARADAS POR ESTE FOLLETO COMPLETO Y DEL PROCEDIMIENTO PARA SU COLOCACIÓN Y ADJUDICACIÓN ENTRE LOS INVERSORES**

#### **0.1.1. Identificación de los Oferentes de los valores objeto de este Folleto**

La presente oferta pública de acciones de CINTRA consta de una Oferta Pública de Suscripción y una Oferta Pública de Venta (en lo sucesivo, se entenderá que las expresiones “Oferta Pública” y “Oferta” que se refieren conjuntamente a la Oferta Pública de Suscripción y la Oferta Pública de Venta) y se divide en cuatro tramos: Tramo Minorista, Tramo de Empleados, Tramo Institucional Español y Tramo Internacional.

La Oferta en todos sus tramos (incluido el de Empleados) la realizan CINTRA, sociedad domiciliada en Madrid, Plaza Manuel Gómez Moreno, 2, Edificio Alfredo Mahou, Código Postal 28020, y con C.I.F. número A-81939209, y MACQUARIE INFRASTRUCTURE (Luxembourg), S.A. (en adelante, “MILSA” o el “Oferente”), sociedad de nacionalidad luxemburguesa, con domicilio en 398 route d’Esch-BP 2501 L-1471 (Luxemburgo), actuando en su propio nombre cada una de ellas y en los términos descritos en el Capítulo II del presente Folleto.

#### **0.1.2. Identificación del Emisor de los valores objeto de este Folleto**

CINTRA se constituyó el 3 de febrero de 1998 mediante escritura pública otorgada ante el Notario de Madrid D. Rodrigo Tena Arregui, con el número 109 de su protocolo, y se halla inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 12.774 del libro de sociedades, Folio 196, Hoja M-204.873. Tiene su domicilio social en Plaza Manuel Gómez Moreno, 2, Edificio Alfredo Mahou, Madrid.

A la fecha de registro del presente Folleto, el capital social de CINTRA es de 89.774.520 euros, dividido en 448.872.600 acciones, de 0,2 euros de valor nominal cada una de ellas, representadas mediante anotaciones en cuenta, siendo la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A. (“Iberclear”), y sus entidades participantes (en lo sucesivo, “Entidades Participantes”), las entidades encargadas de la llevanza de su registro contable. El capital social se halla íntegramente suscrito y desembolsado.

### **0.1.3. Consideraciones específicas sobre la emisión u oferta pública que han de tenerse en cuenta para una mejor comprensión de las características de los valores de la emisión u oferta amparada por este Folleto**

#### **0.1.3.1. Acciones objeto de la Oferta**

Según se detalla en el Capítulo II del presente Folleto, la Oferta consta de cuatro tramos: un Tramo Minorista, que se dirigirá a inversores minoristas residentes en España y a otros inversores no residentes en España que cumplan ciertos requisitos; un Tramo de Empleados, que se dirigirá a empleados residentes en España de GRUPO FERROVIAL, S.A., y de las sociedades integradas en su grupo empresarial (en adelante, el “**Grupo FERROVIAL**”), incluidas CINTRA y sus filiales, relacionadas en el apartado 2.10.1.1.2 del Capítulo II del presente Folleto, con sujeción a determinadas condiciones; y un Tramo Institucional Español y otro Internacional que se dirigirán, respectivamente, a inversores institucionales tanto nacionales como internacionales.

La distribución inicial de las acciones de la Oferta, sin incluir las acciones correspondientes a la opción de suscripción “*green shoe*” según se indica más adelante, es la siguiente:

- 69.741.965 acciones (37,40% del importe inicial de la Oferta) han sido inicialmente asignadas al Tramo Minorista.
- 186.476 acciones (0,10% del importe inicial de la Oferta) han sido inicialmente asignadas al Tramo de Empleados.
- 27.971.376 acciones (15% del importe inicial de la Oferta) han sido inicialmente asignadas al Tramo Institucional Español.
- 88.576.024 acciones (47,50% del importe inicial de la Oferta) han sido inicialmente asignadas al Tramo Internacional.

Por tanto, el número inicial de acciones objeto de la Oferta es de 186.475.841, lo que representa un 41,54% del capital social de CINTRA con anterioridad a la Oferta. Dicho número inicial de acciones podrá ampliarse en hasta 18.647.584 acciones adicionales (un 4,15% del capital social de CINTRA con anterioridad a la Oferta), en el supuesto de que las Entidades Coordinadoras Globales de la Oferta ejerciten la opción de suscripción “*green shoe*” que la Sociedad tiene previsto otorgar en relación con el Tramo Institucional Español y el Tramo Internacional (véase al respecto el apartado 2.10.1.4 del Capítulo II del presente Folleto).

#### **0.1.3.2. Precio de las acciones**

##### *Banda de Precios INDICATIVA Y NO VINCULANTE*

Al solo objeto de que los inversores dispongan de una referencia para la formulación de sus peticiones de compra/suscripción, CINTRA y MILSA, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, ha establecido una banda de precios

INDICATIVA Y NO VINCULANTE para las acciones de CINTRA objeto de la Oferta (la “**Banda de Precios**”) de entre 8,24 euros y 8,80 euros por acción.

La citada Banda de Precios implica asignar a CINTRA una capitalización bursátil o valor de mercado de la totalidad de sus acciones de entre 3.699 y 3.950 millones de euros, aproximadamente, con carácter previo a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción e incluyendo las acciones propias que serán objeto de la Oferta Pública de Venta, y de entre 4.047 y 4.322 millones de euros después de dicha ampliación de capital.

Se hace constar expresamente que la Banda de Precios ha sido fijada por CINTRA y MILSA, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, sin que exista un experto independiente que asuma responsabilidad alguna por la misma.

Los precios definitivos de las acciones objeto de la Oferta podrán no estar dentro de la referida Banda de Precios.

#### *Precio Máximo Minorista*

El Precio Máximo de Compra/Suscripción por acción en el Tramo Minorista de la Oferta (el “**Precio Máximo Minorista**”) quedará fijado el día 19 de octubre de 2004, de común acuerdo entre CINTRA, MILSA y todas las Entidades Coordinadoras Globales.

#### *Precio Institucional*

El Precio Institucional de la Oferta será fijado por CINTRA y MILSA, de común acuerdo con todas las Entidades Coordinadoras Globales, el día 25 de octubre de 2004, una vez finalizado el Período de Oferta Pública en el Tramo Minorista y el Período de Prospección de la Demanda de los Tramos Institucionales, tras evaluar el volumen y calidad de la demanda y la situación de los mercados.

#### *Precios de la Oferta*

El Precio Minorista de la Oferta (aplicable al Tramo Minorista y al Tramo de Empleados) será el menor de los siguientes precios: (i) el Precio Máximo Minorista y (ii) el Precio Institucional de la Oferta.

El Precio Institucional de la Oferta podrá ser superior al Precio Máximo Minorista, en cuyo caso habrá dos precios para las acciones objeto de la Oferta Pública:

- (i) el Precio Minorista (para las acciones del Tramo Minorista y del Tramo de Empleados), y
- (ii) el Precio Institucional (para las acciones de los Tramos Institucionales).

#### *Tipo de emisión del aumento de capital*

Una vez fijados los Precios de la Oferta, CINTRA determinará el importe de la prima de emisión correspondiente a las Acciones Nuevas objeto de la Oferta Pública de Suscripción. Las reglas para la determinación del importe de la prima de emisión son las que se mencionan a continuación:

- (i) El importe de la prima de emisión por Acción Nueva en el Tramo Minorista (y en el Tramo de Empleados en el caso de que se asigne a este Tramo alguna Acción Nueva según lo previsto en el apartado 2.10.1.1.1 siguiente) será la diferencia entre el Precio Minorista y 0,20 euros, valor nominal de cada acción de CINTRA.
- (ii) En el supuesto de que se asigne alguna Acción Nueva a los Tramos Institucionales según lo establecido en el apartado 2.10.1.1.1 siguiente, el importe de la prima de emisión por Acción Nueva en los Tramos Institucionales será la diferencia entre el Precio Institucional y 0,20 euros, valor nominal de cada acción de CINTRA.

#### **0.1.3.3. Desistimiento y revocación de la Oferta**

CINTRA y MILSA, ante el cambio sustancial de las condiciones de mercado u otra causa relevante, podrán desistir de la Oferta en cualquier momento anterior al inicio del Período de Oferta Pública en el Tramo Minorista (esto es, el 20 de octubre de 2004). Por otra parte, la Oferta quedará automáticamente revocada en los supuestos que se reflejan en apartado 2.11.2 del Capítulo II del presente Folleto, con los efectos previstos en dicho apartado.

#### **0.1.3.4. Admisión a negociación de las acciones de CINTRA**

CINTRA solicitará la admisión a negociación oficial de la totalidad de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, así como su incorporación al Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo). Está previsto que dicha admisión a negociación tenga lugar el día 27 de octubre de 2004. En el supuesto de que la admisión a cotización en Bolsa no tenga lugar llegado el día 12 de noviembre de 2004, la Oferta se entenderá automáticamente revocada en todos sus Tramos (véase el apartado 2.8 del Capítulo II del presente Folleto).

A la fecha del presente Folleto, se cumplen por CINTRA los requisitos de admisión a negociación de acciones exigidos por la normativa del Mercado de Valores y, en particular, por el Artículo 32 del Real Decreto 1506/1967, de 30 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de las Bolsas de Comercio, excepto la difusión necesaria de las acciones, que se espera alcanzar con esta Oferta Pública y el requisito de obtención de beneficios netos suficientes a nivel individual en los dos últimos ejercicios cerrados o en tres ejercicios no consecutivos de los últimos cinco para haber repartido un dividendo de al menos el 6% del capital nominal desembolsado.

Por este motivo, CINTRA ha solicitado a la CNMV la aplicación del régimen de excepción al referido requisito de beneficios establecido en el artículo 32.1.c) del citado Real Decreto, y a tal efecto, y según se indica en el Capítulo VII siguiente, ha presentado un informe elaborado por su Consejo de Administración sobre las perspectivas de negocio y financieras de la Sociedad y sobre las consecuencias que, a su juicio, tendrán sobre la evolución de sus resultados en los ejercicios venideros, tal y como establece la Orden Ministerial de 19 de junio de 1997, en su redacción dada por la Orden Ministerial de 22 de diciembre de 1999.



#### **0.1.3.5. Compromiso de no transmisión de acciones (“Lock-up”)**

Está previsto que en los contratos de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista y de los Tramos Institucionales se incluya un compromiso por parte de CINTRA y de su accionista Ferrovial Infraestructuras, S.A. (en adelante, “FI”) de no emitir, ofrecer, vender, acordar la venta o de cualquier otro modo disponer, directa o indirectamente, ni realizar cualquier transacción que pudiera tener un efecto económico similar a la venta o al anuncio de venta, de acciones de CINTRA, valores convertibles o canjeables en acciones de CINTRA, *warrants* o cualesquiera otros instrumentos que pudieran dar derecho a la suscripción o adquisición de acciones de CINTRA, incluso mediante transacciones con derivados, durante los 180 días siguientes a la fecha de admisión a cotización de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores, salvo con el consentimiento previo de las Entidades Coordinadoras Globales, con las excepciones señaladas en el apartado 2.12.3.1.(e) del Capítulo II del presente Folleto.

FI se obligará asimismo a no ejercitar sus derechos políticos en CINTRA para aprobar la emisión de acciones de CINTRA o de los restantes valores referidos en el párrafo anterior durante el mismo período de los 180 días siguientes a la fecha de admisión a cotización de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores, salvo con el consentimiento previo de las Entidades Coordinadoras Globales.

### **0.2. CONSIDERACIONES EN TORNO A LAS ACTIVIDADES, SITUACIÓN FINANCIERA Y CIRCUNSTANCIAS MÁS RELEVANTES DEL EMISOR OBJETO DE DESCRIPCIÓN EN EL FOLLETO.**

#### **0.2.1. Principales actividades del emisor**

La actividad principal de CINTRA y de sus sociedades filiales o participadas consiste en la promoción y explotación de infraestructuras de transporte (autopistas de peaje), así como otras actividades complementarias de las actividades principales citadas. A 30 de junio de 2004 el Grupo CINTRA era titular de concesiones o contratos de operación sobre más de 1.600 kilómetros de autopistas situadas en España, Portugal, Irlanda, Canadá y Chile.

Por su parte, la actividad principal de Cintra Aparcamientos, S.A., consiste en la promoción, explotación y gestión de aparcamientos de vehículos, incluyendo las siguientes líneas de negocio: promoción y explotación de aparcamientos de rotación; servicios de regulación y gestión de estacionamientos en superficie (O.R.A.) y promoción y venta de inmuebles de aparcamientos para residentes, además de una serie de servicios adicionales, como son el suministro y mantenimiento de equipos de control. Cintra Aparcamientos, S.A. operaba a 30 de junio de 2004 aproximadamente 198.000 plazas de aparcamiento, fundamentalmente en España, aunque con una presencia menor en Andorra y Puerto Rico.

Como se describe con mayor detalle en el apartado 6.2.2. siguiente del Capítulo VI del presente Folleto, CINTRA ha alcanzado un acuerdo con FI y MACQUARIE INFRASTRUCTURE CANADA INC. (“MICI”), una sociedad perteneciente al mismo grupo que MILSA, en virtud de la cual han acordado realizar las siguientes operaciones simultáneas a través de un contrato complejo con una única causa común, todas ellas

sujetas a las condiciones suspensivas indicadas en el referido apartado 6.2.2, y con efectos a la fecha en que se verifique el cumplimiento de la última de dichas condiciones (esto es, el 26 de octubre de 2004):

- (a) CINTRA permutará con MICI 107.492.500 acciones representativas del 13,87% del capital social de la sociedad canadiense 407 International, Inc. (matriz de la sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR en Toronto -Canadá-), de las que la Sociedad será titular, por 53.819.824 acciones de CINTRA que representan un 11,99% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción); y
- (b) FI permutará con CINTRA 11.255.969 acciones representativas del 99,92% del capital social de la sociedad Cintra Aparcamientos, S.A. y 3.229.505 participaciones representativas del 50% del capital social de la sociedad Inversora de Autopistas de Levante, S.L., de las que es titular, por 35.316.786 acciones propias de la Sociedad, representativas de un 7,87% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción) que ésta habrá adquirido a MICI en virtud de la permuta referida en el párrafo anterior.

## **0.2.2. Factores, riesgos significativos y circunstancias condicionantes que afectan o que pueden afectar a la generación futura de beneficios.**

### **0.2.2.1. Riesgos asociados al negocio de la Compañía**

#### **0.2.2.1.1. Dependencia del tráfico de vehículos y ocupación de los aparcamientos**

Si CINTRA no es capaz de mantener un nivel adecuado de tráfico de vehículos en las autopistas que operan sus sociedades concesionarias, sus ingresos por peajes y su rentabilidad se verán negativamente afectados. Los peajes que cobran las sociedades concesionarias filiales de CINTRA en sus autopistas, que representan la principal fuente de sus ingresos, dependen del número de vehículos que usen estas autopistas de peaje, la capacidad de sus autopistas para absorber tráfico y sus tarifas. A su vez, la intensidad del tráfico y los ingresos por peajes dependen de diversos factores, incluyendo la calidad, comodidad y duración del viaje en las carreteras alternativas gratuitas o en otras autopistas de peaje no explotadas por el Grupo CINTRA, la calidad y el estado de conservación de las autopistas de las sociedades concesionarias filiales de CINTRA, el entorno económico y los precios de los carburantes, la existencia de desastres naturales como terremotos e incendios forestales, las condiciones meteorológicas (particularmente en Canadá) de los países en los que opera la Sociedad, la legislación ambiental (incluyendo las medidas para restringir el uso de vehículos a motor para reducir la contaminación), y la viabilidad y existencia de medios alternativos de transporte, como el transporte aéreo y ferroviario, autobuses y otros medios de transporte urbano. Las autopistas que opera el Grupo CINTRA podrían no ser capaces de mantener un nivel suficiente de tráfico para sostener sus ingresos, en cuyo caso su negocio, situación financiera y resultados de explotación podrían verse afectados negativamente.

Los ingresos que obtienen las filiales de Cintra Aparcamientos, S.A. de su negocio de aparcamientos de automóviles dependen de su nivel de ocupación, que podrá variar dependiendo de una serie de factores, incluyendo la accesibilidad y comodidad de los aparcamientos, la disponibilidad de espacios de aparcamiento gratuitos cercanos o en los aparcamientos de los competidores, los precios de los competidores, la cantidad y tipo de tráfico en los alrededores, el entorno económico y los precios de los carburantes, las iniciativas sobre creación de nuevos aparcamientos así como las regulaciones municipales sobre tráfico y aparcamientos. No puede asegurarse que los aparcamientos de las filiales de Cintra Aparcamientos, S.A. sean capaces de mantener un nivel de ocupación suficiente para sostener sus ingresos, en cuyo caso su negocio, situación financiera y resultados de explotación podrían verse afectados negativamente en el caso de una caída en los niveles de ocupación.

#### **0.2.2.1.2. Controversias jurídicas existentes en relación con la autopista de peaje canadiense 407 ETR**

CINTRA mantiene una serie de controversias jurídicas con la Provincia de Ontario (en adelante, la “**Provincia**”) en relación con la autopista de peaje canadiense 407 ETR (en adelante, “**407 ETR**”), el principal activo de la Sociedad, que representó un 43,7% de su cifra total de ingresos en el ejercicio 2003. Cada una de dichas controversias se describe con mayor detalle en el apartado 4.3.4. siguiente del Capítulo VI del Folleto.

La primera controversia se refiere al derecho de la sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR a incrementar las tarifas de la autopista referida sin el previo consentimiento de la Provincia. En febrero de este año la sociedad concesionaria incrementó las tarifas de la autopista 407 ETR, en respuesta a lo cual la Provincia remitió a la concesionaria una notificación de incumplimiento del contrato, alegando que según los términos del Contrato de Concesión y de Arrendamiento de Terrenos (*Concession and Ground Lease Agreement*) (en adelante, “**CGLA**”), era un cambio que necesitaba autorización previa. Dicha controversia se sometió a arbitraje y, aunque el arbitro ha resuelto a favor de la sociedad concesionaria, la Provincia ha recurrido el laudo arbitral en apelación. En el caso de que el laudo arbitral sea revocado y, en consecuencia, se determine judicialmente que el aumento de las tarifas realizado constituye un incumplimiento del contrato de concesión, la sociedad concesionaria podría ser condenada a rebajar las tarifas al nivel previo a febrero de 2004 y a la devolución de los ingresos percibidos en virtud del citado incremento de las tarifas. A pesar de que la sociedad concesionaria viene depositando en una cuenta indisponible segregada (*escrow account*) las diferencias de ingresos correspondientes al exceso de tarifa en litigio, no puede garantizar que los fondos depositados en dicha cuenta sean suficientes para hacer frente a sus obligaciones en el caso de que la resolución del litigio no sea favorable a sus intereses. Una decisión desfavorable perjudicaría la capacidad de la sociedad concesionaria de incrementar los peajes libremente en el futuro (siendo ésta la característica más valiosa de la concesión), lo que dañaría su rentabilidad y restringiría su capacidad para incrementar sus ingresos.

En una controversia relacionada con lo anterior, la sociedad concesionaria defendió con éxito ante el Tribunal Supremo de Ontario (*Ontario Supreme Court*) que el período de 60 días contemplado en el CGLA para la subsanación del presunto incumplimiento del contrato por parte de la sociedad concesionaria alegado por la Provincia por la elevación

unilateral de las tarifas de los peajes en febrero de 2004 no empezaría a contar hasta que recayera, en su caso, una resolución judicial que declarase la existencia de dicho incumplimiento como se describe en el párrafo anterior. La Provincia también ha recurrido esta resolución del Tribunal Superior de Ontario. Si la Provincia gana su recurso, se considerase que la Sociedad ha incumplido el CGLA por el incremento unilateral de las tarifas de los peajes de febrero de 2004 y el juez entendiéndose, además, que a pesar de que la sociedad concesionaria ha solicitado el amparo judicial, se debe considerar transcurrido el período de 60 días para subsanar el incumplimiento del contrato, la Provincia podría reclamar que está facultada para instar la resolución del CGLA. En el caso de que se resolviera el CGLA, CINTRA perdería su principal fuente de ingresos y de resultados de explotación y su negocio, situación financiera y resultados de explotación podrían verse afectados de manera significativa. A su vez, la resolución del CGLA constituye un supuesto de incumplimiento que desencadenaría la amortización anticipada de ciertas emisiones de obligaciones realizadas por la sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR que ascienden a 3.900 millones de dólares canadienses, aproximadamente (equivalentes a unos 2.386 millones de euros, al tipo de cambio dólar canadiense/euro del 30 de junio de 2004).

Asimismo, CINTRA mantiene dos controversias con la Provincia en relación con el contenido de los Informes Anuales auditados de 2001, 2002 y 2003, presentados de conformidad con los términos del contrato de control de la congestión en peajes (*Tolling Congestion Relief and Expansion Agreement*) (en adelante, el “**TCREA**”). Dichos Informes se utilizan para establecer el umbral de tráfico para determinar los casos en que de conformidad con el TCREA se devengarían pagos por congestión (*congestion payments*) en favor de la Provincia de Ontario. Los pagos por congestión ascienden al doble del exceso de ingresos por peaje por encima del umbral tarifario en un año determinado.

En primer lugar, en la controversia relativa a los Informes Anuales auditados de los años 2001 y 2002, la Provincia entiende que la Sociedad no le proporcionó los datos de tráfico e ingresos suficientes para poder determinar la cantidad correspondiente a los pagos por congestión debidos a la Provincia en el caso de que el volumen de tráfico en la autopista 407 ETR estuviese por debajo de determinados umbrales y de que los peajes se incrementasen por encima de ciertos umbrales y que por lo tanto tiene derecho a contrastar los datos de dichos Informes. En agosto de 2003, se alcanzó un acuerdo entre la sociedad concesionaria y la Provincia (*mediation settlement agreement*) (en adelante “**MSA**”) en relación con los Informes Anuales de los años 2001 y 2002. El MSA prevé que si un nuevo auditor independiente no identifica ningún aspecto sustancial en relación con los Informes Anuales de los años 2001 y 2002, su opinión sería definitiva y vinculante para ambas partes. Se llevaron a cabo dos auditorías independientes de las que resultaron informes sin salvedades. Sin embargo, la Provincia ahora discute el carácter definitivo y vinculante de las opiniones de los auditores independientes de conformidad con los términos del MSA. En julio de 2004, La sociedad concesionaria de la autopista 407 ha requerido judicialmente el cumplimiento del MSA. La Provincia ha solicitado que se someta el asunto a arbitraje.

En segundo lugar, en relación con la controversia relativa al Informe Anual de 2003, la Provincia alega que dicho Informe es inadecuado basándose en argumentos similares a

los de los Informes Anuales de 2001 y 2002 y asimismo cuestiona la fijación del año 2002 como el Año Base (Base Year) en este Informe Anual de la Sociedad. Si, con anterioridad a la finalización del Año Base, los peajes excedían de determinados umbrales establecidos en el TCREA, se devengarían pagos por congestión en favor de la Provincia. Al final del Año Base, los peajes se pueden incrementar por encima de los umbrales sin tener que hacer frente a los pagos por congestión, sujeto al cumplimiento de determinadas condiciones y siempre y cuando se mantengan ciertos umbrales de tráfico. La sociedad concesionaria ha fijado el año 2002 como Año Base y ha incrementado los peajes por encima de los umbrales en el año 2003. Si el Informe Anual de 2003 es revisado a efectos de que no pueda ser considerado Año Base el 2002, la sociedad concesionaria puede ser obligada a realizar pagos por congestión a la Provincia en relación con los incrementos de tarifas anteriores que estuviesen por encima de los umbrales fijados. Si este asunto se resuelve de forma desfavorable para la sociedad concesionaria, ésta vería limitado su derecho a incrementar sus peajes por encima de los umbrales sin incurrir en la obligación de satisfacer pagos por congestión hasta que se fije un nuevo Año Base, que será posterior al año 2004. En el caso de que prevalezca la posición gubernamental y el año 2002 no sea considerado Año base y se designe el 2003 como Año Base, la sociedad concesionaria estima que a 31 de diciembre de 2003 podría ser responsable por una cantidad de hasta 27 millones de dólares canadienses (equivalentes a unos 16,5 millones de euros, al tipo de cambio dólar canadiense/euro del 30 de junio de 2004), que a la fecha no están provisionados.

En Ontario, la ley prevé que los conductores deben renovar el registro de sus licencias de matrícula. La sociedad concesionaria de la 407 ETR considera que la “*Highway 407 Act*” la habilita para enviar sus deudas pendientes al “*Registrar of Motor Vehicles of Ontario*” (en adelante el “Registro de Vehículos de Ontario”) solicitándole que no renueve los permisos de los vehículos con deudas con la 407 ETR. Con anterioridad, la sociedad concesionaria suspendió de forma voluntaria la solicitud al Registro de Vehículos de Ontario de no renovación de los permisos de circulación a los vehículos que tuvieran alguna deuda pendiente en relación con el uso de la autopista, pero reanudó el ejercicio de este derecho el 7 de agosto de 2003. El Registro de Vehículos de Ontario cuestiona la fiabilidad de las pruebas presentadas por la sociedad concesionaria para la no renovación de los permisos y se ha opuesto a la denegación de las renovaciones en cuestión. En consecuencia, la sociedad concesionaria ha iniciado trámites judiciales ante el tribunal provincial de Ontario para hacer cumplir sus derechos de conformidad con lo dispuesto en la “*Highway 407 Act*”. En el caso de perder el proceso, dicho resultado podría afectar negativamente a la propensión de los conductores a pagar las deudas pendientes con la 407 ETR.

En el año 2003, se resolvió mediante un acuerdo de transacción una acción colectiva (*class action*) interpuesta por usuarios de la 407 ETR a quienes se les habían cargado ciertos gastos por gestión de cobro o intereses de demora (los “**Recargos**”). Los demandantes alegaron que dichos Recargos contravenían lo dispuesto en ciertas leyes penales contra la usura. Con posterioridad la sociedad concesionaria ha revisado los Recargos cargados a los usuarios que no pagan sus deudas. Recientemente, la Provincia ha solicitado información a la sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR sobre los Recargos cargados a los usuarios de la autopista. En este sentido, la sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR ha remitido a la Provincia al expediente y el

acuerdo de transacción de la acción colectiva. A pesar de que la Provincia no ha iniciado trámites judiciales en contra de la sociedad concesionaria de la 407 ETR a este respecto, si finalmente la Provincia interpusiera un pleito, una decisión desfavorable para sus intereses haría imposible a la sociedad concesionaria el cobro de dichos Recargos y CINTRA podría tener que devolver a los usuarios los Recargos cobrados indebidamente. Asimismo, la Provincia podría alegar que la sociedad concesionaria de la 407 ETR está incumpliendo el CGLA por no atender a una de sus obligaciones sustanciales (cumplimiento con todas las leyes y reglamentos), y como consecuencia, podría alegar que tiene derecho a resolver el CGLA. En el caso de que se resolviera el CGLA, la sociedad concesionaria perdería su principal fuente de ingresos y resultados de explotación y su negocio, situación financiera y resultados de explotación podrían verse afectados de manera significativa.

Según lo dispuesto en el TCREA, la Provincia tiene derecho a solicitar modificaciones en el TCREA cada 5 años, siempre y cuando dichas modificaciones no impliquen un incremento o reducción sustancial de las ganancias actuales o futuras de CINTRA. La Provincia ha comunicado su intención de ejercitar este derecho y solicitar modificaciones al TCREA. Dependiendo de la naturaleza de dichas modificaciones, ello podría resultar en futuros litigios con la Provincia.

CINTRA no puede garantizar que la postura de su sociedad filial concesionaria prevalezca en las controversias que tiene abiertas en relación con la autopista 407 ETR, que no surjan futuras controversias con la Provincia o que la relación con ella no se deteriore como consecuencia de éstas. Una decisión desfavorable en cualquiera de estas disputas podría suponer una pérdida significativa de valor del que se considera como el activo más importante de la Compañía y tener un efecto material adverso en el negocio, la situación financiera y los resultados de explotación de la Sociedad.

#### **0.2.2.1.3. Regulación de los incrementos de las tarifas**

Los ingresos que genera el Grupo CINTRA de sus negocios de autopistas de peaje y Cintra Aparcamientos, S.A. y sus filiales de los aparcamientos de rotación, de residentes y de vía pública dependen en parte de sus tarifas. De conformidad con todos los contratos de concesión en los que son parte las sociedades del Grupo CINTRA, a excepción del de la 407 ETR, la estructura de las tarifas está predeterminada, lo que limita la posibilidad, cuando no impide directamente, a las sociedades concesionarias incrementar sus tarifas por encima de la inflación. Asimismo durante la vida de una concesión, la autoridad gubernamental competente podría imponer unilateralmente restricciones adicionales en las tarifas que aplican las sociedades concesionarias filiales de CINTRA dentro del marco legal aplicable en el país correspondiente. Aunque las sociedades concesionarias filiales de CINTRA podrían negociar una compensación con la autoridad gubernamental por los cambios sufridos en su estructura de tarifas, o renegociar en general los términos de la concesión, no se puede asegurar el éxito de dichas negociaciones con las autoridades gubernamentales competentes. Las sociedades del Grupo CINTRA tiene unas inversiones y deuda sustanciales, en gran parte relacionadas con las fases de diseño y construcción. Estas sociedades cubren principalmente estas inversiones y deuda con los ingresos que obtienen de sus autopistas de peaje y aparcamientos de automóviles. Si las asunciones en relación con los modelos financieros resultan incorrectas y las tarifas de las sociedades

concesionarias filiales de CINTRA no generan ingresos suficientes para cubrir sus gastos, es posible que no se sea capaz de ajustar con éxito los parámetros de explotación debido a la inflexibilidad de los términos de la concesión ni de reducir sus gastos para seguir siendo rentable, lo que podría tener un efecto adverso importante en el negocio, situación financiera y resultados de explotación de la Sociedad y su grupo.

#### **0.2.2.1.4. Sector altamente regulado**

CINTRA ostenta, por medio de sus sociedades filiales, concesiones en España, Canadá, Chile, Portugal e Irlanda. Las políticas y normativa de los gobiernos nacionales y locales de otros países son distintas y pueden afectar significativamente a las concesiones de autopistas de peajes y aparcamientos de automóviles de la Sociedad. Como en todos los sectores altamente regulados, los cambios regulatorios podrían afectar negativamente al negocio de la Sociedad. En el caso de cambios regulatorios significativos (incluyendo modificaciones tributarias), las sociedades concesionarias filiales de CINTRA, en determinadas circunstancias tasadas, podrían tener derecho a ajustar unilateralmente los términos de la concesión, o a negociar con la Administración competente determinados cambios en estos. CINTRA no puede asegurar que dicho reajuste sea posible, se produzca en términos satisfactorios para sus filiales concesionarias o que se efectúe en el plazo debido. Si tales ajustes no se hacen o no proporcionan unos incrementos suficientes de los ingresos o se retrasan en el tiempo, el negocio, la situación financiera y los resultados de explotación de la Sociedad pueden verse afectados negativamente.

Asimismo, aunque CINTRA ha fijado unos criterios mínimos para fijar los países en los que puja por concesiones, según se detalla en el apartado 4.2.3.1.(i) siguiente del presente Folleto, las economías en estos países podrían estar en diferentes niveles de desarrollo y experimentar diferentes ciclos económicos. En consecuencia, el negocio, la situación financiera y resultados de explotación de la Sociedad podrían verse afectados de forma negativa y sustancial por una diversidad de factores, entre los que se incluyen:

- cambios en las condiciones políticas o económicas de un país o región concreto;
- potenciales consecuencias negativas derivadas de modificaciones en las leyes fiscales que afecten a los ingresos de la Compañía, incluyendo la normativa relacionada con el gravamen de la energía;
- la normativa laboral;
- cambios en los requisitos regulatorios, incluyendo aquellos que afecten a la expropiación forzosa, de terrenos, al uso de materias primas, a los requisitos de producto, y a los estándares medioambientales y de seguridad e higiene;
- riesgos de tipo de cambio; y
- restricciones en materia de repatriación de beneficios, ya sea a través de políticas fiscales o de otra manera.

#### **0.2.2.1.5. Competencia**

Los negocios de concesiones de autopistas de peaje y aparcamientos de automóviles de CINTRA y Cintra Aparcamientos, S.A. operan en mercados muy competitivos. En estos negocios, CINTRA se enfrenta a la competencia, ante todo, en la fase de licitación y en la de explotación.

En la fase de licitación la Sociedad compete con otros consorcios por nuevas concesiones de autopista de peaje y Cintra Aparcamientos, S.A. por nuevos aparcamientos de automóviles. Estos consorcios, que incluyen grandes grupos de construcción, inversores financieros, sociedades tradicionales concesionarias de autopistas y sociedades de ingeniería, podrían tener más experiencia o conocimiento local en la licitación y explotación de concesiones en las jurisdicciones donde operan CINTRA y Cintra Aparcamientos, S.A., así como en aquellas en las que buscan expandir sus negocios. Asimismo, dichos consorcios podrían gozar de mayores recursos que los de dicha Compañía y ser capaces de presentar pujas con unos términos que CINTRA y Cintra Aparcamientos, S.A. no estén preparadas para igualar o mejorar. Como consecuencia de esta competencia, la Sociedad puede no ser capaz de resultar adjudicatarias, por medio de sus filiales, de nuevas concesiones en las áreas geográficas en las que operan, o, alternativamente, pueden aceptar nuevas concesiones con unos parámetros económicos menos favorables que los obtenidos en el pasado. Si CINTRA y Cintra Aparcamientos, S.A. no se adjudican concesiones adicionales o si sólo se les adjudican concesiones con unos términos menos favorables, no serán capaces de proseguir su estrategia de expansión de su negocio o de recuperar los fondos que invirtió en la fase de licitación.

Una vez que las autopistas de peaje de la Compañía entran en servicio, CINTRA se enfrenta a la competencia de otras autopistas de peaje y gratuitas en los alrededores de las autopistas operadas por el Grupo CINTRA, cuya presencia depende en parte de las políticas gubernamentales sobre autopistas públicas. Aunque en determinados casos la creación de nuevas autopistas puede dar el derecho a las sociedades concesionarias filiales de CINTRA a exigir que se restaure el balance económico de sus concesiones, un incremento en el número y comodidad de carreteras alternativas podría reducir el tráfico en sus autopistas de peaje en mayor medida que la compensación que reciba a cambio la sociedad concesionaria. Asimismo, otros medios de transporte, como el transporte aéreo y ferroviario, autobuses y transporte de masas urbano (metros, tranvías, etc.), son otra fuente potencial de competencia para los negocios de CINTRA. Si la Sociedad no es capaz de competir con éxito con estas alternativas de transporte, el negocio, la situación financiera y resultados de explotación de CINTRA podrían verse negativa y sustancialmente afectados.

#### **0.2.2.1.6. Posible saturación del tráfico en las autopistas de “peaje en sombra”**

Las concesiones de autopistas de “peaje en sombra” del Grupo CINTRA (autopista M-45 de Madrid, Scut Algarve y Scut Norte Litoral de Portugal), están sujetas a una remuneración limitada o restringida para el concesionario, de tal forma que la autoridad competente no abona “peajes en sombra” cuando el volumen de tráfico excede la franja de peaje acordada. Si una autopista de “peaje en sombra” se satura en determinadas épocas del año, ello podría implicar un incremento de los costes de conservación o, mayores costes de construcción sin el correspondiente aumento en los ingresos por peajes cuando los niveles de tráfico excedan el máximo que es remunerado bajo el



contrato de concesión. La Sociedad, junto con las autoridades nacionales y locales competentes, está estudiando posibles soluciones para mejorar la gestión de los niveles de tráfico en estas autopistas. Sin embargo, la Sociedad no puede asegurar que los problemas de saturación se resolverán en unas condiciones económicamente satisfactorias, o que el problema no provoque, en un futuro, el otorgamiento de nuevas concesiones a los competidores de la Sociedad.

#### **0.2.2.1.7. Desastres naturales y humanos**

Los activos de las sociedades filiales de CINTRA incluyen autopistas de peaje y sus correspondientes estructuras e infraestructuras, equipamientos de carreteras como mostradores electrónicos y otros mecanismos de cobro de tarifas, vehículos y otros equipamientos móviles, grandes instalaciones informáticas, edificios y aparcamientos. Dichos activos podrían ser dañados por incendios, terremotos, actos de terrorismo y otros desastres de origen humano y natural. A pesar de que el Grupo CINTRA procura, en la medida de lo posible, tomar precauciones frente a dichos desastres, manteniendo estrategias de recuperación de daños y contratando niveles de cobertura de aseguramiento que considera comercialmente apropiados, es posible que, de producirse alguno de dichos daños y de tener un alcance significativo, el Grupo CINTRA incurra en pérdidas y daños que no puedan recuperarse bajo las pólizas de seguro en vigor lo que podría afectar de una manera significativa a su negocio, situación financiera y resultados de explotación.

#### **0.2.2.1.8. Riesgo soberano**

Las concesiones de autopistas de peaje de las sociedades filiales de CINTRA son otorgadas por las Administraciones competentes y están sujetas a riesgos específicos, incluyendo el riesgo de que los estados soberanos adopten acciones contrarias a sus derechos de conformidad con el contrato de concesión. Como se menciona con anterioridad, CINTRA procura operar en naciones desarrolladas donde el riesgo de que los estados soberanos adopten acciones de dicha naturaleza tiende a ser bajo, pero no puede garantizar que las autoridades gubernamentales no legislarán, impondrán regulaciones, cambiarán las leyes aplicables o actuarán de forma contraria a Derecho afectando negativamente a su negocio. Cualquiera de dichas acciones, que podría incluir la expropiación de activos de CINTRA, podría ser adoptada por la autoridad correspondiente ya sea con o sin el pago de una compensación a CINTRA.

#### **0.2.2.1.9. Posibles retrasos en la construcción de las autopistas**

Los proyectos de construcción de gran escala que acomete la Sociedad conllevan ciertos riesgos, tales como la escasez y los incrementos en el coste de materiales y mano de obra, factores generales que influyen en la actividad económica y el endeudamiento, la negligencia de los contratistas y subcontratistas de la Sociedad, y las interrupciones, tanto por condiciones meteorológicas adversas como por problemas técnicos o medioambientales imprevisibles. En los casos en los que Ferrovial Agromán, S.A. sea el contratista de la infraestructura de transporte o de las concesiones de aparcamientos de vehículos de CINTRA, la Sociedad le transfiere a Ferrovial Agromán, S.A. el riesgo de construcción (incluidos posibles retrasos), sujeto a ciertas limitaciones. En este sentido, de acuerdo con lo establecido en el Contrato Marco que la Sociedad ha suscrito con

Ferrovial Agromán, S.A. y GRUPO FERROVIAL, S.A., cuando Ferrovial Agromán, S.A. sea el contratista, estará obligado a indemnizar a CINTRA por cualquier penalización que le sea impuesta por la autoridad concedente como consecuencia de un retraso en la construcción y por los daños y perjuicios ocasionados a CINTRA por tal motivo (incluyendo, caso de existir, lucro cesante), limitándose éstos últimos daños y perjuicios (y no las penalizaciones) a un importe máximo equivalente al 15% del precio de la obra conforme al contrato de construcción (véase la descripción del Contrato Marco contenida en el apartado 6.3 del Capítulo VI del presente Folleto). No obstante, pudiera suceder que los daños y perjuicios de la Compañía superaran dicha cobertura máxima, en cuyo caso CINTRA podría no resarcirse enteramente de las pérdidas derivadas del retraso en la construcción de sus autopistas. Además, los retrasos en la construcción retrasarán el momento en el que la Sociedad empiece a recibir ingresos de la concesión y reducirá el período de obtención de ingresos de la concesión. Estos factores podrían aumentar los gastos y reducir los ingresos de CINTRA y, especialmente si la Sociedad es incapaz de recuperar de terceros estos gastos en el marco de sus concesiones, dichos factores podrían afectar negativamente y de manera significativa el negocio, la situación financiera y los resultados de explotación de la Sociedad.

#### **0.2.2.1.10. Oposición al cobro de peajes**

Aunque hasta ahora la Sociedad no ha padecido problemas significativos como consecuencia de movimientos de oposición al cobro de peajes, por ejemplo evitando los peajes o negándose a pagar los mismos, dichos problemas podrían surgir en el futuro, acarreado una reducción de la intensidad del tráfico y unos ingresos por peajes más reducidos. Estos problemas podrían agravarse en el caso de que se perciba por los conductores que las sociedades concesionarias filiales de CINTRA no son capaces o descartan recuperar los peajes de los conductores que no hayan pagado los mismos. Asimismo, una corriente general de opinión pública desfavorable podría acarrear también una presión para restringir los incrementos de las tarifas de CINTRA. En Cataluña, por ejemplo, debido a la oposición de la opinión pública al aumento de los peajes en la autopista gestionada por la sociedad concesionaria Autema, el gobierno autonómico catalán negoció y acordó con la Sociedad la implantación de determinadas medidas de descuento de las tarifas a cambio de un mecanismo de garantía de los resultados de explotación netos proyectados de su autopista en contraprestación. No puede asegurarse que en el futuro se puedan obtener compensaciones en supuestos similares. Asimismo, las autoridades gubernamentales, en respuesta a la presión de la opinión pública, podrían impugnar las tarifas que cobra la Sociedad. En el año 2004, por ejemplo, el gobierno de Ontario impugnó la subida de las tarifas de la Sociedad en la autopista canadiense 407 ETR, y la capacidad de la sociedad concesionaria filial de CINTRA para aumentar sus tarifas en la autopista referida está sujeta, en la actualidad, a revisión judicial (véase el apartado 4.3.4 del Capítulo IV). Si la presión pública o la acción gubernamental fuerzan a la Compañía a restringir los incrementos de sus tarifas, y ésta no es capaz de obtener una compensación suficiente para restaurar el equilibrio económico del correspondiente contrato de concesión, el negocio, situación financiera y resultados de explotación de CINTRA podrían verse afectados de forma negativa y sustancial.

#### **0.2.2.1.11. Dependencia de personal clave**

CINTRA depende en buena medida de sus altos directivos y personal técnico clave. La pérdida de los servicios de cualquier miembro clave de la alta dirección o del personal técnico puede retrasar significativamente los objetivos de negocio de la Sociedad y podría tener un efecto sustancial adverso en el negocio, la situación financiera y los resultados de explotación de la Sociedad.

La Sociedad tiene intención de expandir y desarrollar su negocio. Para continuar su estrategia de expansión, CINTRA necesitará contratar empleados adicionales. Esta estrategia exigirá a la Sociedad la contratación de más altos directivos y personal técnico. La incapacidad para atraer y retener suficiente personal directivo y técnico podría limitar o retrasar los esfuerzos de desarrollo del negocio de la Sociedad, lo que podría afectar adversamente al crecimiento de su negocio, situación financiera y resultados de explotación.

#### **0.2.2.1.12. Reversión de los activos de la concesión al vencimiento y riesgo de extinción o rescate anticipado de la concesión**

La mayor parte de los ingresos del Grupo CINTRA proceden de la explotación de las concesiones. De conformidad con las leyes administrativas, las Administraciones de los países en los que se encuentran las concesiones del Grupo CINTRA pueden extinguir o rescatar unilateralmente las concesiones por razones de interés público, si bien el ejercicio de dichas facultades está sometido a control judicial y, hasta la fecha, no ha habido ningún rescate anticipado de concesiones de la cartera de autopistas del Grupo CINTRA. Si una autoridad gubernamental ejercita sus facultades de resolución o rescate de alguna de las concesiones, la sociedad concesionaria filial de CINTRA tendrá, por lo general, derecho a recibir la indemnización prevista en la ley o en el contrato de concesión que, en principio, cubriría los beneficios esperados por la sociedad concesionaria durante el tiempo restante del contrato de concesión. No obstante, no se puede asegurar que la Sociedad vaya a ser suficientemente compensada por el lucro cesante. Por otra parte, en determinados casos, las Administraciones concedentes podrían resolver las concesiones en caso de incumplimiento grave de las obligaciones contractuales por parte de la sociedad concesionaria. En este caso, normalmente la sociedad concesionaria sólo tendría derecho a recuperar una cantidad limitada de su inversión, que normalmente consistirá en los costes de construcción y los costes de adquisición de los terrenos. Asimismo, a la finalización de dichas concesiones, la sociedad concesionaria correspondiente tendrá que renovar y entregar la práctica totalidad de los activos relacionados con estas concesiones a la autoridad gubernamental competente o a su propietario (en el caso de aparcamientos respecto de los que Cintra Aparcamientos, S.A. sólo tiene un contrato de gestión) sin ningún tipo de compensación económica. En el caso de que CINTRA sea incapaz de conseguir, por medio de sus filiales, nuevas concesiones que reemplacen las concesiones vencidas, resueltas o rescatadas, los ingresos futuros de CINTRA podrían reducirse y su negocio, situación financiera y resultados de explotación podrían verse afectados de forma negativa y sustancial.

#### **0.2.2.1.13. Riesgo derivado de las expropiaciones de terrenos**

Las sociedades concesionarias filiales de CINTRA, para construir o ampliar sus autopistas de peaje fuera de España, dependen de la expropiación forzosa de los terrenos en los que se vaya a construir la carretera. Las leyes reguladoras de la expropiación cambian dependiendo de la jurisdicción y la expropiación puede hacerse con distinta celeridad y coste en las distintas jurisdicciones. Dentro del territorio de España, las sociedades concesionarias filiales de CINTRA gestionan por sí mismas los procesos de expropiación con sujeción a la aprobación de las autoridades españolas pertinentes. Las legislaciones o los cambios en las normas reguladoras de la expropiación que afecten negativamente a la Sociedad pueden restar atractivo a una determinada jurisdicción o país para operar en él. Es el caso de los Jurados Provinciales de Expropiación en Madrid y en otras provincias españolas, que han adoptado recientemente un criterio de valoración que podría incrementar de manera muy significativa el coste de las expropiaciones de los terrenos. En consecuencia, el coste de las expropiaciones de terrenos para la concesión de la Autopista Radial 4 (Madrid-Ocaña) y en otras provincias afectadas podría incrementarse de manera muy sustancial. En la actualidad se están dilucidando numerosos recursos contencioso-administrativos interpuestos contra las resoluciones de fijación de justiprecio de dichos Jurados Provinciales de Expropiación por diversas sociedades concesionarias y entidades públicas. Aunque CINTRA considera que este criterio de valoración no es conforme a Derecho, no puede garantizarse que tales recursos sean resueltos de forma favorable a las pretensiones de la Sociedad. Las sociedades concesionarias de CINTRA podrían asimismo incurrir en retrasos en el proceso de expropiación de los terrenos, lo que podrá retrasar el inicio de la explotación de las autopistas de peaje. Retrasos o incrementos en los costes para el proceso de expropiación de terrenos podría afectar adversamente el negocio, situación financiera y resultados de explotación de CINTRA.

#### **0.2.2.1.14. Riesgo derivados del coste del personal a la resolución de las concesiones**

Tras la resolución o reversión de las concesiones a las autoridades adjudicatarias, las sociedades filiales concesionarias de CINTRA pueden venir obligadas a pagar indemnizaciones a sus empleados al tiempo de la resolución si no son capaces de recolocarlos en puestos equivalentes o si se ven obligadas a resolver las relaciones laborales que mantienen con ellos. Asimismo, en el caso de recolocación de los trabajadores, CINTRA podría continuar siendo responsable de las nóminas de sus empleados si no es capaz de traspasar la responsabilidad por dichos empleados a la nueva empresa empleadora.

#### **0.2.2.1.15. Litigios**

Además de los litigios relacionados con la concesión de la autopista canadiense 407 ETR descritos en el apartado 0.2.2.1.2 anterior, otras sociedades del Grupo CINTRA y Cintra Aparcamientos, S.A., futura filial de aparcamientos de CINTRA, son parte demandada en algunos otros litigios. No puede asegurarse que la resolución de estos u otros litigios en los que se vean involucradas CINTRA y sus sociedades filiales vaya a ser favorable a sus intereses, y una resolución adversa podría tener un efecto sustancial adverso para la Sociedad. Para una descripción de estos litigios, véase el apartado 4.3.4 siguiente del Folleto.

### **0.2.2.2. Riesgos financieros**

#### **0.2.2.2.1. Riesgos derivados de la estructura societaria de la Sociedad**

La Sociedad está organizada conforme a un modelo de sociedad *holding* en la que las filiales de CINTRA son titulares de la mayoría de los activos de la Compañía y generan la casi totalidad de sus ingresos y beneficios. En consecuencia, y desde un punto de vista no consolidado, los ingresos y flujos de caja de la Sociedad dependen de los dividendos de sus filiales. Sin embargo, las sociedades filiales de CINTRA tienen, con carácter general, determinadas restricciones de carácter legal en lo que se refiere a su capacidad para pagar dividendos. Asimismo, las sociedades filiales se hallan sujetas a una serie de restricciones contractuales que afectan a su capacidad de pagar dividendos, tales como las establecidas en los contratos de concesión o en los documentos de financiación y la Sociedad podría necesitar el consentimiento de alguno de los restantes accionistas de la filial a los efectos de declarar y pagar dividendos, incluso en los casos en los que la Sociedad es titular de una participación mayoritaria en la filial. Además, determinados países establecen limitaciones a la capacidad de una sociedad para pagar dividendos a accionistas extranjeros, lo cual podría restringir la capacidad de la Sociedad de recibir dividendos de sus filiales constituidas fuera de España. Del mismo modo, algunas de las sociedades filiales extranjeras pagan dividendos en monedas distintas al euro, exponiendo a la Sociedad a riesgos de tipo de cambio. Por último, dado que la Sociedad tiene una participación accionarial en sus sociedades filiales, se halla subordinada con carácter estructural a las reclamaciones de los acreedores de dichas filiales.

#### **0.2.2.2.2. Dependencia de la autopista 407 ETR como activo principal**

Un factor principal de la capacidad de CINTRA para gestionar riesgos en su negocio de autopistas de peaje es la diversificación de sus activos. A pesar de que las sociedades concesionarias de CINTRA operan 16 autopistas de peaje en 5 países, en 2003 la sociedad concesionaria de la 407 ETR generó un 43,7% de su cifra total de ingresos y un 56,6% de sus resultados de explotación. Debido a la concentración de los ingresos y resultados de explotación totales de CINTRA en la 407 ETR, el éxito de su negocio está altamente vinculado al éxito de la 407 ETR. Actualmente, CINTRA está licitando por 12 concesiones adicionales, nueve de las cuales están situadas en 5 países en los que actualmente no tiene concesiones, pero CINTRA no puede garantizar que se le sean adjudicadas alguna de dichas concesiones, o que su cartera de concesiones sea más diversificada en el futuro.

#### **0.2.2.2.3. Riesgo de aumento de los tipos de interés y ausencia de financiación en condiciones favorables**

Las sociedades concesionarias filiales de CINTRA financian casi la totalidad de sus concesiones mediante una combinación de fondos propios, préstamos bancarios, emisiones de deuda y en el caso de las concesiones de Eurolink N4-N6 y de Temuco-Río Bueno mediante subvenciones de Estado. Las filiales de Cintra Aparcamientos, S.A. financian los aparcamientos principalmente a través de fondos propios, préstamos bancarios y de flujos de caja operativos. A 30 de junio de 2004, el nivel de

endeudamiento financiero de CINTRA conforme al balance de situación combinado de CINTRA y Cintra Aparcamientos, S.A. ascendía a unos 5.000 millones de euros.

En la actualidad, aproximadamente el 76,6% de la financiación consolidada de la Sociedad se halla asegurada a tipos de interés fijos y el 23,4% restante a tipos de interés variable. A pesar de que el Grupo CINTRA procura cubrir su exposición a los movimientos en los tipos de interés a través de contratos de permuta de tipos de interés (*swaps*), las filiales tomadoras de las financiaciones quedan expuestas a las fluctuaciones de tipos de interés respecto de la parte no asegurada. En consecuencia, cambios en los tipos de interés podrían incrementar los costes de financiación relativos al endeudamiento existente de CINTRA, lo que podría afectar su negocio, situación financiera y resultados de explotación de manera significativa.

En el futuro, además de captar financiación para las nuevas concesiones, el Grupo CINTRA espera refinanciar una parte de la deuda existente por medio de préstamos bancarios y emisiones de deuda. Si bien los tipos de interés se han movido históricamente en línea con la inflación, no existe ninguna garantía de que este comportamiento se mantenga en el futuro. La Sociedad no puede asegurar la disponibilidad de los medios de financiación en condiciones aceptables. Si la obtención de nuevos recursos financieros resulta más costosa que en el pasado, el negocio, la situación financiera y los resultados de explotación de la Sociedad podrían verse afectados de forma negativa y sustancial.

#### **0.2.2.2.4. Endeudamiento**

CINTRA tiene un endeudamiento combinado considerable en relación con sus fondos propios. Conforme al balance de situación combinado de CINTRA y CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. y sus respectivas sociedades dependientes a 30 de junio de 2004, el endeudamiento total a largo y corto plazo de la Sociedad, incluyendo el vencimiento a corto plazo del mismo, y los fondos propios (antes de la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción) eran de aproximadamente 5.676,2 millones de euros y 1.416,5 millones de euros, respectivamente, arrojando un ratio de deuda-capital de 4,0 a 1.

El nivel actual de endeudamiento combinado de CINTRA puede afectar de manera negativa y sustancial al negocio de la Sociedad, su situación financiera y sus resultados de explotación, por las razones que se exponen a continuación:

- Las sociedades filiales podrían tener necesidades significativas de efectivo para atender su deuda, lo que reduciría los fondos disponibles para la financiación de las operaciones y oportunidades de negocio futuras de CINTRA e incrementaría la vulnerabilidad de la Compañía frente a condiciones económicas e industriales adversas.
- La Sociedad puede ver limitada su capacidad en el futuro para obtener financiación adicional, tanto para nuevas concesiones como para capital circulante u otros fines.

- La Sociedad podría tener que cumplir con determinados compromisos financieros y otras restricciones establecidas en los contratos de financiación que haya suscrito.

Aunque CINTRA procura, por lo general, financiar sus concesiones mediante deuda sin recurso, limitando la exposición de la Sociedad al riesgo al importe de la inversión en el capital de la sociedad concesionaria, un impago en la deuda sin recurso podría no obstante resultar en una ejecución sobre la concesión o sobre la participación de CINTRA en la sociedad concesionaria, lo que podría tener un efecto sustancial negativo sobre el negocio de CINTRA, su situación financiera y sus resultados de explotación.

#### **0.2.2.2.5. Los estados financieros combinados no reflejan completamente la reorganización**

Los estados financieros combinados de CINTRA incluyen la información contable de CINTRA y sus sociedades dependientes y la de Cintra Aparcamientos, S.A. y sus sociedades dependientes para los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2002 y 2003. Para el ejercicio 2001 se han utilizado las cuentas consolidadas de CINTRA dado que dentro de éstas se encontraban las sociedades de aparcamientos en el mencionado ejercicio. Dichos estados financieros combinados no reflejan la transmisión por CINTRA, en el contexto de la operación de restructuración descrita en el apartado 6.2.2 del Capítulo VI, de un 13,87% del capital de la sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR, que tendrá lugar con efectos a la fecha en que se verifique el cumplimiento de la última de las condiciones suspensivas descritas en dicho apartado (esto es, el 26 de octubre de 2004), y como consecuencia de la cual la participación de CINTRA en dicha sociedad descenderá de un 67,1% a un 53,23%. El apartado 5.4.2 del Capítulo V del Folleto describe en detalle las consecuencias contables y fiscales de la citada operación de restructuración societaria. En consecuencia, los estados financieros combinados de CINTRA podrían no ser indicativos de sus resultados de explotación, situación financiera y flujos de caja futuros.

#### **0.2.2.2.6. Las autoridades fiscales no han revisado la operación de restructuración**

Con anterioridad a la Oferta, CINTRA y sus dos accionistas, FI y MILSA han convenido ciertas operaciones de restructuración societaria que se describen en detalle en el apartado 6.2.2 del Capítulo VI del Folleto. Estas operaciones, que surtirán efecto en el momento del cierre de la Oferta, afectan a sociedades de distintos países, son complejas y, aunque no precisan de la autorización previa de ninguna autoridad fiscal, tampoco han sido objeto de revisión previa por parte de dichas autoridades. A pesar de que CINTRA considera que las consecuencias fiscales de la reorganización han sido consideradas adecuadamente (véase a este respecto el apartado V.4.2 del Capítulo V del Folleto), no se puede garantizar que las autoridades fiscales de alguna de las jurisdicciones involucradas no adoptará una posición diferente a la tomada por la Sociedad, lo que podría afectar al negocio, situación financiera y resultados de explotación de CINTRA de forma significativa.

#### **0.2.2.2.7. Adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF)**

El Grupo CINTRA prepara sus estados financieros consolidados de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados en España. En junio de 2002, la Unión Europea promulgó un Reglamento que exige que todas las sociedades sujetas a las leyes de un Estado miembro de la Unión y cuyos títulos se hayan admitido a negociación en un mercado regulado de cualquiera de los Estados Miembros, situación en la que se encontrará la Sociedad una vez realizada la Oferta Pública, preparen sus estados financieros consolidados para los ejercicios que se inicien a partir del 1 de enero de 2005, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera.

Como resultado, el Grupo CINTRA tendrá que preparar sus estados financieros consolidados para el ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2005 conforme a Normas Internacionales de Información Financiera, que comprenderán información comparativa con el ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2004.

En la actualidad, organismos del IASB están estudiando la aplicación de las NIIF a los contratos de prestación de servicios, principalmente en lo referente a la calificación de activos y al reconocimiento de ingresos y a la periodificación de gastos, sin que hasta la fecha exista una posición clara y definitiva al respecto.

Las reglas de contabilidad actualmente vigentes en España permiten a las concesionarias de autopistas retrasar, en los primeros años de funcionamiento de la autopista en los que los ingresos son menores, la contabilización como gastos de los intereses devengados e imputarlos en los ejercicios posteriores, cuando los ingresos se han incrementado.

Para lograr este efecto, los citados intereses se contabilizan como un activo. Dicha operación contable se conoce habitualmente como activación de gastos financieros. Las NIIF no permiten, en principio, la utilización de esta técnica contable. En consecuencia, la aplicación al Grupo Cintra de las citadas normas entrañará previsiblemente los siguientes cambios.

- Deberá, por un lado, darse de baja el saldo acumulado de los gastos financieros activados y, por otro, restar ese importe, neto de efectos fiscales, de los fondos propios y de los socios externos del balance de la compañía.
- No podrán seguir activándose los nuevos gastos financieros sino que deberán contabilizarse como gasto del correspondiente ejercicio, disminuyendo en consecuencia los beneficios.

Como consecuencia de todo lo anterior, en el momento de adopción de las NIIF en el ejercicio 2005 podrían ponerse de manifiesto diferencias que afectaran individualmente o en su conjunto, de manera significativa, a los estados financieros preparados en la actualidad de acuerdo con principios generalmente aceptados en España. Por tanto, dichos estados financieros podrían diferir de los que resultaran de su conversión a las NIIF aplicables en el ejercicio 2005, especialmente por la activación de gastos



financieros derivados de la financiación de las autopistas con posterioridad a la fecha de su entrada en explotación.

Tomando como hipótesis la postura más prudente de que finalmente las NIIF no permitieran la activación de los gastos financieros en ninguna de las concesiones actuales del Grupo, la reversión del saldo acumulado de gastos financieros que a 30 de junio de 2004 representaba un importe de 1.010,6 millones de euros, tendría como efecto una reducción por importe de 513,7 millones de euros en los fondos propios del Grupo, que pasarían de 1.416,4 millones de euros a 902,7, así como una reducción de 187,3 millones de euros en la partida de socios externos de dicho balance.

Por su parte, la aplicación de dicho criterio tendría un impacto negativo de 64,9 millones de euros en la cuenta de pérdidas y ganancias combinada a junio de 2004, pasando de un beneficio de 60,9 millones de euros a una pérdida de 4,1 millones de euros en el período mencionado.

No obstante, dicha reducción en los fondos propios consolidados no afectaría al cumplimiento de los ratios financieros correspondientes a las deudas financieras de las distintas concesiones, en la medida en que dichos ratios están vinculados a las cuentas anuales individuales de las concesiones, las cuales no tienen obligación de aplicar las NIIF. Este efecto contable es neutral respecto a la capacidad de generación de flujo de caja de la compañía y de la situación financiera de la misma.

Diferencias de la misma naturaleza y de importes igualmente significativos se producirán a partir del ejercicio 2005. Si en la incorporación de nuevas inversiones a la cartera de proyectos y en la consolidación de sus estados financieros se incrementaran el nivel de endeudamiento y de gasto financiero, este hecho afectaría negativamente a los resultados consolidados futuros, pudiendo eventualmente éstos llegar a ser negativos. En la fecha actual no es posible determinar con seguridad el impacto que tendrán estas normas.

Para una descripción de los efectos de la adopción de las normas internacionales de información financiera, véase el apartado 5.4.1 siguiente del Capítulo V del Folleto.

#### **0.2.2.2.8. Riesgo de tipo de cambio**

Una parte importante de los ingresos y gastos del Grupo CINTRA, así como los dividendos que CINTRA recibe de sus filiales tienen su origen en países fuera de la zona euro con monedas distintas al euro, incluyendo Canadá y Chile. En el ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2003, aproximadamente el 45,96% de los ingresos del Grupo estaban expresados en dólares canadienses y el 14,56% de dichos ingresos estaban expresados en pesos chilenos. Por ello, de año en año, los cambios adversos en los tipos de cambio utilizados para la conversión de monedas extranjeras en euros, moneda en la que CINTRA presenta sus estados financieros, pueden afectar a los resultados de explotación de la Sociedad o a su situación financiera expresados en euros. En particular, la debilidad del dólar canadiense frente al euro ha afectado negativamente a la situación financiera y a los resultados de explotación de la Sociedad en el año 2003 y continúa teniendo un efecto negativo en el presente año. Asimismo, dado que los tipos de cambio existentes se utilizan para estimar futuros flujos de caja

con el fin de medir el valor neto contable de algunos de los activos de CINTRA, las fluctuaciones en los tipos de cambio podría suponer que CINTRA tuviera que reducir el valor contable de dichos activos. Adicionalmente, la Sociedad busca cubrir su exposición a los efectos de la fluctuación de los tipos de cambio en lo que se refiere a pagos anticipados de dividendos en moneda distinta del euro. Adicionalmente a la volatilidad en los ingresos de CINTRA, las fluctuaciones de los tipos de cambio producen asimismo volatilidad en las inversiones en las transacciones extranjeras de CINTRA. En la medida en que los mecanismos de cobertura de CINTRA no consigan cubrir el importe total de los pagos de dividendos distribuidos a la Sociedad, los cambios adversos en los tipos de cambio podrían reducir el importe en euros de los dividendos distribuidos que la Sociedad recibe en la actualidad de sus sociedades filiales cuya contabilidad se expresa en una moneda distinta del euro. Además de la volatilidad en la cuenta de resultados, las fluctuaciones de los tipos de cambio también provocan la volatilidad del valor de las inversiones del Grupo en el extranjero. Las citadas fluctuaciones en el tipo de cambio implican una variación del valor contable de las inversiones incluidas en el Activo de los estados financieros consolidados de la Sociedad que se compensa, a su vez, en el Pasivo con la partida diferencias de conversión dentro de los fondos propios. CINTRA no pretende cubrirse de los efectos de los tipos de cambio en sus inversiones. En la medida en que la Sociedad no ha cubierto su exposición a los cambios negativos en los tipos de cambio, dichos cambios podrían tener un efecto adverso significativo en, los negocios, la situación financiera y los resultados de explotación de la Sociedad.

### **0.2.2.3. Riesgos asociados a la estructura accionarial**

#### **0.2.2.3.1. Tras la Oferta Pública, Ferrovial Infraestructuras, S.A. seguirá manteniendo una participación mayoritaria en CINTRA**

Tras la finalización de la Oferta, FI será el titular del 62,03% del capital social de la Sociedad (59,76% en caso de ejercitarse íntegramente la opción de suscripción “*green-shoe*”). En consecuencia, FI podrá determinar sustancialmente todos los acuerdos que requieran ser aprobados por la mayoría de los accionistas de CINTRA, incluyendo el reparto de dividendos, la variación de la cifra de capital social, la modificación de los Estatutos Sociales y el nombramiento de los consejeros (con las limitaciones del derecho de representación proporcional establecido por la legislación española). Además, FI tiene derecho a designar a una mayoría de los consejeros de CINTRA. En tanto que accionista mayoritario, FI podrá orientar la gestión de las operaciones de CINTRA y causar o impedir un cambio de control en la Sociedad. Los intereses de FI pueden no coincidir con los del resto de accionistas de la Sociedad. A su vez, GRUPO FERROVIAL, S.A., sociedad matriz de FI es una gran compañía con intereses principalmente en los negocios inmobiliario y de construcción.

#### **0.2.2.3.2. Dependencia de Grupo Ferrovial para el desarrollo del negocio de CINTRA**

El Contrato Marco establece un compromiso recíproco entre CINTRA, de una parte, y GRUPO FERROVIAL, S.A. y Ferrovial Agromán, S.A. de otra, para participar conjuntamente en el desarrollo de proyectos de infraestructuras de transporte y aparcamiento, con base en determinados principios de exclusividad. Para una

descripción del Contrato Marco véase el apartado 6.3 siguiente del Folleto. De conformidad con lo establecido en el Contrato Marco, Ferrovial Agromán, S.A. tiene como norma general un derecho preferente para actuar como constructor en relación con los proyectos de infraestructuras de transporte y aparcamientos de automóviles en los que CINTRA está involucrada, por lo que las sociedades del Grupo CINTRA no pueden contratar la construcción de las infraestructuras con terceros salvo que Ferrovial Agromán, S.A. haya declinado previamente participar en el proyecto de que se trate. Como consecuencia de ello, si Ferrovial Agromán, S.A. no presta a CINTRA sus servicios de construcción a unos precios competitivos, la competitividad de las licitaciones de CINTRA podría verse afectada de manera significativa, lo que afectaría al crecimiento de CINTRA así como al del negocio de construcción del Grupo FERROVIAL. El Contrato Marco será supervisado por la Comisión de Operaciones Vinculadas del Consejo de Administración de CINTRA, con capacidad para revisar las transacciones entre CINTRA y otras sociedades del Grupo FERROVIAL, informar al Consejo de Administración en relación con dicha revisión y emitir recomendaciones, si bien no se puede garantizar que CINTRA o las sociedades del Grupo FERROVIAL cumplan con dichas recomendaciones, o que las recomendaciones garantizarán que todas las operaciones que se lleven a cabo con las sociedades del Grupo FERROVIAL serán conformes con el interés de CINTRA o del resto de sus accionistas.

#### **0.2.2.4. Riesgos asociados a la Oferta**

##### **0.2.2.4.1. Acciones susceptibles de venta posterior**

La venta de un número sustancial de acciones de CINTRA en el mercado tras la Oferta Pública o la percepción de que estas ventas se puedan producir, podrían afectar negativamente al precio de cotización de las acciones de CINTRA o a la posibilidad para la Sociedad de captar capital adicional mediante una Oferta Pública de Suscripción de acciones en el futuro. Tras la Oferta, FI, sociedad íntegramente participada por GRUPO FERROVIAL, S.A., será titular de la mayoría de las acciones de CINTRA. La Sociedad y FI han acordado no emitir ni vender acciones de CINTRA, salvo con el consentimiento previo de las Entidades Coordinadoras Globales, durante los 180 días naturales siguientes a la finalización de la Oferta, con sujeción a ciertas excepciones.

Tras la finalización del compromiso de no transmisión (lock-up) de acciones referido, FI podría vender sus acciones y CINTRA podría emitir o vender acciones de la Sociedad en operaciones públicas o privadas. A pesar de que FI no ha expresado que tenga intención de vender todas o parte de las acciones que ostentará tras la Oferta, cualquiera de dichas ventas, o cualquier venta de nuevas acciones por CINTRA, podrían afectar al precio de cotización de las acciones de la Sociedad.

##### **0.2.2.4.2. Ausencia de mercado previo**

Esta Oferta Pública es la primera oferta de acciones de la Sociedad y, en consecuencia, las acciones de CINTRA no se encuentran en la actualidad admitidas a negociación en ningún mercado secundario de valores. CINTRA ha solicitado la admisión a cotización de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y estima que serán incluidas en el Sistema de Interconexión Bursátil (SIBE o Mercado Continuo) el día 27 de octubre de 2004, una vez se hayan cumplido los

requisitos y trámites aplicables en España al efecto. Cualquier retraso en el inicio de la negociación de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia privaría de liquidez en el mercado a las acciones, dificultando a los inversores la venta de sus acciones de CINTRA. Si la admisión a negociación oficial de la totalidad de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y su inclusión en el Sistema de Interconexión Bursátil Español no tuviera lugar llegado el día 12 de noviembre de 2004, la Oferta Pública se entenderá revocada, las acciones serán devueltas al Oferente y la Sociedad o, en el caso de las acciones nuevas, amortizadas, y el precio de compra/suscripción será devuelto a los inversores, junto con el interés legal correspondiente. Además, aunque las acciones se admitan a negociación oficial en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y se incluyan en el Sistema de Interconexión Bursátil, no puede asegurarse que se vaya a desarrollar y mantener una negociación activa de las acciones una vez concluya la Oferta. El precio definitivo de las acciones será determinado conjuntamente por las Entidades Coordinadoras Globales, MILSA y CINTRA. Sin embargo, no puede asegurarse que con posterioridad a la Oferta las acciones cotizarán a un precio igual o superior al precio de la Oferta.

#### **0.2.2.4.3. Volatilidad de la cotización**

El precio de las acciones puede ser volátil. El precio inicial de la Oferta podría no ser indicativo de los precios de cotización que prevalezcan en el mercado con posterioridad a la misma. Es posible que los inversores que adquieran acciones de CINTRA en la Oferta no sean capaces de revender posteriormente sus acciones en el mercado secundario a un precio igual o superior al precio de la Oferta. Factores tales como la evolución de los resultados de explotación de la Sociedad, cambios en las recomendaciones de los analistas bursátiles sobre CINTRA o el sector de infraestructuras de transporte y/o de aparcamientos en general, y las condiciones globales de los mercados financieros podrían tener un efecto negativo importante en la cotización de las acciones de la Sociedad. Por otra parte, durante el pasado año, los mercados de valores en España y a nivel mundial han sufrido volatilidades importantes en términos de volumen de contratación y precios de cotización de los valores. Esta volatilidad podría tener un efecto adverso importante en el precio de cotización de las acciones de CINTRA con independencia de cuáles sean la situación financiera y los resultados de explotación de la Sociedad.

**CAPÍTULO I. PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD  
DE SU CONTENIDO Y ORGANISMOS SUPERVISORES DEL  
FOLLETO**

## ÍNDICE

<b>CAPÍTULO I. PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD DE SU CONTENIDO Y ORGANISMOS SUPERVISORES DEL FOLLETO.....</b>	<b>2</b>
<b>1.1 PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD DEL CONTENIDO DEL FOLLETO .....</b>	<b>2</b>
<b>1.2. ORGANISMOS SUPERVISORES DEL FOLLETO .....</b>	<b>2</b>
<b>1.3. VERIFICACIÓN Y AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES .....</b>	<b>2</b>

# **CAPÍTULO I. PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD DE SU CONTENIDO Y ORGANISMOS SUPERVISORES DEL FOLLETO**

## **1.1 PERSONAS QUE ASUMEN LA RESPONSABILIDAD DEL CONTENIDO DEL FOLLETO**

D. Juan Béjar Ochoa, con D.N.I. número 1.499.769-P, y D. David Stephen Harrison, de nacionalidad inglesa, con pasaporte número 704.258.261, en su calidad de apoderados mancomunados de CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A. (en adelante, indistintamente, “CINTRA”, la “Sociedad” o la “Compañía”), con domicilio social en Plaza Manuel Gómez Moreno, 2, Edificio Alfredo Mahou, Madrid 28020, y C.I.F. A-81939209, asumen la responsabilidad por el contenido del presente Folleto y sus Anexos y declaran que los datos e informaciones contenidos en los mismos son veraces y que no se omite ningún dato relevante ni induce a error.

Asimismo, D. David Stephen Harrison, con pasaporte número 704.258.261, actuando en nombre y por cuenta del oferente Macquarie Infrastructure (Luxembourg), S.A. (en adelante, “MILSA”), en virtud de los poderes notariales otorgados por MILSA, asume la responsabilidad por el contenido del apartado 0.1 del Capítulo 0 y del Capítulo II del presente Folleto, así como del Anexo VI del mismo y declara que los datos e informaciones contenidos en los mismos son veraces y que no se omite ningún dato relevante ni induce a error.

## **1.2. ORGANISMOS SUPERVISORES DEL FOLLETO**

El presente Folleto Informativo Completo (Modelo RV) (en lo sucesivo, el “Folleto”) ha sido inscrito en los registros oficiales de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (en adelante, la “CNMV”), con fecha 8 de octubre de 2004 y se refiere a una Oferta Pública de Venta y Suscripción de acciones ordinarias de CINTRA (en adelante, la “Oferta Pública” o la “Oferta”).

Se hace constar que el registro del Folleto por la CNMV no implica recomendación de la suscripción o compra de los valores a que se refiere el mismo, ni pronunciamiento en sentido alguno sobre la solvencia de la entidad emisora o la rentabilidad de los valores emitidos u ofertados.

La Oferta Pública a que el presente Folleto se refiere no requiere autorización o pronunciamiento administrativo previo distinto del régimen general de verificación y registro por la CNMV.

## **1.3. VERIFICACIÓN Y AUDITORÍA DE LAS CUENTAS ANUALES**

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., con domicilio en Madrid, Paseo de la Castellana 43, inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el número S0242 y con C.I.F. B-79031290, ha auditado las cuentas anuales

individuales de CINTRA y las cuentas anuales consolidadas de CINTRA y sus sociedades dependientes correspondientes al ejercicio 2003 y ha emitido los correspondientes informes de auditoría, cuyas opiniones han sido favorables.

Por su parte, Deloitte, S.L. (cuya denominación en el momento de emisión de los informes de auditoría del ejercicio social 2001 era Arthur Andersen y Cía, S. Com.), con domicilio en Madrid, calle Raimundo Fernández de Villaverde 65, inscrita en el Registro Oficial de Auditores de Cuentas con el número S0692 y con C.I.F. B-79104469 ha auditado las cuentas anuales individuales de CINTRA y las cuentas anuales consolidadas de CINTRA y sus sociedades dependientes correspondientes a los ejercicios 2001 y 2002 y ha emitido los correspondientes informes de auditoría, cuyas opiniones han sido igualmente favorables.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. (por lo que se refiere al ejercicio 2003) y Deloitte, S.L. (por lo que se refiere al ejercicio 2002) han emitido también sendos informes de auditoría sobre los estados financieros combinados de CINTRA, CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. (sociedad que se integrará en el perímetro de consolidación de CINTRA una vez se complete la reorganización societaria descrita en el apartado 6.2.2 del Capítulo VI del presente Folleto) y sus respectivas sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2003 y a 31 de diciembre de 2002, respectivamente. Dichos informes de auditoría tienen asimismo opinión favorable.

Por último, PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. ha emitido sendos informes de revisión limitada de los estados financieros individuales y consolidados de CINTRA, así como de los estados financieros combinados de CINTRA, CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. e INVERSORA DE AUTOPISTAS DE LEVANTE, S.L. y sus respectivas sociedades dependientes, a 30 de junio de 2004 (comparados con los correspondientes estados financieros a 30 de junio de 2003).

Se adjuntan como Anexo I del presente Folleto las cuentas anuales individuales de CINTRA correspondientes a los ejercicios 2001, 2002 y 2003, junto con los correspondientes informes de auditoría, y como Anexo II las cuentas anuales consolidadas de CINTRA correspondientes a los ejercicios 2001, 2002 y 2003, junto con los correspondientes informes de auditoría. Asimismo, como Anexo III del presente Folleto se adjuntan los estados financieros combinados de CINTRA y CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. a 31 de diciembre de 2003 y 2002, con sus correspondientes informes de auditoría. Finalmente, se adjuntan como Anexo IV del presente Folleto los informes de revisión limitada de los estados financieros a 30 de junio de 2004 (comparados con los correspondientes estados financieros a 30 de junio de 2003) mencionados en el párrafo anterior.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. y Deloitte, S.L. han verificado asimismo que las cifras referidas a los estados financieros combinados de los ejercicios 2003 y 2002 que se incluyen en el presente Folleto se corresponden con las contenidas en los estados financieros combinados auditados de CINTRA y CINTRA APARCAMIENTOS de tales ejercicios.



**CAPÍTULO II. LA OFERTA PÚBLICA Y LOS VALORES  
NEGOCIABLES OBJETO DE LA MISMA**

## Índice

<b>CAPÍTULO II. LA OFERTA PÚBLICA Y LOS VALORES NEGOCIABLES OBJETO DE LA MISMA .....</b>	<b>3</b>
<b>2.1. ACUERDOS SOCIALES .....</b>	<b>3</b>
2.1.1. <i>Acuerdos relativos a la Oferta Pública de Suscripción .....</i>	<i>3</i>
2.1.2. <i>Acuerdos relativos a la Oferta Pública de Venta.....</i>	<i>4</i>
2.1.3. <i>Información sobre los requisitos y acuerdos para la admisión a negociación oficial.....</i>	<i>6</i>
<b>2.2. AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA.....</b>	<b>7</b>
<b>2.3. EVALUACIÓN DEL RIESGO INHERENTE A LOS VALORES O A SU EMISOR .....</b>	<b>7</b>
<b>2.4. VARIACIONES SOBRE EL RÉGIMEN LEGAL TÍPICO DE LOS VALORES OFERTADOS.....</b>	<b>7</b>
<b>2.5. CARACTERÍSTICAS DE LOS VALORES.....</b>	<b>7</b>
2.5.1. <i>Naturaleza y denominación de los valores .....</i>	<i>7</i>
2.5.2. <i>Representación de los valores.....</i>	<i>8</i>
2.5.3. <i>Importe nominal global de la Oferta .....</i>	<i>8</i>
2.5.4. <i>Número de valores ofrecidos, proporción sobre el capital social y precio de los mismos .....</i>	<i>8</i>
2.5.5. <i>Comisiones y gastos de la oferta.....</i>	<i>11</i>
<b>2.6. COMISIONES POR INSCRIPCIÓN Y MANTENIMIENTO DE SALDOS POR EL REGISTRO CONTABLE DE LAS ACCIONES .....</b>	<b>11</b>
<b>2.7. INEXISTENCIA DE RESTRICCIONES A LA LIBRE TRANSMISIBILIDAD DE LOS VALORES .....</b>	<b>11</b>
<b>2.8. NEGOCIACIÓN OFICIAL EN LAS BOLSAS DE VALORES .....</b>	<b>11</b>
<b>2.9. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS COMPRADORES DE LOS VALORES QUE SE OFRECEN.....</b>	<b>13</b>
2.9.1. <i>Derecho a participar en el reparto de las ganancias sociales y en el patrimonio resultante de la liquidación.....</i>	<i>13</i>
2.9.2. <i>Derecho de suscripción preferente en las emisiones de nuevas acciones o de obligaciones convertibles en acciones .....</i>	<i>13</i>
2.9.3. <i>Derecho de asistencia y voto en las Juntas Generales e impugnación de acuerdos sociales .....</i>	<i>14</i>
2.9.4. <i>Derecho de información.....</i>	<i>14</i>
2.9.5. <i>Obligatoriedad de las prestaciones accesorias; privilegios, facultades y deberes que conlleva la titularidad de las acciones .....</i>	<i>14</i>
2.9.6. <i>Fecha de entrada en vigor de los derechos y obligaciones derivados de las acciones.....</i>	<i>15</i>

2.9.7. Reglamento de la Junta General de Accionistas de la Sociedad .....	15
<b>2.10. DISTRIBUCIÓN DE LA OFERTA Y PROCEDIMIENTO DE COLOCACIÓN ....</b>	<b>15</b>
2.10.1. Colectivo de potenciales inversores. Distribución de la Oferta .....	15
2.10.2. Procedimiento de colocación.....	21
2.10.3. Información adicional a incorporar al Folleto registrado .....	46
<b>2.11. DESISTIMIENTO DE LA OFERTA Y REVOCACIÓN DE LA OFERTA.....</b>	<b>47</b>
2.11.1. Desistimiento de la Oferta .....	47
2.11.2. Revocación Automática.....	48
<b>2.12. ENTIDADES QUE INTERVIENEN EN LA OFERTA.....</b>	<b>50</b>
2.12.1. Relación de las Entidades que intervendrán en la colocación. Descripción y funciones de las mismas. ....	50
2.12.2. Verificación de las Entidades Coordinadoras Globales y Directoras.....	61
2.12.3. Características de los contratos de aseguramiento .....	62
2.12.4. Prorrates en el Tramo Minorista y en el Tramo de Empleados .....	69
<b>2.13. TERMINACIÓN DEL PROCESO Y LIQUIDACIÓN DE LA OFERTA .....</b>	<b>79</b>
<b>2.14. GASTOS DE LA OFERTA PÚBLICA .....</b>	<b>82</b>
<b>2.15. RÉGIMEN FISCAL .....</b>	<b>83</b>
2.15.1. Imposición indirecta en la adquisición y transmisión de las Acciones.....	84
2.15.2. Imposición directa derivada de la adquisición, titularidad y transmisión de las Acciones.....	84
<b>2.16. FINALIDAD DE LA OPERACIÓN .....</b>	<b>92</b>
<b>2.17. DATOS RELATIVOS A LA NEGOCIACIÓN DE LAS ACCIONES DE CINTRA.....</b>	<b>93</b>
2.17.1. Número de acciones admitidas a cotización oficial.....	93
2.17.2. Resultados y dividendo por acción de los tres últimos ejercicios.....	93
2.17.3. Ampliaciones de capital realizadas durante los tres últimos ejercicios .....	93
2.17.4. Estabilización.....	93
<b>2.18. PERSONAS QUE HAN PARTICIPADO EN EL DISEÑO Y/O ASESORAMIENTO DE LA OFERTA PÚBLICA .....</b>	<b>94</b>
2.18.1. Personas que han participado en el diseño y/o asesoramiento de la presente Oferta.....	94
2.18.2. Vinculación o intereses económicos entre dichas personas y CINTRA o MILSA .....	95

## **CAPÍTULO II. LA OFERTA PÚBLICA Y LOS VALORES NEGOCIABLES OBJETO DE LA MISMA**

### **2.1. ACUERDOS SOCIALES**

La presente Oferta Pública de acciones de CINTRA consta de una Oferta Pública de Suscripción y de una Oferta Pública de Venta (en lo sucesivo, se entenderá que las expresiones “**Oferta Pública**” y “**Oferta**” se refieren conjuntamente a la Oferta Pública de Suscripción y la Oferta Pública de Venta) y se divide en cuatro tramos: Tramo Minorista, Tramo de Empleados, Tramo Institucional Español y Tramo Internacional. La Oferta en todos sus Tramos la realizan CINTRA y MILSA, actuando en su propio nombre cada una de ellas.

En los apartados 2.1.1 y 2.1.2 siguientes se describen los acuerdos sociales relativos a la Oferta Pública.

#### **2.1.1. Acuerdos relativos a la Oferta Pública de Suscripción**

El Consejo de Administración de CINTRA, en su reunión del día 4 de octubre de 2004, al amparo de la autorización conferida por la Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas de CINTRA de fecha 31 de agosto de 2004, adoptó el acuerdo de aumentar el capital social en la cantidad de 8.448.705,40 euros, mediante la emisión de 42.243.527 acciones ordinarias de 0,20 euros de valor nominal cada una, representadas mediante anotaciones en cuenta, destinadas a ser ofrecidas a inversores en una Oferta Pública de Suscripción, habiendo renunciado los accionistas de la Sociedad, Ferrovial Infraestructuras, S.A. (en adelante, “**FI**”) y MILSA a su derecho de suscripción preferente respecto de las nuevas acciones a emitir.

El mencionado Consejo de Administración, en la misma reunión, y haciendo uso de la autorización conferida por la Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas de CINTRA de fecha 4 de octubre de 2004, acordó un segundo aumento de capital, igualmente con renuncia de los accionistas de la Sociedad a su derecho de suscripción preferente, por importe de 3.729.516,80 euros, mediante la emisión de 18.647.584 acciones ordinarias de 0,20 euros de valor nominal cada una, representadas mediante anotaciones en cuenta, con objeto de que la Sociedad pueda conceder una opción de suscripción (internacionalmente conocida como “*green shoe*”) sobre las mencionadas acciones a las Entidades Coordinadoras Globales de la Oferta, actuando en nombre y por cuenta de las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales de la misma, en los términos que se describen más detalladamente en el apartado 2.10.1.4 siguiente. La ejecución de este aumento de capital está condicionada a la íntegra suscripción y desembolso del aumento de capital referido en el párrafo anterior y al ejercicio de la mencionada opción “*green shoe*”.

Las acciones objeto de la Oferta Pública de Suscripción y del aumento del capital del “*green shoe*” serán referidas en lo sucesivo como las “**Acciones Nuevas**”.

Como Anexo V al presente Folleto y formando parte integrante del mismo, se incluyen las certificaciones expedidas por el Secretario del Consejo de Administración de

CINTRA con el visto bueno de su Presidente relativas a los acuerdos adoptados por la Junta General de Accionistas y por el Consejo de Administración antes mencionados.

### **2.1.2. Acuerdos relativos a la Oferta Pública de Venta**

La Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas de CINTRA celebrada el 31 de agosto de 2004 acordó por unanimidad la realización por la Sociedad de una Oferta Pública de Venta de las 18.503.038 acciones propias que la Sociedad adquirirá de Macquarie Infrastructure Canada Inc. (en lo sucesivo, “**MICI**”) como consecuencia de las operaciones de reestructuración de acciones que se describen en el apartado 6.2.2 del presente Folleto, delegando en el Consejo de Administración, con expresas facultades de sustitución en favor de una o varias personas, sean o no consejeros, las más amplias facultades necesarias para llevar a cabo la Oferta.

Por su parte, MILSA, mediante acuerdo de su Consejo de Administración de 30 de agosto de 2004, ha acordado adherirse a la Oferta y ofrecer en la misma la totalidad de las 125.729.276 acciones de CINTRA que permanecerán en su propiedad una vez perfeccionadas las operaciones de reorganización referidas en el apartado 6.2.2 del presente Folleto, representativas del 28,01% del capital social de la Sociedad antes de la Oferta Pública de Suscripción, de forma que tras la misma MILSA no ostentará participación alguna en la Sociedad. A su vez, el otro accionista de CINTRA, FI, manifestó en el propio acto de la Junta su decisión de no ofrecer acciones en la Oferta.

El Consejo de Administración de CINTRA, en su reunión de 31 de agosto de 2004, y al amparo de las facultades de sustitución otorgadas por la Junta General de Accionistas, acordó sustituir las facultades que le fueron conferidas por la Junta General a una serie de apoderados mancomunados, a fin de que éstos pudieran fijar los términos y condiciones de la Oferta Pública de Venta y de realizar cuantas actuaciones y trámites fueran necesarios para la ejecución de la misma.

En el Anexo V antes mencionado del presente Folleto, y formando parte integrante del mismo, se incluyen asimismo las certificaciones expedidas por el Secretario del Consejo de Administración de CINTRA con el visto bueno de su Presidente, de los acuerdos adoptados por la Junta General de Accionistas y por el Consejo de Administración relativos a la Oferta Pública de Venta. Asimismo, se incluye copia del acta de la reunión del Consejo de Administración de MILSA de 30 de agosto de 2004, firmada por los 3 consejeros de la Sociedad, junto con su traducción jurada al castellano.

En consecuencia, la Oferta Pública de Venta está integrada por (i) la totalidad de las 125.729.276 acciones titularidad de MILSA, representativas del 28,01% del capital de CINTRA antes de la Oferta Pública de Suscripción, y por (ii) las 18.503.038 acciones propias ofrecidas por la Sociedad, que ésta previamente adquirirá de MICI como consecuencia de la transmisión por CINTRA a MICI de 107.492.500 acciones de la sociedad 407 International Inc. (representativas del 13,87% de su capital social), según se describe con más detalle en el apartado 6.2.2 del presente Folleto.

A la fecha del registro del presente Folleto y en tanto no se perfeccionen las operaciones de reorganización descritas en el apartado 6.2.2 del presente Folleto (lo que ocurrirá el día 26 de octubre de 2004, a partir de las 17:30 horas y con anterioridad al

procesamiento por la Entidad Agente e Iberclear de las adjudicaciones finales a los inversores de la Oferta), las acciones objeto de la Oferta Pública de Venta (en lo sucesivo, las “**Acciones Viejas**”) son de la titularidad de MILSA que tiene plena disponibilidad sobre las mismas, no estando sujetas a carga o gravamen alguno.

A efectos de garantizar la entrega de las Acciones Viejas a los posibles adjudicatarios de las mismas, MILSA ha instruido irrevocablemente a Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A. (la “**Entidad Agente**”), en cuyos registros contables se hallan inscritas dichas acciones, para inmovilizar:

- (i) las 125.729.276 acciones de CINTRA de su propiedad, representativas del 28,01% del capital social antes de la Oferta, que MILSA ofrecerá en el marco de la Oferta Pública de Venta;
- (ii) las 18.503.038 acciones de CINTRA que MILSA aportará, entre otras, a MICI y que serán entregadas a CINTRA como consecuencia de la transmisión por ésta a MICI de las 107.492.500 acciones representativas del 13,87% del capital social de la sociedad 407 International Inc.;

Se acompañan como Anexo VI del presente Folleto copias de los certificados de legitimación emitidos por la Entidad Agente, que acreditan la titularidad de MILSA sobre las citadas acciones y su inmovilización y afectación al resultado de la Oferta Pública de Venta, por lo que se refiere a las 125.729.276 referidas en el párrafo (i), y a la entrega de las mismas a CINTRA, en cuanto a las 18.503.038 acciones indicadas en el párrafo (ii), así como de la certificación expedida por el Consejero Delegado de CINTRA acreditativa, entre otros extremos, del compromiso firme e irrevocable de la Sociedad de entregar a MICI las mencionadas 107.492.500 acciones de la sociedad 407 International Inc. una vez que se cumplan las condiciones suspensivas a que se encuentran sujetas las operaciones de reorganización societaria descritas en el apartado 6.2.2 del presente Folleto.

Por su parte, MICI ha instruido irrevocablemente a la Entidad Agente para que afecte a su entrega a CINTRA las 18.503.038 acciones de CINTRA indicadas en el párrafo (ii) anterior, que le serán aportadas por MILSA como consecuencia de una ampliación de capital en los términos descritos en el apartado 6.2.2 del presente Folleto, tan pronto como dichas acciones sean de la titularidad de MICI.

Asimismo, CINTRA ha instruido irrevocablemente a la Entidad Agente para que afecte al resultado de la Oferta Pública de Venta las 18.503.038 acciones propias que adquirirá de MICI como resultado de las operaciones de reestructuración referidas, tan pronto como éstas se perfeccionen y las acciones sean de la titularidad de CINTRA.

Por último, Ferrovial Infraestructuras, S.A. ha instruido irrevocablemente a la Entidad Agente para inmovilizar un total de 18.503.038 acciones de CINTRA de su propiedad y destinarlas a la Oferta en el supuesto de que CINTRA no llegara a adquirir de MICI el mismo número de acciones propias y no pudiera por tanto vender las mismas en la Oferta.

Se hace constar que con la realización de la Oferta Pública de Venta no se transgreden las normas sobre operaciones con acciones propias o con acciones de la sociedad dominante establecidas en los artículos 75 y siguientes de la Ley de Sociedades Anónimas.

### **2.1.3. Información sobre los requisitos y acuerdos para la admisión a negociación oficial**

El Consejo de Administración de CINTRA, en virtud de la autorización expresa de la Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas de CINTRA celebrada el 31 de agosto de 2004, acordó ese mismo día solicitar la admisión a negociación oficial de la totalidad de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, así como su inclusión en el Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo).

Los requisitos previos para la admisión a negociación oficial en las Bolsas mencionadas y la negociación en el Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo) son básicamente los siguientes:

- Ejecución del primer aumento de capital descrito en el apartado 2.1.1 precedente, otorgamiento de la correspondiente escritura pública de aumento de capital e inscripción de la misma en el Registro Mercantil, previa liquidación del correspondiente Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.
- Depósito de un testimonio notarial o copia autorizada de la escritura pública del primer aumento de capital descrito en el apartado 2.1.1 anterior, una vez inscrita en el Registro Mercantil, en la CNMV, Iberclear y las Sociedades Rectoras de la Bolsa de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia.
- Verificación por la CNMV del cumplimiento de los requisitos legales y puesta a disposición del público, en el domicilio social de las Bolsas de Valores mencionadas anteriormente, del presente Folleto junto con el Tríptico-resumen del mismo.
- Depósito de testimonio notarial o copia autorizada de la escritura pública de constitución de CINTRA y posteriores escrituras de ampliación de capital, junto con diversos certificados y documentación complementaria, en la Sociedad Rectora de la Bolsa de Valores de Madrid, como Bolsa de cabecera para las demás Bolsas de Valores españolas y en la CNMV.
- Acuerdo de admisión a negociación oficial de las acciones en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, adoptado por sus respectivas Sociedades Rectoras.
- Acuerdo de integración de las acciones en el Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo), adoptado por la CNMV con el informe favorable de la Sociedad de Bolsas.

A la fecha del presente Folleto, se cumplen por CINTRA los requisitos de admisión a negociación de acciones exigidos por la normativa del Mercado de Valores y, en particular, por el Artículo 32 del Real Decreto 1506/1967, de 30 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de las Bolsas de Comercio, excepto la difusión necesaria de las acciones, que se espera alcanzar con esta Oferta Pública y el requisito de obtención de beneficios netos suficientes a nivel individual en los dos últimos ejercicios cerrados o en tres ejercicios no consecutivos de los últimos cinco para haber repartido un dividendo de al menos el 6% del capital nominal desembolsado.

Por este motivo, CINTRA ha solicitado a la CNMV la aplicación del régimen de excepción al referido requisito de beneficios establecido en el artículo 32.1.c) del citado Real Decreto, y a tal efecto, y según se indica en el Capítulo VII siguiente, ha presentado un informe elaborado por su Consejo de Administración sobre las perspectivas de negocio y financieras de la Sociedad y sobre las consecuencias que, a su juicio, tendrán sobre la evolución de sus resultados en los ejercicios venideros, tal y como establece la Orden Ministerial de 19 de junio de 1997, en su redacción dada por la Orden Ministerial de 22 de diciembre de 1999.

## **2.2. AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA**

La Oferta no requiere autorización administrativa previa, al estar únicamente sujeta al régimen general de verificación por la CNMV.

## **2.3. EVALUACIÓN DEL RIESGO INHERENTE A LOS VALORES O A SU EMISOR**

No se ha realizado ninguna evaluación del riesgo inherente a las acciones ofertadas ni de la Sociedad por parte de entidad calificadora alguna.

## **2.4. VARIACIONES SOBRE EL RÉGIMEN LEGAL TÍPICO DE LOS VALORES OFERTADOS**

No existen variaciones en las acciones objeto de la Oferta respecto del régimen legal típico previsto en las disposiciones legales aplicables en materia de acciones de sociedades anónimas, sin perjuicio de lo que se señala en el apartado 2.9 siguiente.

## **2.5. CARACTERÍSTICAS DE LOS VALORES**

### **2.5.1. Naturaleza y denominación de los valores**

Los valores a los que se refiere la Oferta Pública de Venta son acciones ordinarias de CINTRA, todas de la misma clase y serie, con un valor nominal de 0,20 euros cada una, encontrándose totalmente suscritas y desembolsadas. Los valores a los que se refiere la Oferta Pública de Suscripción, por su parte, serán igualmente acciones ordinarias de CINTRA de un valor nominal de 0,20 euros por acción, que serán emitidas por la Sociedad en ejecución de la ampliación de capital descrita en el apartado 2.1.1 anterior.

Todas las acciones objeto de la Oferta gozan (o gozarán desde su emisión en el caso de las Acciones Nuevas) de plenos derechos políticos y económicos, perteneciendo a la misma clase y serie que las restantes acciones de CINTRA actualmente en circulación,



sin que existan acciones privilegiadas, y se hallan (o se hallarán en el caso de las Acciones Nuevas) libres de cargas y gravámenes.

### **2.5.2. Representación de los valores**

Las acciones de CINTRA están representadas por medio de anotaciones en cuenta e inscritas en los correspondientes registros contables a cargo de la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de Valores, S.A.U. (“**Iberclear**”), entidad domiciliada en Madrid, c/ Pedro Teixeira nº 8, y de sus Entidades Participantes.

Las acciones objeto de la Oferta Pública de Suscripción estarán igualmente representadas por medio de anotaciones en cuenta, cuyo registro contable será asimismo llevado por Iberclear y sus Entidades Participantes.

### **2.5.3. Importe nominal global de la Oferta**

El importe nominal de la Oferta Pública se distribuye de la siguiente forma:

- (a) La Oferta Pública de Suscripción (“**OPS**”) comprende 42.243.527 Acciones Nuevas con un valor nominal de 0,20 euros cada una, por un importe nominal total de 8.448.705,40 euros.
- (b) La Oferta Pública de Venta (“**OPV**”) comprende 144.232.314 Acciones Viejas con un valor nominal de 0,20 euros cada una, por un importe nominal total de 28.846.462,80 euros.
- (c) Asimismo, existe una opción de suscripción (“*green shoe*”) de hasta 18.647.584 Acciones Nuevas con un valor nominal de 0,20 euros cada una, por un importe nominal total de 3.729.516,80 euros.

En consecuencia, en el caso de que las Entidades Coordinadoras Globales ejerciten la opción de suscripción “*green shoe*” que CINTRA tiene previsto otorgar en relación con los Tramos Institucionales de la Oferta en los términos que se describen en el apartado 2.10.1.4 siguiente, el importe nominal global de la Oferta podrá ascender hasta un máximo de 41.024.685 euros.

### **2.5.4. Número de valores ofrecidos, proporción sobre el capital social y precio de los mismos**

- a) Número de acciones ofrecidas y proporción sobre el capital social que representan

El número inicial de acciones ofrecidas en la Oferta es de 186.475.841 acciones, lo que representa un 41,54% del capital social de CINTRA con anterioridad a la Oferta y un 37,97% del capital social de CINTRA, tras la primera ampliación de capital que se describe en el apartado 2.1.1 anterior. La Oferta es ampliable hasta un máximo de 205.123.425 acciones en caso de ejercitarse íntegramente la opción de suscripción *green shoe* sobre las 18.647.584 acciones objeto de la misma. El número total de acciones ofrecidas, incluyendo las acciones objeto de la opción de suscripción *green shoe*,

representa un 45,70% del capital social de CINTRA con anterioridad a la Oferta y un 40,24% del capital social de CINTRA resultante de las dos ampliaciones de capital descritas en el apartado 2.1.1 anterior (esto es, la ampliación que da lugar a la Oferta Pública de Suscripción y la relativa a la opción *green shoe*).

b) Precio de las acciones

*1. Banda de Precios INDICATIVA Y NO VINCULANTE*

Al solo objeto de que los inversores dispongan de una referencia para la formulación de sus peticiones de compra/suscripción, CINTRA y MILSA, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, han establecido una banda de precios INDICATIVA Y NO VINCULANTE para las acciones de CINTRA objeto de la Oferta (la “**Banda de Precios**”) de entre 8,24 euros y 8,80 euros por acción.

La citada Banda de Precios implica asignar a CINTRA una capitalización bursátil o valor de mercado de la totalidad de sus acciones de entre 3.699 y 3.950 millones de euros, aproximadamente, con carácter previo a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción e incluyendo las acciones propias que serán objeto de la Oferta Pública de Venta, y de entre 4.047 y 4.322 millones de euros después de dicha ampliación de capital.

Se hace constar expresamente que la Banda de Precios ha sido fijada por CINTRA y MILSA, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, sin que exista un experto independiente que asuma responsabilidad alguna por la valoración de las acciones de CINTRA resultante de dicha Banda de Precios. Dicha Banda de Precios se ha establecido siguiendo procedimientos de valoración de empresas generalmente aceptados para compañías con actividades similares a las de CINTRA, teniendo en cuenta las características y circunstancias propias de la Sociedad y la situación presente de los mercados financieros internacionales. En particular, se han empleado, entre otros, los siguientes métodos de valoración:

- Descuento de Flujos de Caja (aplicando WACC dinámico y estático)
- Valor Presente Ajustado (“Adjusted Present Value” o APV)
- Multiplicadores del Valor Nominal
- Referencias de las últimas transacciones (compraventa de acciones de algunas de las compañías concesionarias).

En la valoración de cada activo se ha tenido en cuenta su específico grado de madurez.

Se hace constar que el precio o precios definitivos de las acciones objeto de la Oferta podrán no estar comprendidos dentro de la referida Banda de Precios.

*2. Precio Máximo Minorista*

El Precio Máximo de Compra/Suscripción por acción en el Tramo Minorista (“**Precio Máximo Minorista**”) será fijado el día 19 de octubre de 2004, de común acuerdo entre CINTRA, MILSA y todas las Entidades Coordinadoras Globales y será comunicado a la CNMV con carácter inmediato, y publicado no más tarde del segundo día hábil

siguiente al de dicha comunicación en, al menos, un diario de difusión nacional. La fijación del Precio Máximo Minorista tiene por finalidad permitir que los inversores del Tramo Minorista y del Tramo de Empleados puedan conocer el importe que, como máximo, pagarán por la compra o suscripción de cada acción de CINTRA que les sea adjudicada y será el tenido en cuenta a efectos del prorrateo en estos Tramos.

### 3. Precio Institucional

El Precio Institucional de la Oferta será fijado por CINTRA y MILSA, de común acuerdo con todas las Entidades Coordinadoras Globales, el 25 de octubre de 2004, una vez finalizado el Período de Oferta Pública en el Tramo Minorista y el Período de Prospección de la Demanda de los Tramos Institucionales, tras evaluar el volumen y calidad de la demanda y la situación de los mercados.

### 4. Precios de la Oferta

El Precio Minorista de la Oferta será el menor de los siguientes precios: (i) el Precio Máximo Minorista y (ii) el Precio Institucional de la Oferta.

El Precio Institucional de la Oferta podrá ser superior al Precio Máximo Minorista, en cuyo caso habrá dos precios para las acciones objeto de la Oferta Pública:

- (i) el Precio Minorista (para las acciones del Tramo Minorista y del Tramo de Empleados), y
- (ii) el Precio Institucional (para las acciones de los Tramos Institucionales).

El Precio Minorista de la Oferta y el Precio Institucional de la Oferta serán fijados el 25 de octubre de 2004 y comunicados a la CNMV con carácter inmediato y publicados no más tarde del segundo día hábil siguiente al de dicha comunicación en, al menos, un diario de difusión nacional.

### 5. Tipo de emisión del aumento de capital

Una vez fijados los Precios de la Oferta, CINTRA determinará el importe de la prima de emisión correspondiente a las Acciones Nuevas objeto de la Oferta Pública de Suscripción. Las reglas para la determinación del importe de la prima de emisión son las que se mencionan a continuación:

- (i) El importe de la prima de emisión por Acción Nueva en el Tramo Minorista (y en el Tramo de Empleados en el caso de que se asigne a este Tramo alguna Acción Nueva según lo previsto en el apartado 2.10.1.1.1 siguiente) será la diferencia entre el Precio Minorista y 0,20 euros, valor nominal de cada acción de CINTRA.
- (ii) En el supuesto de se asigne alguna Acción Nueva a los Tramos Institucionales según lo establecido en el apartado 2.10.1.1.1 siguiente, el importe de la prima de emisión por Acción Nueva en los Tramos Institucionales será la diferencia entre el Precio Institucional y 0,20 euros, valor nominal de cada acción de CINTRA.

### **2.5.5. Comisiones y gastos de la oferta**

El importe a pagar por los adjudicatarios de las acciones será únicamente el precio de las mismas, esto es, el Precio de la Oferta correspondiente a cada Tramo. Las peticiones de compra/suscripción deberán formularse exclusivamente ante alguna de las Entidades Aseguradoras o Colocadoras Asociadas que se relacionan en el apartado 2.12.1 siguiente, las cuales no repercutirán a los inversores gastos ni comisiones de ningún tipo derivados de la colocación de las acciones.

### **2.6. COMISIONES POR INSCRIPCIÓN Y MANTENIMIENTO DE SALDOS POR EL REGISTRO CONTABLE DE LAS ACCIONES**

No se devengarán gastos a cargo de los adjudicatarios de las acciones adquiridas a su nombre en los registros contables de las Entidades Participantes en Iberclear. No obstante, dichas entidades podrán establecer, de acuerdo con la legislación vigente, las comisiones y gastos repercutibles que libremente determinen en concepto de administración de valores o mantenimiento de los mismos en sus registros contables.

### **2.7. INEXISTENCIA DE RESTRICCIONES A LA LIBRE TRANSMISIBILIDAD DE LOS VALORES**

No existen restricciones estatutarias ni de otra índole a la libre transmisibilidad de las acciones de CINTRA, por lo que serán libremente transmisibles con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, la Ley del Mercado de Valores y demás normativa vigente.

### **2.8. NEGOCIACIÓN OFICIAL EN LAS BOLSAS DE VALORES**

Las acciones objeto de la Oferta no están actualmente admitidas a negociación oficial en ninguna Bolsa de Valores. No obstante, y de conformidad con los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración de la Sociedad el 31 de agosto de 2004, en virtud de autorización de la Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas de CINTRA celebrada ese mismo día, se solicitará la admisión a negociación oficial de la totalidad de las acciones de la Sociedad (incluidas las Acciones Nuevas objeto de la OPS) en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, así como su incorporación al Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo).

Está previsto que las acciones comiencen a cotizar en Bolsa el día 27 de octubre de 2004 (siempre que estuviese inscrita la escritura pública de ejecución y cierre del aumento del capital social referido en el apartado 2.1.1.), para lo cual CINTRA y MILSA tomarán todas las medidas que consideren necesarias y convenientes.

En el supuesto de que la admisión a negociación en Bolsa no haya tenido lugar llegado el día 12 de noviembre de 2004, la Oferta se entenderá automáticamente revocada en todos sus Tramos. En este supuesto:

- (a) Por lo que se refiere a la OPV, MILSA y CINTRA procederán a la compra de las acciones objeto de dicha Oferta a los inversores adjudicatarios de las mismas o a las Entidades Aseguradoras que se hubieran visto obligadas a adquirirlas en

cumplimiento de su compromiso de aseguramiento, en proporción al número de acciones vendidas por cada una de ellas en la Oferta.

- (b) Por lo que respecta a la OPS, y en virtud del acuerdo de reducción de capital sometido a condición suspensiva aprobado por la Junta General de Accionistas de la Sociedad de 31 de agosto de 2004, CINTRA reducirá el capital social mediante la amortización de la totalidad de las acciones que hayan sido suscritas y desembolsadas por los inversores en el marco de la citada OPS, a fin de proceder a la devolución de las aportaciones a los accionistas, sin que exista a favor de los acreedores de CINTRA derecho de oposición alguno. A tal efecto, se hace constar que, mediante la formulación de los Mandatos, Solicitudes y Propuestas de Compra/Suscripción en los distintos Tramos de la Oferta, los suscriptores de las nuevas acciones de CINTRA objeto de la OPS consentirán expresamente en la citada reducción de capital (y lo mismo harán las Entidades Prefinanciadoras en los Contratos de Aseguramiento y Colocación de los distintos Tramos de la Oferta).

El precio de recompra de las acciones de la OPV y el importe que se reembolsará a los suscriptores de las acciones de la OPS será idéntico y equivaldrá al precio satisfecho por los inversores y, en su caso, por las Entidades Aseguradoras, más el interés legal (un 3,75% según la Ley 61/2003, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2004) correspondiente a dicho importe y devengado desde la fecha de pago por el inversor, la Entidad Aseguradora de las acciones adjudicadas y hasta la fecha de pago a los mismos por parte de CINTRA o MILSA, según corresponda.

El hecho de revocarse la Oferta en virtud de lo previsto en este apartado y sus motivos, en caso de producirse, serán comunicados a la CNMV con carácter inmediato por parte de CINTRA y MILSA y se harán públicos en, al menos, un diario de difusión nacional en los términos previstos en el apartado 2.10.3 siguiente.

Los fondos correspondientes a la emisión y venta de las acciones en la Oferta quedarán depositados en sendas cuentas corrientes bancarias abiertas en la Entidad Agente a nombre de CINTRA y de MILSA, en proporción al número de acciones colocadas por cada una de dichas sociedades en la Oferta. CINTRA y MILSA no podrán disponer de dichos fondos hasta que se produzca la efectiva admisión a negociación de las acciones en las Bolsas de Valores y, adicionalmente, en el caso de CINTRA y por lo que respecta a los fondos correspondientes a la OPS, hasta que las Entidades Prefinanciadoras, según éstas se definen en el apartado 2.12.1 siguiente reciban de los adjudicatarios finales en sus respectivas cuentas el importe total del desembolso de las Acciones Nuevas efectuado.

Se hace constar que CINTRA conoce y acepta cumplir los requisitos y condiciones que se exigen para la admisión, permanencia y exclusión de los valores en los mercados secundarios mencionados, según la legislación vigente y los requerimientos de sus organismos rectores.

## **2.9. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS COMPRADORES DE LOS VALORES QUE SE OFRECEN**

Las acciones de CINTRA objeto de la Oferta atribuirán a sus titulares los derechos políticos y económicos recogidos en la Ley de Sociedades Anónimas y en los Estatutos Sociales en las mismas condiciones que las restantes acciones de CINTRA actualmente en circulación.

Se hace constar que todas las referencias a los Estatutos Sociales de CINTRA contenidas en el presente Folleto se efectúan al texto refundido de Estatutos Sociales aprobado por la Junta General de Accionistas de 31 de agosto de 2004 (tal y como fue modificado, por lo que respecta a su artículo 36, por la Junta General de Accionistas de 28 de septiembre de 2004), texto que entrará en vigor en la fecha de admisión a negociación en las Bolsas de las acciones de la Sociedad.

### **2.9.1. Derecho a participar en el reparto de las ganancias sociales y en el patrimonio resultante de la liquidación**

Las acciones que se ofrecen gozan del derecho a participar en el reparto de las ganancias sociales y en el patrimonio resultante de la liquidación en las mismas condiciones que las restantes acciones de CINTRA actualmente en circulación y, al igual que las demás acciones que componen el capital social de la Sociedad, no tienen derecho a percibir un dividendo mínimo por ser todas ellas ordinarias.

Los rendimientos que produzcan las acciones podrán ser hechos efectivos en la forma que para cada caso se anuncie, siendo el plazo de la prescripción del derecho a su cobro el establecido en el Código de Comercio, es decir, cinco (5) años. El beneficiario de dicha prescripción es CINTRA.

Las acciones de CINTRA objeto de la Oferta gozarán del derecho a participar en el reparto de dividendos que, en su caso, se acuerde con posterioridad a la admisión a negociación de las acciones. Se hace constar que a la fecha del presente Folleto no existen dividendos activos con cargo a ejercicios anteriores al 1 de enero de 2004 ni cantidades a cuenta de dividendos del ejercicio 2004 pendientes de pago a los accionistas de CINTRA.

### **2.9.2. Derecho de suscripción preferente en las emisiones de nuevas acciones o de obligaciones convertibles en acciones**

De conformidad con lo dispuesto en la Ley de Sociedades Anónimas, las acciones objeto de la presente Oferta gozan del derecho de suscripción preferente en los aumentos de capital con emisión de nuevas acciones, ordinarias o privilegiadas, así como en la emisión de obligaciones convertibles en acciones, sin perjuicio de la posibilidad de exclusión, total o parcial, del citado derecho por virtud de acuerdo de la Junta General de Accionistas de CINTRA, o por el Consejo de Administración en los términos previstos en el artículo 159 de la Ley de Sociedades Anónimas.

Igualmente gozan del derecho de asignación gratuita reconocido por la Ley de Sociedades Anónimas para el supuesto de realización de ampliaciones de capital totalmente liberadas con cargo a reservas.

### **2.9.3. Derecho de asistencia y voto en las Juntas Generales e impugnación de acuerdos sociales**

Las acciones confieren a sus titulares el derecho de asistir y votar en las Juntas Generales de Accionistas y el de impugnar los acuerdos sociales en las mismas condiciones que los restantes accionistas de la Sociedad, de acuerdo con el régimen general establecido en la Ley de Sociedades Anónimas y en los Estatutos Sociales de CINTRA.

No obstante lo anterior, por lo que respecta al derecho de asistencia a las Juntas Generales de Accionistas, el artículo 24 de los Estatutos Sociales de CINTRA establece que podrán asistir a la Junta General los accionistas que, a título individual o en agrupación con otros accionistas, sean titulares de al menos cien acciones. Para concurrir a la Junta es necesario que el accionista tenga inscrita la titularidad de sus acciones en el registro contable de anotaciones en cuenta que corresponda con cinco días de antelación a aquél en que haya de celebrarse la misma y se provean de la correspondiente tarjeta de asistencia.

Cada acción da derecho a un voto, sin que se prevean limitaciones al número máximo de votos que pueden ser emitidos por cada accionista o por sociedades pertenecientes al mismo grupo, en el caso de las personas jurídicas.

### **2.9.4. Derecho de información**

Las acciones gozarán del derecho de información recogido con carácter general en el artículo 48.2.d) de la Ley de Sociedades Anónimas, y con carácter particular en el artículo 112 del mismo texto legal (tal y como dicho artículo ha sido modificado por la Ley 26/2003, de 17 de julio), en los mismos términos que el resto de las acciones que componen el capital social de CINTRA. Gozarán, asimismo, de aquellas especialidades que en materia de derecho de información se recogen en el articulado de la Ley de Sociedades Anónimas de forma pormenorizada al tratar de la modificación de estatutos, ampliación y reducción del capital social, aprobación de las cuentas anuales, emisión de obligaciones convertibles o no en acciones, transformación, fusión y escisión, disolución y liquidación de la sociedad, y otros actos u operaciones societarias.

### **2.9.5. Obligatoriedad de las prestaciones accesorias; privilegios, facultades y deberes que conlleva la titularidad de las acciones**

Ni las acciones objeto de la Oferta ni ninguna de las demás acciones emitidas por CINTRA llevan aparejada prestación accesoria alguna. De igual modo, los Estatutos Sociales de CINTRA tampoco contienen previsión alguna sobre privilegios, facultades ni deberes especiales dimanantes de la titularidad de las acciones.

### **2.9.6. Fecha de entrada en vigor de los derechos y obligaciones derivados de las acciones**

Todos los derechos y obligaciones de los titulares de las acciones objeto de la Oferta podrán ser ejercitados por los adjudicatarios de las mismas desde el 26 de octubre de 2004 o, de ser posterior, la fecha en que tenga lugar la inscripción de la escritura de ampliación de capital social de CINTRA en el Registro Mercantil y la operación especial de transmisión de las Acciones Nuevas de la Oferta Pública de Suscripción a los inversores finales referida en el apartado 2.13 siguiente del presente Folleto (la “Fecha de Operación”).

### **2.9.7. Reglamento de la Junta General de Accionistas de la Sociedad**

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 113.1 de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores, añadido por la Ley 26/2003, de 17 de julio, con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas cotizadas, la Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas de la Sociedad aprobó el 31 de agosto de 2004 un Reglamento para su funcionamiento (el “**Reglamento de la Junta General**”) que entrará en vigor en la fecha de admisión a negociación de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores. Una copia de dicho Reglamento ha sido depositada en la CNMV e inscrita en el Registro Mercantil y su texto completo se incluirá en la página web de la Sociedad, [www.cintra.es](http://www.cintra.es).

## **2.10. DISTRIBUCIÓN DE LA OFERTA Y PROCEDIMIENTO DE COLOCACIÓN**

### **2.10.1. Colectivo de potenciales inversores. Distribución de la Oferta**

La presente Oferta se distribuye de la siguiente forma:

#### **2.10.1.1. Oferta Española**

Una Oferta Pública dirigida al territorio del Reino de España y que consta de tres Tramos: el Tramo Minorista, el Tramo de Empleados y el Tramo Institucional Español.

##### **2.10.1.1.1. Tramo Minorista**

Se dirige a las siguientes personas o entidades:

- (a) Personas físicas o jurídicas residentes en España, cualquiera que sea su nacionalidad.
- (b) Personas físicas o jurídicas no residentes en España que tengan la condición de nacionales de uno de los Estados miembros de la Unión Europea, o de uno de los Estados firmantes del Acuerdo y el Protocolo sobre el Espacio Económico Europeo (Estados miembros de la Unión Europea más Islandia y Noruega) o del Principado de Andorra, siempre que dispongan de cuentas de efectivo y de valores en España abiertas con alguna de las Entidades Aseguradoras o Colocadoras Asociadas participantes en el Tramo Minorista de la Oferta y sin que pueda entenderse en ningún caso que las acciones objeto del Tramo Minorista se ofrecen



en régimen de oferta pública en ningún territorio o jurisdicción distinto del Reino de España.

A este Tramo se le asignan inicialmente 69.741.965 acciones (el 37,40% del volumen inicial de acciones objeto de la Oferta), número que podrá verse alterado en función de las facultades de redistribución entre Tramos a que se refiere el apartado 2.10.1.3 siguiente. De estas acciones, 42.243.527 serían Acciones Nuevas (esto es, la totalidad de las acciones objeto de la OPS) y 27.498.438 serían Acciones Viejas

Sin perjuicio de lo anterior, la asignación inicial de Acciones Nuevas y Viejas referida anteriormente se modificaría en el supuesto de que el Precio Minorista de la Oferta fuera inferior al Precio Institucional de la misma, en cuyo caso se asignaría a cada uno de los Tramos de la Oferta un número de Acciones Nuevas y un número de Acciones Viejas equivalente a la proporción existente entre Acciones Nuevas y Acciones Viejas en la Oferta global inicial (excluidas las acciones destinadas a la opción de suscripción “*green shoe*”).

Los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción presentados en este Tramo deberán tener un importe mínimo de 1.500 euros y un máximo de 60.000 euros.

#### **2.10.1.1.2. Tramo de Empleados**

El Tramo de Empleados se dirige de forma exclusiva a los empleados residentes en España de GRUPO FERROVIAL, S.A., y de las sociedades integradas en su grupo empresarial (en adelante, el “**Grupo FERROVIAL**”), incluidas CINTRA y sus filiales, que se relacionan más adelante.

La Oferta se dirige a los empleados que, a fecha 30 de septiembre de 2004, se encuentren vinculados a dichas sociedades por una relación laboral indefinida o eventual, a excepción de aquellos que (i) sean empleados que prestan servicios bajo un contrato temporal por obra o servicio determinado, o que (ii) hayan ingresado en el Grupo FERROVIAL por subrogación u otras modalidades de incorporación consecuencia de la adjudicación de contratos administrativos. Asimismo, y con carácter individualizado, el Tramo de Empleados podrá dirigirse a administradores de las empresas pertenecientes al Grupo FERROVIAL (incluidas CINTRA y sus filiales) cuyo nombramiento se haya propuesto por GRUPO FERROVIAL, S.A. o CINTRA.

En adelante, todos los beneficiarios de este Tramo serán designados genéricamente como los “**Empleados**”.

Las empresas del Grupo FERROVIAL cuyos empleados podrán ser destinatarios de la Oferta son las siguientes:

- Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
- Grupo Ferrovial, S.A.
- Andaluza de Señalizaciones

- Eurolimp
- Ferrovial Servicios
- Grupisa Infraestructuras
- Compañía Española de Servicios Públicos Auxiliares, S.A.
- Cespa Ingeniería Urbana, S.A.
- Servicios Generales del Medio Ambiente, S.A.
- Cespa Gestión y Tratamientos de Residuos, S.A.
- Cespa Gestión de Residuos, S.A.
- Contenedores Reus, S.A.
- Reciclajes y Valorizaciones, S.L.
- Cespa Conten, S.A.
- Ecoclinic, S.L.
- Coacon, S.L.
- Ecocat, S.L.
- Ferrovial Servicios Inmobiliarios, S.L.
- Don Piso, S.L.
- Fuenteberri, S.L.
- Inmofema, S.L.
- Ferrovial Inmobiliaria, S.A.
- Ferrovial Inmobiliaria Canarias, S.L.
- Ferrovial Infraestructuras S.A.
- Ferrovial Aeropuertos S.A.
- Dornier S.A. Unipersonal
- Cintra Aparcamientos S.A.
- Femet S.A.

- Guadianapark S.A.
- Estacionamiento y Galería Comercial Indautxu S.A., Concesionaria del Ayuntamiento de Bilbao
- Balsol S.A., Sociedad Unipersonal
- Autopista del Sol C.E.S.A. (AUSOL)
- Autopista Terrasa Manresa, S.A., Autema, Concesionaria de la Generalitat de Catalunya, S.A.
- Autopista Madrid Sur C.E.S.A., Sociedad Unipersonal
- Inversora de Autopista del Sur S.L.
- Ferrovial Conservación, S.A.
- Encofrados Deslizantes Técnicas Especiales S.A.
- Cadagua, S.A.
- Ferrovial Medio Ambiente, S.A.
- Compañía de Obras Castillejos S.A.
- Ditecpesa, S.A.
- Ferrovial Agromán, S.A.
- Boremer, S.A.
- Técnicas del Pretensado Servicios Auxiliares S.A.

A este Tramo se le asignan inicialmente 186.476 acciones (todas ellas Acciones Viejas) (el 0,10% del volumen inicial de acciones de la Oferta), número que podrá verse alterado en función de las facultades de redistribución entre Tramos a que se refiere el apartado 2.10.1.3 siguiente.

Los Mandatos de Compra/Suscripción presentados en este Tramo deberán tener un importe mínimo de 1.500 y un máximo de 60.000 euros.

Asimismo, los destinatarios del Tramo de Empleados podrán realizar dichos Mandatos de Compra/Suscripción en el Tramo Minorista.

#### **2.10.1.1.3. Tramo Institucional Español**

El Tramo Institucional Español está dirigido de forma exclusiva a inversores institucionales residentes en España (esto es, Fondos de Pensiones, Entidades de Seguros, Entidades de Crédito, Sociedades y Agencias de Valores, Instituciones de

Inversión Colectiva, entidades habilitadas de acuerdo con los artículos 63 a 65 de la Ley del Mercado de Valores para gestionar carteras de valores de terceros y otras sociedades cuya actividad sea el mantenimiento estable en cartera de valores de renta variable) así como a inversores institucionales residentes en el Principado de Andorra, y a otras entidades residentes en España o en el Principado de Andorra cuando las actividades que constituyan su objeto social puedan ser realizadas mediante el mantenimiento, de manera estable o estratégica, de valores de renta variable emitidos por otras sociedades.

A este tramo se le asignan inicialmente 27.971.376 acciones (todas ellas Acciones Viejas) (el 15% del volumen inicial de acciones objeto de la Oferta), número que podrá verse alterado en función de las facultades de redistribución entre Tramos a que se refiere el apartado 2.10.1.3 siguiente.

Las Propuestas de Compra/Suscripción presentadas en este Tramo deberán tener un importe mínimo de 60.000 euros.

#### **2.10.1.2. Tramo Internacional**

El Tramo Internacional, de carácter mayorista e institucional, comprende las acciones que serán ofrecidas fuera del territorio de España (excepto a inversores institucionales en el Principado de Andorra). Este Tramo no será objeto de registro en país alguno, sin perjuicio de la utilización de los documentos internacionales normalmente empleados para dar a conocer la Oferta. En particular, se hace constar que las acciones objeto de la presente Oferta no han sido ni serán registradas de conformidad con la *United States Securities Act of 1933* (la “**US Securities Act**”), ni aprobadas o desaprobadas por la *United States Securities and Exchange Commission* (la “**SEC**”), ni por ninguna otra autoridad de los Estados Unidos de América ni de cualquier otro país que no sea España. Las acciones objeto de la presente Oferta no podrán ser ofrecidas ni vendidas en los Estados Unidos de América, salvo que se registre o concurra una excepción a la obligación de registro de la Oferta, de conformidad con la *United States Securities Act*. Ni el presente Folleto ni ninguna copia del mismo pueden distribuirse ni total ni parcialmente en los Estados Unidos de América.

A este tramo se le asignan inicialmente 88.576.024 acciones (todas ellas Acciones Viejas) (el 47,50% del volumen inicial de acciones objeto de la Oferta), número que podrá verse alterado en función de las facultades de redistribución entre Tramos a que se refiere el apartado 2.10.1.3 siguiente.

En lo sucesivo, el Tramo Institucional Español y el Tramo Internacional podrán ser referidos conjuntamente como los “**Tramos Institucionales**”.

#### **2.10.1.3. Redistribución entre Tramos**

Corresponderá a CINTRA y a MILSA, previa consulta no vinculante a las Entidades Coordinadoras Globales, la determinación del tamaño final de todos y cada uno de los Tramos de la Oferta, así como la adopción de todas las decisiones de redistribución entre Tramos, de acuerdo con las siguientes reglas:

- (a) Antes de la fijación del Precio Máximo Minorista, se podrá variar el volumen de acciones inicialmente asignado al Tramo Minorista.
- (b) En ningún caso podrá verse reducido el Tramo Minorista si se produce en el mismo un exceso de demanda.
- (c) El Tramo de Empleados podrá ampliarse, en caso de exceso de demanda, en hasta 90.000 acciones adicionales, con cargo a los Tramos Institucionales, aun cuando exista en éstos exceso de demanda. Por el contrario, si los Mandatos de Compra/Suscripción formulados en el Tramo de Empleados no fueran suficientes para cubrir en su totalidad las acciones inicialmente asignadas a este Tramo, las acciones sobrantes se destinarán automáticamente al Tramo Minorista. Estas medidas de traspaso de acciones se producirán, en su caso, no más tarde del día 23 de octubre de 2004.
- (d) Podrá aumentarse en cualquier momento anterior a la asignación definitiva( 23 de octubre de 2004) el volumen asignado al Tramo Minorista, en caso de exceso de demanda en éste, a costa de reducir el volumen global asignado a los Tramos Institucionales, aunque en éstos se haya producido exceso de demanda. El volumen de acciones inicialmente asignado al Tramo Minorista podrá incrementarse libremente hasta la fecha de la firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista el 19 de octubre de 2004, y, a partir de dicha fecha, hasta en un máximo de 18.647.584 acciones adicionales (sin tener en cuenta las acciones que, en su caso, provengan del Tramo de Empleados), en caso de exceso de demanda en el Tramo Minorista.
- (e) En el supuesto de que no quedara cubierto el Tramo Minorista, las acciones sobrantes podrán reasignarse a los Tramos Institucionales. Esta eventual reasignación se realizará, en su caso, para atender los excesos de demanda de dichos Tramos.
- (f) Se podrán redistribuir libremente acciones entre los Tramos Institucionales hasta la asignación definitiva de acciones a dichos Tramos.

El volumen final de acciones asignado al Tramo Minorista y al Tramo de Empleados de la Oferta se fijará no más tarde del 23 de octubre de 2004, antes del prorrateo a que se refiere el apartado 2.12.4.1 posterior, y el volumen definitivo de acciones adjudicado a los Tramos Institucionales de la Oferta quedará fijado no más tarde del 26 de octubre de 2004. En ambos casos, dicha información será objeto de información adicional al presente Folleto a que se refiere el apartado 2.10.3 siguiente.

#### **2.10.1.4. Ampliación de la Oferta. Opción de suscripción (“green shoe”)**

Con independencia de las posibles redistribuciones a que se refiere el apartado anterior, el volumen de acciones asignado a los Tramos Institucionales de la Oferta podrá ser ampliado, por decisión de las Entidades Coordinadoras Globales, actuando en su propio nombre y en nombre y por cuenta de las Entidades Aseguradoras de dichos Tramos, mediante el ejercicio de la opción de suscripción de acciones (“green shoe”) que CINTRA tiene previsto conceder a dichas Entidades en virtud de los Contratos de

Aseguramiento de los Tramos Institucionales, para facilitar las prácticas de estabilización a que se refiere el apartado 2.17.4 siguiente.

Dicha opción de suscripción tendrá por objeto hasta un máximo de 18.647.584 Acciones Nuevas que serán emitidas por CINTRA, en caso de ejercicio de la opción, en virtud del segundo aumento de capital referido en el apartado 2.1.1 anterior. La opción podrá ser ejercitada total o parcialmente, de una sola vez, en la fecha de admisión a negociación de las acciones de CINTRA (prevista para el 27 de octubre de 2004) y durante los treinta (30) días naturales siguientes a dicha fecha. Su ejercicio será objeto de información adicional al presente Folleto a que se refiere el apartado 2.10.3 siguiente.

En caso de ejercicio de la referida opción de suscripción, el precio de las acciones objeto de la misma será el Precio Institucional.

La opción de suscripción podrá, eventualmente, acompañarse de un préstamo de valores con el que se cubrirían las sobreadjudicaciones que se realicen, en su caso, por las Entidades Aseguradoras para atender los posibles excesos de demanda que se produzcan en la Oferta. Dicho préstamo sería otorgado, en su caso, por FI a una o varias de las Entidades Coordinadoras Globales o a aquella entidad que las Entidades Coordinadoras Globales designen, por cuenta de las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales, y tendría por objeto como máximo un número de acciones igual al número de acciones objeto de la referida opción de suscripción.

## **2.10.2. Procedimiento de colocación**

Como se ha señalado anteriormente, la Oferta Pública se divide en cuatro Tramos, habiéndose establecido un proceso de colocación específico para cada uno de ellos, según se explica a continuación:

### **2.10.2.1. Tramo Minorista**

#### **2.10.2.1.1. Fases del procedimiento de colocación**

El procedimiento de colocación en este Tramo estará integrado por las siguientes fases, que se describen con más detalle a continuación:

- (a) Firma del Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Minorista (6 de octubre de 2004).
- (b) Registro del Folleto por la CNMV (8 de octubre de 2004).
- (c) Período de Formulación de Mandatos de Compra/Suscripción (del 11 al 19 de octubre de 2004).
- (d) Fijación del Precio Máximo Minorista de la Oferta (19 de octubre de 2004).
- (e) Firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista (19 de octubre de 2004).

- (f) Período de Revocación de Mandatos de Compra/Suscripción (desde su formulación hasta el 22 de octubre de 2004).
- (g) Período de Oferta Pública: formulación y recepción de Solicitudes de Compra/Suscripción (del 20 al 22 de octubre de 2004).
- (h) Asignación definitiva de acciones al Tramo Minorista y al Tramo de Empleados (23 de octubre de 2004).
- (i) Fijación del Precio Minorista de la Oferta y de la prima de emisión del aumento de capital (25 de octubre de 2004).
- (j) Práctica, en su caso, del Prorratio en el Tramo Minorista (no más tarde del 25 de octubre de 2004).
- (k) Adjudicación a los inversores de las acciones del Tramo Minorista y Fecha de Operación (26 de octubre de 2004).
- (l) Fecha de desembolso por las Entidades Prefinanciadoras de las acciones objeto de la Oferta Pública de Suscripción (26 de octubre de 2004).
- (m) Otorgamiento de la escritura pública de ejecución y cierre del aumento de capital social, inscripción de la escritura en el Registro Mercantil de Madrid y depósito de copias de la misma en Iberclear, la CNMV y la Bolsa de Valores de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao (26 de octubre de 2004).
- (n) Operación de transmisión de acciones a los adjudicatarios finales de las mismas (26 de octubre de 2004, siempre que se verifiquen en dicha fecha las actuaciones referidas en el apartado (m) precedente).
- (o) Admisión a negociación oficial (prevista para el 27 de octubre de 2004, siempre que se hubiera inscrito en el Registro Mercantil la escritura de ejecución y cierre del aumento de capital en los términos del apartado (m) anterior).
- (p) Liquidación de la Oferta (29 de octubre de 2004, siempre que se hubiera inscrito en el Registro Mercantil la escritura de ejecución y cierre del aumento de capital en los términos del apartado (m) anterior).

#### **2.10.2.1.2. Período de Formulación de Mandatos de Compra/Suscripción**

El Período de Formulación de Mandatos, durante el cual los inversores del Tramo Minorista que cumplan los requisitos del presente Folleto podrán presentar Mandatos de Compra/Suscripción de acciones, comenzará a las 8:30 horas<sup>1</sup> del día 11 de octubre de 2004 y finalizará a las 14:30 horas del día 19 de octubre de 2004 (salvo que el horario de atención al público de la entidad financiera ante la que se presente el Mandato finalice con anterioridad), ambos inclusive.

---

<sup>1</sup> En adelante se entenderá horas de Madrid

La formulación, recepción y tramitación de los Mandatos de Compra/Suscripción se ajustarán a las siguientes reglas, que también serán de aplicación a las Solicitudes de Compra/Suscripción a las que se refiere el apartado 2.10.2.1.5 siguiente:

- (a) Los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción deberán tener un importe mínimo de 1.500 euros y un máximo de 60.000 euros.
- (b) El importe expresado por el inversor interesado (en adelante, el “**petionario**”) en el Mandato o Solicitud de Compra/Suscripción será el que (salvo revocación del Mandato de Compra/Suscripción, anulación del Mandato o Solicitud de Compra/Suscripción, o desistimiento o revocación de la Oferta, sin perjuicio del resultado del prorrateo) se aplicará a la adquisición de las acciones al Precio Minorista que se determine al final del Periodo de Oferta Pública.
- (c) Los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción deberán presentarse exclusivamente ante cualquiera de las Entidades Aseguradoras del Tramo Minorista, o de sus respectivas Entidades Colocadoras Asociadas que se relacionan en el apartado 2.12.1 siguiente, debiendo disponer los petionarios de cuentas de valores y de efectivo en la Entidad a través de la cual tramiten sus Mandatos y/o Solicitudes de Compra/Suscripción (o, en el caso de cuentas de efectivo, en alguna entidad perteneciente a su grupo, si la Entidad a través de la cual tramite el inversor su Mandato o Solicitud de Compra/Suscripción admite dicha posibilidad). Si los petionarios carecieran de dichas cuentas, deberán abrirlas con anterioridad a la formulación de los Mandatos o Solicitudes de Compra/Suscripción, estando libre de gastos tanto su apertura como su cancelación. Por lo que respecta a los gastos que se deriven del mantenimiento de dichas cuentas, las citadas entidades podrán aplicar las comisiones previstas al efecto en sus respectivos cuadros de tarifas.
- (d) La entidad o entidades ante las que se formulen los Mandatos o las Solicitudes de Compra/Suscripción deberán hacer entrega al inversor de un Tríptico informativo en el que figurará, de forma fácilmente comprensible, la información más relevante del presente Folleto.
- (e) Los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción deberán ser otorgados por escrito y firmados por el petionario en el correspondiente impreso que deberá facilitarle la entidad ante la que se presente, sin perjuicio de la posibilidad de formular Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción de manera telefónica o telemática en los términos previstos en los párrafos (g) y (h) siguientes de este apartado. La formulación de un Mandato o Solicitud de Compra/Suscripción implicará por parte del petionario la aceptación de los términos de la Oferta contenidos en el presente Folleto y resumidos en el Tríptico. No se aceptará ningún Mandato o Solicitud de Compra/Suscripción que no posea todos los datos identificativos del petionario que vengan exigidos por la legislación vigente para este tipo de operaciones (nombre y apellidos o denominación social, dirección y NIF o, en caso de no residentes en España que no dispongan de NIF, Número de Pasaporte y nacionalidad). En caso de Mandatos o Solicitudes de Compra/Suscripción formulados por incapacitados o menores de edad, deberá expresarse la fecha de nacimiento del menor de edad y el NIF del representante



legal (sin que ello implique asignar dicho NIF a la petición del menor a los efectos de las reglas de controles de máximos establecidas en el apartado 2.10.2.1.5.(D) siguiente).

El requisito de hacer constar el NIF o Número de Pasaporte se impone tanto por razones legales como para facilitar la validación de los soportes magnéticos que contengan los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción y el control de las posibles duplicidades. En cualquier caso, CINTRA hace constar la obligación de los no residentes que obtengan rentas en España de solicitar la asignación de un NIF.

- (f) Los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción deberán reflejar, escrita de puño y letra por el peticionario, una cantidad en euros comprendida entre los importes mínimo y máximo señalados anteriormente. No obstante lo anterior, será aceptable que la cantidad figure impresa mecánicamente siempre que haya sido fijada personalmente por el peticionario, y así se confirme por el mismo mediante una firma autógrafa adicional sobre ella.
- (g) Los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción también podrán ser cursados por vía telemática (Internet) a través de aquellas Entidades Aseguradoras y Entidades Colocadoras Asociadas que estén dispuestas a aceptar Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción cursados por esta vía y reúnan los medios suficientes para garantizar la seguridad y confidencialidad de las correspondientes transacciones.

El peticionario cumplirá con las reglas de acceso y contratación por vía telemática que tenga establecidas la Entidad Aseguradora o Colocadora Asociada y esta última, a su vez, responderá de la autenticidad e integridad de los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción cursados por dicha vía y garantizará la confidencialidad y el archivo de tales Mandatos y Solicitudes.

El peticionario, antes de proceder a la contratación de las acciones, podrá acceder a información relativa a la Oferta y, en particular, al presente Folleto, en formato Internet. Supuesto que el peticionario decida acceder a la página de contratación de acciones, la entidad deberá asegurarse de que, con carácter previo, el peticionario haya cumplimentado un campo que garantice que éste ha tenido acceso al Tríptico-resumen del Folleto a que se refiere el párrafo (d) anterior del presente apartado.

Posteriormente, el peticionario accederá a la página de contratación de acciones de CINTRA, en la que introducirá su Mandato o Solicitud de Compra/Suscripción cuyo importe en euros no podrá ser inferior ni superior a los límites mínimo y máximo fijados en el párrafo (a) anterior de este apartado. El peticionario tendrá también la opción de revocar los Mandatos de Compra/Suscripción que hubiera formulado en iguales términos que los formulados físicamente en las sucursales de las Entidades Aseguradoras y Entidades Colocadoras Asociadas del Tramo Minorista, debiendo ser dicha revocación total y no parcial. Por último, el peticionario deberá introducir el número de cuenta de valores donde desea que se abone la compra y suscripción de las acciones de CINTRA y la cuenta de efectivo

en donde desea que se le cargue el importe correspondiente. Si tuviera más de una cuenta de efectivo y/o de valores abierta en la Entidad Aseguradora o Colocadora Asociada, deberá elegir una de ellas. Si el peticionario no tuviera contratada alguna de dichas cuentas en la Entidad Aseguradora o Colocadora Asociada, deberá proceder a contratarla en los términos establecidos por dicha entidad. Una vez introducida la orden en el sistema, éste deberá permitir al inversor la obtención de una confirmación de dicha orden en la que conste la fecha y hora de la misma, confirmación que deberá ser susceptible de impresión en papel.

Las Entidades Aseguradoras que aceptan Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción por esta vía han confirmado por escrito en el Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Minorista tanto la suficiencia de medios de su Entidad y de sus Entidades Colocadoras Asociadas para garantizar la seguridad y confidencialidad de las transacciones por estas vías, como su compromiso de indemnizar a los peticionarios por cualquier otro daño o perjuicio que éstos pudieran sufrir como consecuencia del incumplimiento por dicha Entidad o sus Entidades Colocadoras Asociadas de las condiciones establecidas en el Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Minorista para la tramitación de Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción por estas vías.

- (h) Los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción podrán ser igualmente cursados telefónicamente a través de aquellas Entidades Aseguradoras o Colocadoras Asociadas que estén dispuestas a aceptar Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción cursados por esta vía y previamente hayan suscrito un contrato con el peticionario por el que éste acepte un sistema de identificación al menos de una clave que permita conocer y autenticar la identidad del peticionario.

El peticionario cumplirá con las reglas de acceso y contratación por vía telefónica que tenga establecidas la Entidad Aseguradora o Colocadora Asociada y esta última, a su vez, responderá de la autenticidad e integridad de los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción cursados por dicha vía y garantizará la confidencialidad y el archivo de tales Mandatos y Solicitudes.

El peticionario, antes de proceder a la petición de acciones de CINTRA, deberá afirmar haber tenido a su disposición el Tríptico-resumen del Folleto a que se refiere el párrafo (d) anterior del presente apartado. En caso de que manifieste no haberlo leído, se le señalará la forma en que puede obtenerlo y en caso de que no desee hacerlo, se le comentará la información contenida en el mismo.

Posteriormente, el peticionario responderá a cada uno de los apartados previstos en el modelo de Mandato o Solicitud de Compra/Suscripción en su formato escrito. El importe del Mandato o Solicitud de Compra/Suscripción no podrá ser inferior ni superior a los límites mínimo y máximo fijados en el párrafo (a) anterior de este apartado. El peticionario tendrá también la opción de revocar los Mandatos de Compra/Suscripción que hubiera formulado en iguales términos que los formulados físicamente en las sucursales de las Entidades Aseguradoras y Entidades Colocadoras Asociadas del Tramo Minorista, debiendo ser dicha revocación total y no parcial. Por último, el peticionario deberá designar el número de cuenta de valores donde desea que se abone la compra y suscripción de

las acciones de CINTRA y la cuenta de efectivo en donde desea que se le cargue el importe correspondiente. Si tuviera más de una cuenta de efectivo y/o valores abierta en la Entidad Aseguradora o Colocadora Asociada, deberá elegir una de ellas. Si el peticionario no tuviera contratada alguna de dichas cuentas en la Entidad Aseguradora o Colocadora Asociada, deberá proceder a contratarla en los términos establecidos por dicha entidad.

Las Entidades Aseguradoras y las Entidades Colocadoras Asociadas que aceptan Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción por esta vía han confirmado por escrito en el Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Minorista tanto la suficiencia de medios de su Entidad y de sus Entidades Colocadoras Asociadas para garantizar la seguridad y confidencialidad de las transacciones por estas vías, como su compromiso de indemnizar a los peticionarios por cualquier otro daño o perjuicio que éstos pudieran sufrir como consecuencia del incumplimiento por dichas Entidades o sus Entidades Colocadoras Asociadas de las condiciones establecidas en el Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Minorista para la tramitación de Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción por estas vías.

- (i) Las Entidades Aseguradoras y Colocadoras Asociadas deberán rechazar aquellos Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción que no cumplan cualesquiera de los requisitos que para los mismos se exigen.
- (j) Las Entidades Aseguradoras deberán enviar a la Entidad Agente( y a las Entidades Directoras del Tramo Minorista) la información correspondiente a los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción recibidos por éstas y por sus Entidades Colocadoras Asociadas en las fechas y términos establecidos en el Protocolo y en el Contrato de Aseguramiento del Tramo Minorista. La Entidad Agente, a su vez, enviará copia de dicha información a CINTRA, MILSA y las Entidades Coordinadoras Globales. La Entidad Agente podrá denegar la recepción de aquellas relaciones de Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción que no se hubieran entregado por las Entidades Aseguradoras en los términos establecidos en dichos Protocolo y Contrato. De las reclamaciones por daños y perjuicios o por cualquier otro concepto que pudieran derivarse de la negativa de la Entidad Agente a recibir las mencionadas relaciones, serán exclusivamente responsables ante los inversores las Entidades Aseguradoras que hubieran entregado los soportes/transmisiones electrónicas fuera de tiempo, defectuosas o con errores u omisiones, sin que en tal caso pueda imputarse ningún tipo de responsabilidad a MILSA, CINTRA, a la Entidad Agente o a las restantes Entidades Aseguradoras.
- (k) Los Mandatos de Compra/Suscripción tendrán carácter revocable desde el momento de su formulación hasta las 14:30 horas del día 22 de octubre de 2004 (salvo que el horario de atención al público de la entidad financiera ante la que se presentó el Mandato finalice con anterioridad). Transcurrido dicho plazo, los Mandatos adquirirán el carácter de peticiones firmes e irrevocables y serán ejecutados por la entidad ante la que se hayan formulado. Los Mandatos se revocarán en su totalidad, sin que quepa su revocación parcial. No obstante, una vez revocados totalmente, podrán realizarse nuevos Mandatos de Compra/Suscripción, así como Solicitudes de Compra/Suscripción, en su caso, dentro de los períodos establecidos al efecto.

- (l) Las entidades receptoras de los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción podrán exigir a los peticionarios provisión de fondos para asegurar el pago del precio de las acciones. En tal caso, deberán devolver a tales peticionarios la provisión de fondos correspondiente, libre de cualquier gasto o comisión y sin intereses, con fecha valor no más tarde del día hábil siguiente a aquel en que se produzca cualquiera de las siguientes circunstancias:
- (i) revocación del Mandato de Compra/Suscripción por parte del peticionario;
  - (ii) anulación del Mandato o Solicitud de Compra/Suscripción;
  - (iii) desistimiento por CINTRA y MILSA de continuar la realización de la Oferta Pública, en los términos previstos en el presente Folleto;
  - (iv) revocación automática de la Oferta Pública (salvo en el caso de no admisión a negociación de las acciones de CINTRA antes del día 12 de noviembre de 2004, en cuyo caso se estará a lo dispuesto en el apartado 2.8 precedente); o
  - (v) adjudicación al peticionario de un número de acciones inferior al solicitado en caso de prorrateo; la devolución de la provisión se realizará respecto de las acciones no adjudicadas por razón del prorrateo.

Si por causas imputables a las Entidades Aseguradoras o Colocadoras Asociadas se produjera un retraso en la devolución de la provisión de fondos correspondiente, dichas Entidades deberán abonar intereses de demora al tipo de interés legal del dinero vigente en España (un 3,75% según la Ley 61/2003, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado), que se devengarán desde la fecha en que hubiera debido efectuarse la devolución (no más tarde del día hábil siguiente a la fecha en que se produzca cualquiera de los supuestos citados anteriormente) y hasta el día de su abono efectivo al peticionario.

- (m) El número de acciones en que, a efectos del prorrateo, se convertirá la petición de compra/suscripción basada en la ejecución de un Mandato de Compra/Suscripción no revocado o una Solicitud de Compra/Suscripción será el cociente resultante de dividir la cantidad señalada en dicho Mandato por el Precio Máximo Minorista referido en el apartado 2.10.2.1.3 siguiente, redondeado por defecto.
- (n) Los peticionarios que formulen Mandatos de Compra/Suscripción obtendrán una prioridad en el prorrateo respecto de los peticionarios que formulen Solicitudes de Compra/Suscripción en el Período de Oferta Pública, de acuerdo con las condiciones establecidas en el apartado 2.12.4.1 siguiente.

#### **2.10.2.1.3. Fijación del Precio Máximo Minorista**

El Precio Máximo Minorista será fijado el día 19 de octubre de 2004, una vez finalizado el Período de Formulación de Mandatos, por CINTRA y las Entidades Coordinadoras Globales de común acuerdo, y será objeto de información adicional a este Folleto, tal y como se prevé en el apartado 2.10.3 siguiente.

La fijación del Precio Máximo Minorista tiene por finalidad permitir que los inversores puedan conocer el importe que, como máximo, pagarán por cada acción de CINTRA que les sea adjudicada. Asimismo, dicho Precio Máximo Minorista será el tenido en cuenta a efectos del prorrateo en el Tramo Minorista.

#### **2.10.2.1.4. Firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación**

Está previsto que el día 19 de octubre de 2004, una vez fijado el Precio Máximo Minorista, las Entidades Aseguradoras firmantes del Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Minorista firmen el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista, con lo que todas ellas quedarán integradas en el Sindicato Asegurador en condición de Entidades Aseguradoras. La firma de dicho contrato, así como las variaciones que, en su caso, se produzcan en la identidad de las entidades firmantes del mismo respecto de las entidades que firmaron el Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Minorista, serán objeto de información adicional al presente Folleto según se establece en el apartado 2.10.3 siguiente.

Con la firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista, y sujeto a la firma de los Contratos de Aseguramiento y Colocación de los Tramos Institucionales, quedarán aseguradas las acciones objeto del Tramo Minorista.

#### **2.10.2.1.5. Período de Oferta Pública Minorista**

##### **(A) Duración**

El Período de Oferta Pública Minorista comenzará a las 8:30 horas del día 20 de octubre de 2004 y finalizará a las 14:30 horas del día 22 de octubre de 2004 (salvo que el horario de atención al público de la entidad financiera ante la que se presente el Mandato finalice con anterioridad).

##### **(B) Posibilidad de revocación de Mandatos de Compra/Suscripción**

Las personas que hayan otorgado Mandatos de Compra/Suscripción podrán revocar dichos Mandatos desde su formulación hasta las 14:30 horas del día 22 de octubre de 2004 (salvo que el horario de atención al público de la entidad financiera finalice con anterioridad) ante la entidad en la que se hubieran otorgado, mediante el impreso que ésta deberá facilitarles al efecto.

La revocación de Mandatos de Compra/Suscripción sólo podrá referirse al importe total del Mandato, no admitiéndose revocaciones parciales, sin perjuicio de que puedan realizarse nuevos Mandatos (hasta el día 19 de octubre de 2004) o Solicitudes de Compra/Suscripción. En caso de haberse formulado una pluralidad de Mandatos de Compra/Suscripción, deberá indicarse con claridad a qué Mandato se refiere la revocación.

Una vez transcurrido el plazo mencionado, los Mandatos de Compra/Suscripción se convertirán en Solicitudes de Compra/Suscripción firmes e irrevocables, entendiéndose que el otorgante del Mandato acepta como precio por acción el

Precio Minorista de la Oferta que se fije de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2.10.2.1.6 siguiente.

Las Entidades Aseguradoras deberán enviar a la Entidad Agente las relaciones de las revocaciones de Mandatos de Compra/Suscripción recibidos en las fechas y en los términos establecidos en el Protocolo y en el Contrato de Aseguramiento del Tramo Minorista. La Entidad Agente podrá denegar la recepción de aquellas relaciones de revocaciones de Mandatos de Compra/Suscripción que no se hubieran entregado por las Entidades Aseguradoras en los términos establecidos en dicho Protocolo y en el Contrato de Aseguramiento. De las reclamaciones por daños y perjuicios o por cualquier otro concepto que pudieran derivarse de la negativa de la Entidad Agente a recibir las mencionadas relaciones, serán exclusivamente responsables ante los inversores las Entidades Aseguradoras que hubieran entregado los soportes/transmisiones fuera de tiempo, defectuosas o con errores u omisiones, sin que en tal caso pueda imputarse ningún tipo de responsabilidad a MILSA, a CINTRA, a la Entidad Agente o a las restantes Entidades Aseguradoras.

(C) Formulación de Solicitudes de Compra/Suscripción durante el Período de Oferta Pública

Los peticionarios del Tramo Minorista, con independencia de que hubieran otorgado o no Mandatos de Compra/Suscripción durante el Período de Formulación de los mismos, podrán formular Solicitudes de Compra/Suscripción durante el Período de Oferta Pública.

Las Solicitudes de Compra/Suscripción se ajustarán a las mismas reglas descritas en el apartado 2.10.2.1.2 anterior para los Mandatos de Compra/Suscripción, con las siguientes especialidades:

- (i) Cualquier Solicitud de Compra/Suscripción formulada durante el Período de Oferta Pública se considerará hecha en firme y será irrevocable, entendiéndose que el peticionario acepta como precio por acción el Precio Minorista de la Oferta que se fije de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2.10.2.1.6 siguiente.
- (ii) Expresamente se hace constar que las Solicitudes de Compra/Suscripción que se formulen directamente en el Período de Oferta Pública pueden quedar completamente desatendidas como consecuencia de la prioridad que se concede en el prorrateo a las peticiones que tengan su origen en Mandatos de Compra/Suscripción no revocados, de acuerdo con las reglas previstas en el apartado 2.12.4 siguiente.
- (iii) La formulación por un inversor de Solicitudes de Compra/Suscripción en el Período de Oferta Pública no conllevará la anulación de los Mandatos de Compra/Suscripción formulados por dicho inversor, sin perjuicio de lo dispuesto en relación con el límite máximo de inversión en el subapartado (D) siguiente del presente apartado.

Las Entidades Aseguradoras deberán enviar a la Entidad Agente las relaciones de las Solicitudes de Compra/Suscripción recibidas en las fechas y en los términos establecidos en el Protocolo y en el Contrato de Aseguramiento del Tramo Minorista. La Entidad Agente podrá denegar la recepción de aquellas relaciones de Solicitudes de Compra/Suscripción que no se hubieran entregado por las Entidades Aseguradoras en los términos establecidos en dicho Protocolo y en el Contrato de Aseguramiento. De las reclamaciones por daños y perjuicios o por cualquier otro concepto que pudieran derivarse de la negativa de la Entidad Agente a recibir las mencionadas relaciones, serán exclusivamente responsables ante los inversores las Entidades Aseguradoras o Colocadoras que hubieran entregado los soportes/transmisiones fuera de tiempo, defectuosas o con errores u omisiones, sin que en tal caso pueda imputarse ningún tipo de responsabilidad a MILSA, a CINTRA, a la Entidad Agente o a las restantes Entidades Aseguradoras.

(D) Reglas de control del límite máximo de inversión de los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción

(i) No podrán formularse simultáneamente Mandatos de Compra/Suscripción y/o Solicitudes de Compra/Suscripción en el Tramo Minorista y en los Tramos Institucionales de la Oferta. Si así sucediera, se desestimarán el Mandato o Solicitud correspondiente al Tramo Minorista.

(ii) Los importes mínimo y máximo por los que podrán formularse Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción en el Tramo Minorista serán de 1.500 euros y 60.000 euros, respectivamente, ya se trate de Mandatos de Compra/Suscripción no revocados, Solicitudes de Compra/Suscripción o la suma de ambos.

En consecuencia, no se tomarán en consideración las peticiones de compra/suscripción formuladas por un mismo peticionario, ya sea individualmente o en cotitularidad, que excedan en conjunto del límite establecido de 60.000 euros, en la parte que excedan conjuntamente de dicho límite.

(iii) Los controles de máximos que se describen en este apartado se realizarán utilizando el N.I.F. o número de pasaporte de los peticionarios. En el caso de menores de edad, se utilizará la fecha de nacimiento del menor, y en caso de coincidencia de fechas de nacimiento, el nombre de pila que figure en el Mandato o Solicitud de Compra/Suscripción.

(iv) Los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción formulados en nombre de varias personas se entenderán hechos por cada una de ellas por la cantidad reflejada en el Mandato o Solicitud.

Ningún peticionario podrá realizar más de dos (2) Mandatos o Solicitudes de Compra/Suscripción de forma conjunta con otras personas. Si una misma persona hubiera formulado más de dos peticiones de compra/suscripción de forma conjunta, se anularán a todos los efectos, y respecto de todos los

peticionarios que aparezcan en las mismas, todas las peticiones que haya presentado de forma conjunta, respetándose únicamente las realizadas de forma individual.

A los efectos del cómputo del límite máximo por peticionario, cuando coincidan todos y cada uno de los peticionarios en varias peticiones de compra/suscripción (ya sean Mandatos o Solicitudes de Compra/Suscripción) dichas peticiones se agregarán formando una única petición de compra.

- (v) Si algún peticionario excediera el límite de inversión de 60.000 euros, se estará a las siguientes reglas:
1. Se dará preferencia a los Mandatos de Compra/Suscripción no revocados sobre las Solicitudes de Compra/Suscripción, de forma que se eliminará en primer lugar el importe que corresponda de las Solicitudes de Compra/Suscripción para que, en conjunto, la petición no exceda el límite de inversión. Por tanto, si un mismo peticionario presentara uno o varios Mandatos de Compra/Suscripción no revocados que en conjunto superasen el límite establecido y presentara además Solicitudes de Compra/Suscripción, éstas últimas se eliminarían.
  2. En el supuesto de que hubiera que reducir peticiones del mismo tipo (ya sean Mandatos o Solicitudes), se procederá a reducir proporcionalmente el exceso entre los Mandatos o Solicitudes afectados.
  3. A efectos de reducir el importe de las peticiones de igual tipo (Mandatos o Solicitudes de Compra/Suscripción), si un mismo peticionario efectuara diferentes peticiones de igual tipo con base en distintas fórmulas de cotitularidad, se procederá de la siguiente forma:
    - (a) Las peticiones donde aparezca más de un titular se dividirán en tantas peticiones como titulares aparezcan, asignándose a cada titular el importe total reflejado en la petición original.
    - (b) Se agruparán todas las peticiones obtenidas de la forma descrita en el párrafo (a) anterior en las que coincida el mismo titular.
    - (c) Si conjuntamente consideradas las peticiones del mismo tipo que presente un mismo titular, de la forma establecida en los párrafos (a) y (b) anteriores, se produjese un exceso sobre el límite de inversión, se procederá a distribuir dicho exceso de acuerdo con las reglas establecidas en los apartados 1 y 2 anteriores, esto es, eliminando en primer lugar los importes que correspondan a las Solicitudes de Compra/Suscripción, y en segundo lugar los importes correspondientes a los Mandatos de Compra/Suscripción, teniendo en cuenta que si una solicitud se



viera afectada por más de una operación de redistribución de excesos sobre límites, se aplicará aquella cuya reducción sea por un importe mayor.

- (d) En todo caso, si una misma persona hubiera formulado más de dos peticiones de compra/suscripción de forma conjunta, se anularán a todos los efectos todas las peticiones que haya presentado de forma conjunta, respetándose únicamente las realizadas de forma individual.
- (vi) A efectos de las reglas de control del límite máximo de inversión descritas en los apartados anteriores, se hace constar expresamente que no se tomarán en consideración las Solicitudes de Compra/Suscripción formuladas en el Tramo Minorista en el supuesto de que el número de acciones finalmente asignadas al Tramo Minorista quedaran cubiertas en su totalidad con los Mandatos de Compra/Suscripción no revocados que finalmente resulten.

Se reproduce a continuación un ejemplo de aplicación de las reglas de control de límites máximos de inversión expuestas en el presente apartado:

<b>Ejemplo de aplicación de las reglas de control de límites máximos</b>			
<b>Entidad Colocadora</b>	<b>Carácter</b>	<b>Peticionario</b>	<b>Importe</b>
Banco A	Mandato Individual	Sr. nº 1	60.000,00 euros
Banco B	Mandato Cotitularidad	Sr. nº 1 y 2	48.000,00 euros
Banco C	Mandato Cotitularidad	Sr. nº 2 y 3	30.000,00 euros
Banco D	Solicitud Cotitularidad	Sr. nº 3 y 4	36.000,00 euros
Banco E	Solicitud Cotitularidad	Sr. nº 4 y 5	36.000,00 euros

A efectos de computabilidad de límite de inversión se considerará que:

- El Sr. nº 1 solicita 108.000,00 euros en Mandatos (60.000,00 + 48.000,00)
- El Sr. nº 2 solicita 78.000,00 euros en Mandatos (48.000,00 + 30.000,00)
- El Sr. nº 3 solicita 66.000,00 euros, (30.000,00 euros en Mandatos y 36.000,00 euros en Solicitudes)
- El Sr. nº 4 solicita 72.000,00 euros en Solicitudes (36.000,00 + 36.000,00)
- El Sr. nº 5 solicita 36.000,00 euros

Por tanto, los peticionarios que superarían el límite máximo de inversión serían:

- El Sr. nº 1 con un exceso de 48.000,00 euros (108.000,00 – 60.000,00)
  - El Sr. nº 2 con un exceso de 18.000,00 euros ( 78.000,00 – 60.000,00)
  - El Sr. nº 3 con un exceso de 6.000,00 euros ( 66.000,00 – 60.000,00)
- Considerando que ha efectuado Mandatos y Solicitudes que en conjunto exceden de 60.000,00 euros, se eliminaría el exceso de su Solicitud.
- El Sr. nº 4 con un exceso de 12.000,00 euros (72.000,00 – 60.000,00)

Dichos excesos deben distribuirse entre las peticiones afectadas para lo cual se efectuará la siguiente operación:

**Banco A:**

$$\text{Sr. n}^\circ 1 = \frac{48.000,00 \text{ (exceso)} \times 60.000,00 \text{ (importe solicitado en Banco A)}}{108.000,00 \text{ (importe total solicitado)}} = 26.666,67$$

**Banco B:**

$$\text{Sr. n}^\circ 1 = \frac{48.000,00 \times 48.000,00}{108.000,00} = 21.333,33$$

$$\text{Sr. n}^\circ 2 = \frac{18.000,00 \times 48.000,00}{78.000,00} = 11.076,92$$

**Banco C:**

$$\text{Sr. n}^\circ 2 = \frac{18.000,00 \times 30.000,00}{78.000,00} = 6.923,08$$

**Banco D:**

Sr. n° 3 exceso de 6.000,00

$$\text{Sr. n}^\circ 4 = \frac{12.000,00 \times 36.000,00}{72.000,00} = 6.000,00$$

**Banco E:**

$$\text{Sr. n}^\circ 4 = \frac{12.000,00 \times 36.000,00}{72.000,00} = 6.000,00$$

Dado que la solicitud cursada por el Banco B está afectada por dos operaciones distintas de eliminación de excesos, se aplicará la mayor, y por tanto, los correspondientes excesos se eliminarán deduciendo: de la petición del Banco A: 26.666,67, de la petición del Banco B: 21.333,33, de la petición del Banco C: 6.923,08, de la petición del Banco D: 6.000,00 y de la petición del Banco E: 6.000,00, con lo que las peticiones quedarían de la siguiente forma:

Entidad Colocadora	Carácter	Peticionario	Importe
Banco A	Mandato Individual	Sr. n° 1	33.333,33 euros
Banco B	Mandato Cotitularidad	Sr. n° 1 y 2	26.666,67 euros
Banco C	Mandato Cotitularidad	Sr. n° 2 y 3	23.076,92 euros
Banco D	Solicitud Cotitularidad	Sr. n° 3 y 4	30.000,00 euros

Banco E	Solicitud Cotitularidad	Sr. nº 4 y 5	30.000,00 euros
---------	-------------------------	--------------	-----------------

#### **2.10.2.1.6. Fijación del Precio Minorista de la Oferta**

El día 25 de octubre de 2004 CINTRA y MILSA, de común acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales, fijarán el Precio Institucional de la Oferta en función de las condiciones de mercado y de la demanda de acciones registrada en los Periodos de Oferta Pública y Prospección de la Demanda.

El Precio Minorista de la Oferta será el menor de los siguientes precios: (i) el Precio Máximo Minorista, y (ii) el Precio Institucional.

En la misma fecha, CINTRA fijará la prima de emisión de la ampliación de capital conforme a lo dispuesto en el apartado 2.5.4.(b) precedente, de modo que el importe a desembolsar por el suscriptor por cada Acción Nueva (incluyendo su valor nominal y la prima de emisión) en el Tramo Minorista coincida con el Precio Minorista.

Una vez fijado el Precio Minorista de la Oferta, CINTRA y MILSA, de común acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales, procederán a la asignación definitiva de acciones al Tramo Minorista. Dicha asignación definitiva se hará en todo caso antes del prorrateo a que se refiere el apartado 2.12.2.4.1 siguiente.

Tanto la fijación del Precio Minorista de la Oferta como la asignación definitiva de acciones al Tramo Minorista serán objeto de información adicional al presente Folleto tal y como se establece en el apartado 2.10.3 siguiente.

#### **2.10.2.1.7. Compromiso de aseguramiento**

Una vez firmados los correspondientes Contratos de Aseguramiento, en el supuesto de que los Mandatos o Solicitudes de Compra/Suscripción presentados por una Entidad Aseguradora no alcanzaran el número de acciones aseguradas que le corresponda, dicha Entidad Aseguradora presentará una petición de compra/suscripción en nombre propio o en nombre de una sociedad controlada por ella, al Precio de Aseguramiento de las acciones a que se refiere el apartado 2.12.3 siguiente, por un número de acciones igual a la diferencia entre el número de acciones aseguradas por dicha Entidad y el número de acciones correspondientes a los Mandatos no revocados y Solicitudes de Compra/Suscripción presentadas por dicha Entidad Aseguradora, a efectos de su inclusión por la Entidad Agente en las operaciones de adjudicación, siempre y cuando ni el Protocolo ni el Contrato de Aseguramiento del Tramo Minorista hayan sido resueltos por alguna de las causas previstas en los mismos.

A las peticiones de compra/suscripción presentadas por las Entidades Aseguradoras no les será de aplicación lo relativo a límites cuantitativos y sólo adquirirán efectividad en el caso de que (i) la demanda en el Tramo Minorista sea insuficiente para cubrir la cantidad asignada al mismo una vez deducidas, en su caso, las acciones que se le puedan restar como consecuencia de las redistribuciones entre tramos previstas en el presente Folleto, y (ii) el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista no haya sido resuelto.

Cuando fuesen dos o más las Entidades Aseguradoras que no hubieran presentado peticiones de compra/suscripción suficientes para cubrir su compromiso de colocación y, dada la demanda del Tramo Minorista, no haya acciones suficientes para atender a las peticiones de compra/suscripción que hayan formulado en su propio nombre o en nombre de una sociedad controlada por ellas, se les asignarán acciones en proporción a su respectivo defecto de demanda.

A los efectos anteriores, cada Entidad Aseguradora remitirá a la Entidad Agente (al mismo tiempo que envíe los soportes magnéticos o transmisiones electrónicas que contengan los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción recibidas por dicha Entidad Aseguradora o sus Entidades Colocadoras Asociadas, pero de forma separada) un soporte magnético o transmisión electrónica que contenga la petición correspondiente a las acciones no colocadas a terceros, bien a su nombre o al de una entidad controlada por ella. A falta de dicha precisión, la Entidad Agente entenderá que la petición se presenta a nombre de la propia Entidad Aseguradora por la totalidad de las acciones no colocadas a terceros.

#### **2.10.2.1.8. Pago por los inversores**

El pago por los inversores de las acciones finalmente adjudicadas en el Tramo Minorista se realizará no antes de la Fecha de Operación ni más tarde del tercer día hábil siguiente a dicha fecha, sin perjuicio de las provisiones de fondos que pudieran ser exigidas a los peticionarios. Excepcionalmente, en caso de no inscripción de la escritura de ampliación de capital que da lugar a la Oferta Pública de Suscripción en la fecha prevista para ello (26 de octubre de 2004), el pago por los inversores se realizará no antes de la fecha de inscripción de la escritura de ejecución y cierre del aumento de capital, ni más tarde del tercer día hábil posterior a la verificación de dicha inscripción en el Registro Mercantil. Habida cuenta de la exigencia legal de proceder al desembolso de las acciones objeto de la Oferta Pública de Suscripción con carácter anterior a la inscripción del correspondiente aumento de capital en el Registro Mercantil, las Entidades Prefinanciadoras se comprometerán frente a CINTRA, en virtud de la firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista, a anticipar dicho desembolso por cuenta de las Entidades Aseguradoras que, a su vez, actúan por cuenta de los adjudicatarios finales.

El anterior compromiso se condiciona a la firma de los Contratos de Aseguramiento y Colocación por parte de las Entidades Prefinanciadoras.

#### **2.10.2.2. Tramo de Empleados**

Será de aplicación al Tramo de Empleados el procedimiento de colocación del Tramo Minorista con las especialidades que a continuación se describen:

- (i) Las peticiones de compra/suscripción deberán estar basadas necesariamente en un Mandato de Compra/Suscripción, formulado durante el Período de Formulación de Mandatos. En consecuencia, no se podrán formular Solicitudes de Compra/Suscripción durante el Período de la Oferta Pública.

- (ii) El Período de Formulación de Mandatos será el previsto para el Tramo Minorista; es decir, se iniciará a las 8:30 horas del día 11 de octubre de 2004 y finalizará a las 14:30 horas del día 19 de octubre de 2004. Los Mandatos de Compra/Suscripción serán revocables en su totalidad, pero no parcialmente, desde las 8:30 horas del día 11 de octubre de 2004 hasta las 14:30 horas del día 22 de octubre de 2004.
- (iii) Los Mandatos de Compra/Suscripción habrán de formularse utilizando el modelo específico de Mandato de Compra/Suscripción para el Tramo de Empleados que será distribuido por CINTRA entre sus Empleados y los pertenecientes a GRUPO FERROVIAL, S.A. y las sociedades de su grupo relacionadas en el apartado 2.10.1.1.2 anterior no más tarde del día 11 de octubre de 2004. No podrán formularse Mandatos de Compra/Suscripción en el Tramo de Empleados por vía telemática o telefónica.
- (iv) Los Mandatos de Compra/Suscripción podrán formularse exclusivamente ante cualquiera de las Entidades Aseguradoras del Tramo Minorista o sus Entidades Colocadoras Asociadas que se relacionan en el apartado 2.12.1 siguiente, que tendrán la consideración de Entidades Tramitadoras en el presente Tramo de Empleados, debiendo disponer los peticionarios de cuentas de efectivo y de valores en la Entidad a través de la cual tramiten sus Mandatos de Compra/Suscripción, en las que el peticionario sea el único titular de dichas cuentas (o, en el caso de cuentas de efectivo, en alguna entidad perteneciente a su grupo, si la Entidad a través de la cual tramite el empleado su Mandato de Compra/Suscripción admite dicha posibilidad). Si los peticionarios carecieran de dichas cuentas, deberán abrirlas con anterioridad a la formulación de los Mandatos de Compra/Suscripción, estando libre de gastos tanto su apertura como su cancelación. Por lo que respecta a los gastos que se deriven del mantenimiento de dichas cuentas, las citadas entidades podrán aplicar las comisiones previstas al efecto en sus respectivos cuadros de tarifas.
- (v) Podrán formularse uno o varios Mandatos de Compra/Suscripción por cada empleado, cuyo importe habrá de estar comprendido dentro de los límites mínimo y máximo de inversión indicados en el apartado (vii) siguiente. Si algún empleado presentase varios Mandatos de Compra/Suscripción en este Tramo cuyo importe conjunto exceda de 60.000 euros, se aceptarán dichos Mandatos de Compra/Suscripción rebajando la suma de sus importes a 60.000 euros, repartiendo el importe de la reducción entre los Mandatos afectados proporcionalmente a su cuantía. En todo caso, a los efectos del prorrateo que pueda producirse en el Tramo de Empleados conforme a lo previsto en el apartado 2.12.4.2 siguiente, todos los Mandatos de Compra/Suscripción formulados por un mismo empleado se considerarán como un único Mandato de Compra/Suscripción. Una vez realizado el prorrateo, las acciones adjudicadas a dicho único Mandato de Compra/Suscripción se repartirán entre los Mandatos de Compra/Suscripción formulados por el empleado a efectos de liquidación en proporción a su importe.
- (vi) Los Mandatos de Compra/Suscripción serán unipersonales, sin que puedan contener más de un titular (que deberá ser el propio empleado). En caso de que el

Mandato de Compra/Suscripción contenga más de un titular, dicho Mandato será anulado.

- (vii) El importe mínimo de inversión será 1.500 euros, con un máximo de 60.000 euros.
- (viii) En caso de prorrateo en el Tramo de Empleados, los Mandatos de Compra/Suscripción no revocados ni anulados expresados en euros se convertirán en Mandatos de Compra/Suscripción expresados en número de acciones, dividiendo la cantidad señalada en los mismos, de acuerdo con lo previsto en el punto (v) anterior, entre el Precio Máximo Minorista. En caso de fracción, el número de acciones así calculado se redondeará por defecto.
- (ix) Las Entidades Tramitadoras no verificarán la condición de Empleados de los inversores que formulen Mandatos de Compra/Suscripción en el presente Tramo de Empleados. No obstante lo anterior, las Entidades Tramitadoras deberán comprobar que los Mandatos de Compra/Suscripción presentados en este Tramo cumplen con los restantes requisitos establecidos para su formulación (tales como, entre otros, la corrección de los datos personales y NIF del petitionerario y de los datos de sus cuentas de efectivo y de valores, que el importe solicitado no es inferior ni excede los límites mínimo y máximo establecidos en el apartado (vii) anterior, etc.) y rechazar aquellos Mandatos de Compra/Suscripción que no cumplan con cualesquiera de tales requisitos.
- (x) Las Entidades Tramitadoras deberán enviar a la Entidad Agente (que actuará por cuenta de CINTRA e informará con carácter inmediato a ésta) las relaciones de los Mandatos de Compra/Suscripción recibidos en el Tramo de Empleados, en las mismas fechas y términos previstos para el Tramo Minorista, desglosando las peticiones correspondientes a cada Tramo.
- (xi) No más tarde del día 22 de octubre de 2004 a las 17:00 horas, CINTRA remitirá a la Entidad Agente un fichero informático, en el formato previamente acordado entre ambas partes, con la relación (nombre, apellidos y N.I.F.) de los Empleados de CINTRA y de GRUPO FERROVIAL, S.A. y de las sociedades de su grupo relacionadas en el apartado 2.10.1.1.2 a los que se destina este Tramo. La Entidad Agente rechazará y no ejecutará los Mandatos de Compra/Suscripción formulados ante las Entidades Tramitadoras por personas que no figuren en dicho fichero informático.
- (xii) Cualquiera de los destinatarios de este Tramo que lo desee podrá optar por realizar Mandatos y/o Solicitudes de Compra/Suscripción en el Tramo Minorista, con independencia de que además formule Mandatos de Compra/Suscripción en el propio Tramo de Empleados. Los importes de los Mandatos y de las Solicitudes de Compra/Suscripción del Tramo Minorista no se acumularán, en ningún caso, al importe de los Mandatos de Compra/Suscripción del Tramo de Empleados para la aplicación de los límites máximos por Mandato de Compra/Suscripción efectuado en el Tramo de Empleados, ni viceversa.

(xiii) El Precio de Venta a Empleados será el Precio Minorista de la Oferta, sin descuento alguno.

### **2.10.2.3. Tramo Institucional Español**

#### **2.10.2.3.1. Fases del procedimiento de colocación**

El procedimiento de colocación en este Tramo estará integrado por las siguientes fases, que se describen con más detalle a continuación:

- (a) Firma del Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Institucional Español (6 de octubre de 2004).
- (b) Registro del Folleto por la CNMV (8 de octubre de 2004).
- (c) Período de Prospección de la Demanda (*book-building*), en el que se formularán propuestas de compra/suscripción por los inversores (del 11 al 22 de octubre de 2004).
- (d) Fijación del Precio Institucional de la Oferta y de la prima de emisión del aumento de capital, y firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional Español (25 de octubre de 2004).
- (e) Selección de propuestas de compra/suscripción (25 de octubre de 2004).
- (f) Confirmación de las propuestas de compra/suscripción seleccionadas y adjudicación definitiva en el Tramo Institucional Español (26 de octubre de 2004).
- (g) Fecha de Operación (26 de octubre de 2004).
- (h) Fecha de desembolso por las Entidades Prefinanciadoras de las acciones procedentes de la ampliación de capital (26 de octubre de 2004).
- (i) Otorgamiento de la escritura pública de ejecución y cierre del aumento de capital social e inscripción de la escritura en el Registro Mercantil de Madrid y depósito de copias de la misma en Iberclear, la CNMV y la Bolsa de Valores de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao (26 de octubre de 2004).
- (j) Operación de transmisión de acciones a los adjudicatarios finales de las mismas (26 de octubre de 2004, siempre que se verifiquen en dicha fecha las actuaciones referidas en el apartado (i) precedente).
- (k) Admisión a negociación oficial (prevista para el 27 de octubre de 2004, siempre que se hubiera inscrito en el Registro Mercantil la escritura de ejecución y cierre del aumento de capital en los términos del apartado (i) anterior).
- (l) Liquidación de la Oferta (29 de octubre de 2004, siempre que se hubiera inscrito en el Registro Mercantil la escritura de ejecución y cierre del aumento de capital en los términos del apartado (i) anterior).

### **2.10.2.3.2. Período de Prospección de la Demanda**

El Período de Prospección de la Demanda, durante el cual los inversores podrán formular Propuestas de Compra/Suscripción de acciones, comenzará a las 8:30 horas del día 11 de octubre de 2004 y finalizará a las 12:00 horas del día 22 de octubre de 2004.

Durante este período, las Entidades Aseguradoras desarrollarán actividades de difusión y promoción de la Oferta, de acuerdo con los términos del Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Institucional, con el fin de obtener de los potenciales inversores institucionales propuestas de compra/suscripción sobre el número de acciones y el precio al que estarían dispuestos a adquirirlas.

La formulación, recepción y tramitación de las propuestas de compra/suscripción se ajustarán a las siguientes reglas:

- (a) Las propuestas de compra/suscripción se formularán exclusivamente ante cualquiera de las Entidades Aseguradoras que se relacionan en el apartado 2.12.1 siguiente.
- (b) Las propuestas de compra/suscripción incluirán una indicación del número de acciones de CINTRA que cada inversor estaría interesado en adquirir así como, en su caso, el precio al que cada inversor podría estar dispuesto a adquirir las mencionadas acciones, con el objetivo de lograr, de acuerdo con la práctica internacional, una mejor estimación de las características de la demanda.
- (c) Las propuestas de compra/suscripción constituirán únicamente una indicación del interés de los potenciales inversores por las acciones que se ofrecen, sin que su formulación tenga carácter vinculante ni para quienes las realicen, ni para MILSA, ni para CINTRA.
- (d) Las Entidades Aseguradoras no podrán admitir propuestas de compra/suscripción por un importe inferior a 60.000 euros. En el caso de las entidades habilitadas para la gestión de carteras de valores de terceros, dicho límite se referirá al global de las peticiones formuladas por la entidad gestora.

Dichas entidades gestoras, previamente a realizar propuestas de compra/suscripción por cuenta de sus clientes, deberán tener firmado con los mismos el oportuno contrato de gestión de cartera de valores, incluyendo la gestión de renta variable. Las entidades gestoras de carteras que resulten adjudicatarias de acciones en la presente Oferta deberán a su vez adjudicar a cada uno de los clientes por cuya cuenta hubieran adquirido las acciones, un mínimo de 100 acciones, siempre que hubieran recibido adjudicación suficiente. Las Entidades Gestoras de Carteras, las Instituciones de Inversión Colectiva y los fondos de pensiones deberán quedar debidamente identificados en las propuestas que formulen por cuenta de sus clientes y de las otras entidades gestionadas por ellas. Asimismo, en relación con las citadas entidades, en la remisión diaria de información, las Entidades Aseguradoras deberán agrupar todas las órdenes que reciban de cada entidad gestora y comunicarlos como una sola orden.



- (e) Las Entidades Aseguradoras deberán rechazar todas aquellas propuestas de compra/suscripción que no se ajusten a los requisitos que para las mismas establezca la legislación vigente.
- (f) Cada una de las Entidades Aseguradoras deberá remitir diariamente a las Entidades Directoras del Tramo Institucional (en su condición de entidades encargadas de la llevanza del libro de propuestas de este Tramo) las propuestas de compra/suscripción válidas que le hayan sido formuladas, facilitando a dichas entidades los documentos relativos a las propuestas de compra/suscripción que puedan serle solicitados. Las Entidades Directoras del Tramo Institucional informarán a su vez de dichas propuestas a CINTRA y MILSA.
- (g) Las Entidades Aseguradoras podrán exigir a sus peticionarios una provisión de fondos para asegurar el pago del precio de las acciones solicitadas. En tal caso, deberán devolver a tales peticionarios la provisión de fondos correspondiente, libre de cualquier gasto o comisión y sin intereses, con fecha valor no más tarde del día hábil siguiente a la fecha en que se produzca cualquiera de las siguientes circunstancias:
  - (i) Falta de selección o de confirmación de la propuesta de compra/suscripción realizada por el peticionario; en caso de selección o confirmación parcial de la propuesta de compra/suscripción, la devolución de la provisión sólo afectará a la parte de dicha propuesta que no haya sido seleccionada o confirmada.
  - (ii) Desistimiento de la Oferta Pública por parte de CINTRA y MILSA en los términos del presente Folleto.
  - (iii) Revocación automática de la Oferta Pública (salvo en el caso de no admisión a negociación de las acciones de CINTRA antes del día 12 de noviembre de 2004, en cuyo caso se estará a lo dispuesto en el apartado 2.8 precedente).

Si por causas imputables a las Entidades Aseguradoras se produjera un retraso en la devolución de la provisión de fondos, dichas Entidades Aseguradoras deberán abonar intereses de demora al tipo del interés legal del dinero vigente en España, que se devengarán desde la fecha en que la devolución debiera haberse efectuado (no más tarde del día hábil siguiente a la fecha en que se produzca cualquiera de los supuestos citados anteriormente) hasta la fecha de su efectivo abono al peticionario.

#### **2.10.2.3.3. Fijación del Precio Institucional de la Oferta**

El 25 de octubre de 2004, CINTRA y MILSA, de común acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales, fijarán el Precio Institucional de la Oferta en función de las condiciones de mercado y de la demanda de acciones registrada en el Periodo de Prospección de la Demanda. En la misma fecha, CINTRA fijará la prima de emisión de la ampliación de capital correspondiente a la Oferta Pública de Suscripción conforme a lo dispuesto en el apartado 2.5.4.(b) precedente, de modo que el importe a desembolsar

por cada Acción Nueva que, en su caso y según lo establecido en el apartado 2.10.1.1.1 anterior, se asigne al Tramo Institucional Español (incluyendo su valor nominal y la prima de emisión) coincida con el Precio Institucional.

El Precio Institucional de la Oferta podrá ser superior al Precio Máximo Minorista, en cuyo caso habrá dos precios distintos para las acciones objeto de la Oferta Pública, el Precio Minorista y el Precio Institucional. El Precio Institucional de la Oferta será igual para los dos Tramos Institucionales y no podrá ser inferior al Precio Minorista de la Oferta.

Una vez fijado el Precio de la Oferta, y no más tarde del día 26 de octubre de 2004, CINTRA y MILSA, de común acuerdo con las Entidades Coordinadoras Globales, procederán a la asignación definitiva de acciones a cada uno de los Tramos Institucionales de la Oferta, en los términos previstos en el apartado 2.10.1.3 anterior.

Tanto la fijación de los Precios de la Oferta como la asignación definitiva de acciones a cada uno de los Tramos Institucionales serán objeto de información adicional al presente Folleto, tal y como se establece en el apartado 2.10.3 siguiente.

#### **2.10.2.3.4. Firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación**

Está previsto que el día 25 de octubre de 2004, una vez determinados los Precios de la Oferta, las entidades que hayan suscrito el Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Institucional Español de la Oferta firmen el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional Español de la Oferta, con lo que todas ellas quedarán integradas en el Sindicato Asegurador en condición de Entidades Aseguradoras. La firma de dicho contrato, así como las variaciones que, en su caso, se produzcan en la identidad de las entidades firmantes del mismo respecto de las entidades que firmaron el Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Institucional Español, serán objeto de información adicional al presente Folleto, tal y como se establece en el apartado 2.10.3 siguiente.

#### **2.10.2.3.5. Selección de propuestas de compra/suscripción**

Antes del inicio del plazo de confirmación a que se refiere el apartado siguiente, CINTRA y MILSA, previa consulta no vinculante a las Entidades Directoras del Tramo Institucional Español, procederán a evaluar las propuestas de compra/suscripción recibidas, aplicando criterios de calidad y estabilidad de la inversión, pudiendo admitir total o parcialmente, o rechazar, cualquiera de dichas propuestas, a su conjunta discreción y sin necesidad de justificación alguna, pero respetando que no se produzcan discriminaciones injustificadas entre propuestas de compra/suscripción del mismo rango y características. CINTRA y MILSA serán los únicos responsables de la selección de Propuestas de Compra/Suscripción.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, se dará prioridad a las propuestas de compra/suscripción de los inversores que no sean las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales de la Oferta Pública. En consecuencia, sólo se podrán seleccionar propuestas de compra/suscripción realizadas por cuenta propia por Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales en el supuesto de que, una vez

llevada a cabo, con arreglo a lo previsto en el párrafo anterior, la selección de propuestas de compra/suscripción realizadas por terceros que no sean las entidades que pertenezcan al sindicato de aseguramiento de los Tramos Institucionales, no se hubiera cubierto el importe de la Oferta en dichos Tramos.

El mismo principio se aplicará a las propuestas por cuenta propia de la sociedad dominante de una Entidad Aseguradora de los Tramos Institucionales, de las sociedades dominadas por una Entidad Aseguradora de dichos Tramos y de las sociedades dominadas, directa o indirectamente, por la sociedad dominante de la Entidad Aseguradora. A estos efectos, los conceptos de sociedad dominante y sociedad dominada se entenderán de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 4 de la Ley del Mercado de Valores y en el artículo 42 del Código de Comercio.

Como excepción a lo establecido en los párrafos anteriores, podrán seleccionarse en igualdad de trato propuestas de compra/suscripción de instituciones de inversión colectiva, fondos de pensiones, sociedades gestoras de unas y otros, sociedades gestoras de cartera y compañías de seguros vinculadas a una Entidad Aseguradora de los Tramos Institucionales, en la medida en que tales propuestas de compra/suscripción se realicen para dichas instituciones, fondos o carteras para cubrir las reservas técnicas de las compañías de seguros.

A los efectos anteriormente expuestos, las Entidades Aseguradoras deberán identificar adecuadamente las propuestas formuladas por ellas por cuenta propia o por cuenta de su sociedad dominante o dominadas.

#### **2.10.2.3.6. Confirmación de propuestas de compra/suscripción**

La confirmación de las propuestas de compra/suscripción seleccionadas se regirá por las siguientes reglas:

- (a) Plazo de confirmación: Los inversores podrán confirmar las propuestas de compra/suscripción seleccionadas desde el momento en que se les comunique la selección de su propuesta de compra/suscripción y el Precio Institucional de la Oferta y hasta las 8:30 horas del día 26 de octubre de 2004.
- (b) Comunicación a los peticionarios: Cada una de las Entidades Aseguradoras informará a cada uno de los peticionarios que hubieran formulado ante ella propuestas de compra/suscripción seleccionadas de la selección de sus propuestas y del Precio Institucional de la Oferta, comunicándole que puede, si así lo desea, confirmar dicha propuesta de compra/suscripción seleccionada hasta las 8:30 horas del día 26 de octubre de 2004 y advirtiéndole en todo caso que de no realizarse dicha confirmación la propuesta de compra/suscripción seleccionada quedará sin efecto.

En el supuesto de que alguna de las entidades que hubieran recibido propuestas de compra/suscripción seleccionadas no hubiera firmado el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional Español, la comunicación a que se refiere el párrafo anterior será realizada por alguna de las Entidades Directoras del Tramo

Institucional Español, quien informará asimismo a los peticionarios de que podrán confirmar ante ella sus propuestas de compra/suscripción seleccionadas.

- (c) Entidades ante las que se confirmarán las propuestas de compra/suscripción seleccionadas: Las confirmaciones de las propuestas de compra/suscripción seleccionadas se realizarán por los peticionarios ante las Entidades Aseguradoras ante las que se hubieran formulado dichas propuestas de compra/suscripción. Excepcionalmente, cuando la entidad ante la que hubieran formulado las citadas propuestas no adquiriera la condición de Entidad Aseguradora por no haber firmado el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional Español, las confirmaciones se podrán realizar ante cualquiera de las Entidades Directoras del Tramo Institucional Español.
- (d) Carácter irrevocable: Las propuestas de compra/suscripción confirmadas se convertirán en órdenes de compra/suscripción en firme y tendrán la condición de irrevocables, sin perjuicio de lo previsto en el apartado 2.11.2 siguiente.
- (e) Número máximo: Ningún peticionario, salvo autorización expresa de CINTRA y MILSA, previa consulta no vinculante a las Entidades Directoras del Tramo Institucional Español, podrá confirmar propuestas de compra/suscripción por un número de acciones superior a la cantidad seleccionada.
- (f) Nuevas peticiones: Excepcionalmente podrán admitirse peticiones de compra/suscripción no seleccionadas inicialmente o nuevas peticiones, pero únicamente se les podrá adjudicar acciones si dichas peticiones fueran aceptadas por CINTRA y MILSA bajo su exclusiva responsabilidad, previa consulta no vinculante a las Entidades Directoras del Tramo Institucional Español, y siempre que las confirmaciones de propuestas de compra/suscripción seleccionadas no cubrieran la totalidad de la Oferta en este Tramo.
- (g) Remisión de información: El mismo día de finalización del plazo de confirmación de las propuestas de compra/suscripción (26 de octubre de 2004), no más tarde de las 09:00 horas, cada Entidad Aseguradora enviará a las Entidades Directoras del Tramo Institucional Español la relación de confirmaciones recibidas, indicando la identidad de cada peticionario y el número de acciones solicitadas en firme por cada uno. A su vez, las Entidades Directoras del Tramo Institucional Español informarán sobre dichas confirmaciones a CINTRA y a MILSA.

Asimismo, las Entidades Aseguradoras del Tramo Institucional Español enviarán a la Entidad Agente las adjudicaciones definitivas en función de las confirmaciones de propuestas de compra/suscripción recibidas, en los términos pactados en el Protocolo y en el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional Español de la Oferta. La Entidad Agente podrá denegar la recepción de aquellas relaciones de confirmaciones que no se hubieran entregado por las Entidades Aseguradoras en los términos y plazos establecidos en dichos Protocolo y Contrato. De las reclamaciones por daños y perjuicios o por cualquier otro concepto que pudieran derivarse de la negativa de la Entidad Agente a recibir las mencionadas relaciones, serán exclusivamente responsables ante los inversores las Entidades Aseguradoras que hubieran entregado las relaciones fuera de

tiempo, defectuosas o con errores u omisiones, sin que en tal caso pueda imputarse ningún tipo de responsabilidad a CINTRA, a MILSA, a la Entidad Agente o a las restantes Entidades Aseguradoras.

#### **2.10.2.3.7. Compromiso de aseguramiento**

Finalizado el proceso de confirmación de propuestas de compra/suscripción, y en el supuesto de que las confirmaciones presentadas por una Entidad Aseguradora no alcanzaran el número de acciones aseguradas por ésta, dicha Entidad Aseguradora presentará una petición de compra/suscripción, en nombre propio o en nombre de una sociedad controlada por ella, por un número de acciones igual a la diferencia entre el número de acciones aseguradas por dicha Entidad y el número de acciones correspondiente a las confirmaciones de Propuestas de Compra/Suscripción presentadas por dicha Entidad Aseguradora, al Precio de Aseguramiento de las acciones a que se refiere el apartado 2.12.3 siguiente a efectos de su inclusión por la Entidad Agente en las operaciones de adjudicación.

A las peticiones de compra/suscripción presentadas por las Entidades Aseguradoras no les será de aplicación lo relativo a límites cuantitativos y sólo adquirirán efectividad en el caso de que: (i) la demanda en el Tramo Institucional Español sea insuficiente para cubrir la cantidad asignada al mismo una vez deducidas, en su caso, las acciones que se le puedan restar como consecuencia de las redistribuciones entre Tramos previstas en el presente Folleto y (ii) el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional no haya sido resuelto por alguna de las causas previstas en el mismo.

A los efectos anteriores, las Entidades Aseguradoras que no hubieran cubierto su compromiso de aseguramiento presentarán a la Entidad Agente, simultáneamente al envío de la relación final de confirmaciones, pero de forma separada, la petición correspondiente a las acciones no colocadas a terceros, bien a su nombre o al de una sociedad bajo su control. A falta de dicha comunicación, la Entidad Agente podrá entender que la petición se presenta en nombre de la propia Entidad Aseguradora por la totalidad de las acciones no cubiertas por las peticiones de terceros.

Cuando fuesen dos o más las Entidades Aseguradoras que no hubieran presentado peticiones de compra/suscripción suficientes para cubrir su compromiso de colocación y, dada la demanda del Tramo Institucional Español, no haya acciones suficientes para atender a las peticiones de compra/suscripción que hayan formulado en su propio nombre o en nombre de una sociedad controlada, se les asignarán acciones en proporción a su respectivo defecto de demanda.

#### **2.10.2.3.8. Pago por los inversores**

El pago por los inversores de las acciones finalmente adjudicadas en el Tramo Institucional se realizará no antes de la Fecha de Operación (esto es, el 26 de octubre de 2004) ni más tarde del tercer día hábil siguiente a dicha fecha (esto es, el 29 de octubre de 2004), sin perjuicio de las provisiones de fondos que pudieran ser exigidas a los inversores. Excepcionalmente, en caso de no inscripción de la escritura de ampliación de capital que da lugar a la Oferta Pública de Suscripción en la fecha prevista para ello (26 de octubre de 2004), el pago de los inversores se realizará no antes de la fecha de

inscripción de la escritura de ejecución y cierre del aumento de capital, ni más tarde del tercer día hábil posterior a la verificación de dicha inscripción en el Registro Mercantil. Habida cuenta de la exigencia legal de proceder al desembolso de las acciones objeto de la Oferta Pública de Suscripción, con carácter anterior a la inscripción del correspondiente aumento de capital en el Registro Mercantil, las Entidades Preenfinanciadoras se comprometerán frente a CINTRA en el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional Español a anticipar dicho desembolso por cuenta de las Entidades Aseguradoras que, a su vez, actúan por cuenta de los adjudicatarios finales.

#### **2.10.2.4. Tramo Internacional**

El procedimiento de colocación en el Tramo Internacional será el que se detalla a continuación:

- (a) Período de Prospección de la Demanda (*book-building*), en el que se formularán propuestas de compra/suscripción por los inversores (del 11 al 22 de octubre de 2004).
- (b) Fijación del Precio Institucional de la Oferta y de la prima de emisión del aumento de capital, y Firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Internacional (25 de octubre de 2004).
- (c) Selección de propuestas de compra/suscripción (25 de octubre de 2004).
- (d) Confirmación de las propuestas de compra/suscripción seleccionadas y adjudicación definitiva en el Tramo Internacional (26 de octubre de 2004).
- (e) Fecha de Operación (26 de octubre de 2004).
- (f) Fecha de desembolso de las acciones procedentes de la ampliación de capital (26 de octubre de 2004).
- (g) Otorgamiento de la escritura pública de ejecución y cierre del aumento de capital social e inscripción de la escritura en el Registro Mercantil de Madrid y depósito de copias de la misma a Iberclear, la CNMV y la Bolsa de Valores de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao (26 de octubre de 2004).
- (h) Operación de transmisión de acciones a los adjudicatarios finales de las mismas (26 de octubre de 2004, siempre que se verifiquen en dicha fecha las actuaciones referidas en el apartado (g) anterior).
- (i) Admisión a negociación oficial (prevista para el 27 de octubre de 2004, siempre que se hubiera inscrito en el Registro Mercantil la escritura de ejecución y cierre del aumento de capital en los términos del apartado (g) anterior).
- (j) Liquidación de la Oferta (29 de octubre de 2004, siempre que se hubiera inscrito en el Registro Mercantil la escritura de ejecución y cierre del aumento de capital en los términos del apartado (g) anterior).

La fijación del Precio Institucional de la Oferta, la firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Internacional, el proceso de selección y confirmación de propuestas de compra, el compromiso de aseguramiento y la adjudicación y pago de las acciones se realizarán en términos análogos a los descritos para el Tramo Institucional Español.

### **2.10.3. Información adicional a incorporar al Folleto registrado**

CINTRA y MILSA comunicarán a la CNMV los siguientes aspectos en las fechas que se indican a continuación, quedando así completada la información comprendida en este Folleto y fijados todos los aspectos de la Oferta que quedan pendientes de determinación en la fecha de registro del Folleto:

- (a) El desistimiento por parte de CINTRA y MILSA de la Oferta Pública: el día en que se produjera y con carácter inmediato.
- (b) El Precio Máximo Minorista de la Oferta: el día en que se fije y con carácter inmediato.
- (c) La firma del Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista y si se ha producido alguna variación respecto de las Entidades que firmaron el Protocolo correspondiente: el día en que se firme y con carácter inmediato.
- (d) La firma de los Contratos de Aseguramiento y Colocación de los Tramos Institucionales, así como, en su caso, las variaciones que se produzcan en la lista de Entidades Aseguradoras firmantes de los mismos respecto de las Entidades que firmaron el Protocolo de Aseguramiento del Tramo Institucional Español o, en el caso del Tramo Internacional, de las Entidades indicadas en el apartado 2.12.1 siguiente: el día en que se firme y con carácter inmediato.
- (e) El traspaso de acciones no demandadas en el Tramo de Empleados al Tramo Minorista para atender el exceso de demanda eventualmente producido en el mismo: el día en que se produzca y con carácter inmediato.
- (f) Las redistribuciones entre Tramos que pudieran producirse de acuerdo con lo establecido en el apartado 2.10.1.3 anterior: el día en que se decidan y con carácter inmediato.
- (g) Los Precios Minorista e Institucional de la Oferta, la prima o primas de emisión de las Acciones Nuevas objeto del aumento del capital y la asignación definitiva de acciones a cada Tramo de la Oferta o, en su caso, la circunstancia de no haberse alcanzado un acuerdo para fijar el Precio o Precios de la Oferta y la consiguiente revocación de ésta: el día en que se fijen o, en su caso, se produzca la citada circunstancia y con carácter inmediato.
- (h) La revocación automática de la Oferta conforme a lo previsto en el apartado 2.11.2 posterior: el día en que se produzca y con carácter inmediato.

- (i) En su caso, la práctica del prorrateo en el Tramo Minorista y/o en el Tramo de Empleados, conforme a las reglas establecidas en el apartado 2.12.4 siguiente, y el resultado del mismo: el día en que se realice o el día hábil siguiente.
- (j) El otorgamiento, inscripción y depósito de la escritura pública de ejecución y cierre del aumento de capital: el día de su otorgamiento, inscripción y depósito.
- (k) El ejercicio por las Entidades Coordinadoras Globales de la opción de suscripción de acciones (“*green shoe*”) referida en el apartado 2.10.1.4 anterior: el día en que se ejercite o el día hábil siguiente.
- (l) La identidad del agente de la estabilización referida en el apartado 2.17.4 siguiente: el día de su designación o el día hábil siguiente.
- (m) De conformidad con lo establecido en el artículo 9.3 del Reglamento (CE) nº 2273/2003, la siguiente información: (i) si se ha realizado o no la estabilización de acuerdo con lo establecido en el apartado 2.17.4 siguiente; (ii) la fecha de comienzo, en su caso, de la estabilización; (iii) la fecha en que se haya producido por última vez la estabilización; y (iv) el rango de precios dentro del cual se haya efectuado la estabilización: no más tarde de una semana después del final del periodo de estabilización.

La fijación del Precio Máximo Minorista y de los Precios de la Oferta, la asignación definitiva de acciones a cada Tramo, la revocación y el desistimiento de la Oferta serán también publicados en, al menos, un diario de difusión nacional no más tarde del segundo día hábil siguiente al de su comunicación a la CNMV.

## **2.11. DESISTIMIENTO DE LA OFERTA Y REVOCACIÓN DE LA OFERTA**

### **2.11.1. Desistimiento de la Oferta**

CINTRA y MILSA, ante el cambio sustancial de las condiciones de mercado u otra causa relevante a su juicio, podrán desistir de la Oferta en cualquier momento anterior al inicio del Período de Oferta Pública en el Tramo Minorista (esto es, el 20 de octubre de 2004). El desistimiento afectará a todos los Tramos de la Oferta, y dará lugar a la anulación de todos los Mandatos de Compra/Suscripción no revocados en los Tramos Minorista y de Empleados y todas las propuestas de compra/suscripción de los Tramos Institucionales. En consecuencia, se extinguirán las obligaciones asumidas por CINTRA y por MILSA y por los peticionarios derivadas de los mismos.

El hecho del desistimiento, de conformidad con lo previsto en el Folleto, no será causa de responsabilidad por parte de CINTRA ni de MILSA frente a las Entidades Coordinadoras Globales, las Entidades Aseguradoras, o las personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Mandatos de Compra/Suscripción o propuestas de compra/suscripción, ni tampoco de las Entidades Coordinadoras Globales y las Entidades Aseguradoras frente a las citadas personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Mandatos de Compra/Suscripción o propuestas de compra/suscripción. Por tanto, no tendrán derecho a reclamar el pago de daños y perjuicios o indemnización alguna por el mero hecho de haberse producido el desistimiento de la Oferta.



En este caso, las Entidades que hubieran recibido provisiones de fondos de los inversores, deberán devolverlas, libres de comisiones y gastos y sin interés, con fecha valor del día hábil siguiente al del desistimiento. Si se produjera un retraso en la devolución por causas imputables a dichas Entidades, deberán abonar intereses de demora, devengados desde el día hábil siguiente a la fecha en que tenga lugar el desistimiento y hasta la fecha de su abono efectivo, al tipo de interés legal.

CINTRA y MILSA deberán comunicar dicho desistimiento a la CNMV y a las Entidades Coordinadoras Globales el día en que se produjera y con carácter inmediato, y difundirlo a través de, al menos, un diario de difusión nacional no más tarde del segundo día hábil al de su comunicación a la CNMV.

### **2.11.2. Revocación Automática**

La Oferta quedará automáticamente revocada en todos sus Tramos en los siguientes supuestos:

- (a) En caso de falta de acuerdo entre CINTRA, MILSA y las Entidades Coordinadoras Globales para la fijación de los Precios de la Oferta antes de las 03:00 horas del día 26 de octubre de 2004;
- (b) En caso de que antes de las 03:00 horas del día 20 de octubre de 2004 no se hubiera firmado el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista;
- (c) En caso de que antes de las 03:00 horas del día 26 de octubre de 2004 no se hubieran firmado los Contratos de Aseguramiento y Colocación de los Tramos Institucionales;
- (d) En el caso de que, no habiendo otorgado alguna o algunas de las Entidades firmantes del Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Minorista o del Tramo Institucional Español de la Oferta, el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo correspondiente, ninguna de las restantes Entidades Aseguradoras o ninguna tercera entidad financiera aprobada por CINTRA, MILSA y las Entidades Coordinadoras Globales estuviera interesada en asumir el compromiso de aseguramiento que se hubiera previsto para la Entidad Aseguradora que se retira, salvo que CINTRA, MILSA y las Entidades Coordinadoras Globales decidieran continuar con la Oferta, en cuyo caso informarían a la CNMV, mediante el registro de un Suplemento a este Folleto, y lo harían público el día en que ello se produjera o el día hábil siguiente en al menos un diario de difusión nacional, indicando la Entidad que se retira, el número de acciones no aseguradas y el Tramo al que corresponden dichas acciones;
- (e) En el caso de que quedara resuelto cualquiera de los Contratos de Aseguramiento y Colocación como consecuencia de las causas previstas en los mismos (que se describen en el apartado 2.12.3 siguiente); o
- (f) En caso de que la Oferta fuera suspendida o dejada sin efecto por cualquier autoridad administrativa o judicial competente.

La revocación de la Oferta dará lugar a la anulación de todos los Mandatos de Compra/Suscripción no revocados en los Tramos Minorista y de Empleados, todas las Solicitudes de Compra/Suscripción del Tramo Minorista, y todas las propuestas de compra/suscripción de los Tramos Institucionales que hubieran sido seleccionadas y confirmadas, en su caso, y a la resolución de todas las compraventas inherentes a la Oferta. En consecuencia, se extinguirán las obligaciones asumidas por CINTRA y MILSA y por los peticionarios derivadas de las mismas.

Las Entidades Aseguradoras que hubieran recibido provisiones de fondos de los inversores, deberán devolver dichas provisiones, libres de comisiones y gastos, y sin interés, con fecha valor del día hábil siguiente al de la revocación. Si se produjera un retraso en la devolución por causas imputables a dichas Entidades, deberán abonar intereses de demora, devengados desde el día hábil siguiente a la fecha en que tenga lugar el desistimiento y hasta la fecha de devolución efectiva, al tipo de interés legal.

Por lo que respecta a la Oferta Pública de Suscripción, en el supuesto de que la revocación automática de la Oferta tuviera lugar una vez que las Acciones Nuevas objeto de dicha Oferta Pública de Suscripción ya hubieran sido suscritas y desembolsadas, CINTRA reducirá su capital social mediante la amortización de dichas Acciones Nuevas, a fin de proceder a la devolución de las aportaciones a los accionistas, sin que exista a favor de los acreedores de CINTRA derecho de oposición alguno. Esta reducción se llevará a cabo en virtud del acuerdo de reducción de capital sometido a condición suspensiva aprobado por la Junta General de Accionistas de la Sociedad el 31 de agosto de 2004. A estos efectos, se hace constar que, mediante la formulación de los Mandatos, Solicitudes y Propuestas de Compra/Suscripción en los distintos Tramos de la Oferta, los suscriptores de las nuevas acciones de CINTRA objeto de la Oferta Pública de Suscripción consentirán expresamente en la citada reducción de capital, y lo mismo harán las Entidades Prefinanciadoras en los Contratos de Aseguramiento y Colocación de los distintos Tramos de la Oferta.

El precio de recompra de las acciones de la OPV y el importe que se reembolsará a los suscriptores de las acciones de la OPS será idéntico y equivaldrá al precio satisfecho por los inversores y, en su caso, por las Entidades Aseguradoras, más el interés legal (un 3,75% según la Ley 61/2003, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2004) correspondiente a dicho importe y devengado desde la fecha de pago por el inversor, la Entidad Aseguradora de las acciones adjudicadas y hasta la fecha de pago a los mismos por parte de CINTRA o MILSA, según corresponda.

Asimismo, tal y como se señala en el apartado 2.8 anterior, se ha establecido que en el supuesto de que la admisión a negociación en bolsa de las acciones de CINTRA no haya tenido lugar llegado el 12 de noviembre de 2004, la Oferta Pública quedará automáticamente revocada en todos sus Tramos, con los efectos descritos en el mencionado apartado 2.8 anterior.

El hecho de la revocación de la Oferta de conformidad con lo previsto en el Folleto no será causa de responsabilidad por parte de CINTRA ni de MILSA frente a las Entidades Coordinadoras Globales, las Entidades Aseguradoras, o las personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Mandatos, Solicitudes o propuestas de compra/suscripción, ni tampoco de las Entidades Coordinadoras Globales ni de las Entidades Aseguradoras

frente CINTRA y MILSA ni a las citadas personas físicas o jurídicas que hubieran formulado Mandatos, Solicitudes o propuestas de compra/suscripción. Por tanto, no tendrán derecho a reclamar el pago de daños y perjuicios o indemnización alguna por el mero hecho de haberse producido la revocación de la Oferta.

La revocación de la Oferta será objeto de comunicación inmediata a la CNMV por parte de CINTRA y MILSA y a las Entidades Coordinadoras Globales, y de publicación en, al menos, un diario de difusión nacional no más tarde del segundo día hábil siguiente al de su comunicación a la CNMV.

## **2.12. ENTIDADES QUE INTERVIENEN EN LA OFERTA.**

### **2.12.1. Relación de las Entidades que intervendrán en la colocación. Descripción y funciones de las mismas.**

La coordinación global de la Oferta en sus cuatro Tramos se llevará a cabo por las siguientes entidades (“**Entidades Coordinadoras Globales**”):

- (a) BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA, S.A. (“**BBVA**”);
- (b) CITIGROUP GLOBAL MARKETS LIMITED (“**Citigroup**”);
- (c) MERRILL LYNCH INTERNATIONAL (“**Merrill Lynch**”); y
- (d) SANTANDER CENTRAL HISPANO INVESTMENT, S.A. (“**SCHI**”)

Para la colocación de las acciones objeto de la Oferta en cada uno de sus Tramos se han formado sindicatos de aseguramiento y colocación, cuya composición se indica en los cuadros que se incluyen a continuación:

---

**SINDICATO TRAMO MINORISTA**

---

**Entidades Directoras**

---

BBVA

SCHI

---

**Entidades Aseguradoras Principales**

---

BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO, S.A. (“Banesto”)

BANKINTER, S.A. (“Bankinter”)

CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID (“Caja Madrid”)

CAJA DE AHORROS Y PENSIONES DE BARCELONA (“La Caixa”)

BANCO POPULAR ESPAÑOL, S.A. (“Popular”)

BANCO DE SABADELL, S.A. (“Sabadell”)

---

**Entidades Aseguradoras**

---

AHORRO CORPORACIÓN FINANCIERA, S.V., S.A. (“Ahorro Corporación”)

BILBAO BIZKAIA KUTXA (“Kutxa Bizkaia”)

CAJA DE AHORROS DE CASTILLA LA MANCHA (“Caja La Mancha”)

CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE GUIPÚZCOA Y SAN SEBASTIÁN (“Kutxa Guipuzkoa”)

ESPIRITO SANTO INVESTMENT, S.V., S.A. (“Espirito Santo”)

MORGAN STANLEY, S.V., S.A. (“Morgan Stanley”)

BANCA MARCH, S.A. (“Banca March”)

---

---

**SINDICATO TRAMO INSTITUCIONAL ESPAÑOL**

---

**Entidades Directoras**

---

BBVA

SCHI

---

**Entidades Aseguradoras Principales**

---

CITIGROUP

MERRILL LYNCH

CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID (“Caja Madrid”)

BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO, S.A. (“Banesto”)

BANKINTER, S.A. (“Bankinter”)

INVERCAIXA VALORES S.V. (“Invercaixa”)

BANCO DE SABADELL, S.A. (“Sabadell”)

---

**Entidades Aseguradoras**

---

CALYON, Sucursal en España (“Calyon”)

ING BELGIUM, S.A. (“ING Belgium”)

DRESDNER KLEINWORT WASSERSTEIN SECURITIES LIMITED (“Dresdner”)

---

---

**SINDICATO TRAMO INTERNACIONAL**

---

**Entidades Directoras**

---

CITIGROUP

MERRILL LYNCH

---

**Entidades Aseguradoras Principales**

---

J.P. MORGAN SECURITIES LTD. (“JP Morgan”)

DEUTSCHE BANK AG LONDON (“Deutsche”)

MACQUARIE EUROPE LIMITED (“MEL”)

---

**Entidades Aseguradoras**

---

DRESDNER KLEINWORT WASSERSTEIN SECURITIES LIMITED

Calyon

CAZENOVE &amp; CO. LTD (“Cazenove”)

ING BANK N.V. NEDERLAND (“ING Bank”)

RBC DOMINION SECURITIES INC (“RBC”)

BBVA

SCHI

---

Se señala a continuación el número de acciones que, en principio, será objeto de aseguramiento por cada Entidad Aseguradora en cada Tramo de la Oferta, con indicación del porcentaje que dichas acciones representan sobre el volumen inicial de acciones ofrecidas en dichos Tramos, así como una estimación meramente orientativa de los ingresos por comisiones (en euros) que obtendrá cada Entidad Aseguradora (la descripción de las distintas comisiones se encuentra en el apartado 2.12.3.1.(b) siguiente):

---

**TRAMO MINORISTA**

---

<b>Entidades Aseguradoras</b>	<b>Acciones Aseguradas (1)</b>	<b>%</b>	<b>Ingresos por comisiones (2)</b>
BBVA (4)	20.922.589	30%	3.024.564
SCHI (4)	20.922.589	30%	3.024.564
Banesto	3.487.099	5%	356.521
Bankinter	3.487.099	5%	356.521
Caja Madrid	3.487.099	5%	356.521
La Caixa	3.487.099	5%	356.521

---

Popular	3.487.099	5%	356.521
Sabadell	3.487.099	5%	356.521
Ahorro Corporación	1.171.665	1,68%	119.791
Caja La Mancha	1.164.690	1,67%	119.078
Espirito Santo	1.164.690	1,67%	119.078
Kutxa Bizkaia	1.164.690	1,67%	119.078
Kutxa Guipuzkoa	1.164.690	1,67%	119.078
Banca March	571.884	0,82%	58.469
Morgan Stanley	571.884	0,82%	58.469
<b>TOTAL</b>	<b>69.741.965</b>	<b>100%</b>	<b>8.901.295</b>

#### TRAMO DE EMPLEADOS

Entidades Tramitadoras	Acciones (1)	%	Ingresos por comisiones (2)
BBVA (4)	55.942	30%	6.657
SCHI (4)	55.942	30%	6.657
Banesto	9.324	5%	715
Bankinter	9.324	5%	715
Caja Madrid	9.324	5%	715
La Caixa	9.324	5%	715
Popular	9.324	5%	715
Sabadell	9.324	5%	715
Ahorro Corporación	3.134	1,68%	240
Caja La Mancha	3.114	1,67%	239
Espirito Santo	3.114	1,67%	239
Kutxa Bizkaia	3.114	1,67%	239
Kutxa Guipuzkoa	3.114	1,67%	239

Banca March	1.529	0,82%	117
Morgan Stanley	1.529	0,82%	117
<b>TOTAL</b>	<b>186.476</b>	<b>100%</b>	<b>19.034</b>

#### TRAMO INSTITUCIONAL ESPAÑOL

Entidades Aseguradoras	Acciones Aseguradas (1)	%	Ingresos por comisiones (2)
BBVA (4)	5.594.276	20%	842.751
SCHI (4)	5.594.276	20%	842.751
CITIGROUP (4)	2.797.138	10%	371.898
MERRILL LYNCH (4)	2.797.138	10%	371.898
Caja Madrid	1.957.997	7%	200.186
Banesto	1.678.283	6%	171.588
Bankinter	1.398.568	5%	142.990
Invercaixa	1.398.568	5%	142.990
Sabadell	1.398.568	5%	142.990
Calyon	1.373.394	4,91%	140.416
ING Belgium	1.169.203	4,18%	119.539
Dresdner	813.967	2,91%	83.220
<b>TOTAL</b>	<b>27.971.376</b>	<b>100%</b>	<b>3.573.216</b>

#### TRAMO INTERNACIONAL

Entidades Aseguradoras	Acciones Aseguradas (3)	%	Ingresos por comisiones (2)
CITIGROUP (4)	24.801.287	28%	3.599.357
MERRILL LYNCH (4)	24.801.287	28%	3.599.357
Deutsche	6.643.202	7,50%	679.201
JP Morgan	6.643.202	7,50%	679.201



MEL	6.643.202	7,50%	679.201
Calyon	3.764.482	4,25%	384.881
Dresdner	3.764.482	4,25%	384.881
Cazenove	2.657.280	3%	271.680
ING Bank	2.657.280	3%	271.680
RBC	2.657.280	3%	271.680
BBVA (4)	1.771.520	2%	256.090
SCHI (4)	1.771.520	2%	256.090
<b>TOTAL</b>	<b>88.576.024</b>	<b>100%</b>	<b>11.333.300</b>

- (1) El número de acciones aseguradas en los Tramos de la Oferta Española es el que para cada Entidad se establece en los correspondientes Protocolos Aseguramiento y Compromiso de Colocación. Ha de tenerse en cuenta que el número definitivo de acciones aseguradas se establecerá en los correspondientes Contratos de Aseguramiento y Colocación. En cuanto al Tramo de Empleados, y dado que las Entidades Tramitadoras son las mismas que las Entidades Aseguradoras del Tramo Minorista, se ha asignado a cada una de ellas un número de acciones proporcional a las que cada una asegura en el Tramo Minorista.
- (2) Los ingresos por comisiones de cada Entidad son meramente estimativos y se han calculado asumiendo que (i) cada Entidad coloca el número de acciones que, en principio, serán objeto de aseguramiento por ella (o las que le han sido asignadas en el Tramo de Empleados), (ii) tomando como referencia un precio de 8,52 euros por cada acción de CINTRA (precio medio de la Banda de Precios indicativa y no vinculante), y (iii) sin considerar la comisión de incentivo.
- (3) El número de acciones aseguradas en el Tramo Internacional es el que está previsto que asuma cada Entidad en el correspondiente Contrato de Aseguramiento.
- (4) Las comisiones de praecipium se reparten entre las Entidades Coordinadoras Globales en función del aseguramiento de cada una de ellas en cada Tramo de la Oferta.

Las Entidades Colocadoras Asociadas de cada Entidad Aseguradora del Tramo Minorista serán las siguientes:

**De BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA:**

- Banco Depositario BBVA, S.A.
- Uno-E Bank, S.A.

**De SANTANDER CENTRAL HISPANO INVESTMENT, S.A.**

- Banco Santander Central Hispano, S.A.
- Santander Central Hispano Bolsa, S.V., S.A.
- Banco Banif, S.A.

- Patagon Bank, S.A.
- Santander Consumer Finance, S.A.

**De BANCO ESPAÑOL DE CRÉDITO, S.A.**

- Banesto Bolsa, S.V.B., S.A.

**De BANKINTER, S.A.**

- Mercavalor, S.V.B., S.A.

**De CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID**

- Caja Madrid Bolsa, S.V.B., S.A.
- Altae Banco, S.A.
- Banco Inversis Net, S.A.

**De CAJA DE AHORROS Y PENSIONES DE BARCELONA (La Caixa)**

- Invercaixa Valores, S.V., S.A.

**De BANCO POPULAR ESPAÑOL, S.A. (“Popular”)**

- Banco de Andalucía, S.A.
- Banco de Castilla, S.A.
- Banco de Crédito Balear, S.A.
- Banco de Galicia, S.A.
- Banco de Vasconia, S.A.
- Popular Bolsa, S.V., S.A.
- Bancopopular-E, S.A.
- Popular Banca Privada, S.A.

**De BANCO SABADELL, S.A.**

- Sabadell Banca Privada, S.A.
- Ibersecurities, S.A., A.V.

**De AHORRO CORPORACIÓN FINANCIERA, S.V., S.A.**

- Confederación Española de Cajas de Ahorros

- Monte de Piedad y Caja General de Ahorros de Badajoz
- Caixa D'Estalvis de Catalunya
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad del Círculo Católico de Obreros de Burgos
- Caja de Ahorros Municipal de Burgos
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Córdoba
- Caja General de Ahorros de Granada
- Caja de Ahorros Provincial de Guadalajara
- Caja de Ahorros de La Rioja
- Caixa D'Estalvis Comarcal de Manlleu
- Caixa D'Estalvis de Manresa
- Caixa D'Estalvis Laietana
- Caja de Ahorros de Murcia
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ontinyent
- Caja de Ahorros de Asturias
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de las Baleares
- Caja Insular de Ahorros de Canarias
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Navarra
- Colonya - Caixa D'Estalvis de Pollensa
- Caixa D'Estalvis de Sabadell
- Caja General de Ahorros de Canarias
- Caja de Ahorros de Santander y Cantabria
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Segovia
- Caja de Ahorros Provincial de San Fernando, de Sevilla y Jerez
- Caixa D'Estalvis de Tarragona
- Caixa D'Estalvis de Terrassa
- Caixa de Aforros de Vigo, Ourense e Pontevedra

- Caixa D'Estalvis del Penedés
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Zaragoza, Aragón y Rioja
- Caja de Ahorros de la Inmaculada de Aragón
- Caja de Ahorros del Mediterráneo
- Caja de Ahorros de Galicia
- Caja de Ahorros Provincial de Jaén
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Ávila
- Caja España Inversiones, Caja de Ahorros y Monte de Piedad
- Caja de Ahorros de Vitoria y Álava
- Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Huelva y Sevilla
- Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Extremadura
- Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Ronda, Cádiz, Almería, Málaga y Antequera
- Caja de Ahorros de Salamanca y Soria
- Banco Gallego, S.A.
- Banco Etcheverria, S.A.

**De BILBAO BIZKAIA KUTXA**

- Norbolsa, S.V.B., S.A.

**De CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE GUIPÚZCOA Y SAN SEBASTIÁN**

- Banco de Madrid, S.A.
- Norbolsa, S.V.B, S.A.

**De ESPIRITO SANTO INVESTMENT, S.A.**

- Banco Espirito Santo, S.A.

**De BANCA MARCH, S.A.**

- Banco Urquijo, S.A.

Descripción y funciones de las distintas entidades:

- (a) Entidades Coordinadoras Globales: Son las entidades encargadas de la coordinación general de la Oferta en todos sus Tramos, en los términos previstos en el Real Decreto 291/1992 de 27 de marzo, modificado por el Real Decreto 2590/1998 de 7 de diciembre.
- (b) Entidades Directoras: Son las entidades que asumen un mayor grado de compromiso y que han participado en la preparación y dirección de la Oferta en cada uno de sus Tramos, con los efectos, por lo que respecta al Tramo Institucional Español, previstos en el Real Decreto 291/1992 de 27 de marzo, modificado por el Real Decreto 2590/1998 de 7 de diciembre. Las Entidades Directoras tienen, a su vez, la condición de Entidades Aseguradoras.
- (c) Entidades Aseguradoras: Son las entidades que median por cuenta de CINTRA y MILSA en la colocación de las acciones objeto de la Oferta y que, en caso de firmar los correspondientes Contratos de Aseguramiento, asumirán un compromiso de aseguramiento de la Oferta en sus respectivos Tramos. Las Entidades Aseguradoras del Tramo Minorista y sus Entidades Colocadoras Asociadas son las únicas autorizadas para recibir y cursar Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción en dicho Tramo. Las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales son las únicas autorizadas para recibir y dar curso a las propuestas de Compra/Suscripción y sus confirmaciones en dichos Tramos. Las Entidades Aseguradoras que no firmen el correspondiente Contrato de Aseguramiento y Colocación perderán dicha condición y, en el caso del Tramo Minorista, permanecerán como Entidades Colocadoras, devengándose a su favor exclusivamente la comisión de colocación, en los términos previstos en el apartado 2.12.3.1.(b) siguiente.
- (d) Entidades Colocadoras Asociadas: Son las entidades vinculadas a las Entidades Aseguradoras del Tramo Minorista y a las Entidades Tramitadoras del Tramo de Empleados autorizadas por éstas para recabar Mandatos y/o Solicitudes de Compra/Suscripción. Las Entidades Colocadoras Asociadas deberán cursar, a través de las Entidades Aseguradoras y Tramitadoras a las que se hallen vinculadas, los Mandatos y/o Solicitudes de Compra/Suscripción que reciban.
- (e) Entidades Tramitadoras: Son las entidades que actúan por cuenta de CINTRA y MILSA en la tramitación de la compraventa y suscripción de las acciones objeto del Tramo de Empleados de la Oferta, pero sin asumir compromiso de aseguramiento alguno sobre estas acciones en cuanto tales. Las Entidades Tramitadoras del Tramo de Empleados y sus Entidades Colocadoras Asociadas son las únicas autorizadas para recibir y cursar Mandatos de Compra/Suscripción en dicho Tramo.
- (f) Entidades Prefinanciadoras: Son las entidades que, en nombre de las Entidades Aseguradoras, se comprometerán frente a CINTRA, en virtud de la firma de los Contratos de Aseguramiento y Colocación de los Tramos Minorista e Institucional Español, a anticipar el desembolso correspondiente a las Acciones Nuevas objeto de la Oferta Pública de Suscripción, habida cuenta de la exigencia legal de proceder al desembolso del aumento de capital del que proceden dichas Acciones Nuevas con carácter previo a la inscripción de la escritura pública de aumento de

capital en el Registro Mercantil. Actuarán como Prefinanciadoras las cuatro Entidades Coordinadoras Globales.

- (g) Entidad Agente: BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA, S.A., encargada, entre otras funciones, de realizar los cobros y pagos derivados de la liquidación de la Oferta, en virtud del Contrato de Agencia otorgado con CINTRA el día 6 de octubre de 2004.
- (h) Entidad Liquidadora: Iberclear y sus Entidades Participantes.
- (i) Entidades Participantes de Iberclear: Son las entidades depositarias de acciones finalmente adjudicadas a cada inversor.

### **2.12.2. Verificación de las Entidades Coordinadoras Globales y Directoras**

Los representantes, cuyas firmas constan en las cartas de verificación que se adjuntan como Anexo VII al presente Folleto, legítimamente apoderados por las entidades que se relacionan a continuación:

- (a) BANCO BILBAO VIZCAYA ARGENTARIA, S.A., como Entidad Coordinadora Global y Directora de los Tramos Minorista e Institucional Español;
- (b) CITIGROUP GLOBAL MARKETS LIMITED, como Entidad Coordinadora Global;
- (c) MERRILL LYNCH INTERNATIONAL, como Entidad Coordinadora Global; y
- (d) SANTANDER CENTRAL HISPANO INVESTMENT, S.A., como Entidad Coordinadora Global y Directora de los Tramos Minorista e Institucional Español,

hacen constar, cada uno de forma individualizada, lo siguiente:

- (a) Que la entidad a la que representan ha llevado a cabo las comprobaciones necesarias para contrastar la veracidad e integridad de la información contenida en este Folleto.
- (b) Que, como consecuencia de esas comprobaciones, no se advierten circunstancias que contradigan o alteren la información recogida en este Folleto, ni éste omite hechos o datos significativos que puedan resultar relevantes para el inversor.

Esta declaración no se refiere a los datos que han sido objeto de auditoría de cuentas ni a los estados financieros intermedios no auditados.

Las Entidades Coordinadoras Globales no se hacen responsables de las posibles desviaciones que pudieran producirse en los diferentes factores de influencia en la evolución futura de CINTRA y en las perspectivas contenidas en el Capítulo VII del presente Folleto.

### **2.12.3. Características de los contratos de aseguramiento**

#### **2.12.3.1. Contratos de la Oferta Española**

Con fecha 6 de octubre de 2004 se han firmado los Protocolos de Intenciones de Aseguramiento y Colocación de los Tramos Minorista e Institucional Español, en virtud de los cuales las Entidades Aseguradoras de dichos Tramos se han comprometido a participar activamente en la colocación de las acciones objeto de la Oferta.

El Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista y el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Institucional Español, que está previsto sean firmados los días 19 y 25 de octubre de 2004, respectivamente, tendrán básicamente el siguiente contenido:

- (a) Aseguramiento: Las Entidades Aseguradoras se comprometerán mancomunadamente a adquirir para sí mismas, al Precio de Aseguramiento, las acciones aseguradas por cada una de ellas en el Tramo Minorista o en el Tramo Institucional Español que no hayan sido adquiridas por cuenta de terceros, en el supuesto de que no se presenten durante el período establecido al efecto, según los casos, Mandatos, Solicitudes o propuestas de compra/suscripción suficientes para cubrir el número total de acciones asignado a cada uno de dichos Tramos. Estas obligaciones no serán exigibles en los supuestos de revocación automática de la Oferta previstos en este Folleto.

En el Tramo Minorista, el compromiso de aseguramiento asumido por las Entidades Aseguradoras se extenderá a la proporción correspondiente de las acciones que sean objeto de redistribución al citado Tramo con posterioridad a la firma del Contrato de Aseguramiento siempre y cuando se hubiese producido un exceso de demanda en el Tramo Minorista, en virtud de la facultad de redistribución prevista en el apartado 2.10.1.3 anterior, en proporción a su compromiso inicial de aseguramiento, y se devengarán sobre tales acciones objeto de redistribución las comisiones de *praecipium*, dirección, aseguramiento y colocación.

No obstante, en el supuesto de que alguna de dichas entidades no llegara a firmar el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista, dicha entidad perderá su condición de Entidad Aseguradora, si bien permanecerá como Entidad Colocadora, devengándose a su favor exclusivamente la comisión de colocación correspondiente a las acciones finalmente adjudicadas a los Mandatos y Solicitudes de Compra/Suscripción cursados a través de dicha entidad.

Por lo que respecta a las entidades del Tramo Institucional Español, si alguna de ellas no llegara a firmar el Contrato de Aseguramiento y Colocación de dicho Tramo perderá su condición de Entidad Aseguradora y colocadora y no tendrá derecho a percibir las comisiones que se describen en el apartado 2.12.3.1.(b) siguiente del Folleto. Dicha entidad, además, deberá facilitar inmediatamente a las Entidades Directoras del Tramo Institucional Español toda la información que permita la completa identificación de las propuestas de compra/suscripción que le hubieran sido formuladas así como cualquier otra información que sea solicitada por la Entidad Agente y que sea necesaria para la tramitación de dichas propuestas

de compra/suscripción. Las comisiones de *praecipium*, dirección y aseguramiento que hubieran correspondido a la Entidad Aseguradora afectada corresponderán a aquellas otras Entidades Aseguradoras que libremente acuerden con CINTRA y MILSA asumir el compromiso de aseguramiento que se hubiera previsto para la Entidad Aseguradora que se retira. Por otra parte, la comisión de colocación corresponderá a las Entidades Aseguradoras a través de las que se adjudiquen las acciones correspondientes a la Entidad Aseguradora que se retire.

En el caso de que, no habiendo otorgado alguna o algunas de las Entidades firmantes del Protocolo de Aseguramiento y Compromiso de Colocación del Tramo Minorista o del Tramo Institucional Español de la Oferta el citado Contrato de Aseguramiento y Colocación, ninguna de las restantes Entidades Aseguradoras o ninguna tercera entidad financiera aprobada por CINTRA, MILSA y las Entidades Coordinadoras Globales estuviera interesada en asumir el compromiso de aseguramiento que se hubiera previsto para la Entidad Aseguradora que se retira, la Oferta quedará automáticamente revocada en los términos previstos en el apartado 2.11.2 anterior salvo que CINTRA, MILSA y las Entidades Coordinadoras Globales decidieran continuar con la Oferta, en cuyo caso informarían a la CNMV, mediante el registro de un Suplemento a este Folleto, y lo harían público el día en que ello se produjera o el día hábil siguiente en al menos un diario de difusión nacional, indicando la Entidad que se retira, el número de acciones no aseguradas y el Tramo al que corresponden dichas acciones.

Las Entidades Aseguradoras de cada uno de los Tramos tendrán la obligación incondicional de asumir conjuntamente hasta el 20% del aseguramiento total en cada uno de los Tramos (excepción hecha del Tramo de Empleados, en el que no existirá aseguramiento), para el caso que alguna Entidad Aseguradora de dicho Tramo no atendiera a sus compromisos de aseguramiento. La responsabilidad de cada Entidad Aseguradora en el Tramo en que se produzca la referida circunstancia será proporcional a su nivel de aseguramiento en ese Tramo. La asunción del citado compromiso por las Entidades Aseguradoras no determinará, por sí sola, la existencia de una causa de resolución de los contratos de aseguramiento por fuerza mayor. La Entidad Aseguradora incumplidora no percibirá comisión alguna de *praecipium*, dirección, aseguramiento o colocación, distribuyéndose las comisiones que le hubieran correspondido entre las Entidades Aseguradoras cumplidoras de sus obligaciones, a prorrata de sus respectivos compromisos de aseguramiento.

- (b) Comisiones: MILSA y CINTRA, en proporción al número de acciones respectivamente vendidas o emitidas por cada uno de ellos en la Oferta y de forma mancomunada, pagarán a las Entidades Aseguradoras de cada Tramo de la Oferta distinto del Tramo de Empleados comisiones por un importe total agregado del 1,5% del importe percibido como consecuencia de la Oferta en los referidos Tramos, que se desglosarán del modo siguiente en cada uno de ellos:
  - (i) Comisión de *praecipium*: 0,15% del importe resultante de multiplicar el número total de acciones aseguradas en cada Tramo por el precio de venta



aplicable a cada uno de dichos Tramos, que se distribuirá entre las Entidades Coordinadoras Globales por partes iguales.

- (ii) Comisión de Dirección: 0,15% del importe resultante de multiplicar el número total de acciones aseguradas en cada Tramo por el precio de venta aplicable a cada uno de dichos Tramos, que corresponderá a las Entidades Directoras de cada Tramo, a prorrata de sus respectivos compromisos de aseguramiento.
- (iii) Comisión de Aseguramiento: 0,30% del importe total asegurado por cada Entidad Aseguradora (que será igual al resultado de multiplicar el Precio de Aseguramiento por el número de acciones aseguradas por cada Entidad Aseguradora).
- (iv) Comisión de Colocación: 0,90% sobre el importe que resulte de multiplicar el Precio Minorista de la Oferta, en el caso de las acciones del Tramo Minorista, o el Precio Institucional, en el caso de las acciones de los Tramos Institucionales, por el número de acciones finalmente adjudicadas a los Mandatos de Compra/Suscripción no revocados, a las Solicitudes o Propuestas de Compra/Suscripción seleccionadas y confirmadas presentados a través de cada Entidad Aseguradora, incluidos (en el caso de las Entidades Aseguradoras del Tramo Minorista) los cursados por sus respectivas Entidades Colocadoras Asociadas (excluidos los Mandatos de Compra que fueran objeto de anulación conforme a las disposiciones del Folleto Informativo).

Adicionalmente, MILSA y CINTRA, en proporción al número de acciones respectivamente vendidas o emitidas por cada uno de ellos en el Tramo Minorista de la Oferta, abonarán a las Entidades Aseguradoras del Tramo Minorista una comisión de incentivo por un importe máximo del 0,75% sobre el importe que resulte de multiplicar el Precio Minorista de la Oferta por el número de acciones que finalmente sean objeto de adjudicación a dicho Tramo, que se devengará en caso de que se cumplan las siguientes condiciones:

Si durante los periodos que se señalan seguidamente la demanda registrada por cada una de las Entidades Aseguradoras del Tramo Minorista, durante el Período de Formulación de Mandatos de Compra/Suscripción (calculado a estos efectos como la diferencia entre el volumen de acciones solicitado por los inversores en los Mandatos de Compra/Suscripción presentados ante la Entidad Aseguradora correspondiente o sus Entidades Colocadoras Asociadas, menos las revocaciones que, en su caso, se hubieran presentado y las anulaciones de Mandatos de Compra/Suscripción conforme a las reglas previstas en este Folleto), supera el volumen inicial de acciones objeto de aseguramiento por dicha Entidad Aseguradora, esta Entidad Aseguradora percibirá la comisión de incentivo referida de acuerdo con lo establecido en el siguiente cuadro:

<b>Demanda durante el Período de Formulación de Mandatos de Compra/ Suscripción en comparación con el número inicial de acciones a asegurar previsto en el Protocolo Minorista</b>	<b>Acciones adjudicadas correspondientes a los cinco primeros días del Período de Formulación de Mandatos de Compra/ Suscripción</b>	<b>Acciones adjudicadas correspondientes al resto del Período de Formulación de Mandatos de Compra/ Suscripción</b>
Entre el 100% y el 250%	0,50%	0%
Más del 250%	0,75%	0,40%

El importe de la comisión de incentivo pagadera a cada Entidad Aseguradora de acuerdo con el anterior cuadro será el resultado de aplicar los porcentajes establecidos en dicho cuadro al resultado de multiplicar el Precio Minorista de la Oferta por el volumen de acciones adjudicadas durante los plazos referidos en el citado cuadro.

Asimismo, MILSA y CINTRA, en proporción al número de acciones respectivamente vendidas o emitidas por cada uno de ellos en los Tramos Institucionales de la Oferta, podrán pagar a las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales una comisión de incentivo de hasta un 0,75% sobre el importe que resulte de multiplicar el Precio Institucional de la Oferta por el número de acciones que finalmente sean objeto de adjudicación a dichos Tramos (incluidas las acciones objeto del “*green shoe*”, en caso de ejercitarse éste) en función de su apreciación del desempeño de cada una de las Entidades Aseguradoras y de su contribución a la consecución de los objetivos fijados por MILSA y CINTRA. La decisión de pago de la comisión de incentivo relativa a los Tramos Institucionales de la Oferta y, en su caso, las bases para su cálculo se adoptarán por MILSA y CINTRA, a su completa discreción, previa consulta no vinculante con las Entidades Coordinadoras Globales, en los 30 días siguientes a la Fecha de Operación.

Por su parte, sobre el Tramo de Empleados se devengarán comisiones de *praecipium*, dirección y de colocación (pero no de aseguramiento), así como, en su caso, de incentivo en los mismos términos previstos en el párrafo anterior, respecto de las acciones efectivamente colocadas en dicho Tramo.

Las comisiones de aseguramiento de los Tramos Institucionales y del Tramo Minorista se dedicarán íntegramente a gastos de estabilización, si fuera necesario.

(c) Causas de resolución por fuerza mayor

Los Contratos de Aseguramiento de los Tramos Minorista e Institucional Español podrán ser resueltos por decisión de CINTRA, por decisión de MILSA o por decisión unánime de las Entidades Coordinadoras Globales, en el supuesto de que se produzca, en cualquier momento desde su firma y hasta las 17:30 horas de la Fecha de Operación, algún supuesto de fuerza mayor o de alteración extraordinaria de las condiciones del mercado que hicieran imposible u

objetivamente desaconsejable continuar con la Oferta en los términos previstos en los Contratos de Aseguramiento. A estos efectos, tendrán la consideración de supuestos de fuerza mayor o de alteración extraordinaria de las condiciones del mercado las siguientes situaciones:

1. La suspensión o limitación sustancial de la negociación de acciones declarada por las autoridades competentes en España (Sistema de Interconexión Bursátil), en Londres (London Stock Exchange) o en Nueva York (New York Stock Exchange).
2. La suspensión general de la actividad bancaria en España, en el Reino Unido, en los Estados Unidos o en el estado de Nueva York, declarada por las autoridades competentes o una alteración sustancial de las actividades bancarias o de las de compensación y liquidación de valores en España, el Reino Unido, los Estados Unidos o el Estado de Nueva York.
3. La ocurrencia de cualquier cambio sustancial adverso, o acontecimiento que pueda acarrear dicho cambio, de la situación política, económica o financiera o de los mercados financieros nacionales o internacionales, que pudiera afectar negativamente y de forma sustancial a los índices de cotización de las Bolsas en las que se va a solicitar la admisión a cotización de las acciones de CINTRA.
4. Un desencadenamiento o agravamiento de hostilidades, o cualquier acto terrorista, declaración de guerra, emergencia nacional o cualquier otro tipo de calamidad o crisis similar, siempre que afecte negativamente y de forma sustancial a los índices de cotización de las Bolsas en las que se va a solicitar la admisión a cotización de las acciones de CINTRA.
5. La alteración sustancial en la situación económica y financiera de CINTRA.
6. La modificación de la legislación en España o la aprobación de cualquier proyecto que implicara una previsible modificación de la legislación en España que pudiera afectar negativamente y de forma sustancial a la actividad de CINTRA, a la Oferta, a las acciones de CINTRA o a los derechos de los titulares de dichas acciones que haga imposible u objetivamente desaconsejable continuar con la Oferta.
7. El acaecimiento de cualquier calamidad, crisis, acontecimiento o condición, no conocidos en el momento del registro del Folleto Informativo, que pudiera afectar negativamente y de forma sustancial a CINTRA, a la Oferta, a las acciones de CINTRA o a los derechos de los titulares de dichas acciones que haga imposible u objetivamente desaconsejable continuar con la Oferta.

En el caso de que la facultad de resolver los Contratos de Aseguramiento se ejercite invocando los supuestos 6 ó 7 anteriores, será requisito para que se produzca la resolución que CINTRA, MILSA y las Entidades Coordinadoras Globales estén de

acuerdo en que el supuesto de fuerza mayor invocado hace imposible u objetivamente desaconsejable continuar con la Oferta.

La resolución de los Contratos de Aseguramiento por cualquiera de las causas aquí previstas dará lugar, en todo caso, a la Revocación Automática de la Oferta.

Asimismo, el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista se resolverá si no se alcanza un acuerdo respecto de los Precios de la Oferta o no se firman los Contratos de Aseguramiento y Colocación de los Tramos Institucionales.

Si la resolución de los Contratos de Aseguramiento de los distintos Tramos de la Oferta tuviera lugar con posterioridad al desembolso por parte de las Entidades Prefinanciadoras de las Acciones Nuevas objeto de la Oferta Pública de Suscripción, CINTRA, en virtud del acuerdo de reducción de capital sometido a condición suspensiva aprobado por la Junta General de Accionistas de la Sociedad de 31 de agosto de 2004, reducirá el capital social mediante la amortización de la totalidad de las acciones que hayan sido suscritas y desembolsadas por las Entidades Prefinanciadoras en el marco de la citada Oferta Pública de Suscripción, a fin de proceder a la devolución de las aportaciones a las Entidades Prefinanciadoras, sin que exista a favor de los acreedores de CINTRA derecho de oposición alguno. A tal efecto, en los Contratos de Aseguramiento de los distintos Tramos de la Oferta las Entidades Prefinanciadoras consentirán expresamente en la citada reducción de capital, para el supuesto previsto en este párrafo. El importe que se reembolsará a las Entidades Prefinanciadoras equivaldrá al precio satisfecho por ellas, más el interés legal (un 3,75% según la Ley 61/2003, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2004) correspondiente a dicho importe y devengado desde la fecha de desembolso por las Entidades Prefinanciadoras de las Acciones Nuevas que hubieran suscrito cada una de ellas y hasta la fecha de pago a las mismas por parte de CINTRA.

- (d) Precio de Aseguramiento: El Precio de Aseguramiento será igual al Precio Institucional de la Oferta determinado por CINTRA, MILSA y las Entidades Coordinadoras Globales de común acuerdo.

En el supuesto de que no sea posible la determinación de los Precios de la Oferta, conforme a lo previsto en el presente Folleto, no se otorgarán los Contratos de Aseguramiento y Colocación de los Tramos Institucionales, quedará resuelto de pleno derecho el Contrato de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista, y se producirá en todo caso la revocación de la Oferta.

- (e) Compromiso de no transmisión de acciones (“lock-up”):

En los Contratos de Aseguramiento y Colocación del Tramo Minorista y de los Tramos Institucionales CINTRA y su accionista FI se obligarán frente a las Entidades Coordinadoras Globales a no emitir, ofrecer, vender, acordar la venta o de cualquier otro modo disponer, directa o indirectamente, ni realizar cualquier transacción que pudiera tener un efecto económico similar a la venta o al anuncio de venta, de acciones de CINTRA, valores convertibles o canjeables en acciones

de CINTRA, *warrants* o cualesquiera otros instrumentos que pudieran dar derecho a la suscripción o adquisición de acciones de CINTRA, incluso mediante transacciones con derivados, durante los 180 días siguientes a la fecha de admisión a cotización de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores, salvo con el consentimiento previo y por escrito de las Entidades Coordinadoras Globales. Adicionalmente, FI se obligará frente a las Entidades Coordinadoras Globales a no ejercitar sus derechos políticos en CINTRA para aprobar la emisión de acciones de CINTRA o de los valores referido en el párrafo anterior durante el mismo período de los 180 días siguientes a la fecha de admisión a cotización de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores, salvo con el consentimiento previo y por escrito de las Entidades Coordinadoras Globales.

Quedarán expresamente exceptuadas del anterior compromiso de no disposición:

- (i) el préstamo de valores que se conceda por FERROVIAL INFRAESTRUCTURAS a todas o algunas de las Entidades Coordinadoras Globales al que se hace referencia en el apartado 2.10.1.4 anterior;
- (ii) el ejercicio por las Entidades Coordinadoras Globales de la opción de suscripción ("*green shoe*") concedida por CINTRA y descrita igualmente en el apartado 2.10.1.4 precedente;
- (iii) las transmisiones de acciones o concesión de opciones sobre acciones que pudiera realizar CINTRA con motivo del establecimiento, en su caso, de sistemas de retribución referenciados al valor de las acciones de la Sociedad;
- (iv) las transmisiones de acciones de CINTRA entre sociedades del Grupo FERROVIAL (en el sentido del artículo 4 de la Ley del Mercado de Valores), siempre que las sociedades adquirentes de las acciones hayan asumido con carácter previo un compromiso de no transmisión ("*lock-up*") similar al descrito en este apartado 2.12.3.1. (e) por el período remanente del compromiso original; o
- (v) las transmisiones realizadas en el contexto de eventuales Ofertas Públicas de Adquisición de las acciones de CINTRA.

#### **2.12.3.2. Contrato de Aseguramiento del Tramo Internacional**

Está previsto que el día 25 de octubre de 2004 se firme un Contrato de Aseguramiento Internacional en virtud del cual las Entidades Aseguradoras del Tramo Internacional se comprometerán a adquirir las acciones aseguradas en dicho Tramo.

El Contrato de Aseguramiento Internacional se ajustará a las prácticas internacionales habituales en este tipo de ofertas, en cuanto a declaraciones y garantías formuladas por CINTRA y MILSA y por lo que se refiere a causas de resolución. El Precio de Aseguramiento para el Tramo Internacional será igual al Precio Institucional de la Oferta fijado de acuerdo con lo previsto en el apartado 2.10.2.3.3 anterior.

Las comisiones específicas para el Tramo Internacional son equivalentes a las descritas en el apartado 2.12.3.1.(b) anterior para los Contratos de Aseguramiento españoles.

### **2.12.3.3. Opción de suscripción de acciones**

CINTRA concederá a las Entidades Coordinadoras Globales de la Oferta una opción de suscripción sobre 18.647.584 Acciones Nuevas de CINTRA. Dicha opción de suscripción será ejercitable total o parcialmente, de una sola vez, a un precio equivalente al Precio Institucional de la Oferta, en la fecha de admisión a negociación de las acciones de CINTRA (prevista para el 27 de octubre de 2004), y durante los treinta días (30) naturales siguientes. Esta opción de suscripción se otorgará para atender libremente los excesos de demanda que se puedan producir en los Tramos Institucionales de la Oferta, y su ejercicio deberá ser comunicado a la CNMV.

En caso de ejercicio, total o parcial, de esta opción de suscripción, se devengarán en favor de las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales, en la proporción correspondiente a la parte ejecutada de la referida opción, las correspondientes comisiones de *praecipium*, dirección, colocación y, en su caso, de incentivo, pero no la comisión de aseguramiento.

### **2.12.3.4. Cesión de comisiones**

Las Entidades Aseguradoras no podrán ceder, total o parcialmente, las comisiones mencionadas en este apartado salvo que la cesión se realice en favor de intermediarios financieros autorizados para realizar las actividades descritas en los artículos 63 y 65 de la Ley del Mercado de Valores que formen parte de su grupo o de sus representantes o agentes debidamente registrados en la CNMV o en el Banco de España.

## **2.12.4. Prorrateo en el Tramo Minorista y en el Tramo de Empleados**

### **2.12.4.1. Prorrateo en el Tramo Minorista**

En el supuesto de que los Mandatos y las Solicitudes de Compra/Suscripción del Tramo Minorista, formulados durante el Período de Formulación de Mandatos de Compra/Suscripción o en el Período de Oferta Pública, excedan del volumen de acciones asignado al Tramo Minorista, se realizará un prorrateo de acuerdo con los principios que se exponen a continuación.

Al no fijarse el Precio Minorista hasta el día anterior a la adjudicación, es necesaria la utilización del Precio Máximo Minorista para realizar, con la oportuna antelación, las operaciones de prorrateo y adjudicación con base en un baremo objetivo y no discriminatorio para los inversores del Tramo Minorista.

- (a) A los efectos del prorrateo, sólo se tendrán en cuenta los Mandatos de Compra/Suscripción no revocados ni anulados, y las Solicitudes de Compra/Suscripción no anuladas.
- (b) Los Mandatos de Compra/Suscripción tendrán preferencia en la adjudicación sobre las Solicitudes de Compra/Suscripción. Por consiguiente, el número de acciones asignado al Tramo Minorista se destinará, en primer lugar, a atender las

acciones solicitadas con base en Mandatos de Compra/Suscripción. Únicamente cuando se hayan atendido la totalidad de las peticiones basadas en Mandatos de Compra/Suscripción, las acciones sobrantes se destinarán a atender las acciones solicitadas con base en Solicitudes de Compra/Suscripción.

- (c) A efectos de la adjudicación, cuando coincidan todos y cada uno de los peticionarios en varias peticiones de compra/suscripción basadas en Mandatos de Compra/Suscripción, se agregarán, formando una única petición de compra/suscripción. El número de acciones adjudicadas al Mandato o Mandatos de Compra/Suscripción, considerados de forma agregada, se distribuirá proporcionalmente entre los Mandatos de Compra/Suscripción afectados.
- (d) Para el caso de que las peticiones basadas en Mandatos de Compra/Suscripción excedan del volumen de acciones asignado al Tramo Minorista, no se tomarán en consideración –conforme se indica en el párrafo (b) anterior- las peticiones basadas en Solicitudes de Compra/Suscripción y, por tanto, se adjudicará en primer lugar, a todos y cada uno de los Mandatos de Compra/Suscripción, un número de acciones igual al número entero, redondeando por defecto, que resulte de dividir 1.500 euros (petición mínima en el Tramo Minorista) por el Precio Máximo Minorista (el “**Número Mínimo de Acciones**”).

En el supuesto de que el número de acciones asignadas al Tramo Minorista no fuera suficiente para adjudicar el Número Mínimo de Acciones a todos los Mandatos de Compra/Suscripción, dicha adjudicación se efectuará por sorteo de acuerdo con las siguientes reglas:

- (i) Elección de una letra, según sorteo celebrado ante fedatario público.
- (ii) Ordenación alfabética de todas las peticiones basadas en Mandatos de Compra/Suscripción. Para la ordenación alfabética, se tomará el contenido del campo “Nombre y Apellidos o Razón Social”, sea cual sea el contenido de las cuarenta posiciones de dicho campo, del fichero, según Circular 857 de la Asociación Española de Banca (AEB), formato Cuaderno 61 Anexo 1 de 120 posiciones, remitido a la Entidad Agente por las Entidades Aseguradoras o Colocadora Asociada. En caso de que existan inversores cuyos datos personales sean coincidentes según la información remitida, se ordenarán éstos por orden de mayor a menor cuantía de sus Mandatos de Compra/Suscripción y en caso de cotitularidades se tomará el primer titular que aparezca en la primera petición encontrada.
- (iii) Adjudicación del Número Mínimo de Acciones a la petición de la lista obtenida en el punto anterior, cuya primera posición del campo “Nombre y Apellidos o Razón Social” coincida con la letra del sorteo. Desde esta petición y continuando con las siguientes, según el orden de la lista, hasta que se agoten las acciones asignadas al Tramo Minorista. En el supuesto de que no hubiera acciones suficientes para adjudicar el Número Mínimo de Acciones al último peticionario que resultara adjudicatario de acciones, según el sorteo alfabético realizado, no se adjudicarán las acciones remanentes a dicho último peticionario sino que se procederá a distribuir

dichas acciones entre las peticiones de compra/suscripción a las que se les hubiera adjudicado acciones por orden alfabético, según el campo “Nombre y Apellidos o Razón Social”, empezando por la misma letra que haya resultado en el sorteo y siguiendo el mismo orden, adjudicando el remanente de acciones al primer peticionario hasta donde alcance su petición y continuando, de ser necesario, por el orden del sorteo hasta el completo reparto del resto.

- (e) En el supuesto de que conforme al primer párrafo del apartado (d) anterior, se haya podido realizar la adjudicación del Número Mínimo de Acciones a todos los Mandatos de Compra/Suscripción, las acciones sobrantes se adjudicarán de forma proporcional al volumen no satisfecho de los Mandatos de Compra/Suscripción. A tal efecto, se dividirá el número de acciones pendientes de adjudicación por el volumen total de demanda insatisfecha en el Tramo Minorista en forma de Mandatos de Compra/Suscripción.

Como reglas generales de este prorrateo:

- (i) En caso de fracciones en la adjudicación, se redondeará por defecto, de forma que resulte un número exacto de acciones a adjudicar.
  - (ii) Los porcentajes a utilizar para la asignación proporcional se redondearán también por defecto hasta tres cifras decimales (es decir, 0,78974 se igualará a 0,789).
- (f) Si, tras la aplicación del prorrateo referido en el apartado (e) anterior, hubiese acciones no adjudicadas por efecto del redondeo, estas se distribuirán una a una, por orden de mayor a menor cuantía de la petición y, en caso de igualdad, por el orden alfabético de los peticionarios, tomando la primera posición del campo “Nombre y Apellidos o Razón Social”, sea cual sea su contenido (en caso de que existan inversores cuyos datos personales sean coincidentes según la información remitida, se ordenarán éstos por orden de mayor a menor cuantía de sus Mandatos y en caso de cotitularidades se tomará el primer titular que aparezca en la primera petición encontrada), a partir de la letra que resulte de sorteo celebrado ante fedatario público.
  - (g) En caso de que las peticiones de compra/suscripción basadas en Mandatos de Compra/Suscripción hayan sido totalmente atendidas, las acciones sobrantes se adjudicarán a las Solicitudes de Compra/Suscripción (peticiones de compra/suscripción no basadas en Mandatos de Compra/Suscripción) según se indica a continuación:

A efectos de la adjudicación, cuando coincidan todos y cada uno de los peticionarios en varias Solicitudes de Compra/Suscripción, se agregarán, formando una única Solicitud de Compra/Suscripción. El número de acciones adjudicadas a la Solicitud o Solicitudes de Compra/Suscripción, consideradas de forma agregada, se determinará proporcionalmente entre las Solicitudes de Compra/Suscripción afectadas.



Si las Solicitudes de Compra/Suscripción exceden del volumen de acciones pendientes de adjudicar, se adjudicará en primer lugar, a todas y cada una de dichas Solicitudes, el Número Mínimo de Acciones.

Si el número de acciones pendiente de adjudicar no fuera suficiente para adjudicar el Número Mínimo de Acciones a que se refiere el párrafo anterior, se adjudicará el Número Mínimo de Acciones a las Solicitudes de Compra/Suscripción mediante una adjudicación por sorteo conforme a las reglas del párrafo segundo del apartado (d) anterior.

Asimismo, si tras realizar la adjudicación del Número Mínimo de Acciones a todas las Solicitudes de Compra/Suscripción, hubiera Solicitudes no atendidas completamente, se realizará, en caso de ser necesario, un prorrateo conforme a las reglas previstas en los apartados (e) y (f) anteriores.

El prorrateo descrito en este apartado será realizado por la Entidad Agente no más tarde de las 24:00 horas del 25 de octubre de 2004.

Los adjudicatarios de acciones del Tramo Minorista, después de haberse realizado, en su caso, el prorrateo descrito anteriormente, recibirán un número de acciones de CINTRA que (siempre y cuando el Precio Máximo Minorista se encuentre dentro de la Banda de Precios) garantizará su derecho de asistencia y voto en las Juntas Generales de Accionistas de la Sociedad (el artículo 24 de los Estatutos Sociales establece un número mínimo de cien (100) acciones para la asistencia a Junta.).

A efectos ilustrativos se incorpora seguidamente un ejemplo del prorrateo. Se hace constar que se trata de un mero ejemplo y que su resultado no es significativo de lo que pueda ocurrir en la realidad, habida cuenta, sobre todo, de que dicho resultado dependerá en cada caso de diversas variables entre las que la más sensible es el número real de peticiones de compra/suscripción y que, en todo caso, las reglas de aplicación serán las mencionadas anteriormente.

#### **Ejemplo de prorrateo en el Tramo Minorista**

*Suponiendo que una vez finalizada la Oferta Pública se dieran los siguientes datos:*

- A. *Acciones asignadas al Tramo Minorista General:*      69.741.965
- B. *Precio máximo de venta:*      8,52 euros
- C. *Mandatos de compra presentados y no revocados:*      325.000

<b>MANDATOS</b>			
<b>Número de Mandatos</b>	<b>Importe Petición (Euros)</b>	<b>Acciones por Petición</b>	<b>Acciones solicitadas</b>
120.000	1.500,00	176	21.120.000
95.000	3.000,00	352	33.440.000
58.000	6.000,00	704	40.832.000

<b>MANDATOS</b>			
<b>Número de Mandatos</b>	<b>Importe Petición (Euros)</b>	<b>Acciones por Petición</b>	<b>Acciones solicitadas</b>
35.000	30.000,00	3.521	123.235.000
17.000	60.000,00	7.042	119.714.000
325.000			338.341.000

D. Solicitudes de compra presentadas durante el periodo de Oferta Pública: 35.000

<b>SOLICITUDES</b>			
<b>Número de Mandatos</b>	<b>Importe Petición (Euros)</b>	<b>Acciones por Petición</b>	<b>Acciones solicitadas</b>
15.000	1.500,00	176	2.640.000
10.000	3.000,00	352	3.520.000
7.000	6.000,00	704	4.928.000
2.000	30.000,00	3.521	7.042.000
1.000	60.000,00	7.042	7.042.000
35.000			25.172.000

Al superar el número de acciones solicitadas durante el Periodo de Formulación de Mandatos el número de acciones asignadas a este Tramo, la adjudicación y el prorrateo se hace únicamente sobre los Mandatos de Compra, no tomándose en consideración las Solicitudes de Compra formuladas durante el Periodo de Oferta Pública.

Si el número de acciones asignadas a este Tramo no fuera suficiente para adjudicar 176 acciones a todos los Mandatos de Compra, se adjudicarían 176 acciones por Mandato de Compra a partir de la letra resultante del sorteo realizado por fedatario público.

**1. ADJUDICACION FIJA** (se adjudican 176 acciones)

a) Acciones a adjudicar:	69.741.965
b) Número fijo de acciones a adjudicar:	176
c) Número de acciones solicitadas:	338.341.000
d) Número total de acciones adjudicadas:	57.200.000 (1)
e) Número de acciones pendientes de adjudicar:	12.541.965
f) Demanda no satisfecha:	281.141.000 (2)

**2. ADJUDICACION PROPORCIONAL** (el número de acciones pendientes de adjudicar se asignan de forma proporcional al volumen de demanda no satisfecho).

a) Demanda no satisfecha:	281.141.000 (2)
b) Coeficiente de adjudicación:	4,46109% (3)
c) Número total de acciones adjudicadas:	12.416.000 (4)
d) Número de acciones pendientes de adjudicar:	125.965
e) Demanda no satisfecha:	268.725.000 (5)

### 3. ADJUDICACIÓN UNITARIA

Las 125.965 acciones sobrantes pendientes de adjudicar se reparten de forma unitaria entre los mandatos de compra no satisfechos.

Se adjudica 1 acción más a los mandatos de 7.042, 3.521 y 704 acciones. El sorteo se producirá entre los mandatos de compra de 352 acciones, correspondiendo 1 acción más a 15.965 de ellos, quedándose los restantes 79.035 con el número de acciones ya adjudicadas.

### 4. RESUMEN DE ADJUDICACIÓN DEFINITIVA

La adjudicación definitiva por Mandatos de Compra sería la siguiente:

- a) Mandatos de 176 acciones: 176 acciones por adjudicación fija.
- b) Mandatos de 352 acciones: 176 acciones por adjudicación fija.  
7 acciones por adjudicación proporcional.  
1 acción por adjudicación unitaria en algunos casos.
- c) Mandatos de 704 acciones: 176 acciones por adjudicación fija.  
23 acciones por adjudicación proporcional.  
1 acción por adjudicación unitaria.
- d) Mandatos de 3.521 acciones: 176 acciones por adjudicación fija.  
149 acciones por adjudicación proporcional.  
1 acción por adjudicación unitaria.
- e) Mandatos de 7.042 acciones: 176 acciones por adjudicación fija.  
306 acciones por adjudicación proporcional.  
1 acción por adjudicación unitaria.

Si el número de acciones solicitadas durante el Periodo de Mandatos de Compra no superara el volumen asignado al Tramo Minorista General se atenderían en su totalidad todos los Mandatos de Compra. Las acciones sobrantes pendientes de adjudicar se prorratearían entre las Solicitudes de Compra formuladas durante el Periodo de Oferta Pública siguiendo los mismo procedimientos descritos anteriormente.

(1) 57.200.000

Número de Mandatos	Número Acciones Adjudicadas	Número Acciones Adjudicadas (Total)
120.000	176	21.120.000
95.000	176	16.720.000
58.000	176	10.208.000
35.000	176	6.160.000
17.000	176	2.992.000
325.000		57.200.000

(2) 281.141.000

<i>Número de Mandatos</i>	<i>Número Acciones Pendientes de adjudicar</i>	<i>Número Acciones Pendientes adjudicar (Total)</i>
120.000	0	0
95.000	176	16.720.000
58.000	528	30.624.000
35.000	3.345	117.075.000
17.000	6.866	116.722.000
325.000		281.141.000

(3)  $12.541.965 / 281.141.000 = 0,0446109426$  (4,46109%)

(4) 12.416.000

<i>Número de Mandatos</i>	<i>Número Acciones Adjudicadas</i>	<i>Número Acciones Adjudicadas (Total)</i>
95.000	7	665.000
58.000	23	1.334.000
35.000	149	5.215.000
17.000	306	5.202.000
205.000		12.416.000

(5) 268.725.000

<i>Número de Mandatos</i>	<i>Número Acciones Pendientes de adjudicar</i>	<i>Número Acciones Pendientes adjudicar (Total)</i>
120.000	0	0
95.000	169	16.055.000
58.000	505	29.290.000
35.000	3.196	111.860.000
17.000	6.560	111.520.000
325.000		268.725.000

#### **2.12.4.2. Prorrateo en el Tramo de Empleados**

En el supuesto de que los Mandatos de Compra/Suscripción no revocados ni anulados de este Tramo excedan del volumen de acciones asignado al Tramo de Empleados, se realizará un prorrateo de acuerdo con los principios que se exponen a continuación.

Como en el caso del Tramo Minorista, al no fijarse el Precio Minorista hasta el día anterior a la adjudicación, es necesaria la utilización del Precio Máximo Minorista para realizar, con la oportuna antelación, las operaciones de prorrateo y adjudicación con base en un baremo objetivo y no discriminatorio para los Empleados peticionarios de acciones.

- (i) Se adjudicará en primer lugar, a todos y cada uno de los Mandatos de Compra/suscripción no revocados ni anulados que se hayan formulado en este Tramo, un número de acciones equivalente al número entero, redondeado por defecto, que resulte de dividir 2.500 euros por el Precio Máximo Minorista (el “**Número Mínimo de Acciones**”).

En el supuesto de que el número de acciones asignadas al Tramo de Empleados no fuera suficiente para adjudicar el Número Mínimo de Acciones a todos los Mandatos de Compra/Suscripción, dicha adjudicación se efectuará por sorteo de acuerdo con las mismas reglas descritas en el párrafo (d) del apartado 2.12.4.1 anterior respecto del prorrateo en el Tramo Minorista.

- (ii) En el supuesto de que se haya podido realizar la adjudicación del Número Mínimo de Acciones a todos los Mandatos de Compra/Suscripción, las acciones sobrantes se adjudicarán de forma proporcional al volumen no satisfecho de los Mandatos de Compra/Suscripción. A tal efecto, se dividirá el número de acciones pendientes de adjudicación por el volumen total de demanda insatisfecha en el Tramo de Empleados, aplicándose a este prorrateo las mismas reglas descritas en el párrafo (e) del apartado 2.12.4.1 anterior respecto del prorrateo en el Tramo Minorista.
- (iii) Si tras la aplicación del prorrateo referido en el párrafo (ii) anterior, hubiese acciones no adjudicadas por efecto del redondeo, estas se distribuirán una a una, por orden de mayor a menor cuantía de la petición y, en caso de igualdad, por el orden alfabético de los peticionarios, tomando la primera posición del campo “Nombre y Apellidos o Razón Social”, sea cual sea su contenido (en caso de que existan inversores cuyos datos personales sean coincidentes según la información remitida, se ordenarán éstos por orden de mayor a menor cuantía de sus Mandatos, a partir de la letra que resulte de sorteo celebrado ante fedatario público.

El prorrateo descrito en este apartado será realizado por la Entidad Agente no más tarde de las 24:00 horas del 25 de octubre 2004.

A efectos ilustrativos se incorpora seguidamente un ejemplo del prorrateo. Se hace constar que se trata de un mero ejemplo y que su resultado no es significativo de lo que pueda ocurrir en la realidad, habida cuenta, sobre todo, de que dicho resultado dependerá en cada caso de diversas variables entre las que la más sensible es el número real de peticiones de compra/suscripción.

En cualquier caso, dado (i) el número de acciones asignado al Tramo de Empleados (186.476 acciones), ampliable, en caso de exceso de demanda, en hasta 90.000 acciones adicionales con cargo a los Tramos Institucionales, según lo previsto en el apartado 2.10.1.3 anterior, (ii) el número estimado de Empleados que pueden solicitar acciones en

este Tramo (aproximadamente 450 Empleados), y (iii) la Banda de Precios (establecida entre 8,24 y 8,80 euros por acción), se espera que todos los Empleados que lo deseen puedan recibir un mínimo de 293 acciones. Ello supondría, teniendo en cuenta los límites inferior y superior de la Banda de Precios no vinculante, una inversión de entre 2.423 y 2.587 euros, aproximadamente.

**Ejemplo de prorrateo Tramo de Empleados**

*Suponiendo que una vez finalizada la Oferta Pública se dieran los siguientes datos:*

- A. Acciones asignadas al Tramo de Empleados: 186.476
- B. Precio máximo de venta: 8,52 euros
- C. Mandatos de compra presentados y no revocados: 450

<b>MANDATOS</b>			
<i>Número de Mandatos</i>	<i>Importe Petición (Euros)</i>	<i>Acciones por Petición</i>	<i>Acciones solicitadas</i>
130	1.500,00	176	22.880
115	3.000,00	352	40.480
85	6.000,00	704	59.840
70	30.000,00	3.521	246.470
50	60.000,00	7.042	352.100
450			721.770

*Se hace una adjudicación fija de 293 acciones a todas las peticiones de igual o superior cuantía, adjudicando las acciones solicitadas a las peticiones efectuadas por menos de 293 acciones.*

*Si el número de acciones asignadas a este Tramo no fuera suficiente para adjudicar 293 acciones o la cantidad solicitada en peticiones por menos de 293 acciones, se adjudicarían 293 acciones o la cantidad solicitada en peticiones por menos 293 por Mandato de Compra a partir de la letra resultante del sorteo realizado por fedatario público.*

**1. ADJUDICACION FIJA (se adjudican 293 acciones)**

- a) Acciones a adjudicar: 186.476
- b) Número fijo de acciones a adjudicar: 293
- c) Número de acciones solicitadas: 721.770
- d) Número total de acciones adjudicadas: 116.640 (1)

- e) *Número de acciones pendientes de adjudicar:* 69.836  
 f) *Demanda no satisfecha:* 605.130 (2)

**2. ADJUDICACION PROPORCIONAL** (el número de acciones pendientes de adjudicar se asignan de forma proporcional al volumen de demanda no satisfecho).

- a) *Demanda no satisfecha:* 605.130 (2)  
 b) *Coefficiente de adjudicación:* 11,54066 % (3)  
 c) *Número total de acciones adjudicadas:* 69.625 (4)  
 d) *Número de acciones pendientes de adjudicar:* 211  
 e) *Demanda no satisfecha:* 535.505 (5)

**3. ADJUDICACIÓN UNITARIA**

Las 211 acciones sobrantes pendientes de adjudicar se reparten de forma unitaria entre los mandatos de compra no satisfechos.

Se adjudica 1 acción más a los mandatos de 7.042, 3.521 y 704 acciones. El sorteo se producirá entre los mandatos de compra de 704 acciones, correspondiendo 1 acción más a 6 de ellos, quedándose los restantes 109 con el número de acciones ya adjudicadas.

**4. RESUMEN DE ADJUDICACIÓN DEFINITIVA**

La adjudicación definitiva por Mandatos de Compra sería la siguiente:

- a) *Mandatos de 176 acciones:* 176 acciones por adjudicación fija.  
 b) *Mandatos de 352 acciones:* 293 acciones por adjudicación fija.  
 6 acciones por adjudicación proporcional.  
 1 acción por adjudicación unitaria en algunos casos.  
 c) *Mandatos de 705 acciones:* 293 acciones por adjudicación fija.  
 47 acciones por adjudicación proporcional.  
 1 acción por adjudicación unitaria.  
 d) *Mandatos de 3.529 acciones:* 293 acciones por adjudicación fija.  
 370 acciones por adjudicación proporcional.  
 1 acción por adjudicación unitaria.  
 e) *Mandatos de 7.058 acciones:* 293 acciones por adjudicación fija.  
 775 acciones por adjudicación proporcional.  
 1 acción por adjudicación unitaria.

(1) 116.640

<b>Número de Mandatos</b>	<b>Número Acciones Adjudicadas</b>	<b>Número Acciones Adjudicadas (Total)</b>
130	176	22.880

<i>Número de Mandatos</i>	<i>Número Acciones Adjudicadas</i>	<i>Número Acciones Adjudicadas (Total)</i>
115	293	33.695
85	293	24.905
70	293	20.510
50	293	14.650
450		116.640

(2) 605.130

<i>Número de Mandatos</i>	<i>Número Acciones Pendientes de adjudicar</i>	<i>Número Acciones Pendientes adjudicar (Total)</i>
130	0	0
115	59	6.785
85	411	34.935
70	3.228	225.960
50	6.749	337.450
450		605.130

(3)  $69.836 / 605.130 = 0,1154066068$  (11,54066%)

(4) 69.625

<i>Número de Mandatos</i>	<i>Número Acciones Adjudicadas</i>	<i>Número Acciones Adjudicadas (Total)</i>
115	6	690
85	47	3.995
70	372	26.040
50	778	38.900
320		69.625

(5) 535.505

<i>Número de Mandatos</i>	<i>Número Acciones Pendientes de adjudicar</i>	<i>Número Acciones Pendientes adjudicar (Total)</i>
130	0	0
115	53	6.095
85	364	30.940
70	2.856	199.920
50	5.971	298.550
450		535.505

## **2.13. TERMINACIÓN DEL PROCESO Y LIQUIDACIÓN DE LA OFERTA**

La adjudicación definitiva de las acciones se realizará por la Entidad Agente el 26 de octubre de 2004, y coincidirá con la fecha de la compraventa y suscripción de las acciones objeto de la Oferta.



En esa misma fecha, la Entidad Agente remitirá el detalle de la adjudicación definitiva de las acciones a cada una de las Entidades Aseguradoras y Colocadoras Asociadas del Tramo Minorista, respecto de los Mandatos y/o Solicitudes que hubieran cursado, y a cada una de las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales, respecto de las propuestas de compra/suscripción que hubieran sido seleccionadas y confirmadas, quienes lo comunicarán a los correspondientes inversores. Dicha comunicación implicará la adjudicación de las acciones.

La liquidación de la Oferta Pública se realizará el tercer día hábil posterior a la fecha de adjudicación de las acciones, es decir, el día 29 de octubre de 2004, por lo que las Entidades Aseguradoras deberán realizar las provisiones necesarias para cumplir con sus obligaciones de pago en dicha fecha.

Con carácter previo al otorgamiento e inscripción de la escritura pública de aumento de capital en el Registro Mercantil, y no más tarde de las 08:30 horas del día 26 de octubre de 2004 las Entidades Prefinanciadoras por cuenta de las Entidades Aseguradoras, quienes a su vez actúan por cuenta de los adjudicatarios finales, se comprometerán frente a CINTRA en virtud de los Contratos de Aseguramiento y Colocación de los distintos Tramos de la Oferta, a anticipar por partes iguales el desembolso correspondiente a la ampliación de capital, suscribiendo en su propio nombre y por cuenta de las Entidades Aseguradoras quienes a su vez actúan por cuenta de los adjudicatarios finales de la Oferta las Acciones Nuevas objeto de la Oferta Pública de Suscripción.

Una vez desembolsado el aumento de capital social y expedido el certificado o certificados acreditativos del ingreso de los fondos correspondientes a la totalidad de las Acciones Nuevas objeto de la Oferta Pública de Suscripción, el mismo día 26 de octubre de 2004, se declarará cerrado y suscrito el aumento de capital y se procederá por parte de CINTRA a otorgar la correspondiente escritura de aumento de capital social, para su posterior inscripción en el Registro Mercantil. Efectuada dicha inscripción, se hará entrega de la escritura de aumento de capital a la CNMV, a Iberclear y a la Sociedad Rectora de la Bolsa de Madrid, como bolsa de cabecera.

Inicialmente, y con carácter temporal, Iberclear asignará a cada una de las Entidades Prefinanciadoras la correspondiente referencia de registro por el importe de la ampliación de capital que da lugar a la Oferta Pública de Suscripción desembolsada por cada una de ellas.

Inmediatamente después de esta asignación, y una vez se le justifique a la Entidad Agente el cumplimiento de las condiciones suspensivas a las que se someten las operaciones de reorganización societaria referidas en el apartado 6.2.2 del Capítulo VI del presente Folleto, las Entidades Prefinanciadoras traspasarán las acciones que hubieran suscrito y desembolsado por cuenta de las Entidades Aseguradoras, quienes a su vez actúan por cuenta de los adjudicatarios finales de dichas acciones, a esos mismos adjudicatarios, mediante la ejecución de una operación especial que será liquidada no antes del día 26 de octubre de 2004 ni más tarde del día 29 de octubre de 2004. Posteriormente, la Entidad Agente, con la colaboración de la Sociedad Rectora de la Bolsa de Madrid, realizará las gestiones que se indican a continuación con el fin de que pueda llevarse a efecto la asignación de las correspondientes referencias de registro a

favor de aquellos peticionarios adjudicatarios a través de Iberclear. A tal fin, la Entidad Agente comunicará a Iberclear, a través de las Bolsas, la información relativa a los peticionarios adjudicatarios, de forma que se les asignen las referencias de registro correspondientes, de acuerdo con la información recibida de las Entidades Aseguradoras, siempre que no se le notifique a Iberclear con anterioridad la revocación automática de la Oferta. A tales efectos, la comunicación que realice la Entidad Agente a Iberclear a través de las Bolsas contendrá una instrucción expresa para que Iberclear no procese la información mientras no reciba de la Entidad Agente una notificación expresa en ese sentido. Las Entidades Aseguradoras serán las únicas responsables ante Iberclear y, en su caso, ante la Sociedad Rectora de la Bolsa de Madrid y ante CINTRA y MILSA, por las informaciones proporcionadas por ellas sobre la identidad de los adjudicatarios finales de las acciones.

En condiciones normales, la entrega de la escritura de aumento de capital a Iberclear y la ejecución del aumento tendrá lugar el día 26 de octubre de 2004. En tal caso, la operación especial se liquidaría el día 29 de octubre de 2004, produciéndose el pago de las acciones por parte de los adjudicatarios finales no antes del día 26 de octubre de 2004, ni más tarde del día 29 de octubre de 2004.

Excepcionalmente, si la operación especial no pudiera ejecutarse el día 26 de octubre de 2004, por no ser posible presentar en dicha fecha a Iberclear la escritura pública de ampliación de capital debidamente inscrita en el Registro Mercantil, el pago por los inversores finales se realizará no antes del día en que finalmente se presente la escritura de ampliación de capital en Iberclear y se ejecute la operación especial (que tendrá la consideración de Fecha de Operación), ni más tarde del tercer día hábil siguiente a dicha fecha.

Los fondos correspondientes a la emisión y venta de las acciones en la Oferta quedarán depositados en sendas cuentas corrientes bancarias abiertas en la Entidad Agente a nombre de CINTRA y de MILSA, en proporción al número de acciones colocadas por cada una de dichas sociedades en la Oferta. CINTRA y MILSA no podrán disponer de dichos fondos hasta que se produzca la efectiva admisión a negociación de las acciones en las Bolsas de Valores y, adicionalmente, en el caso de CINTRA y por lo que respecta a los fondos correspondientes a la Oferta Pública de Suscripción, hasta que las Entidades Prefinanciadoras reciban de los adjudicatarios finales en sus respectivas cuentas el importe total del desembolso de las Acciones Nuevas efectuado.

Sin perjuicio de lo anterior, tal y como se señala en el apartado 2.8 anterior, en el supuesto de que la admisión a negociación oficial de las acciones de CINTRA no haya tenido lugar llegado el 12 de noviembre de 2004, la Oferta se entenderá automáticamente revocada en todos sus Tramos.

En este supuesto, MILSA y CINTRA (por lo que se refiere a la Oferta Pública de Venta) procederán a la compra de las acciones objeto de la Oferta Pública de Venta a los inversores adjudicatarios de las acciones o a las Entidades Aseguradoras que se hubieran visto obligadas a adquirir acciones en cumplimiento de su compromiso de aseguramiento en proporción al número vendido por cada una de ellas en la Oferta Pública de Venta.

Por lo que respecta a la Oferta Pública de Suscripción, y en virtud del acuerdo de reducción de capital sometido a condición suspensiva aprobado por la Junta General de Accionistas de la Sociedad de 31 de agosto de 2004, CINTRA reducirá el capital social mediante la amortización de la totalidad de las acciones que hayan sido suscritas y desembolsadas por los inversores en el marco de la citada Oferta Pública de Suscripción, a fin de proceder a la devolución de las aportaciones a los accionistas sin que exista a favor de los acreedores de CINTRA derecho de oposición alguno. A tal efecto, se hace constar que, mediante la formulación de los Mandatos, Solicitudes y Propuestas de Compra/Suscripción en los distintos Tramos de la Oferta, los suscriptores de las nuevas acciones de CINTRA objeto de la OPS consentirán expresamente en la citada reducción de capital, y lo mismo harán las Entidades Prefinanciadoras en los Contratos de Aseguramiento y Colocación de los distintos Tramos de la Oferta. Asimismo, procederá dicha reducción de capital por devolución de las aportaciones realizadas en el supuesto de que se produzca una revocación automática de la Oferta después de que hayan sido suscritas y desembolsadas las Acciones Nuevas objeto de la Oferta Pública de Suscripción.

El precio de recompra de las acciones de la OPV y el importe que se reembolsará a los suscriptores de las acciones de la OPS (incluyendo, en su caso, a las Entidades Prefinanciadoras) será idéntico y equivaldrá al precio satisfecho por los inversores y, en su caso, por las Entidades Aseguradoras, más el interés legal (un 3,75% según la Ley 61/2003, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2004) correspondiente a dicho importe y devengado desde la fecha de pago por el inversor (o, en su caso, por las Entidades Prefinanciadoras) o la Entidad Aseguradora de las acciones adjudicadas y hasta la fecha de pago a los mismos por parte de CINTRA o MILSA, según corresponda.

Este hecho y sus motivos serán comunicados a la CNMV con carácter inmediato por parte de CINTRA y MILSA y se harán públicos en, al menos, un diario de difusión nacional.

Cada una de las Entidades Aseguradoras será mancomunadamente responsable, en proporción a sus respectivos compromisos de aseguramiento, frente a CINTRA y a MILSA respecto de cualesquiera daños o perjuicios que les pudiera ocasionar directa o indirectamente el incumplimiento total o parcial por parte de dichas Entidades de sus obligaciones legales o contractuales frente a sus clientes o frente a Iberclear, en particular, por la falta de provisión de los medios de pago necesarios en la fecha prevista para la liquidación de la operación.

#### **2.14. GASTOS DE LA OFERTA PÚBLICA**

Los gastos de la Oferta son los que se citan a continuación con carácter meramente indicativo dada la dificultad de precisar su importe definitivo a la fecha de elaboración de este Folleto:

<b>Concepto</b>	<b>miles de euros</b>
1.- Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados (Operaciones Societarias)	5.000
2.- Notaría y Registro Mercantil	60
3.- Pólizas y corretajes, cánones de contratación bursátil	847
4.- Tasas CNMV	60
5.- Tarifas y cánones de Iberclear	17
6.- Publicidad legal y comercial	4.000
7.- Comisiones de <i>praecipium</i> , dirección, aseguramiento y colocación <sup>(1)</sup>	23.827
8.- Otros gastos (Comisión de agencia, asesoramiento legal imprenta...)	2.500
<b>TOTAL</b>	<b>36.311</b>

(1) Las comisiones se han calculado con las mismas asunciones e hipótesis indicadas en el apartado 2.12.1 anterior.

Las comisiones de *praecipium*, dirección, aseguramiento, colocación, incentivo y agencia indicadas en la tabla anterior, serán de cuenta de MILSA y de CINTRA en proporción al número de acciones respectivamente vendidas o emitidas por cada uno de ellos en la Oferta (incluyendo, en su caso, las acciones objeto de la opción “*green shoe*” si fuera ejercitada). El resto de los gastos señalados en la anterior tabla, serán de cuenta de CINTRA. Asimismo, serán de cuenta de CINTRA los gastos relacionados con la admisión a negociación de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores españolas y en el Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo), así como los honorarios de sus asesores legales.

Estos gastos representarían aproximadamente un 2,29% del importe efectivo de la Oferta, tomando como referencia un precio por acción de CINTRA de 8,52 euros (precio medio de la Banda de Precios).

## **2.15. RÉGIMEN FISCAL**

Se facilita a continuación un breve análisis de las principales consecuencias fiscales derivadas de la adquisición, titularidad y, en su caso, posterior transmisión de las acciones de CINTRA (a los efectos del presente apartado 2.15, las “Acciones”) a que se refiere la presente Oferta.

Dicho análisis es una descripción general del régimen aplicable de acuerdo con la legislación española en vigor a la fecha de aprobación del presente Folleto, sin perjuicio de los regímenes tributarios forales en vigor en los Territorios Históricos del País Vasco y en la Comunidad Foral de Navarra.

Debe tenerse en cuenta que el presente análisis no explicita todas las posibles consecuencias fiscales de las mencionadas operaciones ni el régimen aplicable a todas

las categorías de inversores, algunos de los cuales (como por ejemplo las entidades financieras, las Instituciones de Inversión Colectiva, las Cooperativas, las entidades en régimen de atribución de rentas, etc.) pueden estar sujetos a normas especiales.

Por tanto, se aconseja a los inversores que consulten con sus abogados o asesores fiscales, quienes les podrán prestar un asesoramiento personalizado a la vista de sus circunstancias particulares.

### **2.15.1. Imposición indirecta en la adquisición y transmisión de las Acciones**

La adquisición y, en su caso, ulterior transmisión de las Acciones estará exenta del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados y del Impuesto sobre el Valor Añadido, en los términos previstos en el artículo 108 de la Ley 24/1988, de 28 de julio, del Mercado de Valores y concordantes de las leyes reguladoras de los citados impuestos.

### **2.15.2. Imposición directa derivada de la adquisición, titularidad y transmisión de las Acciones**

#### **2.15.2.1. Inversores residentes en territorio español**

El presente apartado analiza el tratamiento fiscal aplicable tanto a los inversores residentes en territorio español, como a aquellos otros que, aun no siendo residentes, sean contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de no Residentes (en adelante, “**IRnR**”) y actúen a través de establecimiento permanente en España, así como a aquellos inversores, personas físicas, residentes en otros Estados miembros de la Unión Europea (siempre que no lo sean de un territorio calificado reglamentariamente como paraíso fiscal), e igualmente contribuyentes por el IRnR, cuyos rendimientos obtenidos en territorio español procedentes del trabajo y de actividades económicas alcancen, al menos, el 75% de la totalidad de su renta en el ejercicio y que opten por tributar en calidad de contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (“**IRPF**”), siempre que tales rentas hayan tributado efectivamente durante el período de que se trate por el IRnR.

Se considerarán inversores residentes en España, sin perjuicio de lo dispuesto en los Convenios para evitar la Doble Imposición firmados por nuestro país, las entidades residentes en territorio español conforme al artículo 8.1 del Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades (en adelante, “**LIS**”) y los contribuyentes personas físicas que tengan su residencia habitual en España, tal y como se define en el artículo 9.1 del Real Decreto Legislativo 3/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (en adelante, “**LIRPF**”), así como los residentes en el extranjero miembros de misiones diplomáticas españolas, oficinas consulares españolas y otros cargos oficiales, en los términos del artículo 9.2 de la mencionada norma. Igualmente, tendrán la consideración de inversores residentes en España las personas físicas de nacionalidad española que, cesando su residencia fiscal en España, acrediten su nueva residencia fiscal en un paraíso fiscal, tanto durante el período impositivo en el que se produzca el cambio de residencia como en los cuatro siguientes.

### **2.15.2.1.1. Personas Físicas**

#### **(a) Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas**

##### **(a.1) Rendimientos del capital mobiliario**

Para los contribuyentes por el IRPF tendrán la consideración de rendimientos del capital mobiliario los dividendos, las primas de asistencia a juntas, los rendimientos derivados de la constitución o cesión de derechos o facultades de uso o disfrute sobre las Acciones y, en general, las participaciones en los beneficios de CINTRA, así como cualquier otra utilidad percibida de dicha entidad en su condición de accionista.

A efectos de su integración en la base imponible del IRPF, el rendimiento íntegro se calculará multiplicando el importe íntegro percibido por el porcentaje del 140%. Para el cálculo del rendimiento neto serán deducibles los gastos de administración y depósito de las Acciones, pero no los de gestión discrecional e individualizada de la cartera. Finalmente, los accionistas tendrán derecho a deducir de la cuota líquida de su IRPF el 40% del importe íntegro percibido por los anteriores conceptos.

No obstante, el rendimiento a integrar será del 100% (y no del 140%), no aplicándose la deducción del 40%, cuando se trate de rendimientos procedentes de Acciones adquiridas dentro de los dos meses anteriores a la fecha en que aquéllos se hubieran satisfecho cuando, con posterioridad a esa fecha, dentro del mismo plazo, se produzca una transmisión de valores homogéneos.

Los accionistas soportarán una retención, a cuenta del IRPF, del 15% sobre el importe íntegro del beneficio distribuido. La retención a cuenta será deducible de la cuota del referido impuesto y, en caso de insuficiencia de ésta, dará lugar a las devoluciones previstas en el artículo 105 de la LIRPF.

##### **(a.2) Ganancias y pérdidas patrimoniales**

Las transmisiones inter-vivos de las Acciones realizadas por los contribuyentes por el IRPF, sean a título oneroso o, en los casos previstos en la LIRPF, a título lucrativo, así como las restantes alteraciones patrimoniales contempladas en el artículo 31 de la LIRPF, darán lugar a ganancias o pérdidas patrimoniales cuantificadas por la diferencia, negativa o positiva, respectivamente, entre el valor de adquisición de las Acciones y su valor de transmisión, que vendrá determinado (i) por su valor de cotización en la fecha en la que se produzca dicha transmisión o (ii) por el precio pactado cuando sea superior a dicho valor de cotización.

Las ganancias o pérdidas patrimoniales así computadas se integrarán en la base imponible y se someterán a tributación de acuerdo con el régimen general previsto para este tipo de rentas, entre cuyas normas cabe destacar:

- (i) Cuando el accionista posea valores homogéneos adquiridos en distintas fechas, se entenderán transmitidos los adquiridos en primer lugar, a los efectos de lo dispuesto en las letras a), b) y c) del artículo 35.1 de la LIRPF.
- (ii) Determinadas pérdidas derivadas de transmisiones de acciones admitidas a negociación en alguno de los mercados secundarios oficiales de valores definidos en la Directiva 93/22/CEE, del Consejo, de 10 de mayo de 1993, no se computarán como pérdidas patrimoniales cuando se hayan adquirido valores homogéneos dentro de los dos meses anteriores o posteriores a la fecha de la transmisión que originó la pérdida.
- (iii) Las ganancias patrimoniales que se pongan de manifiesto como consecuencia de la transmisión de Acciones adquiridas con un año o menos de antelación a la fecha en que tenga lugar la alteración en la composición del patrimonio, se gravarán al tipo marginal correspondiente (con un máximo, para el año 2004, del 45%), en tanto que aquéllas que se pongan de manifiesto como consecuencia de la transmisión de acciones adquiridas con más de un año de antelación a la fecha en que tenga lugar la alteración en la composición del patrimonio, se gravarán, durante el año 2004, al tipo fijo del 15%.

En el caso de acciones admitidas a negociación en alguno de los mercados secundarios oficiales de valores definidos en la Directiva 93/22/CEE, del Consejo, de 10 de mayo de 1993 (como ocurre en el caso de las Acciones), el importe obtenido por la venta de derechos de suscripción preferente minorará el coste de adquisición de las acciones de las que los mismos procedan, a efectos de futuras transmisiones, hasta que éste quede reducido a cero. Las cantidades percibidas en exceso sobre el coste de adquisición se considerarán ganancia patrimonial para el transmitente en el ejercicio en que tenga lugar la transmisión.

La entrega de acciones liberadas por CINTRA a sus accionistas no constituirá renta para éstos.

En el supuesto de acciones totalmente liberadas, el valor de adquisición de las nuevas y de las antiguas de las que procedan quedará fijado en el resultado de dividir el coste total de las antiguas entre el número de acciones, tanto antiguas como liberadas, que correspondan. Para las acciones parcialmente liberadas se estará al importe realmente satisfecho. Finalmente, la antigüedad de las acciones totalmente liberadas será la que corresponda a los valores de los cuales procedan.

(b) Impuesto sobre el Patrimonio

Los inversores personas físicas residentes en territorio español, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la LIRPF, están sometidos al Impuesto sobre el Patrimonio (en adelante, “IP”) por la totalidad del patrimonio neto de que sean titulares a 31 de diciembre de cada año, con independencia del lugar donde estén situados los bienes o puedan ejercitarse los derechos. Sin perjuicio de la

normativa específica aprobada, en su caso, por cada Comunidad Autónoma, la Ley 19/1991, de 6 de junio (en adelante, “**LIP**”), fija a estos efectos un mínimo exento de 108.182,18 euros, y una escala de gravamen cuyos tipos marginales oscilan, para el año 2004, entre el 0,2% y el 2,5%.

Existirá obligación de presentar declaración por este impuesto siempre que la base imponible del sujeto pasivo resulte superior al mínimo exento antes citado o cuando, no dándose esta circunstancia, el valor de sus bienes o derechos resulte superior a 601.012,10 euros.

A tal efecto, aquellas personas físicas residentes a efectos fiscales en España que adquieran las Acciones y que estén obligadas a presentar declaración por el IP, deberán declarar las Acciones que posean a 31 de diciembre de cada año, las cuales se computarán según el valor de negociación media del cuarto trimestre de dicho año. El Ministerio de Hacienda publicará anualmente dicha cotización media.

(c) Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones

Las transmisiones de Acciones a título lucrativo (por causa de muerte o donación) en favor de personas físicas residentes en España están sujetas al Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones (en adelante, “**ISD**”) en los términos previstos en la Ley 29/1987, de 18 de diciembre, siendo sujeto pasivo el adquirente de las Acciones, todo ello sin perjuicio de la normativa específica aprobada, en su caso, por cada Comunidad Autónoma. El tipo impositivo aplicable sobre la base liquidable oscila, para el año 2004, entre el 7,65% y el 34%; una vez obtenida la cuota íntegra, sobre la misma se aplican determinados coeficientes multiplicadores en función del patrimonio preexistente y del grado de parentesco del adquirente, pudiendo resultar finalmente la cuota tributaria entre un 0% y un 81,6% de la base imponible.

**2.15.2.1.2. Sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades**

(a) Dividendos

Los sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades (“**IS**”) o los que, siendo contribuyentes por el IRnR, actúen en España a estos efectos a través de establecimiento permanente, integrarán en su base imponible el importe íntegro de los dividendos o participaciones en beneficios percibidos como consecuencia de la titularidad de las Acciones, así como los gastos inherentes a la participación, en la forma prevista en el artículo 10 de la LIS.

En los términos previstos en el artículo 30 de la LIS, los sujetos pasivos de dicho impuesto tendrán derecho a una deducción del 50% de la cuota íntegra que corresponda a la base imponible derivada de los dividendos o participaciones en beneficios obtenidos. La base imponible derivada de los dividendos o participaciones en beneficios es el importe íntegro de los mismos.



La deducción anterior será del 100% cuando, cumplidos los restantes requisitos exigidos por la norma, los dividendos o participaciones en beneficios procedan de una participación, directa o indirecta, de al menos el 5% del capital, y siempre que ésta se hubiese poseído de manera ininterrumpida durante el año anterior al día en que sea exigible el beneficio que se distribuya o, en su defecto, que se mantenga durante el tiempo que sea necesario para completar un año.

Asimismo, los sujetos pasivos del IS soportarán una retención, a cuenta del referido impuesto, del 15% sobre el importe íntegro del beneficio distribuido, a menos que les resulte aplicable la deducción por doble imposición del 100% de los dividendos percibidos y así se le haya comunicado a CINTRA, en cuyo caso no se practicará retención alguna. La retención practicada será deducible de la cuota del IS y, en caso de insuficiencia de ésta, dará lugar a las devoluciones previstas en el artículo 139 de la LIS.

(b) Rentas derivadas de la transmisión de las Acciones

La ganancia o la pérdida derivada de la transmisión onerosa o lucrativa de las Acciones, o de cualquier otra alteración patrimonial relativa a las mismas, se integrará en la base imponible de los sujetos pasivos del IS, o contribuyentes por el IRnR que actúen a través de establecimiento permanente en España, en la forma prevista en el artículo 10 y siguientes de la LIS.

Asimismo, en los términos previstos en el artículo 30.5 de la LIS, la transmisión de Acciones por sujetos pasivos de este impuesto puede otorgar al transmitente derecho a deducción por doble imposición, y, en su caso, por la parte de renta que no se hubiera beneficiado de la deducción, le permitirá disfrutar de la deducción por reinversión de beneficios extraordinarios, de acuerdo con lo establecido en el artículo 42 de la citada Ley.

Finalmente, en caso de adquisición gratuita de las Acciones por parte de un sujeto pasivo del IS, la renta que se genere para éste tributará igualmente de acuerdo con las normas de este impuesto, no siendo aplicable el ISD.

**2.15.2.2. Inversores no residentes en territorio español**

El presente apartado analiza el tratamiento fiscal aplicable a los inversores no residentes en territorio español, excluyendo a aquéllos que actúen en territorio español mediante establecimiento permanente, cuyo régimen fiscal ha quedado descrito junto al de los inversores residentes. Este apartado será igualmente aplicable a aquellos inversores personas físicas que adquieran la condición de residentes fiscales en territorio español como consecuencia de su desplazamiento a dicho territorio y que, cumplidos los requisitos establecidos en el artículo 9.5 de la LIRPF, opten por tributar por el IRnR durante el período impositivo en que tenga lugar el cambio de residencia y los cinco siguientes.

Se considerarán inversores no residentes las personas físicas que no sean contribuyentes por el IRPF y las entidades no residentes en territorio español, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 5 y 6 del Real Decreto Legislativo 5/2004, de 5 de marzo, por

el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre la Renta de no Residentes (en adelante, “**LIRnR**”).

El régimen que se describe a continuación es de carácter general, por lo que se deberán tener en cuenta las particularidades de cada sujeto pasivo y las que puedan resultar de los Convenios para evitar la Doble Imposición celebrados entre terceros países y España.

#### **2.15.2.2.1. Impuesto sobre la Renta de no Residentes**

##### **(a) Rendimientos del capital mobiliario**

Los dividendos y demás participaciones en beneficios equiparadas por la normativa fiscal a los mismos, obtenidos por personas o entidades no residentes en España, que actúen sin establecimiento permanente, como consecuencia de la titularidad de las Acciones, estarán sometidos a tributación por el IRnR al tipo de gravamen del 15% sobre el importe íntegro percibido, no resultando de aplicación el coeficiente multiplicador del 140% ni la deducción en cuota del 40%, mencionados anteriormente al tratar de los accionistas personas físicas residentes.

No obstante, estarán exentos de tributación en el IRnR los dividendos y demás participaciones en beneficios obtenidos por entidades residentes en otros Estados miembros de la Unión Europea siempre que se cumplan las condiciones previstas en el artículo 14.1.h) de la LIRnR. Entre dichas condiciones, cabe destacar que la entidad perceptora de los beneficios habrá de poseer una participación directa en el capital de CINTRA de al menos el 25%, la cual deberá haberse mantenido de forma ininterrumpida durante el año anterior al día en que sea exigible el beneficio que se distribuya o, en su defecto, que se mantenga durante el tiempo que sea necesario para completar el año.

Con carácter general, CINTRA efectuará, en el momento del pago del dividendo, una retención a cuenta del IRnR del 15%.

No obstante, cuando en virtud de la residencia del perceptor resulte aplicable un Convenio para evitar la Doble Imposición suscrito por España, se aplicará, en su caso, el tipo de gravamen reducido previsto en el Convenio para este tipo de rentas, previa la acreditación de su residencia fiscal en la forma establecida por la normativa en vigor. A estos efectos, en la actualidad se encuentra vigente un procedimiento especial, aprobado por la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda de 13 de abril de 2000, para hacer efectivas las retenciones a inversores no residentes al tipo de retención que corresponda en cada caso o para excluir la retención, cuando en el procedimiento de pago intervengan entidades financieras domiciliadas, residentes o representadas en España que sean depositarias o gestionen el cobro de las rentas de dichos valores.

De acuerdo con esta norma, en el momento de distribuir el dividendo, CINTRA practicará una retención sobre el importe íntegro del dividendo al tipo del 15% y transferirá el importe líquido a las entidades depositarias. Las entidades depositarias que, a su vez, acrediten, en la forma establecida, el derecho a la

aplicación de tipos reducidos o a la exclusión de retenciones de sus clientes (para lo cual éstos habrán de aportar a la entidad depositaria, antes del día 10 del mes siguiente a aquél en el que se distribuya el dividendo, un certificado de residencia fiscal expedido por la autoridad fiscal correspondiente, en el que, si fuera el caso, deberá constar expresamente que el inversor es residente en el sentido definido en el Convenio que resulte aplicable; o, en aquellos supuestos en los que se aplique un límite de imposición fijado en un Convenio desarrollado mediante una Orden en la que se establezca la utilización de un formulario específico, el citado formulario en lugar del certificado) recibirán de inmediato, para el abono a los mismos, el importe retenido en exceso.

Cuando resultara de aplicación una exención, o por la aplicación de algún Convenio, el tipo de retención fuera inferior al 15% y el inversor no hubiera podido acreditar el derecho a la tributación a un tipo reducido o a la exclusión de retención dentro del plazo señalado en el párrafo anterior, aquél podrá solicitar de la Hacienda Pública la devolución del importe retenido en exceso con sujeción al procedimiento y al modelo de declaración previstos en la Orden Ministerial de 23 de diciembre de 2003.

En todo caso, practicada la retención por CINTRA o reconocida la procedencia de la exención, los accionistas no residentes no estarán obligados a presentar declaración en España por el IRnR.

(b) Ganancias y pérdidas patrimoniales

De acuerdo con la LIRnR, las ganancias patrimoniales obtenidas por personas físicas o entidades no residentes por la transmisión de las Acciones, o cualquier otra ganancia patrimonial relacionada con las mismas, estarán sometidas a tributación por el IRnR y se cuantificarán, con carácter general, conforme a las normas previstas en la LIRPF. Las ganancias patrimoniales tributarán por el IRnR al tipo general del 35%, salvo que resulte aplicable un Convenio para evitar la Doble Imposición suscrito por España, en cuyo caso se estará a lo dispuesto en dicho Convenio.

Adicionalmente, estarán exentas, por aplicación de la ley interna española, las ganancias patrimoniales siguientes:

- (i) Las derivadas de transmisiones de valores realizadas en mercados secundarios oficiales de valores españoles, obtenidas sin mediación de establecimiento permanente por personas o entidades residentes en un Estado que tenga suscrito con España un Convenio para evitar la Doble Imposición con cláusula de intercambio de información, siempre que asimismo no hayan sido obtenidas a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales.
- (ii) Las derivadas de la transmisión de Acciones obtenidas sin mediación de establecimiento permanente por personas físicas o entidades residentes a efectos fiscales en otros Estados miembros de la Unión europea, o por establecimientos permanentes de dichos residentes situados en otro Estado

miembro de la Unión Europea, siempre que no hayan sido obtenidas a través de países o territorios calificados reglamentariamente como paraísos fiscales. Como excepción, la exención no alcanza a las ganancias patrimoniales que se generen como consecuencia de la transmisión de acciones o derechos de una entidad cuando (i) el activo de dicha entidad consista principalmente, de forma directa o indirecta, en bienes inmuebles situados en territorio español (de acuerdo con los estados contables a la fecha de registro del presente Folleto, el activo de CINTRA no consiste principalmente en bienes muebles situados en territorio español), o, (ii) en algún momento, dentro de los doce meses precedentes a la transmisión, el sujeto pasivo haya participado, directa o indirectamente, en, al menos, el 25% del capital o patrimonio de la sociedad emisora.

La ganancia o pérdida patrimonial se calculará y someterá a tributación separadamente para cada transmisión, no siendo posible la compensación de ganancias y pérdidas en caso de varias transmisiones con resultados de distinto signo. Su cuantificación se efectuará aplicando las reglas del artículo 24 de la LIRnR.

Cuando el inversor posea valores homogéneos, adquiridos en distintas fechas, se entenderán transmitidos los adquiridos en primer lugar.

El importe obtenido por la venta de derechos de suscripción preferente minorará el coste de adquisición de las acciones de las que los mismos procedan, a efectos de futuras transmisiones, hasta que dicho coste quede reducido a cero. Las cantidades percibidas en exceso sobre el coste de adquisición se considerarán ganancia patrimonial.

La entrega de nuevas acciones, total o parcialmente liberadas, por CINTRA a sus accionistas, no constituirá renta para éstos.

En el supuesto de acciones totalmente liberadas, el valor de adquisición de las nuevas y de las antiguas de las que procedan quedará fijado en el resultado de dividir el coste total de las antiguas entre el número de acciones, tanto antiguas como liberadas, que correspondan. Para las acciones parcialmente liberadas se estará al importe realmente satisfecho.

De acuerdo con lo dispuesto en la LIRnR, las ganancias patrimoniales obtenidas por no residentes sin mediación de establecimiento permanente no estarán sujetas a retención o ingreso a cuenta del IRnR.

El inversor no residente estará obligado a presentar declaración, determinando e ingresando, en su caso, la deuda tributaria correspondiente. De resultar aplicable una exención, ya sea en virtud de la ley interna española o de un Convenio para evitar la Doble Imposición suscrito por España, el inversor no residente habrá de acreditar su derecho mediante la aportación de un certificado de residencia fiscal expedido por la autoridad fiscal correspondiente (en el que, si fuera el caso, deberá constar expresamente que el inversor es residente en el sentido definido en el

Convenio que resulte aplicable) o del formulario previsto en la Orden que desarrolle el Convenio que resulte aplicable.

#### **2.15.2.2.2. Impuesto sobre el Patrimonio**

Sin perjuicio de lo que resulte de los Convenios para evitar la Doble Imposición suscritos por España, están sujetas al IP las personas físicas que no tengan su residencia habitual en territorio español de conformidad con lo previsto en el artículo 9 de la LIRPF y que sean titulares a 31 de diciembre de cada año de bienes y derechos situados, que pudieran ejercitarse o hubieran de cumplirse en territorio español. Estos bienes o derechos serán los únicos gravados en España por el IP, aplicándoseles la escala de gravamen general del impuesto, cuyos tipos marginales oscilan, para el año 2004, entre el 0,2% y el 2,5%.

En caso de que proceda su gravamen por el IP, las Acciones propiedad de personas físicas no residentes y que estén admitidas a negociación en un mercado secundario oficial de valores español se computarán por la cotización media del cuarto trimestre de cada año. El Ministerio de Hacienda publicará anualmente la mencionada cotización media a efectos de este impuesto.

La tributación se realizará mediante autoliquidación que deberá ser presentada por el sujeto pasivo, su representante fiscal en España o el depositario o gestor de sus acciones en España, con sujeción a los modelos y al procedimiento previsto en la Orden Ministerial de 23 de diciembre de 2003.

#### **2.15.2.2.3. Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones**

Las adquisiciones a título lucrativo por personas físicas no residentes en España, y cualquiera que sea la residencia del transmitente, estarán sujetas al ISD cuando la adquisición lo sea de bienes y derechos que estén situados, puedan ejercitarse o hubieran de cumplirse en territorio español. En general, el gravamen por el ISD de las adquisiciones de no residentes sujetas al impuesto se realiza en la misma forma que para los residentes.

Las entidades no residentes en España no son sujetos pasivos de este impuesto y las rentas que obtengan por adquisiciones a título lucrativo tributarán generalmente de acuerdo con las normas del IRnR anteriormente descritas, sin perjuicio de lo previsto en los Convenios para evitar la Doble Imposición que pudieran resultar aplicables.

### **2.16. FINALIDAD DE LA OPERACIÓN**

La Oferta Pública de Venta tiene por finalidad facilitar la desinversión de MILSA en el capital de la Sociedad en cumplimiento de los acuerdos alcanzados a tal efecto por MILSA y Grupo FERROVIAL con fecha 4 de junio de 2004, así como la ampliación de la base accionarial de CINTRA a fin de conseguir la difusión necesaria para la admisión a negociación oficial de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores. Por lo que se refiere a la Oferta Pública de Suscripción, ésta se realiza con la finalidad de captar los recursos necesarios para financiar el crecimiento y expansión de las actividades de CINTRA según se detalla en el Capítulo VII del presente Folleto.

## **2.17. DATOS RELATIVOS A LA NEGOCIACIÓN DE LAS ACCIONES DE CINTRA**

### **2.17.1. Número de acciones admitidas a cotización oficial**

A la fecha de registro del presente Folleto, las acciones de CINTRA no se hallan admitidas a negociación oficial en ninguna Bolsa de Valores, si bien está prevista su cotización (tanto de las Acciones Viejas actualmente en circulación como de las Nuevas objeto de la Oferta Pública de Suscripción) en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao, y su incorporación al Sistema de Interconexión Bursátil Español (Mercado Continuo) el 27 de octubre de 2004, una vez terminada la Oferta. En el supuesto de que la admisión a negociación en Bolsa no tenga lugar llegado el día 12 de noviembre de 2004, la Oferta se entenderá automáticamente revocada en todos sus Tramos, de conformidad con lo previsto en el apartado 2.8. anterior.

### **2.17.2. Resultados y dividendo por acción de los tres últimos ejercicios**

Esta información se contiene en el apartado 3.5 del Capítulo III del presente Folleto.

### **2.17.3. Ampliaciones de capital realizadas durante los tres últimos ejercicios**

Esta información se contiene en el apartado 3.3.4 del Capítulo III del presente Folleto.

### **2.17.4. Estabilización**

En conexión con la presente Oferta Pública, a partir de la Fecha de Admisión a Negociación (prevista el 27 de octubre de 2004) inclusive y durante los 30 días naturales siguientes, todas o alguna de las Entidades Coordinadoras Globales a designar por CINTRA y MILSA podrán realizar, por cuenta de las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales, operaciones de estabilización en el Mercado Continuo español, siguiendo las prácticas internacionales para este tipo de operaciones. Dichas operaciones de estabilización tienen por objeto permitir al mercado absorber gradualmente el flujo extraordinario de órdenes de venta de acciones (*flow back*) que suele producirse con posterioridad a una oferta pública de valores.

A tal efecto, las Entidades Coordinadoras Globales podrán realizar una sobreadjudicación de acciones en los Tramos Institucionales, que sería cubierta por las propias Entidades Aseguradoras, directamente mediante el ejercicio de la opción de suscripción descrita en el apartado 2.10.1.4 anterior del presente Folleto o, en su caso, tomando en préstamo acciones de CINTRA.

Conforme a las prácticas internacionales que suelen ser seguidas, aunque sin que suponga obligación o compromiso alguno al respecto, las Entidades Aseguradoras de los Tramos Institucionales suelen atender los excesos de demanda tomando valores prestados (o adquiriendo la disponibilidad sobre los valores en virtud de títulos diversos) a accionistas, por un importe igual al de la opción de suscripción ("*green shoe*"). Dichos préstamos de valores suelen tener una duración similar a la de la opción de suscripción ("*green shoe*"), esto es 30 días. La posición deudora de valores asumida por las Entidades Aseguradoras suele cubrirse a través de la adquisición de estos valores

en Bolsa, lo que podría favorecer, en su caso, la estabilización de la cotización de la acción o, directamente, mediante el ejercicio de la opción de suscripción ("*green shoe*").

Asimismo, siguiendo prácticas habituales de los mercados internacionales, las Entidades Coordinadoras Globales o las entidades que éstas y CINTRA y MILSA conjuntamente designen, podrá concertar otros préstamos de valores además del que se formalice en estricta relación con la opción de suscripción ("*green shoe*"), con el fin de contribuir a las prácticas de estabilización.

No existe ninguna obligación de las Entidades Coordinadoras Globales frente a CINTRA, MILSA o los inversores de atender los excesos de demanda que puedan producirse en la Oferta, ni de llevar a cabo las prácticas de estabilización antes referidas, ni de ejercitar la opción de suscripción ("*green shoe*"). La descripción se ha realizado a efectos meramente ilustrativos de las prácticas internacionales, siendo las Entidades Coordinadoras Globales libres para definir el procedimiento que consideren más adecuado a los efectos señalados.

CINTRA y MILSA comunicarán a la CNMV como información adicional a este Folleto la identidad del agente de estabilización y determinada información sobre las citadas operaciones de estabilización, de conformidad con lo previsto en el apartado 2.10.3 anterior y la normativa actualmente vigente.

## **2.18. PERSONAS QUE HAN PARTICIPADO EN EL DISEÑO Y/O ASESORAMIENTO DE LA OFERTA PÚBLICA**

### **2.18.1. Personas que han participado en el diseño y/o asesoramiento de la presente Oferta**

Además de las Entidades Coordinadoras Globales, han participado en el diseño y/o asesoramiento de la Oferta Pública las siguientes personas:

- a) Uría & Menéndez y Cía. Abogados, S.C., despacho encargado del asesoramiento legal en Derecho español de CINTRA.
- b) Allen & Overy, despacho encargado del asesoramiento legal en Derecho estadounidense de CINTRA.
- c) Baker & McKenzie, despacho encargado del asesoramiento legal en Derecho español e internacional de MILSA.
- d) Ramón & Cajal, despacho encargado del asesoramiento legal en Derecho español de las Entidades Coordinadoras Globales.
- e) Davis, Polk & Wardwell, despacho encargado del asesoramiento legal en Derecho estadounidense de las Entidades Coordinadoras Globales.
- f) PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., auditores de cuentas de CINTRA para el ejercicio 2003 y los sucesivos.
- g) Deloitte, S.L., auditores de cuentas de CINTRA para los ejercicios anteriores al

ejercicio 2003.

**2.18.2. Vinculación o intereses económicos entre dichas personas y CINTRA o MILSA**

Macquarie Europe Limited, Entidad Aseguradora del Tramo Internacional, regulada por la *Financial Services Authority*, es una sociedad relacionada con el oferente MILSA. Ambas son entidades distintas y por tanto con personalidad jurídica separada. No obstante, y con el fin de prevenir y/o controlar posibles situaciones de conflictos de interés entre ellas en relación con la Oferta, Macquarie Europe Limited y MILSA están siendo representadas en el proceso de la Oferta por equipos separados, entre los cuales se han establecido las oportunas barreras de información o “murallas chinas”.

Por lo demás, no existe constancia de ningún tipo de vinculación o interés económico significativo entre CINTRA, MILSA y las personas a las que se refiere el apartado 2.18.1 anterior, distinto de la relación estrictamente profesional relacionada con la asesoría legal y financiera.



## **CAPÍTULO III. EL EMISOR Y SU CAPITAL**

## Índice

<b>CAPÍTULO III. EL EMISOR Y SU CAPITAL .....</b>	<b>2</b>
<b>3.1 IDENTIFICACIÓN Y OBJETO SOCIAL .....</b>	<b>2</b>
3.1.1. <i>Denominación y domicilio social.....</i>	2
3.1.2. <i>Objeto social.....</i>	2
<b>3.2. INFORMACIONES LEGALES .....</b>	<b>4</b>
3.2.1. <i>Datos de constitución e inscripción.....</i>	4
3.2.2. <i>Forma jurídica y legislación especial aplicable.....</i>	5
<b>3.3. INFORMACIONES SOBRE EL CAPITAL.....</b>	<b>5</b>
3.3.1. <i>Importe nominal suscrito y desembolsado.....</i>	5
3.3.2. <i>Dividendos pasivos.....</i>	5
3.3.3. <i>Clases y series de acciones.....</i>	5
3.3.4. <i>Evolución del capital social.....</i>	6
3.3.5. <i>Emisiones de obligaciones convertibles, canjeables o warrants.....</i>	8
3.3.6. <i>Títulos que representen ventajas atribuidas a promotores y fundadores.....</i>	8
3.3.7. <i>Capital autorizado.....</i>	8
3.3.8. <i>Condiciones estatutarias de las modificaciones de capital.....</i>	8
<b>3.4. CARTERA DE ACCIONES PROPIAS.....</b>	<b>8</b>
<b>3.5. BENEFICIOS Y DIVIDENDOS POR ACCIÓN DE LOS TRES ÚLTIMOS EJERCICIOS.....</b>	<b>8</b>
<b>3.6. GRUPO DE SOCIEDADES .....</b>	<b>8</b>
3.6.1. <i>Grupo en el que se integra CINTRA.....</i>	8
3.6.2. <i>Grupo CINTRA.....</i>	8
3.6.3. <i>Variaciones en el perímetro de consolidación del Grupo CINTRA desde el cierre del ejercicio 2003.....</i>	8

## CAPÍTULO III. EL EMISOR Y SU CAPITAL

### 3.1 IDENTIFICACIÓN Y OBJETO SOCIAL

#### 3.1.1. Denominación y domicilio social

La denominación social de la entidad emisora de los valores objeto de la presente Oferta es “CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A.” (denominada en el presente Folleto “CINTRA”, la “Sociedad” o la “Compañía”), con domicilio social en Plaza Manuel Gómez Moreno, 2, Edificio Alfredo Mahou, Madrid 28020 y con Código de Identificación Fiscal (C.I.F.) A-81939209.

#### 3.1.2. Objeto social

El objeto social de CINTRA se contiene en el artículo 2 de los Estatutos Sociales, cuyo tenor literal es el siguiente:

*“1. La Sociedad tiene por objeto la realización de las siguientes actividades, tanto en territorio nacional como extranjero:*

- 1º El diseño, construcción, ejecución, explotación, gestión, administración y conservación de infraestructuras y de obras públicas y privadas, ya sea directamente o sea a través de la participación en sociedades, agrupaciones, consorcios, o cualquiera otra análoga figura jurídica legalmente permitida en el país de que se trate.*
- 2º Explotación y prestación de todo tipo de servicios relacionados con la infraestructura del transporte urbano e interurbano, ya sea por vía terrestre, marítima o aérea.*
- 3º Explotación y gestión de toda clase de obras y servicios complementarios que puedan ofrecerse en la áreas de influencia de infraestructuras y obras, públicas y privadas.*
- 4º La titularidad de toda clase de concesiones, subconcesiones, autorizaciones y licencias administrativas de obras, servicios y mixtas del Estado, Comunidades Autónomas, Provincias, Municipios, Organismos autónomos, Entidades Autónomas, y, en general, de cualquier Estado o Administración pública extranjeros, organismos e instituciones internacionales.*
- 5º Gestión, administración, adquisición, promoción, enajenación, urbanización, rehabilitación y explotación en cualquier forma de solares, terrenos, conjuntos residenciales, urbanizaciones o promociones inmobiliarias, y en general, toda clase de bienes inmuebles.*
- 6º Fabricación, adquisición, suministro, importación, exportación, arrendamientos, instalación, mantenimiento, distribución y*

*explotación de maquinaria, herramientas, vehículos, instalaciones, materiales, equipos y mobiliario de todas clases, incluido el mobiliario y equipamientos urbanos.*

- 7° *Adquisición, explotación, venta y cesión de derechos de propiedad industrial e intelectual.*
- 8° *Prestación de servicios relacionados con la conservación, reparación, mantenimiento, saneamiento y limpieza de toda clase de obras, instalaciones y servicios, tanto a entidades públicas como privadas.*
- 9° *Prestación de servicios propios de la actividad de la ingeniería, tales como la realización de proyectos, estudios e informes.*
- 10° *Elaboración de proyectos y estudios, construcción, mantenimiento, explotación y comercialización de todo tipo de instalaciones y servicios de suministro, depuración, transformación y tratamiento de cualquier clase de aguas y residuos. Investigación y desarrollo en estos mismos campos.*
- 11° *Prestación de servicios relacionados con el medio ambiente, tales como el control de humos y ruidos, y la gestión integral de basuras, tanto en lo que se refiere a su recogida como a su depuración, transformación y tratamiento.*
- 12° *Construcción, gestión, operación, explotación y mantenimiento de instalaciones de producción o transporte de cualquier clase de energía. Se exceptúan aquellas actividades reguladas por disposiciones legales incompatibles con este apartado del objeto social.*
- 13° *Investigación, diseño, desarrollo, fabricación, explotación y cesión de programas y, en general, de productos informáticos, electrónicos y de telecomunicación.*
- 14° *La investigación, explotación y aprovechamiento de yacimientos minerales, así como la adquisición, uso y disfrute de permisos, concesiones, licencias, autorizaciones y demás derechos de carácter minero, y la industrialización, distribución y comercialización de productos minerales. Quedan exceptuadas las actividades relacionadas con minerales de interés estratégico.*
- 15° *Prestación a cualquier clase de sociedades y empresas de servicios de gestión y administración, así como de consultoría y asesoramiento en materia de contabilidad, asistencia legal, técnica, financiera, fiscal, laboral y de recursos humanos.*
- 16° *En todo lo que no suponga colisión con las actividades legalmente reservadas por legislación especial, y en particular, por la legislación*

*de las Instituciones de Inversión Colectiva y de Mercado de Valores, concertar y realizar por cuenta propia toda clase de operaciones respecto a valores en cualquier tipo de mercado, nacional o internacional, comprar, vender o de otro modo, adquirir, transmitir, sustituir, enajenar, pignorar y suscribir toda clase de acciones, valores convertibles en ellas o que otorguen derecho a su adquisición o suscripción, obligaciones, derechos, bonos, pagarés, efectos públicos o valores mobiliarios, y participar en otras sociedades.*

2. *Las actividades enumeradas anteriormente podrán ser desarrolladas por la Sociedad, total o parcialmente, de modo indirecto, mediante la participación en otras Sociedades con objeto análogo, domiciliadas en España o en cualquier país extranjero.”*

Las actividades de CINTRA se encuadran en el epígrafe 6.3.2.1.3, en cuanto a las autopistas de peaje, y en el epígrafe 6.3.2.1.4, en cuanto a los aparcamientos, de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE).

## **3.2. INFORMACIONES LEGALES**

### **3.2.1. Datos de constitución e inscripción**

CINTRA fue constituida mediante escritura pública otorgada el 3 de febrero de 1998 ante el Notario de Madrid D. Rodrigo Tena Arregui, con el número 109 de su Protocolo, e inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con fecha 9 de febrero de 1998, en el Tomo 12.774 del libro de sociedades, Folio 196, Hoja M-204873, inscripción 1ª.

Según consta en el artículo 3º de sus Estatutos Sociales, CINTRA tiene una duración indefinida y dio comienzo a sus operaciones el día de otorgamiento de la escritura de constitución.

La Junta General de Accionistas de CINTRA celebrada el 31 de agosto de 2004 aprobó un nuevo texto refundido de los Estatutos Sociales, que entrarán en vigor en la fecha de admisión a negociación de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores. Dicha modificación se formalizó mediante escritura pública otorgada ante el Notario de Madrid D. Rodrigo Tena Arregui el 1 de septiembre de 2004 con el número 2026 de su protocolo. Dicha escritura quedó inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con fecha 16 de septiembre de 2004, en el Tomo 14.583, Libro 0, Folio 208, Sección 8, Hoja M-204873, inscripción 92ª.

El artículo 36 del mencionado texto refundido de los Estatutos Sociales fue modificado por la Junta General de Accionistas de CINTRA celebrada el 28 de septiembre de 2004 y entrará igualmente en vigor en la fecha de admisión a cotización de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores. Dicha modificación se formalizó mediante escritura pública otorgada ante el Notario de Madrid D. Rodrigo Tena Arregui el 30 de septiembre de 2004 con el número 2231 de su protocolo, inscrita en el Registro Mercantil de Madrid con fecha 7 de octubre de 2004.

Las referencias en el presente Folleto a los Estatutos Sociales de CINTRA deben entenderse realizadas, salvo cuando expresamente se indique lo contrario, al citado texto refundido de los Estatutos Sociales, con la referida modificación del artículo 36.

Los Estatutos Sociales pueden ser consultados en el domicilio social de CINTRA, sito en Madrid, Plaza Manuel Gómez Moreno, 2, Edificio Alfredo Mahou, Madrid 28020, así como en el Registro Mercantil de Madrid, en la CNMV y (a partir de la fecha de verificación del presente Folleto) en la página web de la Sociedad.

### **3.2.2. Forma jurídica y legislación especial aplicable**

CINTRA tiene forma jurídica de sociedad anónima y se rige, en consecuencia, por la Ley de Sociedades Anónimas, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 1564/1989, de 22 de diciembre.

Por lo que se refiere a la legislación especial aplicable a las actividades de la Sociedad, CINTRA no es titular de ninguna concesión administrativa sino que ostenta participaciones directas o indirectas en diversas sociedades filiales adjudicatarias de concesiones de infraestructuras de transporte. Por tanto, son dichas sociedades concesionarias las que se rigen por la normativa específica que les es de aplicación en cada país en lo atinente a su forma societaria y marco concesional.

En el capítulo IV, apartados 4.2.2.5.1 a 4.2.2.5.5 se describe, de forma sintética, el marco jurídico regulador de las autopistas y aparcamientos en España y el marco jurídico concesional de las autopistas en Canadá, Chile, Portugal e Irlanda, países en los que CINTRA tiene presencia en la actualidad.

## **3.3. INFORMACIONES SOBRE EL CAPITAL**

### **3.3.1. Importe nominal suscrito y desembolsado**

A la fecha de registro del presente Folleto y con anterioridad al aumento de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción, el capital social de CINTRA es de 89.774.520 euros, dividido en 448.872.600 acciones de 0,20 euros de valor nominal cada una de ellas, pertenecientes a una única clase y a la misma serie. Todas las acciones se encuentran íntegramente desembolsadas.

### **3.3.2. Dividendos pasivos**

No existen dividendos pasivos al estar todo el capital íntegramente suscrito y desembolsado.

### **3.3.3. Clases y series de acciones**

Las 448.872.600 acciones en que está dividido el capital social de CINTRA están integradas en una única clase y serie, y confieren idénticos derechos económicos y políticos a sus titulares.

Las acciones están representadas por medio de anotaciones en cuenta, siendo la Sociedad de Gestión de los Sistemas de Registro, Compensación y Liquidación de

Valores, S.A. (Iberclear), y sus Entidades Participantes, las entidades encargadas de la llevanza de su registro contable. La transformación en anotaciones en cuenta fue acordada por la Junta General Extraordinaria y Universal de la Sociedad celebrada el 31 de agosto de 2004 y formalizada en escritura pública ante el Notario de Madrid D. Rodrigo Tena Arregui el 1 de septiembre de 2004, con el número 2025 de su protocolo, la cual se encuentra debidamente inscrita en el Registro Mercantil de Madrid.

### **3.3.4. Evolución del capital social**

Se describe a continuación la evolución del capital social de CINTRA durante los ejercicios 2001, 2002, 2003 y la parte transcurrida del presente ejercicio:

- (a) La Junta General Universal de Accionistas de CINTRA celebrada el día 29 de octubre de 2001 acordó proceder a la escisión parcial de CINTRA mediante la segregación de una parte de su patrimonio constituida por el negocio de aparcamientos, reduciendo a tal efecto el capital social de la Sociedad (que hasta esa fecha ascendía a 454.701.214,40 euros y se dividía en 7.565.744 acciones ordinarias, de 60,10 euros cada una) en la cantidad de 51.899.294,90 euros, mediante la amortización de 863.549 acciones ordinarias, y acordó asimismo reducir la prima de emisión de la Sociedad en 3.975.547,55 euros, con la finalidad de dar cumplimiento a los acuerdos alcanzados por GRUPO FERROVIAL, S.A. y MACQUARIE INFRASTRUCTURE GROUP para la inversión de esta última entidad, por medio de MILSA, en el capital de CINTRA. La citada escisión parcial no se ejecutó, no obstante, hasta enero de 2002, momento en el cual los accionistas de CINTRA (Grupo Ferrovial, S.A. y Ferrovial Agromán, S.A.) recibieron en contraprestación acciones de la sociedad beneficiaria de la escisión, Nagrela, S.A. (en la actualidad, Ferrovial Infraestructuras, S.A.).

Tras esta reducción, el capital social quedó fijado en 402.801.919,50 euros, dividido en 6.702.195 acciones ordinarias de 60,10 euros de valor nominal cada una.

Esta reducción de capital fue elevada a público mediante escritura otorgada el 15 de enero de 2002 ante el Notario de Madrid D. Rodrigo Tena Arregui, con el número 86 de su protocolo, que se inscribió en el Registro Mercantil de Madrid con fecha 20 de febrero de 2002.

- (b) La Junta General Universal de Accionistas de CINTRA celebrada el día 29 de octubre de 2001 acordó asimismo, en el marco de los acuerdos alcanzados por GRUPO FERROVIAL, S.A. y MACQUARIE INFRASTRUCTURE GROUP para la inversión de esta última entidad, por medio de MILSA, en el capital de CINTRA, reducir el capital social de la Sociedad (que, como consecuencia del acuerdo anterior, ascendía a 402.801.919,50 euros y se dividía en 6.702.195 acciones ordinarias, de 60,10 euros cada una) en la cantidad de 384.907.445 euros, mediante la amortización de 6.404.450 acciones ordinarias, con la finalidad de proceder a la devolución de aportaciones a los accionistas de la Sociedad en proporción a su respectiva participación.

Tras esta reducción, el capital social quedó fijado en 17.894.474,50 euros, dividido en 297.745 acciones ordinarias de 60,10 euros de valor nominal cada una.

Esta reducción de capital fue elevada a público mediante escritura otorgada el 15 de enero de 2002 ante el Notario de Madrid D. Rodrigo Tena Arregui, con el número 87 de su protocolo, que se inscribió en el Registro Mercantil de Madrid con fecha 21 de febrero de 2002.

- (c) La Junta General Universal de Accionistas de CINTRA celebrada el día 15 de enero de 2002 acordó aumentar el capital social de la Sociedad en la cantidad de 11.929.669,70 euros, mediante la emisión de 198.497 acciones ordinarias de 60,10 euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión de 4.050,79 euros por acción, que fueron suscritas e íntegramente desembolsadas por MILSA en ejecución de los acuerdos alcanzados por GRUPO FERROVIAL, S.A. y MACQUARIE INFRASTRUCTURE GROUP, que de esta manera adquirió un 40% del capital social de CINTRA.

Tras este aumento, el capital social quedó fijado en 29.824.144,20 euros, dividido en 496.242 acciones ordinarias de 60,10 euros de valor nominal cada una.

Este aumento de capital fue elevado a público mediante escritura otorgada el 15 de enero de 2002 ante el Notario de Madrid D. Rodrigo Tena Arregui, con el número 90 de su protocolo, que se inscribió en el Registro Mercantil de Madrid con fecha 21 de febrero de 2002.

- (d) La Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas de CINTRA celebrada el día 26 de abril de 2002 acordó aumentar el capital social de la Sociedad en la cantidad de 60.100.000 euros, mediante la emisión y puesta de circulación de 1.000.000 de acciones ordinarias de 60,10 Euros de valor nominal cada una, con una prima de emisión de 69,90 euros por acción, que se suscribieron por Ferrovial Infraestructuras, S.A. y por MILSA en proporción a sus respectivas participaciones en el capital de CINTRA, con la finalidad de facilitar la adquisición por CINTRA de una participación adicional de un 5,8% del capital de la sociedad canadiense 407 International Inc., tenedora de las acciones de la sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR en Toronto (Canadá).

Tras este aumento, el capital social quedó fijado en 89.924.144,20 euros, dividido en 1.496.242 acciones ordinarias de 60,10 euros de valor nominal cada una.

Este aumento de capital fue elevado a público mediante escritura otorgada el 20 de junio de 2002 ante el Notario de Madrid D. Rodrigo Tena Arregui, con el número 1652 de su protocolo, que se inscribió en el Registro Mercantil de Madrid con fecha 5 de septiembre de 2002.

- (e) La Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas de CINTRA celebrada el día 31 de agosto de 2004 acordó reducir el capital social en la cifra de 149.624,20 euros, con objeto de redondear el valor nominal de cada una de las 1.496.242 acciones de la Sociedad de 60,10 a 60 euros. Tras esta reducción



(realizada con cargo a reservas de libre disposición y mediante la creación de una reserva indisponible por importe equivalente) el capital social ha quedado fijado en 89.774.520 euros. Acto seguido, la mencionada Junta General acordó desdoblar cada acción en 300 acciones nuevas, mediante la reducción del valor nominal de cada una de dichas acciones de 60 euros a 0,20 euros, sin alteración de la cifra de capital social de la Sociedad. Como consecuencia de ello, el número de acciones de la Sociedad ha aumentado de 1.496.242 a 448.872.600.

Esta reducción de capital y desdoblamiento del valor nominal de las acciones de la Sociedad fueron elevados a público mediante escritura otorgada el 1 de septiembre de 2004 ante el Notario de Madrid D. Rodrigo Tena Arregui, con el número 2024 de su protocolo, que se inscribió en el Registro Mercantil de Madrid con fecha 13 de septiembre de 2004.

- (f) Por último, el Consejo de Administración de CINTRA, al amparo de la autorización conferida por la Junta General Extraordinaria y Universal de Accionistas de CINTRA celebrada el día 31 de agosto de 2004, ha acordado en su reunión del día 4 de octubre de 2004 aumentar el capital en 8.448.705,40 euros, mediante la emisión de 42.243.527 acciones ordinarias, del que deriva la Oferta Pública de Suscripción objeto del presente Folleto. Una vez que dicho aumento sea ejecutado, el capital social de la Sociedad quedará fijado en 98.223.225,40 euros, dividido en 491.116.127 acciones ordinarias de 0,20 euros de valor nominal cada una.
- (g) Asimismo, y a fin de que la Sociedad pueda otorgar a las Entidades Coordinadoras Globales de la Oferta la opción de suscripción *green-shoe* que se describe en el apartado 2.10.1.4 del presente Folleto, el mencionado Consejo de 4 de octubre de 2004, al amparo de la autorización conferida por la Junta General celebrada el mismo día, acordó un segundo aumento de capital por importe de 3.729.516,80 euros, mediante la emisión de un máximo de 18.647.584 acciones ordinarias, cuya ejecución está condicionada a la íntegra suscripción y desembolso del aumento de capital anterior y al ejercicio de la mencionada opción de suscripción *green-shoe*. En caso de que este segundo aumento de capital fuera ejecutado, el capital social de la Sociedad quedará fijado en 101.952.742,20 euros, dividido en 509.763.711 acciones ordinarias de 0,20 euros de valor nominal cada una.

La evolución del capital social durante los tres últimos años, y en el período de tiempo transcurrido del presente ejercicio 2004, se resume en la tabla siguiente:

	Breve Descripción	Capital suscrito	Prima de emisión	Nº. de acciones	Valor nominal
<b>Saldo a 31/12/2001</b>		<b>454.701.214,40</b>	<b>37.507.760,67</b>	<b>7.565.744</b>	<b>60,10</b>
15 de Enero 2002	Reducción de capital por amortización de acciones como consecuencia de la escisión parcial de Cintra Aparcamientos, S.A.	(51.899.294,90)	(3.975.547,55)	(863.549)	60,10
15 de Enero 2002	Reducción de capital por amortización de acciones con la finalidad de devolución de aportaciones	(384.907.445,00)	(29.484.274,87)	(6.404.450)	60,10
15 de Enero 2002	Aumento de capital (entrada de MILSA como accionista de CINTRA)	11.929.669,70	804.070.330,30	198.497	60,10
20 de Junio 2002	Aumento de capital	60.100.000,00	69.900.000,00	1.000.000	60,10
<b>Saldo a 31/12/2002</b>		<b>89.924.144,20</b>	<b>878.018.268,55</b>	<b>1.496.242</b>	<b>60,10</b>
<b>Saldo a 31/12/2003</b>		<b>89.924.144,20</b>	<b>878.018.268,55</b>	<b>1.496.242</b>	<b>60,10</b>
<b>Saldo a 30/06/2004</b>		<b>89.924.144,20</b>	<b>878.018.268,55</b>	<b>1.496.242</b>	<b>60,10</b>
31 de Agosto 2004	Reducción de capital para redondear el valor nominal de las acciones	(149.624,20)			60,00
31 de Agosto 2004	Reducción del valor nominal de las acciones (1 x 300)			448.872.600	0,20
<b>Saldo a 31/08/2004</b>		<b>89.774.520,00</b>	<b>878.018.268,55</b>	<b>448.872.600</b>	<b>0,20</b>

(Cifras en Euros)

### **3.3.5. Emisiones de obligaciones convertibles, canjeables o warrants**

A la fecha de registro del presente Folleto, CINTRA no tiene en circulación emisión alguna de obligaciones convertibles o canjeables o de *warrants*.

Se hace constar que la Junta General Extraordinaria y Universal de la Sociedad celebrada el 28 de septiembre de 2004 acordó delegar en el Consejo de Administración, al amparo de lo dispuesto en el artículo 319 del Reglamento del Registro Mercantil y en el régimen general sobre emisión de obligaciones, y aplicando por analogía lo previsto en los artículos 153.1 b) y 159.2 de la Ley de Sociedades Anónimas y de conformidad con los artículos 16, 17 y 18 de los Estatutos Sociales, la facultad de emitir

obligaciones, bonos, y demás valores de renta fija de análoga naturaleza, tanto simples como canjeables por acciones de la Compañía, de cualquier otra sociedad, pertenezca o no a su Grupo y/o convertibles en acciones de la Compañía, así como pagarés, participaciones preferentes y *warrants*.

La emisión de los valores objeto de la delegación puede efectuarse en una o en varias veces desde la fecha en que queden admitidas a negociación las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia a través del Mercado Continuo y dentro del plazo máximo de cinco (5) años a contar desde el día en que fue adoptado el referido acuerdo.

El importe máximo total de la emisión o emisiones de valores que se acuerden al amparo de dicha delegación es de un 75% de los fondos propios de la Compañía que figuran en el último balance aprobado. En el caso de los *warrants*, a efectos del cálculo del anterior límite, se tendrá en cuenta la suma de primas y precio de ejercicio de los *warrants* de cada emisión que se apruebe al amparo de la presente delegación. El límite anterior no es aplicable a las emisiones de pagarés y de participaciones preferentes, que se regirán por las disposiciones específicas que les sean aplicables. En todo caso, el saldo vivo de unas y otras no puede exceder en ningún momento del 25% de los fondos propios de la Compañía que figuran en el último balance aprobado, siendo estos límites independientes del anterior.

### **3.3.6. Títulos que representen ventajas atribuidas a promotores y fundadores**

No existen ventajas de ninguna clase atribuidas a los fundadores o promotores de CINTRA ni tampoco bonos de disfrute.

### **3.3.7. Capital autorizado**

La Junta General Extraordinaria y Universal de la Sociedad celebrada el 28 de septiembre de 2004 acordó delegar en el Consejo de Administración, al amparo de lo dispuesto en el artículo 153.1.b) de la Ley de Sociedades Anónimas y en el artículo 12 de los Estatutos Sociales, la facultad de aumentar el capital social, en una o varias veces y en cualquier momento, dentro del plazo de cinco años a contar desde la fecha de adopción de dicho acuerdo, y siempre que se hubiera obtenido la admisión a cotización de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia y su inclusión en el Mercado Continuo, en una cantidad máxima de 40.168.071,40 euros, mediante la emisión de acciones ordinarias iguales en derecho a las ya existentes, que serán emitidas al tipo de su valor nominal o con la prima de emisión que, en su caso, se determine. El contravalor de las nuevas acciones a emitir consistirá necesariamente en aportaciones dinerarias.

### **3.3.8. Condiciones estatutarias de las modificaciones de capital**

Los Estatutos Sociales no prevén disposiciones más restrictivas que las disposiciones legales vigentes en materia de modificaciones del capital.

### **3.4. CARTERA DE ACCIONES PROPIAS**

A la fecha de registro del presente Folleto, CINTRA no tiene acciones propias en autocartera. No obstante, como se describe con mayor detalle en el apartado 6.2.2 del Capítulo VI, CINTRA, Ferrovial Infraestructuras, S.A. y Macquarie Infrastructure Canada Inc. (en lo sucesivo, “MICI”), una sociedad perteneciente al grupo de MILSA, han suscrito con fecha 23 de septiembre de 2004 una escritura pública de permuta simultánea de acciones y participaciones en virtud de la cual han acordado realizar las siguientes operaciones simultáneas a través de un contrato complejo con una única causa común, todas ellas sujetas a las condiciones suspensivas indicadas en el referido apartado 6.2.2 siguiente, y con efectos a la fecha en que se verifique el cumplimiento de la última de dichas condiciones (esto es, el 26 de octubre de 2004):

- (a) CINTRA permutará con MICI 107.492.500 acciones representativas del 13,87% del capital social de la sociedad 407 International, Inc. (considerando a estos efectos convertida en acciones la deuda subordinada de la que es titular Macquarie Infrastructure (Toll Route), S.A. a que se refiere el apartado 4.2.3.7.1 siguiente del Capítulo IV del presente Folleto), por 53.819.824 acciones de CINTRA que representan un 11,99% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción); y
- (b) Ferrovial Infraestructuras, S.A. permutará con CINTRA 11.255.969 acciones representativas del 99,92% del capital social de la sociedad Cintra Aparcamientos, S.A. y 3.229.505 participaciones representativas del 50% del capital social de la sociedad Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (matriz de la sociedad concesionaria de la autopista de peaje Ocaña-La Roda), de las que es titular por 35.316.786 acciones propias de la Sociedad, representativas de un 7,87% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción) que ésta habrá adquirido a MICI en virtud de la permuta referida en el párrafo anterior.

La Junta General de Accionistas de CINTRA de 31 de agosto de 2004 autorizó las permutas de acciones referidas y las adquisiciones y enajenaciones de acciones propias derivadas de las mismas conforme a lo previsto en el artículo 75 de la Ley de Sociedades Anónimas.

Habida cuenta de que, como consecuencia de las operaciones antes descritas, CINTRA deberá recibir de MICI 53.819.824 acciones propias, representativas de un 11,99% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción), y a su vez deberá entregar a Ferrovial Infraestructuras, S.A. 35.316.786 acciones propias, representativas de un 7,87% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción), la escritura pública de permuta de acciones y participaciones prevé, en cuanto a las acciones de la Sociedad se refiere, que las operaciones de permuta se liquidarán de forma tal que MICI transmitirá a Ferrovial Infraestructuras, S.A., por cuenta de CINTRA, 35.316.786 acciones de la Sociedad, representativas de un 7,87% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción), y entregará a CINTRA el saldo neto, esto es, 18.503.038 acciones de la Sociedad, representativas de un 4,12% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la

Oferta Pública de Suscripción). Estas últimas acciones son las que CINTRA ofrece en el marco de la Oferta Pública de Venta, de manera que una vez liquidada la Oferta, CINTRA no será titular de ninguna acción propia.

Por otra parte, la mencionada Junta General Extraordinaria y Universal de accionistas de la Sociedad celebrada el 28 de septiembre de 2004 acordó autorizar al Consejo de Administración para que, de conformidad con lo establecido en el artículo 75 y siguientes de la Ley de Sociedades Anónimas, pueda proceder, con posterioridad a la fecha de admisión a cotización de las acciones de la Sociedad, a la adquisición derivativa de acciones propias –bien directamente, bien a través de cualesquiera sociedades filiales en las que la Sociedad sea sociedad dominante o bien a través de un tercero que actúe por su cuenta-, con respeto de los límites y requisitos legales y de las siguientes condiciones:

- a) Modalidades de adquisición: Adquisición por título de compraventa, permuta, donación, adjudicación o dación en pago o cualquier otro título permitido por la legislación vigente. En todo caso, las acciones a adquirir habrán de encontrarse en circulación e íntegramente desembolsadas.
- b) Número máximo de acciones a adquirir: Acciones representativas de hasta un 5% del capital social de la Sociedad.
- c) Precios máximo y mínimo: El precio mínimo de adquisición de las acciones será su valor nominal y el precio máximo será hasta un 120% de su valor de cotización en la fecha de adquisición.
- d) Duración de la autorización: La autorización entrará en vigor en la fecha de admisión a negociación de las acciones de la Sociedad y estará vigente durante un plazo máximo de dieciocho (18) meses a contar desde la fecha de adopción de este acuerdo por la Junta.

Se acordó que las acciones que se adquirieran en virtud de la presente autorización pudieran destinarse por la Sociedad, entre otros fines, a su entrega a los trabajadores o administradores de la Sociedad ya sea directamente o como consecuencia del ejercicio de derechos de opción, o de retribución referenciada al valor de las acciones, de los que aquéllos sean titulares, en virtud de planes de retribución del personal de la Sociedad o de su grupo aprobados por la Junta General de Accionistas.

Las acciones que se adquirieran en uso de esta autorización no gozarán de ningún derecho político, ni siquiera el de voto, atribuyéndose proporcionalmente al resto de las acciones los derechos económicos que les correspondan de acuerdo con lo establecido en el artículo 79 de la Ley de Sociedades Anónimas.

### **3.5. BENEFICIOS Y DIVIDENDOS POR ACCIÓN DE LOS TRES ÚLTIMOS EJERCICIOS**

Se indican a continuación los beneficios netos y dividendos distribuidos con cargo a dichos beneficios y a reservas por CINTRA y CINTRA APARCAMIENTOS (en base individual y consolidada) así como los beneficios netos y dividendos de CINTRA

conforme a los estados financieros combinados de CINTRA y CINTRA APARCAMIENTOS, en los tres últimos ejercicios:

#### INDIVIDUAL

Ejercicio	Beneficio Neto CINTRA	Dividendo distribuido CINTRA	Beneficio Neto CINTRA APARC.	Dividendo distribuido CINTRA APARC.	Beneficio neto combinado	Dividendo distribuido combinado
2003	74.203,25	--	6.620,00	--	80.823,25	--
2002	- 41.153,67	--	7.282,00	15.409,00	- 33.871,67	15.409,00
2001	14.430,00	--	13.138,00	6.984,00	14.430,00	--

Datos en miles de euros

#### CONSOLIDADA

Ejercicio	Beneficio Neto CINTRA	Dividendo distribuido CINTRA	Beneficio Neto CINTRA APARC.	Dividendo distribuido CINTRA APARC.	Beneficio neto combinado	Dividendo distribuido combinado
2003	197.129,00	--	6.552,00	--	203.681,00	--
2002	9.963,00	--	9.380,00	15.409,00	19.343,00	15.409,00
2001	68.109,00	--	14.093,00	6.984,00	68.109,00	--

Datos en miles de euros

El cuadro siguiente muestra información financiera del grupo CINTRA correspondiente a los ejercicios 2001, 2002 y 2003, en base combinada con CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. (esto es, asumiendo que CINTRA APARCAMIENTOS hubiera estado integrada en el grupo CINTRA en dichos ejercicios):

<b>CINTRA combinado con CINTRA APARCAMIENTOS-Consolidados</b>	<b>2001<sup>(*)</sup></b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
Capital social (miles de euros)	454.701,21	157.625,14	157.625,14
Nº de acciones ajustado <sup>(1)</sup>	448.872.600	448.872.600	448.872.600
Beneficio neto (miles de euros)	68.109,00	19.343,00	203.681,00
Beneficio por acción (en euros)	0,15	0,04	0,45
Dividendo distribuido (miles de euros)	--	15.409,00	--
Dividendo por acción (en euros)	--	0,03	--
Pay-out (%)	0,00%	79,66%	0,00%
PER	56,8	213	18,9

<sup>(1)</sup> Número de acciones tras el split de acciones acordado por la Junta General de Accionistas de CINTRA de 31 de agosto de 2004.

<sup>(2)</sup> PER calculado sobre la base del precio medio de la Banda de Precios Indicativa y No Vinculante (esto es, 8,52 euros).

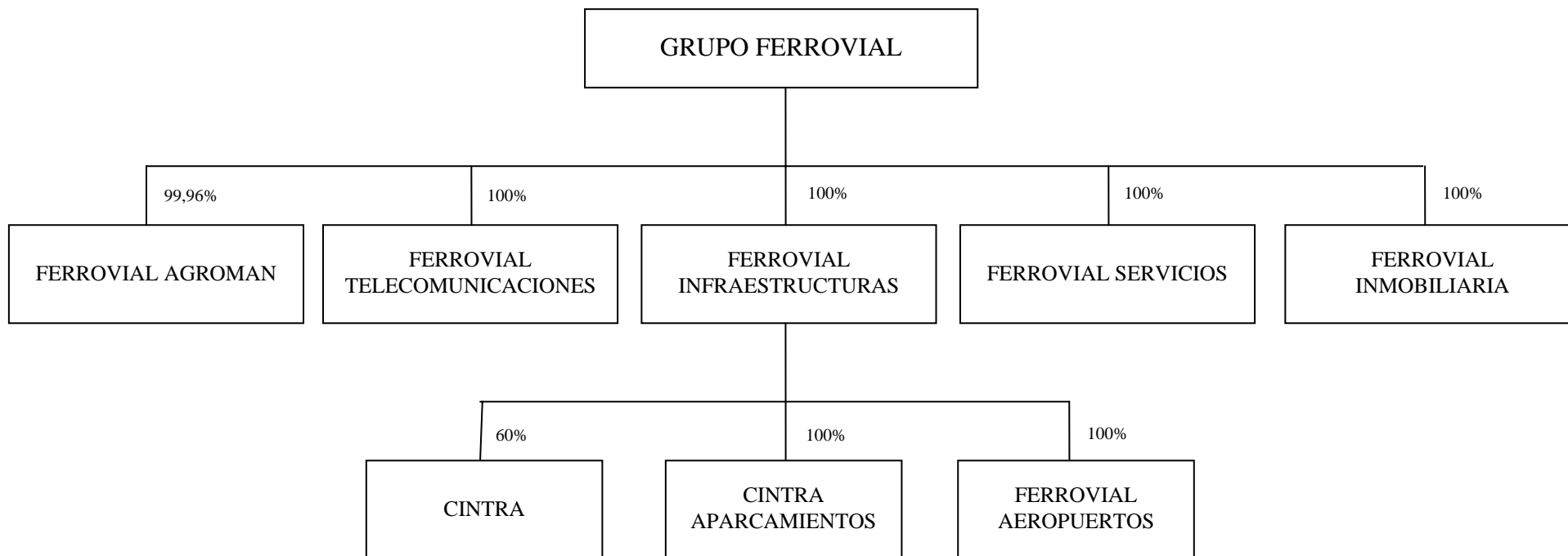
<sup>(\*)</sup> En el año 2001, CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. estaba integrada en CINTRA. Por lo tanto las cifras de esta columna corresponden a los estados financieros reales (en tanto que las de las otras dos columnas corresponden a estados financieros combinados).

### **3.6. GRUPO DE SOCIEDADES**

#### **3.6.1. Grupo en el que se integra CINTRA**

CINTRA forma parte del grupo de sociedades cuya matriz es la sociedad GRUPO FERROVIAL, S.A. Según se indica en el apartado 6.4. del Capítulo VI siguiente del presente Folleto, GRUPO FERROVIAL, S.A. ostenta en la actualidad (indirectamente a través de su filial FERROVIAL INFRAESTRUCTURAS, S.A.) un 60% del capital social de CINTRA, participación que será del 59,76% una vez completada la Oferta objeto del presente Folleto, asumiendo la íntegra suscripción de la ampliación de capital que constituye la Oferta Pública de Suscripción y de la ampliación de capital para atender el ejercicio íntegro del "green-shoe". El Grupo FERROVIAL no tiene previsto adquirir acciones de CINTRA en el marco de la Oferta Pública.

La composición actual del Grupo FERROVIAL y la posición que en el mismo ocupa CINTRA se reflejan de forma gráfica en el siguiente organigrama societario:



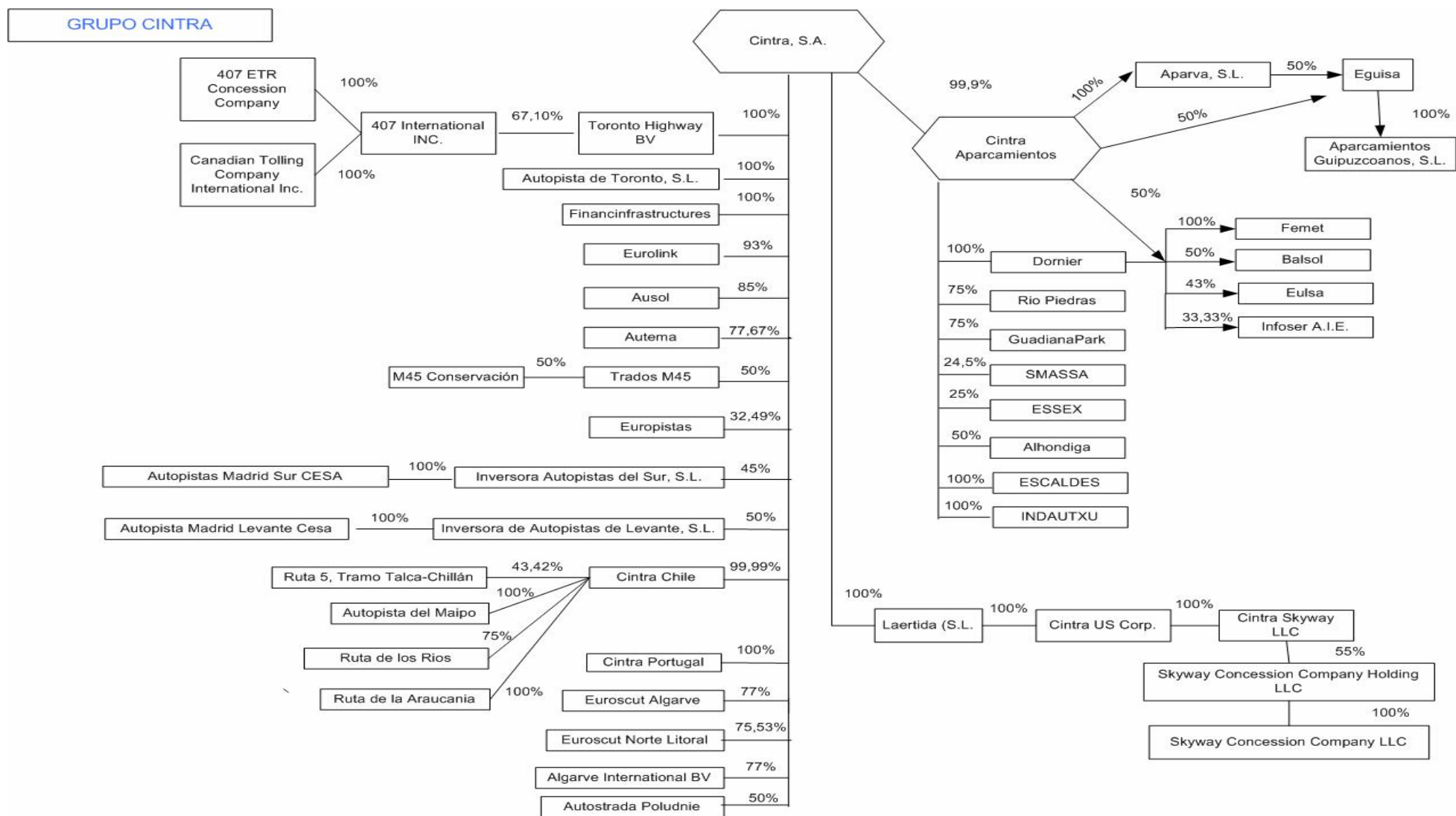


### **3.6.2. Grupo CINTRA**

CINTRA es a su vez la sociedad dominante de un grupo de sociedades cuya composición a la fecha del registro del presente Folleto (con la excepción indicada en el siguiente párrafo) se recoge de forma gráfica en el organigrama societario que se reproduce en la siguiente página.

Se hace constar que en el organigrama se incluyen la sociedad CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. y sus sociedades dependientes, así como la sociedad Inversora de Autopistas de Levante, S.L. y su filial Autopista Madrid Levante Concesionaria Española, S.A., que en la fecha de registro del presente Folleto no están todavía integradas en el grupo CINTRA. Como se describe en el apartado 6.2.2. del Capítulo VI siguiente, CINTRA ha alcanzado un acuerdo con Ferrovial Infraestructuras, S.A. en virtud del cual Ferrovial Infraestructuras, S.A. permutará con CINTRA 11.255.969 acciones representativas del 99,92% del capital social de la sociedad Cintra Aparcamientos, S.A. y 3.229.505 participaciones representativas del 50% del capital social de la sociedad Inversora de Autopistas de Levante, S.L., de las que es titular por 35.316.786 acciones propias de la Sociedad, representativas de un 7,87% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción). Dicha permuta está condicionada de manera suspensiva a la firma de los contratos de aseguramiento y colocación de los distintos tramos de la Oferta y a la no resolución de los mismos por las razones en ellos previstas relativas a supuestos de fuerza mayor, y producirá efectos en la fecha en que se verifique el cumplimiento de la última de dichas condiciones (lo cual está previsto que se produzca el 26 de octubre de 2004).

En las páginas que siguen se incluyen unas tablas que recogen la información básica sobre las sociedades participadas por CINTRA y CINTRA APARCAMIENTOS, S.A., directa o indirectamente, a 31 de diciembre de 2003: domicilio social, actividad principal, participación de CINTRA, capital social, reservas, resultados, valor teórico de la participación, valor de la participación en libros de la matriz, provisiones, valor neto de la participación en libros de la matriz y método de consolidación (cifras en miles de euros).



## Sociedades dependientes de CINTRA

Sociedad Titular	Sociedad Dependiente	Domicilio Social	Actividad Principal	Porcentaje Participación Directa	Porcentaje Participación Indirecta	Coste en Libros Participación Directa	Provisión	Valor Neto de la Inversión (1)	Capital social	Prima de Emisión	Reservas	Resultado del Periodo	Valor Teórico Contable de la participación Directa
<b>Cintra</b>	<b>Autopista de Toronto S.L.</b>	Pza. Manuel Gómez Moreno 2 28020 Madrid	Cabecera	100,00%		341.626		341.626	218.283	123.343	(113.452)	(40.961)	187.213
<b>Autopista de Toronto S.L</b>	<b>407 Toronto Highway B.V.</b>	Strawinskylaan 1725 1077 Amsterdam	Cabecera		100,00%			185.598	18	384.548	(117.131)	(27.745)	-
<b>407 Toronto Highway BV</b>	<b>Cintra Canada</b>	C/o Osler, Hoskin & Harcourt LLP 100, King Street West, Suite 6600, 1 First Canadian Place. Toronto, Ontario M5X1B8 Canadá	Cabecera		100,00%			239.885	1.272.689	-	-	27.971	-
<b>Cintra Canada</b>	<b>407 International Inc.</b>	Operation Center 6300 Steels Av. West. Woodbridge Ontario L4H151	Concesionaria Autopistas		67,10%		-	1.300.657	531.543	-	34.253	78.262	-
<b>Cintra</b>	<b>Cintra Colombia (2)</b>	C/23 N#4N 50 Of.502 Edificio Latincorp. Santiago de Cali, Colombia	Cabecera	99,99%		2.291	(2.291)	-	1.277 (3)	-	(919) (3)	(194) (3)	163 (3)
<b>Cintra</b>	<b>Cintra Chile, Ltda.</b>	Avda. Andrés Bello 2711,18° Santiago de Chile	Cabecera	100,00%		304.912	(55.307)	249.605	307.875	-	(7 706)	(4 143)	296 026
<b>Cintra Chile</b>	<b>Ruta de la Araucanía, S.A. (Collipulli Temuco)</b>	Avda. Andrés Bello 2711,18° Santiago de Chile	Concesionaria Autopistas		100,00%			85.878	83.972		(20.629)	3.137	

Sociedad Titular	Sociedad Dependiente	Domicilio Social	Actividad Principal	Porcentaje Participación Directa	Porcentaje Participación Indirecta	Coste en Libros Participación Directa	Provisión	Valor Neto de la Inversión (1)	Capital social	Prima de Emisión	Reservas	Resultado del Periodo	Valor Teórico Contable de la participación Directa
Cintra Chile	Ruta de los Ríos, S.A. (Temuco Río Bueno)	Avda. Andrés Bello 2711,18° Santiago de Chile	Concesionaria Autopistas		75,00%		-	41.200	53.107	-	(7.322)	7.644	-
Cintra Chile	Autopista del Maipo, S.A. (Santiago Talca)	Avda. Andrés Bello 2711,18° Santiago de Chile	Concesionaria Autopistas		100,00%		-	128.672	112.821	-	(18.638)	12.507	-
Cintra	Eurolink Motorway Operation, Ltd.	Cloncurry.Meadowbrook Enfield Co. Meath. Ireland	Concesionaria Autopistas	93,00% (3)		-	-	-	-	-	-	-	-
Cintra	Autoestrada Poludnie, S.A. (*)	C/ Marszalkowska, 82. Varsovia	Cabecera	50,00%		6.118		2 116	12.290	-	(1.771)	-	5 260
Cintra	Cintra Sucursal Portugal	Av.Joao Crisostomo, 38 1050-127 Lisboa	Sucursal	100,00%		6	-	6	6	-	(130)	18	(106)
Cintra	Algarve International, B.V. (*)	Strawinskylaan 1725 1077 Amsterdam	Financiera	77,00%		14	-	14	18	-	381	407	621
Cintra	Euroscut Algarve, S.A. (*)	Av.Joao Crisostomo, 38 1050-127 Lisboa	Concesionaria Autopistas	77,00%		35.312	-	35.312	45.266	-	(2)	1	34.854
Cintra	Euroscut Norte, S.A. (*)	Av.Joao Crisostomo, 38 1050-127 Lisboa	Concesionaria Autopistas	75,53%		47.733	-	46.820	63.198	-	11		47.742
Cintra	Grande Porto	Av.Joao Crisostomo, 38 1050-127 Lisboa	Concesionaria Autopistas	71,00%		36	-	36	-	-	-	-	-

Sociedad Titular	Sociedad Dependiente	Domicilio Social	Actividad Principal	Porcentaje Participación Directa	Porcentaje Participación Indirecta	Coste en Libros Participación Directa	Provisión	Valor Neto de la Inversión (1)	Capital social	Prima de Emisión	Reservas	Resultado del Periodo	Valor Teórico Contable de la participación Directa
Cintra	Autopista del Sol, C.E.A.S.A. (AUSOL)	C/ Príncipe de Vergara 132 28002 Madrid	Concesionaria Autopistas	75,00%	3,25%	141.742	-	145.343	143.058	-	18.415	22.522	137.996
Cintra	Autopista Terrasa-Manresa, S.A. (AUTEMA)	C/ Gran Vía de Les Corts Catalanes, 680 08010 Barcelona	Concesionaria Autopistas	77,67%		43.925	-	33.260	81.893	-	(3.170)	6.848	66.463
Cintra	Inversora Autopistas del Sur, S.L.	Pza. Manuel Gómez Moreno 2 28020 Madrid	Cabecera	45,00%	8,13%	68.274	-	80.597	44.183	107.537	(2.164)	(15.843)	60.171
Cintra	Autopista R-4 Madrid-Sur, S.L.	Pza. Manuel Gómez Moreno 2 28020 Madrid	Concesionaria Autopistas		53,13%		-	479.083	120.883	358.200			
Cintra	Autopista Trados 45, S.A.	C/ Orense 70, 8º 28020 Madrid	Concesionaria Autopistas	50,00%		14.950	-	13.825	29.900		3.770	6.419	20.045
Cintra Chile	R.5 Talca Chillán, S.A. (*)	Av. Apoquindo 4445 Santiago de Chile	Concesionaria de Autopistas		43,42%		-	20.053	49.904		(25.155)	44	
Cintra	Europistas, S.A.	C/ Príncipe de Vergara 132 28002 Madrid	Concesionaria de Autopistas	32,49%		23.779	-	23.779	57.707		50.561	16.790	40.631
Cintra	Túneles de Artxanda, S.A.	Camino Capuchino de Basurto 6, 4ºD. 48013 Bilbao (Vizcaya)	Concesionaria de Autopistas	30,00%	6,50%	8.136	(413)	9.366	27.073		(279)	(1.052)	7.723
<b>TOTAL PARTICIPACION CINTRA, S.A.</b>						<b>1.038.854</b>	<b>(58.011)</b>						<b>904.802</b>

(1) Valor Neto de la Inversión: Recoge el coste en libros de la participación eliminando las provisiones y los desembolsos pendientes

(2) Sociedad en Liquidación

(3) Datos del Año 2002

(3) Este porcentaje puede ser reducido hasta llegar al 66%, en el casode que el socio ejercite su derecho de opción de compra

(\*) Desde el 1 de Agosto de 2001, CINTRA tiene suscrito un pacto con Ferrovial Agromán, para, tan pronto como fuera posible, proceder a la recompra de las participaciones que ésta tiene, directa o indirectamente en sociedades concesionarias. Estas participaciones son las siguientes:

- En el caso de Autoestrada Poludnie un 34,648% (12,5% participación directa y 22,148% participación indirecta a través de Budimex)
- En el caso de Algarve International, B.V. un 8%.
- En el caso de Euroscut Algarve un 8%.
- En el caso de Norte Litoral un 8,511%
- En el caso de Talca Chillán un 6,716% (0,143% participación directa y 6,573% participación indirecta a través de Constructora Delta Ferrovial Ltda.)

### **Sociedades dependientes de CINTRA APARCAMIENTOS, S.A.**

Sociedad Titular	Sociedad Dependiente	Domicilio Social	Actividad Principal	Porcentaje Participación Directa	Porcentaje Participación Indirecta	Coste en Libros Participación Directa	Provisión	Valor Neto de la Inversión (1)	Capital social	Prima de Emisión	Reservas	Resultado del Periodo	Valor Teórico Contable de la participación Directa
Cintra Aparcamientos S.A	Dornier S.A	Pza. Manuel Gómez Moreno 2 28020 Madrid	Concesionaria ORA	100,00%		21.313	-	21.313	6.010	-	9.493	2.314	17.817
Cintra Aparcamientos S.A	Femet S.A	Pza. Manuel Gómez Moreno 2 28020 Madrid	Venta maquinaria	0,5%	99,50%	7	-	1.412	60	-	1.093	94	6
Cintra Aparcamientos S.A	Estacionamientos Río Piedras Inc.	C/ De Diego 15 Río Piedras (Puerto Rico)	Concesionaria Aparcamientos	75,00%		356	-	356	5.239	-	(4.586)	(22)	472
Cintra Aparcamientos S.A	Guadianapark S.A	Pza. Manuel Gómez Moreno 2 28020 Madrid	Concesionaria Aparcamientos	75,00%		1.268	-	1.268	1.503	-	112	97	1.284
Cintra Aparcamientos S.A	Balsol 2001 S.A	C/ Santa Eugenia 9 17002 Gerona	Concesionaria Aparcamientos	50,00%	50,00%	1.496	-	2.881	2.080	-	(5)	42	1.059
Cintra Aparcamientos S.A	Aparcament Escaldes Centre S.A	Carrer Constitució Aparcament Prat Gran Planta 1ª	Concesionaria Aparcamientos	100,00%		60	-	60	60	-	-	199	259
Cintra Aparcamientos S.A	Estacionamiento y Galería Comercial Indautxu S.a	Pza.Indautxu s/n 48011 Vizcaya	Concesionaria Aparcamientos	100,00%		60	-	60	60	-	-	14	74

Sociedad Titular	Sociedad Dependiente	Domicilio Social	Actividad Principal	Porcentaje Participación Directa	Porcentaje Participación Indirecta	Coste en Libros Participación Directa	Provisión	Valor Neto de la Inversión (1)	Capital social	Prima de Emisión	Reservas	Resultado del Periodo	Valor Teórico Contable de la participación Directa
Cintra Aparcamientos S.A	Estacionamientos Alhóndiga S.A	Av.Sabino Arana, 20-3 48013 Vizcaya	Concesionaria Aparcamientos	50,00%		1.050	-	1.050	2.100	-	-	-	1.050
Cintra Aparcamientos S.A	Reinrod S.A Dornier S.A Ute (*)	Pza. Manuel Gómez Moreno 2 28020 Madrid	Cabecera	90,00%	10%	1	-	2	1	-	-	5	5
Cintra Aparcamientos S.A	Ute Torrellobeta (*)	Pza. Manuel Gómez Moreno 2 28020 Madrid	Concesionaria Aparcamiento de residentes	80,00%		1	-	1	2	-	-	32	27
Cintra Aparcamientos S.A	Ute Judizmendi (*)	Pza. Manuel Gómez Moreno 2 28020 Madrid	Concesionaria Aparcamiento de residentes	51,00%		2	-	2	3	-	-	787	403
Cintra Aparcamientos S.A	Ute Sansomendi (*)	Pza. Manuel Gómez Moreno 2 28020 Madrid	Concesionaria Aparcamiento de residentes	51,00%		2	-	2	3	-	-	-	2
Cintra Aparcamientos S.A	Ute Lakua(*)	Pza. Manuel Gómez Moreno 2 28020 Madrid	Concesionaria Aparcamiento de residentes	51,00%		2	-	2	3	-	-	-	2
Cintra Aparcamientos S.A	Estacionamientos Guipuzcoanos S.A.	Ronda 1, 1º 20001 Guipúzcoa	Concesionaria Aparcamientos	42,89%		5.363	-	5.363	4.800	-	9.602	2.937	7.437
Dornier S.A	Estacionamientos Urbanos de León S.A	Av.de Ordoño II, 10 24001 León	Concesionaria ORA		43,00%		-	452	1.052	-	200	481	-
Cintra Aparcamientos S.A	Sdad.Municipal de Aparcamientos y Servicios, S.A.	Tejón y Rodriguez 7 29008 Malaga	Concesionaria Aparcamientos	24,50%		3.757	-	3.757	12.020	1.623	1.508	1.057	3.971
Cintra Aparcamientos S.A	Estacionamientos y Servicios Extremeños S.A	Pso.San Francisco 18 06001 Badajoz	Concesionaria Aparcamientos	25,00%		90	-	90	361	-	33	32	107

Sociedad Titular	Sociedad Dependiente	Domicilio Social	Actividad Principal	Porcentaje Participación Directa	Porcentaje Participación Indirecta	Coste en Libros Participación Directa	Provisión	Valor Neto de la Inversión (1)	Capital social	Prima de Emisión	Reservas	Resultado del Periodo	Valor Teórico Contable de la participación Directa
Dornier S.A	Infofer Estacionamientos AIE.	Manuel Silvela 8 28010 Madrid	Concesionaria Aparcamientos		33,33%		-	60	180	-	(56)	41	-
<b>TOTAL PARTICIPACIÓN CINTRA APARCAMIENTOS</b>						<b>34.828</b>	-						<b>33.975</b>

(1) Valor Neto de la Inversión: Recoge el coste en libro de la participación eliminando las provisiones y los desembolsos pendientes

(\*). Sociedades cuyo resultado se encuentra ya incluido en la sociedad poseedora de las acciones/participaciones.



### **3.6.3. Variaciones en el perímetro de consolidación del Grupo CINTRA desde el cierre del ejercicio 2003**

Las variaciones en el perímetro de consolidación del Grupo CINTRA desde el cierre del ejercicio 2003 y hasta la fecha de registro del presente Folleto han sido las siguientes:

- Con fecha 8 de julio de 2004, CINTRA adquirió una participación del 10% del capital social de la sociedad Autopista del Sol Concesionaria Española, S.A. (AUSOL) a su filial Europistas, S.A. Tras esta adquisición, CINTRA ostenta una participación en el capital social de AUSOL del 85%.
- Con fecha 8 de julio de 2004 y como parte del pago del precio por la adquisición de la participación en AUSOL mencionada en el párrafo anterior, CINTRA vendió a Europistas, S.A. su participación del 30% en el capital social de la sociedad Túneles de Artxanda, S.A.
- Con motivo de la próxima licitación de la infraestructura de peaje “Chicago Skyway” que se menciona en el apartado 7.2.3.1.b) del Capítulo VII, se han constituido las siguientes sociedades:
  - (i) Laertida, S.L., participada por CINTRA en un 100%.
  - (ii) Cintra U.S. Corporation, sociedad de nacionalidad estadounidense, constituida conforme a las leyes del estado de Delaware, participada por CINTRA en un 100% (indirectamente a través de la sociedad Laertida, S.L. mencionada anteriormente).
  - (iii) Cintra Skyway LLC, sociedad de nacionalidad estadounidense, constituida conforme a las leyes del estado de Delaware, participada por CINTRA en un 100% (indirectamente a través de la sociedad Cintra U.S. Corporation mencionada anteriormente).
  - (iv) Skyway Concession Company Holdings LLC, sociedad de nacionalidad estadounidense, constituida conforme a las leyes del estado de Delaware, participada por CINTRA en un 55% (indirectamente a través de la sociedad Cintra Skyway LLC mencionada anteriormente).
  - (v) Skyway Concession Company LLC, sociedad de nacionalidad estadounidense, constituida conforme a las leyes del estado de Delaware, participada por CINTRA en un 55% (indirectamente a través de la sociedad Skyway Concession Company Holdings LLC mencionada anteriormente).
- Con motivo de la compra del 57,1% de la sociedad Estacionamientos Guipuzcoanos, S.A. (EGUISA) que se menciona en el apartado 7.1.3 del Capítulo VII del presente Folleto, se constituyó la sociedad Aparva, S.L. que depende de Cintra Aparcamientos, S.A. en un 100% y que es la titular del 50% de la sociedad EGUISA. De esta forma, la sociedad Cintra Aparcamientos, S.A., que ya era titular del 42,9% de EGUISA, ha pasado a tener el 100% de dicha sociedad.

- Se ha constituido la sociedad Aparcamientos Guipuzcoanos, S.L. participada por CINTRA en un 100% (indirectamente a través de la sociedad EGUISA mencionada en el párrafo anterior).

Adicionalmente, con posterioridad a la fecha de registro del presente Folleto pero con carácter previo a la admisión a negociación oficial de las acciones de la Sociedad, se producirán las siguientes variaciones en el perímetro de consolidación del Grupo CINTRA como consecuencia de las operaciones de reorganización societaria descritas en el apartado 6.2.2 del Capítulo VI (y con sujeción a las condiciones suspensivas a que dichas operaciones están sometidas):

- Entrada en el perímetro de la sociedad Cintra Aparcamientos, S.A., en la que CINTRA poseerá una participación del 99,92% de su capital, y de las sociedades dependientes de ésta última, tal y como consta en el organigrama societario del apartado 6.3.2 siguiente.
- Entrada en el perímetro de la sociedad Inversora de Autopistas de Levante, S.L., en la que CINTRA poseerá un 50% y de la sociedad dependiente de ésta última en un 100%, Autopista Madrid Levante Concesionaria Española, S.A., tal y como consta en el organigrama societario del apartado 6.3.2 siguiente.
- Disminución del porcentaje de la participación de CINTRA (a través de sus sociedades dependientes) en la sociedad Canadiense 407 International Inc., pasando de consolidar un 67,10% a consolidar un 53,23%.

## **CAPÍTULO IV. ACTIVIDADES PRINCIPALES DEL EMISOR**



## Índice

<b>CAPITULO IV. ACTIVIDADES PRINCIPALES DEL EMISOR.....</b>	<b>2</b>
<b>4.1 ANTECEDENTES.....</b>	<b>2</b>
4.1.1 <i>Antecedentes de CINTRA concesiones de infraestructuras de transporte, S.A. ....</i>	2
4.1.2 <i>Antecedentes de CINTRA Aparcamientos.....</i>	4
4.1.3 <i>Reorganización Societaria .....</i>	5
<b>4.2 ACTIVIDADES PRINCIPALES DEL EMISOR.....</b>	<b>6</b>
4.2.1 <i>Introducción a las principales magnitudes de Cintra.....</i>	6
4.2.2 <i>Introducción al Negocio de Promoción de Infraestructuras .....</i>	10
4.2.3 <i>Descripción de la actividad concesionaria de Aparcamientos de CINTRA .....</i>	91
<b>4.3 CIRCUNSTANCIAS CONDICIONANTES.....</b>	<b>94</b>
4.3.1 <i>Grado de estacionalidad (Cuadro anexo) .....</i>	94
4.3.2 <i>Dependencia de patentes y marcas.....</i>	97
4.3.3 <i>Política de I+D.....</i>	97
<b>4.4 INFORMACIONES LABORALES .....</b>	<b>105</b>
4.4.1 <i>Número medio de personal empleado y su evolución en los últimos ejercicios, por categorías y tipos de relación contractual (fijos, temporales, contrato de obra, empresas de trabajo temporal) .....</i>	105
4.4.2 <i>Negociación colectiva afectante a la sociedad.....</i>	106
4.4.3 <i>Ventajas al personal y beneficios sociales .....</i>	106
4.4.4 <i>Formación .....</i>	107
4.4.5 <i>Plan de carreras.....</i>	107
<b>4.5 POLÍTICA DE INVERSIONES .....</b>	<b>107</b>
4.5.1 <i>Inversiones realizadas en los tres últimos ejercicios.....</i>	107
4.5.2 <i>Inversiones comprometidas .....</i>	108

## **CAPITULO IV. ACTIVIDADES PRINCIPALES DEL EMISOR**

### **4.1 ANTECEDENTES**

#### **4.1.1 Antecedentes de CINTRA concesiones de infraestructuras de transporte, S.A.**

CINTRA se constituyó el 3 de febrero de 1998 para concentrar la actividad de promoción de infraestructuras que Grupo Ferrovial había comenzado treinta años antes. Desde febrero hasta julio de 1998, Grupo Ferrovial aporta a CINTRA sus participaciones en Europistas y Eurovías (en ese momento dos sociedades que posteriormente se fusionaron), Autema, Ausol, CINTRA Colombia (partícipe a su vez en PISA, sociedad concesionaria del tramo Buga-Tuluá-La Paila, y CISA sociedad concesionaria del tramo Cali-Candelaria-La Florida, ambas en Colombia), CINTRA Chile, (partícipe en la sociedad Ruta 5, tramo Talca Chillán, sociedad concesionaria del tramo Talca-Chillán en Chile). Durante el año 1997 Grupo Ferrovial resultó adjudicatario del tramo Temuco – Rio Bueno, en Chile, y es en el ejercicio 98 cuando CINTRA Chile lleva a cabo la constitución de la sociedad concesionaria de ese tramo.

Junto con la aportación de estas sociedades Grupo Ferrovial aporta a CINTRA las participaciones en dos sociedades que aglutinan en ese momento toda la actividad del Grupo en el sector de los aparcamientos: Ferrovial Aparcamientos, S.A. y Estacionamientos Subterráneos, S.A.

Durante el año 1998, CINTRA y Europistas junto con otros socios resultan adjudicatarias de la concesión del Túnel de Artxanda, situado en Bilbao. También durante 1998 la Comunidad Autónoma de Madrid adjudicó a un consorcio participado al 50% por CINTRA la ejecución y explotación del Eje O'Donnell-Nacional-IV de la M45. La explotación de esta autopista se hace bajo la modalidad de “peaje en sombra” que consiste en líneas generales en que el usuario no paga directamente el uso de la autopista sino que es el concedente (Comunidad Autónoma de Madrid en este caso) quien paga a la concesionaria por los vehículos que pasan, de acuerdo con unas determinadas reglas (Bandas de tráfico y tarifas aplicables).

CINTRA sigue presente en el año 1998 en el programa de autopistas de peaje en Chile, resultando adjudicataria del tramo entre las localidades de Collipulli y Temuco y del tramo entre la capital, Santiago, y Talca. Las sociedades concesionarias de estos tramos se constituyeron ese mismo año. De esta forma, CINTRA Chile pasa a ser el mayor grupo concesionario de Chile de autopistas de peaje con mas de 700 km. de autopistas.

1999 fue un año muy importante en la historia de la compañía. Como resultado de la actividad licitadora en España, CINTRA se adjudicó, a través de su filial Ausol el tramo de autopista de peaje entre las localidades de Estepona y Guadiaro, continuación a la autopista Málaga-Estepona.

Y como fruto de su actividad licitadora en el exterior, CINTRA, partícipe en un consorcio junto con otros socios, resulta adjudicataria de una autopista en Canadá, H407 ETR que circunvala la ciudad de Toronto y que, por sus características, se convierte en la única de su género: primera autopista totalmente electrónica y de libre acceso, con la

posibilidad de maximizar los ingresos de peaje a través de un régimen de subida de tarifas flexible. El contrato de concesión consiste en la gestión de un tramo de 69 km. ya construidos y el diseño, construcción, mantenimiento y operación de otros dos tramos de 24 y 15 km., durante un periodo de 99 años.

Fue también en 1999, en el mes de junio, cuando se abrió al tráfico el tramo Málaga – Estepona (Sociedad concesionaria: Ausol) y cuando se renegociaron las condiciones de la autopista San Cugat – Tarrasa – Manresa (Sociedad concesionaria Autema) con la Generalitat de Cataluña. Esta renegociación supuso asegurar un plan económico financiero para toda la vida de la concesión en compensación a la reducción de tarifas, minimizando así el riesgo de tráfico de la autopista.

El ejercicio 2000 supuso para CINTRA la culminación de los esfuerzos realizados en el programa de autopistas de peaje desarrollado en Portugal y en el que CINTRA participó desde su comienzo. Así, resultó adjudicataria de la autopista Scut (peaje en sombra) del Algarve, como miembro de un grupo licitador en el que también participaban Ferrovial Agromán empresa constructora y una agrupación de 7 empresas locales.

Dentro del programa de autopistas de peaje en España se consiguió la adjudicación de la autopista R4 entre Madrid y Ocaña. El proyecto tiene una duración de 65 años y comprende la construcción, financiación y explotación del tramo entre la M50 y Ocaña además de la circunvalación a Madrid M50 entre la N-IV y la NII, el eje sureste entre la M50 y la M40; la conexión de la carretera N-II con el distribuidor este de San Fernando y actuaciones de mejora en el tramo de la M50 comprendido entre la N-IV y la M-409.

En el año 2001 CINTRA resulta adjudicataria de la autopista SCUT (peaje en sombra) Euroscut Norte Litoral, concesión que comprende la construcción, financiación, explotación y conservación de un tramo de 113 km., de peaje en sombra y con una duración de 30 años.

Además, CINTRA incrementó su participación en las siguientes sociedades:

- Ausol, pasando del 60% al 75%, con lo que entre otros objetivos consigue incluir Ausol en su grupo consolidado fiscal, optimizando su estructura;
- Europistas pasando de tener un 26,50% a tener un 32,48%;
- Concesionaria Ruta 5, tramo Talca Chillán, en Chile, pasando de tener un 27,43% a un 43,43%;
- Autopista del Maipo, en Chile, pasando de tener un 40% a tener el 100% de la sociedad.

Durante el año 2001 el hecho más relevante que tiene lugar es la culminación de las negociaciones con Macquarie Infrastructure Group (MIG, fondo de inversión en infraestructuras que cotiza en la Bolsa de Valores de Australia) para la adquisición de un 40% de la Sociedad mediante la firma de un acuerdo en virtud del cual MIG adquirió la mencionada participación en enero 2002. El acuerdo establecía asimismo que CINTRA segregaría, previamente a la compra, las actividades de aeropuertos que se

tenían a la fecha fruto de su actividad licitadora en este campo, y las de aparcamientos, que no entrarían a formar parte de la transacción.

El ejercicio 2002 se inicia con la ejecución del contrato firmado con MIG. Es también en este ejercicio en el que CINTRA aumenta su participación en la autopista canadiense ETR 407 en un 5,81%, pasando a tener un 67,10% de este importante activo.

Además, CINTRA gana su primera licitación en Irlanda Autopista N4-N6, si bien se formaliza en marzo de 2003, siendo este el quinto país en el que está presente. El contrato de concesión consiste en la construcción y explotación de 36 km. de autopista, con una duración de 30 años.

2002 fue un año marcado además por las aperturas al tráfico de muchos tramos de autopista: tramos pendientes de apertura en las autopistas chilenas Temuco Rio Bueno, Collipulli Temuco y Talca Chillán, apertura de los peajes troncales de Autopista del Maipo, la autopista de peaje en sombra M45 los Túneles de Artxanda y el tramo Estepona Guadiaro en Málaga.

En el ejercicio 2003 se culmina el proceso negociador con el Ministerio de Obras Públicas chileno para la eliminación del riesgo de tráfico en las concesiones. Se firma así para tres de las cuatro concesiones en las que CINTRA participa (Santiago Talca, Talca Chillán y Collipulli Temuco) un contrato que contiene un Mecanismo de Distribución de los Ingresos (MDI) cuyo principal efecto es el de garantizar a la concesionaria un valor actual neto de los ingresos reales futuros (sin tener en cuenta la inflación) supuesto un determinado crecimiento (a elegir por el concesionario entre el 4%, 4,5% y 5%) a cambio del pago de una prima construyendo adicionales obras por parte del concesionario. La forma en la que se alcanza la cifra de ingresos garantizada es mediante la modificación del plazo de los contratos de concesión transformándose así las concesiones en contratos a plazo variable, tal como se explica en el apartado 4.2.3 de este folleto.

En el año 2003 se produce la reversión del tramo de autopista A8 (Bilbao-Behobia) primera reversión al Ente responsable (en este caso a las Provincias Forales de Vizcaya y Guipúzcoa) de una autopista de peaje. No obstante, Europistas se mantiene como operador en el tramo de Vizcaya tras ganar el concurso convocado al efecto.

Durante la primera mitad del ejercicio 2004, CINTRA ha vuelto a aumentar su participación en Autopista del Sol, adquiriendo de la sociedad Europistas una participación adicional del 10%, alcanzando así el 85% del capital de la sociedad. Asimismo, y como parte de la misma operación, ha vendido a la sociedad Europistas su participación en los Túneles de Artxanda, pasando CINTRA a ser un accionista indirecto en dicha sociedad a través de su participación en Europistas. También se ha iniciado la liquidación de CINTRA Colombia, que a día de hoy no tiene ninguna actividad.

#### **4.1.2 Antecedentes de CINTRA Aparcamientos**

El Grupo CINTRA Aparcamientos se dedica a la gestión y explotación de plazas de aparcamiento principalmente en España.



Grupo Ferrovial inicia su actividad en el sector de los aparcamientos a través de su filial Ferrovial Aparcamientos a principios de los 90.

En el año 1996, Ferrovial adquirió el 24,68% de la sociedad Estacionamientos Subterráneos, S.A. (ESSA).

En febrero de 1998, Grupo Ferrovial lanza una OPA por el 100% de la compañía, convirtiéndose en ese momento en el principal accionista de la compañía, con un éxito en la OPA del 96%.

Una vez realizada la OPA, ESSA refuerza su posicionamiento en el mercado de los aparcamientos en superficie adquiriendo el 100% de la sociedad Dornier.

Es también en 1998 cuando Grupo Ferrovial decide aportar a la sociedad CINTRA sus participaciones en aparcamientos.

En julio de 1999 lanza una OPA de exclusión sobre ESSA y adquiere el 3.88% del capital.

En agosto de 2000 se produce la fusión de varias compañías del Grupo en el sector de aparcamientos, y de la resultante surge CINTRA Aparcamientos S.A. En enero de 2002 y con motivo de la entrada en el accionariado de CINTRA de MIG, el negocio de aparcamientos fue escindido de CINTRA, S.A. y aportado a la sociedad Ferrovial Infraestructuras, S.A.. En diciembre de 2003 se ha procedido a la venta de la participación del 25% de la sociedad AUSSA (Aparcamientos Urbanos de Sevilla, S.A.). Junto con estas operaciones societarias el grupo ha continuado creciendo para lo cual, en algunos casos, ha comprado o constituido nuevas sociedades que han desembocado en el entramado societario actual.

#### **4.1.3 Reorganización Societaria**

Como se describe con mayor detalle en el apartado 6.2.2. siguiente del Capítulo VI del Folleto, CINTRA ha alcanzado un acuerdo con FERROVIAL INFRAESTRUCTURAS, S.A. y MACQUARIE INFRASTRUCTURE CANADA INC. (“MICI”), una sociedad perteneciente al mismo grupo que MILSA, en virtud de la cual ha acordado realizar una serie de operaciones que tendrán como consecuencia

- CINTRA reducirá su participación en la autopista canadiense en un 13,87%, pasando de consolidar un 67,10% a consolidar un 53,23%.
- CINTRA integrará dentro de su Grupo Consolidado la actividad de aparcamientos, que se realiza a través de la sociedad Cintra Aparcamientos y su grupo consolidado.

Cintra poseerá el 99,92% de Cintra Aparcamientos.

- CINTRA integrará en su Grupo la actividad y resultados de la sociedad Autopistas de Levante, S.L., sociedad titular del 100% de las acciones de la sociedad concesionaria de la autopista de peaje que se localizará entre las localidades de Ocaña y La Roda. La participación que se integrará en el Grupo será del 62,99%,

50% será la participación directa de Cintra y 12,99 será la participación indirecta a través de la sociedad Europistas.

La mencionada reestructuración está condicionada a las condiciones descritas en el apartado 6.2.2 del presente Folleto.

## **4.2 ACTIVIDADES PRINCIPALES DEL EMISOR**

### **4.2.1 Introducción a las principales magnitudes de Cintra**

Debido a la reorganización societaria que se explica en el apartado 6.2.2. de este folleto, la compañía ha elaborado, para mejor comprensión de su negocio, estados Financieros combinados. La información financiera combinada del Grupo CINTRA recoge la agregación de las cuentas consolidadas de CINTRA y de CINTRA Aparcamientos, S.A., con los ajustes y las eliminaciones de las transacciones entre dichas empresas, para los años 2002, 2003 y junio del 2004, en adelante 2002C, 2003C y junio 2004C respectivamente. En estos estados financieros combinados, se considera que la participación de CINTRA en la 407ETR es del 67,10% antes de la reorganización. Adicionalmente se añade la Autopista Madrid Levante en junio 2004.

En el 2001 CINTRA Aparcamientos era una empresa dependiente de CINTRA, con lo que los datos que aparecen en dicho año son los correspondientes a las cuentas anuales consolidadas del Grupo CINTRA. Dichas cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2001 incluyen también la actividad de aeropuertos que se vendió en el 2002. Esta actividad significó en el ejercicio 2001, el 6,99% de la facturación consolidada y el 1,36% del resultado atribuido a la sociedad dominante.

#### **4.2.1.1 Cuentas de Resultados**

El cuadro siguiente recoge la cuenta de resultados combinada de CINTRA y CINTRA Aparcamientos de los últimos tres años y el primer semestre de 2004:

	(Cifras en miles de Euros)			
	2001	2002C	2003C	JUN 2004C
<b>Importe Neto de la Cifra de Negocios</b>	344.181	415.221	479.202	261.787
<b>Otros ingresos de explotación</b>	31.831	28.230	25.950	8.480
Total ingresos de explotación	<b>376.012</b>	<b>443.451</b>	<b>505.152</b>	<b>270.267</b>
<b>Dotación fondo de reversión</b>	-11.561	-20.645	-23.075	-16.114
<b>Otros gastos de explotación</b>	-181.831	-225.781	-250.586	-127.425
Total gastos de explotación	<b>-193.392</b>	<b>-246.426</b>	<b>-273.661</b>	<b>-143.539</b>
<b>Resultado de explotación</b>	<b>182.620</b>	<b>197.025</b>	<b>231.491</b>	<b>126.728</b>
<i>% Resultado de Explotación/INCN</i>	<i>53,1%</i>	<i>47,5%</i>	<i>48,3%</i>	<i>48,4%</i>
<b>Resultado financiero</b>	-68.982	-33.587	-33.069	-20.464
<b>Resultado puesta en equivalencia</b>	8.256	8.373	9.030	6.119
<b>Amortización fondo de comercio de consolidación</b>	-2.438	-10.570	-10.178	-5.063
<b>Reversión diferencias negativas consolidación</b>	18.518	17.452	16.333	0

(Cifras en miles de Euros)

	2001	2002C	2003C	JUN 2004C
<b>Resultado actividades ordinarias</b>	<b>137.974</b>	<b>178.693</b>	<b>213.607</b>	<b>107.320</b>
Resultado extraordinario	108	-96.262	75.910	-713
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>138.082</b>	<b>82.431</b>	<b>289.517</b>	<b>106.607</b>
Impuesto sobre sociedades	-44.422	-31.402	-51.578	-29.294
Resultado atribuible a socios externos	-25.551	-31.686	-34.258	-16.425
<b>Resultado atribuido a la sociedad dominante</b>	<b>68.109</b>	<b>19.343</b>	<b>203.681</b>	<b>60.888</b>

#### 4.2.1.2 Balances de Situación

El cuadro siguiente recoge el balance de situación combinado de CINTRA Consolidado y CINTRA Aparcamientos Consolidado de los últimos tres años y el primer semestre de 2004:

Miles de euros

	2001	2002C	2003C	JUN 2004C
<b>Accionistas por desembolsos no exigidos</b>	20.237	11.769	6.302	43.092
<b>Inmovilizado</b>	5.347.601	4.926.947	5.557.732	5.831.600
<b>Fondo de comercio de consolidación</b>	69.649	177.872	168.025	162.349
<b>Gastos a distribuir en varios ejercicios</b>	737.747	862.576	1.128.354	1.149.466
<b>Activo circulante</b>	683.949	605.899	585.350	671.441
<b>Total activo</b>	<b>6.859.183</b>	<b>6.585.063</b>	<b>7.445.763</b>	<b>7.857.948</b>
<b>Fondos propios</b>	672.742	1.153.865	1.353.508	1.456.878
<b>Socios externos</b>	373.714	332.644	387.106	420.906
<b>Diferencias negativas de consolidación</b>	81.579	44.074	27.780	27.701
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	38.509	42.622	103.234	131.647
<b>Provisiones para riesgos y gastos</b>	55.081	167.367	152.262	144.629
<b>Acreedores a largo plazo</b>	5.156.874	4.223.090	4.969.742	5.146.321
<b>Acreedores a corto plazo</b>	480.684	621.401	452.131	529.866
<b>Total pasivo</b>	<b>6.859.183</b>	<b>6.585.063</b>	<b>7.445.763</b>	<b>7.857.948</b>

#### 4.2.1.3 Detalle de la cifra de negocios y resultado de explotación.

A continuación se detalla la **aportación** de las distintas concesiones de autopistas y de aparcamientos a la **cifra de negocios** de los últimos tres años y en el primer semestre de 2004:

	2001		2002C		2003C		JUN 2004C	
<b>407-ETR</b>	176.401	51,3%	208.580	50,2%	220.762	46,1%	109.341	41,8%
<b>Ausol</b>	26.232	7,6%	33.196	8,0%	47.630	9,9%	22.677	8,7%
<b>Autema</b>	24.542	7,1%	27.007	6,5%	29.738	6,2%	16.865	6,4%

	2001		2002C		2003C		JUN 2004C	
Resto España	10	0,0%	6.222	1,5%	9.551	2,0%	7.945	3,0%
Autopistas Chile	20.407	5,9%	52.013	12,5%	68.424	14,3%	40.771	15,6%
Otros	954	0,3%	3.847	0,9%	6.426	1,3%	15.320	5,9%
Cintra	4.391	1,3%	9.488	2,3%	8.528	1,8%	1.522	0,6%
Total Autopistas	<b>252.937</b>	<b>73,5%</b>	<b>340.353</b>	<b>82,0%</b>	<b>391.058</b>	<b>81,6%</b>	<b>214.440</b>	<b>81,9%</b>
Aparcamientos	64.956	18,9%	74.868	18,0%	88.144	18,4%	47.347	18,1%
Aeropuertos	26.288	7,6%	-	-	-	-	-	-
TOTAL	<b>344.181</b>	<b>100,00%</b>	<b>415.221</b>	<b>100,00%</b>	<b>479.202</b>	<b>100,00%</b>	<b>261.787</b>	<b>100,00%</b>

El cuadro siguiente muestra la cifra de negocios por áreas geográficas:

	2001	%	2002C	%	2003C	%	JUN 2004C	%
Canadá	176.401	51,3%	208.580	52,6%	220.762	46,1%	109.341	41,8%
Chile	20.407	5,9%	52.013	12,5%	68.424	14,3%	40.771	15,6%
Europa	147.373	42,8%	144.700	34,8%	190.016	39,7%	111.675	42,6%
TOTAL	<b>344.181</b>	<b>100,0%</b>	<b>415.221</b>	<b>100,0%</b>	<b>479.202</b>	<b>100,0%</b>	<b>261.787</b>	<b>100%</b>

El cuadro siguiente muestra la **aportación al resultado de explotación** de las distintas concesiones de autopistas y aparcamientos de los últimos tres ejercicios:

	2001		2002C		2003C		JUN 2004C	
407 ETR	97.998	53,7%	109.537	55,6%	131.051	56,6%	62.144	49,0%
Ausol	17.818	9,8%	23.852	12,1%	31.926	13,8%	14.816	11,7%
Autema	18.244	10,0%	19.519	9,9%	20.606	8,9%	11.063	8,7%
Resto España	-364	-0,2%	3.509	1,8%	6.184	2,7%	2.898	2,3%
Autopistas Chile	27.171	14,9%	31.641	16,1%	32.944	14,2%	22.052	17,4%
Otros	2.921	1,6%	-298	-0,2%	-10	0,0%	8.564	6,8%
Cintra	-4.022	-2,2%	-4.752	-2,4%	-7.639	-3,2%	-3.919	-3,1%
Total Autopistas	<b>159.766</b>	<b>87,5%</b>	<b>183.008</b>	<b>92,9%</b>	<b>215.331</b>	<b>93,0%</b>	<b>117.619</b>	<b>92,8%</b>
Aparcamientos	13.664	7,5%	14.016	7,1%	16.160	7,0%	9.109	7,2%
Aeropuertos	9.190	5,0%	-	-	-	-	-	-
TOTAL	<b>182.620</b>	<b>100%</b>	<b>197.024</b>	<b>100%</b>	<b>231.491</b>	<b>100%</b>	<b>126.728</b>	<b>100%</b>

#### 4.2.1.4 Detalle de las concesiones de autopistas y de plazas de aparcamiento

A continuación se detalla las concesiones de autopistas que tiene CINTRA:

SOCIEDAD/TRAMO EN CONCESIÓN	Participación antes Reestructuración		Participación después Reestructuración		País	KM Totales	KM en Construcción	Plazo	Inversión a Dic. 2003 (M€)	Estado
	% Directa	% Indirecta	% Directa	% Indirecta						
Europistas (A1: Burgos - Armiñon)	32,48%		32,48%		España	84		1974 - 2017	346	Operación
Túneles de Artxanda (Túneles de Artxanda)	0,00%	16,24%	0,00%	16,24%	España	6		1998-2048	94	Operación
AUSOL (Málaga-Estepona)	85,00%		85,00%		España	83		1996 - 2046	668	Operación
AUSOL (Estepona-Guadiaro)	85,00%		85,00%		España	22		1999 - 2054		Operación
Autema (Terrassa-St Cugat)	77,67%		76,28%		España	48		1987 - 2036	216	Operación
Trados 45 (Eje O'Donnell N-IV)	50,00%		50,00%		España	14		1998 - 2029	194	Operación
Autopista Madrid Sur (R4, Madrid-Ocaña)	45,00%	8,13%	45,00%	8,13%	España	95	12	2000 - 2065	514	Operación (2)
Autopista de Levante (Ocaña La Roda) (1)	0,00%	0,00%	50,00%	13,00%	España	176	176	2003 - 2033	0	Construcción
Euroscut Algarve (Portimao - Lagos)	77,00%		77,00%		Portugal	130		2000 - 2030	272	Operación
Euroscut Norte Litoral (Oporto - Camiña)	75,53%		75,53%		Portugal	113	43	2001 - 2031	65	Construcción
Ruta 5 Tramo Talca-Chillán (Talca Chillán)	43,42%		43,42%		Chile	193		1996 - 2015	188	Operación
Ruta de la Araucanía (Collipulli-Temuco)	100,00%		100,00%		Chile	144		1999 - 2024	185	Operación
Ruta de los Ríos (Temuco-Río Bueno)	75,00%		75,00%		Chile	172		1998 - 2023	162	Operación
A. del Maipo (Santiago-Talca)	100,00%		100,00%		Chile	265	47	1999 - 2024	356	Operación (2)
Eurolink (Kinnegad - Kilcok)	93,00%		93,00%		Irlanda	36	36	2003 - 2033	127	Construcción
407 ETR (Queen Elisabeth Way-Highway 7)	67,10%		53,23%		Canadá	108		1999 - 2098	2455	Operación
						<b>1.688</b>	<b>314</b>	<b>Total inversión</b>	<b>5.842</b>	

(\*) CINTRA participa indirectamente en el capital de Túneles de Artxanda a través de Europistas

(1) Actualmente en Ferrovial Infraestructuras

(2) Parcialmente en construcción

(3) En la columna de inversión aparece la Inversión en Autopista a 31 de Diciembre de 2003. Se incluye en esta tabla el 100% de la inversión, con independencia de cual sea el porcentaje de Cintra.

El cuadro siguiente muestra el resumen del número de plazas de aparcamientos detalladas por línea de negocio de los últimos tres años:

	2001	2002	2003	JUNIO 2004
<b>Rotación</b>	35.430	37.551	44.663	47.879
<b>España</b>	34.733	36.054	43.166	46.382
<b>Resto</b>	697	1.497	1.497	1.497
<b>Residentes</b>	19.176	20.353	20.985	19.788
<b>Vía Pública</b>	106.545	118.573	115.502	130.522
<b>TOTAL</b>	<b>161.151</b>	<b>176.477</b>	<b>181.150</b>	<b>198.189</b>

Fuente: Cintra Aparcamientos

Este cuadro incluye el 100% de las plazas de aparcamiento independientemente de la participación de la Sociedad.

#### **4.2.2 Introducción al Negocio de Promoción de Infraestructuras**

CINTRA participa en la promoción de infraestructuras en dos líneas de negocio diferentes: la actividad de Autopistas y la actividad de aparcamientos.

##### **4.2.2.1 La promoción de infraestructuras de Autopistas. Evolución y modelo Cintra.**

Los proyectos de infraestructuras presentan características semejantes en todo el mundo. Son proyectos intensivos en capital, con un período de maduración largo y con tres fases claramente definidas: una de licitación, otra de construcción de la infraestructura, y una última de explotación durante la cual se da una creciente generación de resultados y de caja, con grados de previsibilidad individuales elevados utilizando las técnicas adecuadas.

La clave del éxito en este mercado estriba en la capacidad para evaluar adecuadamente todos los parámetros de riesgo de un proyecto, y tras su estudio, realizar un diseño del mismo, que se concreta definitivamente en una oferta capaz de acotar los riesgos previstos y hacer que el proyecto sea atractivo para los accionistas y los financiadores. Ello no supone sólo un dominio sobre las técnicas de previsión de tráfico y de costes de explotación, sino un trabajo previo de selección de países objetivo con la estabilidad política y los mercados financieros necesarios para hacer financiables los proyectos. Tras su identificación, se ha de definir de manera precisa el coste de capital necesario para su desarrollo y se han de cuantificar y acotar los riesgos técnicos, de construcción, medioambientales, etc., que permitan obtener un compromiso de precio y plazo cerrado por la compañía constructora.

La correcta evaluación de estos parámetros permite la presentación de una adecuada oferta que, en su caso, determinará la adjudicación de la concesión.

En cuanto a los factores de riesgo que afectan al sector de infraestructuras de Autopistas se encuentran detallados en el capítulo cero del presente Folleto.

## El Modelo CINTRA

### Factores competitivos y principales competidores

Tanto por su experiencia como por su historia acumulada CINTRA se encuentra sólidamente posicionada para acometer los desafíos competitivos que tienen lugar en el negocio de concesiones de infraestructuras, en el cual existen importantes barreras de entrada para nuevos competidores.

Los factores competitivos que demuestra frente al mercado se manifiestan principalmente en cinco aspectos: historia del crecimiento del negocio, experiencia técnica, capacidad financiera, conocimiento local de los mercados en los que opera y relación con Grupo Ferrovial.

- **La historia del crecimiento del negocio** que ha demostrado la Compañía se basa entre otros en la existencia de un equipo con experiencia acumulada. Calidad necesaria para superar la importante barrera de entrada que supone la ausencia del mismo, así como unos costes de licitación elevados y un período de adjudicación largo.
- Otro factor competitivo es su **experiencia técnica** en la ejecución e integración de las distintas facetas del negocio de concesiones de infraestructuras: construcción, expropiaciones de terrenos, impactos medioambientales, financiación, negociación de contratos, operación y mantenimiento, y estimación de tráfico. Aspecto en el cual se distingue de sus competidores al realizar una gestión integrada de todas estas actividades del negocio.
- El tercer factor competitivo que se presenta es la **capacidad financiera**. El negocio en el que participa CINTRA se caracteriza por requerir una fortaleza financiera y una capacidad para la obtención de capital importante, al igual que una facilidad para la obtención de financiación de proyecto, sin recurso/garantía al accionista, la ejecución de estructuras financieras innovadoras y la utilización de diferentes instrumentos.
- El conocimiento local de los mercados en los que opera (España Canadá, Portugal, Chile, Irlanda) le otorga una posición de liderazgo y una capacidad para la obtención de sinergias con la presencia local existente, factor necesario para el desarrollo con éxito de cualquier negocio en un país.
- La relación con Grupo Ferrovial, plasmada en el Contrato Marco que se explica en el apartado 6.3 del Capítulo VI del presente Folleto, contribuye a minimizar los riesgos en la etapa de construcción, mejorando así la posición competitiva de CINTRA.

Todos los factores competitivos comentados anteriormente, distinguen y caracterizan a CINTRA como uno de los líderes en la promoción, construcción, financiación y operación de infraestructuras. Así fue reconocido por la publicación *Public Works*

*Financing (Engineering, Construction and Maintenance)* cuando entregó a CINTRA en el año 2003 el segundo premio<sup>1</sup> como promotor de Infraestructuras de Transporte a nivel mundial según número de concesiones, así como otros reconocimientos internacionales en el sector. Esta posición de liderazgo se debe a que se encuentra en un mercado en el que las barreras de entrada son elevadas (financieras, licitación, gestión).

### Principales competidores

Toda la actividad en competencia que realiza CINTRA se concentra en la fase de licitación de los distintos concursos que convocan las administraciones competentes de cada uno de los países en los que CINTRA ejerce su actividad. Es precisamente en esta fase en la que CINTRA puja por la obtención de contratos en competencia directa con otros promotores.

Los principales competidores de CINTRA en el sector de la promoción privada de autopistas varían sustancialmente según el contexto, sea este nacional o internacional, y se pueden clasificar cuatro grandes categorías

1. Grupos constructores
2. Inversores financieros
3. Concesionarias de autopistas
4. Compañías de ingeniería y operadores

#### **4.2.2.2 Ciclo de negocio y modelo de gestión de CINTRA**

El ciclo de negocio de CINTRA se desarrolla en una secuencia que viene determinada por la selección y licitación de los diferentes proyectos, la constitución de la empresa concesionaria y la construcción de la infraestructura en el caso de obtener la adjudicación, la financiación y la explotación de la misma y su posterior reversión al ente concedente.

##### (i) Selección y licitación de proyectos:

La selección de un proyecto viene precedida por un análisis del país en el que se ubica, la posibilidad de contratar la construcción en precio y plazo cerrado, y de las características básicas del proyecto en cuestión:

- Para que un país pueda ser considerado por CINTRA, se analiza la solidez de su marco legal y su estabilidad política, la calificación crediticia del riesgo soberano (“*rating*”), su historial en actividades realizadas en régimen

---

<sup>1</sup> En dicha clasificación, Cintra (junto con las concesiones de aeropuertos de las que Ferrovial es titular) aparece como segundo clasificado por detrás del grupo Dragados/ACS y precediendo a compañías como Macquarie, Abertis, John Laing, Vinci/Cofiroute, OHL, FCC, Acciona, Sacyr, Egis, Siemens y otras compañías internacionales hasta un total de 24 empresas.



concesional, la solvencia del ente concedente, la posibilidad de encontrar financiación de proyectos a largo plazo en moneda local y la posibilidad de encontrar socios locales para parte de la propiedad del proyecto.

- La empresa constructora que va a acometer la obra debe poder cumplir las condiciones de precio y plazo cerrado que exige el esquema de limitación de riesgos que forma parte del modelo de gestión de Cintra. La relación de CINTRA con Ferrovial Agromán es fundamental en esta área. Véase en este sentido la descripción del Contrato Marco que se contiene en el apartado 6.3 siguiente del Capítulo VI del Folleto.
- Finalmente, el proyecto debe tener unas características básicas (tamaño de la inversión y plazo de la concesión mínimos) que justifiquen la presencia de CINTRA desde un punto de vista de rentabilidad relativa y absoluta.

Si tras ese análisis inicial el proyecto queda seleccionado para participar en la licitación, la Dirección Técnica y de Licitación de CINTRA se concentra en calcular el precio a ofertar y en encontrar socios para el proyecto:

- Mediante el análisis en detalle de la documentación relativa al proyecto, contratación de proyecciones independientes de tráfico, y con la colaboración de la Dirección Financiera (estructuración y condiciones de financiación), Dirección Jurídica (redacción de acuerdos y análisis en detalle del marco legal) y Dirección de Recursos Humanos (requisitos e implicaciones de las necesidades de personal del proyecto), se realiza el ejercicio de valoración de las proyecciones del proyecto de acuerdo con las expectativas de rentabilidad de CINTRA para un proyecto de ese nivel de riesgo.
- CINTRA lidera los consorcios, pero busca habitualmente que también formen parte inversores con conocimiento local (financieros, constructores), especialmente cuando no se tiene implantación en un país, o en cualquier caso para limitar los errores en cálculo de costes u otras proyecciones.

Todo el proceso de selección y licitación de proyectos descrita anteriormente está regulada por unos procedimientos de obligado cumplimiento, teniendo CINTRA en vigor las certificaciones de calidad ISO 9001 auditadas por AENOR correspondientes.

(ii) Constitución de la sociedad concesionaria y fase de construcción:

Existen países o licitaciones concretas en las que es una sociedad constituida por los socios previamente quién se presenta al concurso.

En general, una vez adjudicado el proyecto, normalmente CINTRA adquiere ante sus socios la responsabilidad de asumir la gestión del proyecto.

Para ello, CINTRA ha compilado toda su experiencia en dos manuales de procedimientos operativos: PIC (Programa de Implantación de Concesionarias) y

PEC (Programa de Explotación de Concesionarias) que se aplican en la fase de construcción y explotación respectivamente y que constituyen la guía de gestión a seguir en la concesión.

Dependiendo de la localización geográfica del proyecto, la gestión de la concesión se adjudica a la Dirección del área en cuestión.

La Dirección de Recursos Humanos se encarga de la búsqueda y en su caso formación del personal necesario para iniciar las actividades de la concesionaria.

Durante el período de construcción, se aplican los sistemas de control de la inversión que permiten la ejecución del proyecto en los términos previstos. Este sistema incluye la gestión de expropiaciones, licencias y permisos, y la aprobación de proyectos por el ente concedente. En esta fase el personal de CINTRA realiza una importante actividad ante los órganos técnicos del ente concedente de modo que la ejecución del proyecto se ajuste a los términos del contrato liderando, en compañía de sus socios, la negociación de las compensaciones que procediesen si por actuaciones de la administración se producen perjuicios para el concesionario. Coinciden en estas tareas la Dirección Técnica y de Licitación, la Dirección Económico-Financiera, y la Dirección de Asesoría Jurídica para dar apoyo en todos los aspectos económico-financieros y legales de la operación.

(iii) Financiación de proyectos:

A su vez, durante este período, la Dirección Económico-Financiera se ocupa de la consecución de la financiación del proyecto en colaboración con sus socios: (1) definiendo la estructura financiera definitiva, (2) preparando los cuadernos de venta, estudios y toda la documentación necesaria para que las entidades financieras interesadas puedan realizar sus ofertas (3), implementando la fórmula financiera ya cerrada en el proceso de licitación, (4) finalmente, se procede a la documentación y cierre financiero decidida.

(iv) Explotación de la infraestructura.

Una vez ejecutadas las obras, comienza la fase de explotación. En este estado del proyecto, los responsables de la concesión se apoyarán en el manual de procedimientos anteriormente descrito para esta fase (PEC).

Con el fin de asegurar el control y la eficiencia en el mantenimiento y explotación de la infraestructura, es la propia sociedad concesionaria la que directamente llevará a cabo estas tareas, subcontratando puntualmente aspectos específicos del mantenimiento, pero sin entrar en subcontratos integrales de operación y mantenimiento. Para ello, en el final de la etapa de construcción se procede, generalmente, a la selección y formación del personal que realizará tareas de recaudación de peaje, mantenimiento y conservación, principalmente.

Al igual que en la fase de construcción, se aplican sistemas de control de las variables significativas de esta etapa (tráfico, costes, mantenimiento, etc.)

valorando la bondad de las estimaciones que se hicieron en el proceso de licitación y analizando el origen de las posibles desviaciones: macroeconómico, desarrollo de la zona, etc.

Es además en esta fase cuando aparecen (con más frecuencia que en la de construcción) las posibilidades de optimización de la estructura financiera (refinanciaci3nes).

Durante toda esta fase, se realiza un seguimiento continuado de todos los contratos principales que queden pendientes, es decir, el contrato de cesi3n y el contrato de financiaci3n.

- (v) Reversi3n de la cesi3n. Se produce una vez terminado el plazo de cesi3n y en las condiciones establecidas en el contrato.

### **Fases de los proyectos**

Pueden distinguirse varias fases durante la vida de un proyecto: construcci3n, “*Ramp-up*”, crecimiento y madurez.

Tras la adjudicaci3n, comienza la fase de construcci3n. En esta fase, y durante la posterior fase de explotaci3n, resulta fundamental la capacidad del adjudicatario para controlar adecuadamente los parámetros de viabilidad del proyecto con la Administraci3n concedente, con la compaa constructora y con las entidades financieras. Los riesgos a controlar en esta fase son: el diseño y la construcci3n, el cierre financiero y los estudios iniciales de tráfico.

La fase de explotaci3n puede dividirse a su vez en otros tres estados dependiendo de la madurez del tráfico:

- Lanzamiento o “*ramp-up*”;
- Crecimiento; y
- Madurez

La fase de lanzamiento es aquella que se caracteriza por producirse durante un período corto de tiempo (2-3 años, dependiendo de cada cesi3n) tras la apertura y por registrar crecimientos de tráfico elevados. Se produce debido a que es necesario que el usuario conozca la existencia de la infraestructura, se acostumbre a usarla y a pagar por ella. Debido a esto, esta fase es casi inexistente en las autopistas de peaje en sombra. Los parámetros a controlar en esta fase son el tráfico y los gastos de operaci3n y mantenimiento.

A continuaci3n, en la fase de crecimiento el tráfico continua creciendo pero a niveles más moderados que en la etapa anterior.

Por último, en la fase de madurez la autopista muestra unos crecimientos de tráfico constantes y moderados.

Estas dos últimas fases pueden no distinguirse claramente en algunos proyectos y fundirse en una sola. El parámetro a controlar en esta fase es la operación y mantenimiento.

Estas fases, que suelen cumplirse por lo general, pueden verse alteradas por diversas circunstancias como cambios en las condiciones de las zonas que las rodean, negociaciones posteriores, ampliaciones, nuevos accesos a la autopista, etc.

#### **4.2.2.3 Principales fuentes de ingresos**

##### **(i) Ingresos de peaje**

Estos ingresos constituyen la categoría fundamental de ingresos del Grupo. Corresponden a aquellos ingresos obtenidos por la explotación directa de la autopista por parte de los usuarios.

En la modalidad de peaje explícito, son los usuarios los que abonan a la concesionaria directamente el importe correspondiente al uso que han hecho de la autopista. En la modalidad de peaje en sombra, es la autoridad concedente la que, con la periodicidad acordada en el pliego de concesión, abona al concesionario el importe correspondiente al uso que se ha hecho de la infraestructura por todos los usuarios.

Se encuentran también dentro de esta categoría los ingresos por la utilización de vídeo, ingresos por la activación de transpondedores e ingresos por el mantenimiento de cuentas (todos ellos relacionados con la autopista canadiense).

##### **(ii) Ingresos por comisiones de éxito**

Ingresos que obtiene CINTRA cuando resulta adjudicataria de un contrato de concesión. Estos ingresos se facturan en su caso, siempre que esté pactado, a la concesionaria de nueva creación, se tienen en cuenta en el plan económico financiero de la nueva autopista y están pactados, en su caso, con el resto de los socios que podrán haber pactado también la facturación de una comisión similar a la concesionaria.

A través de este ingreso CINTRA repercute a la concesionaria los gastos en los que ha incurrido para resultar adjudicataria del concurso.

##### **(iii) Otros ingresos**

Representan un porcentaje muy pequeño de los ingresos totales del grupo consolidado y provienen de diversos conceptos entre los que se incluyen: compensaciones del Estado, áreas de servicio, cobros por el uso de cableado de fibra óptica, indemnizaciones y otros.

A continuación se detallan por concepto la composición del importe neto de la cifra de negocios de los tres últimos años y del primer semestre de 2004 del negocio de Autopistas, que se corresponden con los comentarios anteriores:

	2.001	2.002	2.003	JUN 2004
Comisiones de éxito	1.483	0	4.202	0
Ingresos Peaje	254.163	330.935	381.350	211.752
Peaje explícito	253.545	322.444	367.407	192.142
Peaje sombra	618	8.491	13.943	19.610
Otros ingresos	-2.709	9.419	5.506	2.688
<b>Importe Neto de la Cifra de Negocios</b>	<b>252.937</b>	<b>340.354</b>	<b>391.058</b>	<b>214.440</b>

#### 4.2.2.4 Principales gastos

##### 1. Gastos de Explotación

###### (i) Operación y mantenimiento

Gastos en los que incurre la concesionaria para mantener la infraestructura en óptimas condiciones de uso (pintura, jardinería, etc.). El volumen de tráfico, la climatología y el paso del tiempo hacen que la autopista necesite periódicamente actuaciones que mantengan las condiciones de servicio y seguridad.

###### (ii) Control de Peaje

Gastos incurridos para el cobro a los usuarios por el uso de la infraestructura.

El componente más importante de este gasto en la mayoría de las concesionarias es el de gastos de personal dado que esta es una actividad intensiva en mano de obra. Incluye conceptos como transporte de dinero recaudado, servicio de guardias, servicio de peajistas y otros gastos. En algunas concesiones se encuentra externalizado. En el caso de la autopista canadiense 407 ETR este gasto presenta unos componentes diferentes debido a su particular forma de pago.

###### (iii) Provisión por impagados

Dadas las especiales características de cobro que presenta la autopista canadiense 407 ETR (no existencia de cabinas de peaje donde se pueda abonar el servicio que sólo puede hacerse a través de facturación a los usuarios), existe un gasto por la provisión de aquellas facturas que resultarán, muy probablemente, no pagadas a la compañía. En el año 2003 este gasto ascendía a 6,037 millones de euros y el dato acumulado en balance a diciembre de 2003 es de 59,012 millones de euros.

###### (iv) Gastos generales y de estructura

Comprenden todos aquellos gastos necesarios para el funcionamiento de las concesionarias que no se encuentran englobados en las categorías anteriores. Entre estos se encuentran los gastos por asesorías legales, contables, tributarias, y de administración prestados por CINTRA al igual que otros servicios profesionales. También se incluyen gastos por arrendamientos, suministros, comunicaciones, mantenimiento de vehículos, y combustibles. Otra categoría de costes que contiene este apartado serían los gastos por viajes y representación, seguros, asesorías de imagen y comunicación, contratos de limpieza de las instalaciones, etc.

Dentro de esta categoría de costes cabe hacer mención especial a los gastos incurridos por CINTRA en el desarrollo de su actividad tanto en la parte de licitación de nuevos proyectos como en la de gestión de los ya existentes.

(v) Pagos al Estado:

Las bases de licitación de las autopistas chilenas establecen una serie de pagos que la sociedad concesionaria debe realizar al Estado y que se refieren a pagos anuales por la infraestructura ya construida que el Estado entregó a la concesionaria, gastos en que incurra el Ministerio de Obras Públicas con motivo de las expropiaciones necesarias para la realización de las obras, pagos por el control y administración del Contrato de Concesión y otros previstos en el contrato concesional. En el año 2003 este gasto ascendía a 20,461 millones de euros.

## 2. Amortizaciones y dotaciones al fondo de reversión

Por su naturaleza (recuperación de la inversión) constituye uno de los principales gastos de las compañías concesionarias.

A través de estos dos conceptos las concesionarias transforman en gasto el importe de la inversión en la infraestructura. La parte de inversión depreciable en el periodo de concesión se lleva a gasto a través de la amortización. La parte de inversión que o bien no es depreciable o bien su vida útil es superior a la de la concesión se lleva a gasto a través de la dotación a fondo de reversión.

## 3. Gastos Financieros

La construcción de la infraestructura se financia principalmente con fondos ajenos. El gasto financiero es, por lo tanto, una partida importante dentro de los gastos de las concesionarias. La contabilidad de estos gastos financieros se realiza siguiendo la Norma de Valoración descrita en la nueva adaptación al Plan General Contable a las sociedades concesionarias de autopistas de según se explica en el apartado 5.2.4.1.c) (Evolución de la principales partidas – Gastos a distribuir en varios ejercicios)

A continuación se detallan por concepto los importes de los ingresos en los tres últimos años y de junio 2004, y que se corresponden con los comentarios anteriores.

	<b>2.001</b>	<b>2.002</b>	<b>2.003</b>	<b>JUN 2004</b>
<b>Gastos explotación</b>	166.592	151.878	174.051	89.084
<b>Dotaciones a la amortización</b>	26.800	24.991	27.585	15.214
<b>Gastos Financieros</b>	85.037	35.639	52.462	30.887
<b>Total Gastos</b>	<b>278.429</b>	<b>212.508</b>	<b>254.098</b>	<b>135.185</b>

#### **4.2.2.5 Marco regulatorio**

##### **4.2.2.5.1 España**

El marco legal básico de la construcción, conservación y explotación de las autopistas en régimen de concesión en España ha sufrido recientemente una importante modificación con la entrada en vigor de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, que ha introducido un nuevo Título V en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Las previsiones contenidas en ese Título V son de aplicación prioritaria a las autopistas en régimen de concesión, aplicándose en segundo lugar lo previsto en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (que continúa vigente, si bien algunos de sus preceptos han sido expresamente derogados por la Ley de Concesiones de Obras Públicas), en la medida en que no se oponga a las disposiciones de la nueva Ley.

No obstante, debe hacerse notar que, de acuerdo con las Disposiciones Finales 3ª y 5ª de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, sus disposiciones son de aplicación solamente a aquellas concesiones de obras públicas cuyo procedimiento de licitación dio comienzo con posterioridad al día 24 de agosto de 2003. Puesto que ninguna de las autopistas de las que las sociedades participadas por CINTRA son concesionarias a la fecha del presente Folleto fue licitada a partir de esa fecha, se describe a continuación el marco legal básico anterior a la entrada en vigor de la nueva Ley, que es el aplicable a las concesiones de la Sociedad. Posteriormente

El marco legal básico vigente con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Concesiones de Obras Públicas está constituido por las siguientes normas:

- (a) Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (modificada por Ley 25/1988, de 29 de julio, Ley 13/1996, de 30 de diciembre, Ley 66/1997, de 30 de diciembre, Ley 55/1999, de 29 de diciembre, Ley 14/2000, de 29 de diciembre, y Ley 24/2001, de 27 de diciembre).
- (b) Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (modificado por Real Decreto 1876/1981, de 20 de agosto, Real Decreto 210/1990, de 16 de febrero y Real Decreto 114/1998, de 30 de enero).
- (c) Real Decreto 657/1986, de 7 de marzo, sobre organización y funcionamiento de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje.
- (d) Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras (modificada por Ley 42/1994 de 30 de diciembre, Ley 66/1997 de 30 de diciembre, Real Decreto-Ley 15/1999, de 1 de octubre, Ley 14/2000, de 29 de diciembre, Real Decreto-Ley 11/2001, de 22 de junio, y Ley 24/2001, de 27 de diciembre).

- (e) Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras (modificado por Real Decreto 1911/1997, de 19 de diciembre, Real Decreto 597/1999, de 16 de abril, y Real Decreto 114/2001, de 9 de febrero).
- (f) Real Decreto 163/2002, de 8 de febrero, sobre autorizaciones para la realización de actividades en materia de infraestructuras de transporte y comunicaciones.
- (g) Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios (modificada por Orden de 13 de septiembre de 2001).
- (h) Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954.
- (i) Legislación de Contratos de las Administraciones Públicas y, en especial, el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.
- (i) Aspectos fundamentales del régimen jurídico de las concesiones de autopistas de las que son titulares las sociedades participadas por CINTRA en España

(a) Régimen aplicable a cada concesión

Las concesiones de autopistas se rigen por lo dispuesto en la *Ley de Autopistas* y sus normas de desarrollo y complementarias, por las prescripciones del correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares y, en lo que no resulte válidamente modificado por éste, por el Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el pliego de cláusulas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión (el “**Pliego de Cláusulas Generales**”). En la práctica, no es raro encontrar en los pliegos de cláusulas particulares exclusiones de la aplicación de determinadas previsiones del Pliego de cláusulas generales. Con carácter supletorio es de aplicación la legislación de contratos de las Administraciones públicas. En defecto de tales normas, con preferencia ante el derecho privado, serán de aplicación las normas del ordenamiento jurídico administrativo.

(b) Actuaciones preparatorias

Las concesiones de autopistas han de ir precedidas de las actuaciones siguientes: aprobación del anteproyecto correspondiente, aprobación del pliego de cláusulas particulares a que habrá de acomodarse específicamente el servicio en sus aspectos jurídicos, económicos y administrativos, y de las bases del concurso, en su caso, y tramitación del expediente de contratación correspondiente.



(c) Otorgamiento de la concesión, formalización del contrato y características de la sociedad concesionaria

La concesión para la construcción de las obras e instalaciones y su posterior explotación se otorga generalmente previo concurso. En materia de capacidad y de solvencia económica, financiera y técnica de los licitadores, y de prohibiciones para contratar, serán de aplicación las previsiones generales contenidas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas.

La Ley de Autopistas exige que el adjudicatario o los adjudicatarios de la concesión constituyan una sociedad anónima española cuyo fin sea la construcción, conservación y explotación de la autopista adjudicada. Potestativamente, la sociedad concesionaria podrá incluir también en su objeto social la titularidad de otras concesiones de autopistas en España, así como la realización de ciertas actividades complementarias respecto de la explotación de la concesión (explotación de las correspondientes áreas de servicio, construcción de infraestructuras viarias complementarias, etc.). La concesionaria podrá también, bajo ciertas condiciones, realizar otras actividades relacionadas con las infraestructuras de transporte y comunicaciones (por sí o a través de empresas filiales o participadas), y desarrollar en el extranjero (a través de empresas filiales o participadas) las actividades que se han dejado mencionadas. No obstante lo anterior, la sociedad concesionaria deberá llevar cuentas separadas para cualquier actividad que realice distinta de la correspondiente a su concesión inicial.

El régimen de la sociedad concesionaria de una determinada autopista está en parte determinado por los pliegos de condiciones particulares de la concesión en cuestión, con determinadas características impuestas por la ley. En este sentido, la Ley de Autopistas flexibiliza los requisitos legales de capital mínimo y los límites de emisión de obligaciones impuestos con carácter general para las sociedades anónimas.

Por lo que respecta a la distribución de beneficios, el Pliego de Cláusulas Generales establece ciertas limitaciones y cautelas destinadas a asegurar la satisfacción de determinados gastos y la dotación de reservas, con el fin de evitar que la distribución de beneficios pueda poner en peligro la adecuada explotación de la concesión. No obstante, no es infrecuente encontrar pliegos de cláusulas administrativas particulares que excluyen algunas de estas limitaciones y obligaciones previstas en el Pliego de Cláusulas Generales, flexibilizando el régimen de distribución de beneficios.

Por último, constituida la sociedad concesionaria y prestada la fianza definitiva, el contrato de concesión se formalizará en escritura pública.

(d) Régimen económico-financiero

El capítulo IV de la Ley de Autopistas regula el régimen económico-financiero de la concesionaria, estableciendo un marco jurídico de beneficios tributarios y financieros máximos de que pudiera disfrutar, concretado por los pliegos de cláusulas administrativas particulares y por el Decreto de concesión. En este

punto, sin embargo, la normativa emanada desde el año 1972 ha ido siendo cada vez más restrictiva, por lo que, resumiendo, puede decirse que tales beneficios han quedado ya sin posible aplicabilidad a las nuevas concesiones (en particular, el artículo 13 de la Ley de Autopistas, sobre beneficios económico-financieros, ha sido expresamente derogado por la Ley de Concesiones de Obras Públicas).

El Pliego de Cláusulas Generales establece, por otro lado, que el plan económico-financiero presentado al concurso formando parte de la proposición, y aprobado por el Decreto de adjudicación, constituirá la base económica y financiera de la concesión.

(e) Potestades de la Administración

Debe destacarse el “*ius variandi*” de la Administración, que le permite, por razones de interés público, modificar las características de los servicios contratados y las tarifas que han de abonar los usuarios. En el caso de que la Administración ejercite esta potestad, y las modificaciones introducidas posean trascendencia económica, deberá compensar al concesionario de forma que se mantenga el equilibrio económico-financiero de la concesión. Esta compensación podrá adoptar la forma de ampliación del plazo concesional.

La Ley de Autopistas regula de modo específico aquellas modificaciones de la concesión consistentes en una ampliación de la autopista. En estos casos, la ampliación bien puede imponerse por la Administración o quedar confiada a un convenio entre la Administración y el concesionario, precisándose en ambos casos el mantenimiento del equilibrio económico-financiero de la concesión y el previo dictamen del Consejo de Estado.

(f) Derechos y Obligaciones del Concesionario

- a) Durante la fase de construcción de la autopista, el concesionario disfruta de una condición semejante a la de beneficiario de la expropiación forzosa; tiene la obligación de realizar la obra (directamente o mediante su contratación con terceros) a su riesgo y ventura, excepto en los supuestos de fuerza mayor, en los que tendrá derecho a que se le otorgue una prórroga del plazo de construcción; y tiene derecho a que se autorice la puesta en servicio de la autopista una vez concluidas las obras y previa conformidad de la Administración.
- b) Durante la fase de explotación, el concesionario tiene derecho a cobrar los correspondiente peajes por el uso de la autopista y, en su caso, a la explotación de las áreas de servicio concedidas; así como la obligación de conservar la autopista, y de prestar el servicio de forma tal que se asegure la continuidad y buen orden de la misma, salvo en supuestos excepcionales de caso fortuito o fuerza mayor.

(g) Duración, cesión, extinción y suspensión de la concesión

Las concesiones reguladas en la Ley de Autopistas tendrán el plazo de duración que determine el Decreto de adjudicación, y, en su caso, los acuerdos de prórroga, con un límite máximo de 75 años (para los nuevos contratos de concesión este plazo es más reducido).

Por lo que respecta a la cesión de la concesión, requerirá previa autorización de la Administración, habrá de referirse a la concesión en su conjunto, y sólo podrá hacerse a una sociedad anónima que cumpla los requisitos establecidos en la Ley de Autopistas para el concesionario.

Las causas de extinción de la concesión son las siguientes: (a) Cumplimiento del plazo; (b) Incumplimiento por la concesionaria de sus obligaciones calificadas (aquellas cuyo incumplimiento, de acuerdo con el pliego de cláusulas administrativas particulares o con el Pliego de Cláusulas Generales, faculta a la Administración para declarar la resolución del contrato de concesión); (c) Extinción de la personalidad jurídica de la sociedad concesionaria; (d) Concurso de la sociedad concesionaria; (e) Mutuo acuerdo; (f) Rescate del servicio por la Administración por motivos de interés público; (g) Destrucción total de la autopista o destrucción parcial superior a un 25% de su extensión; (h) Abandono o renuncia por la sociedad concesionaria; (i) Expropiación de la concesión; y (j) Otros supuestos específicamente previstos, en su caso, en los pliegos de cláusulas administrativas particulares.

La parte a la que sea imputable la extinción anticipada de la concesión deberá indemnizar íntegramente a la otra por los perjuicios ocasionados. En cualquier caso, e independientemente de la causa de la extinción anticipada, la Administración habrá de abonar al concesionario las inversiones realizadas en terrenos, obras e instalaciones que pasen a ser de su propiedad, teniendo en cuenta su estado y el tiempo que restare para la finalización del período concesional.

Por último, quedará suspendida temporalmente la concesión: (a) En caso de guerra, subversión grave o cualquier otra causa que de lugar a la declaración de estado de guerra, siempre que deje de prestarse su servicio en las condiciones establecidas; (b) Cuando se produzca una destrucción parcial de la autopista (i.e. que la destrucción no alcance al 25% del trazado) o de sus elementos de modo que se haga inviable el tráfico por la misma por un período de tiempo; y (c) Por cualquier otra causa que se establezca en los pliegos de concesión.

(h) Delegación del Gobierno (Real Decreto 657/1986, de 7 de marzo)

La Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias es un órgano administrativo al que corresponden las funciones de vigilancia, inspección y control que son incumbencia de la Administración del Estado respecto de tales entidades.

(i) Competencias autonómicas en materia de autopistas de peaje

El artículo 148.1.5ª de la Constitución Española establece la posibilidad de que las Comunidades Autónomas asuman competencias en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio. En la actualidad, las 17 Comunidades Autónomas han asumido estas competencias.

Por lo que respecta a las Comunidades Autónomas en las que se localizan las autopistas de peaje de las que CINTRA es titular, la Comunidad Autónoma catalana tiene, por virtud del artículo 9.14 de su Estatuto de Autonomía (Ley Orgánica 4/1979, de 18 de diciembre), competencia exclusiva sobre las carreteras (incluidas las autopistas) cuyo itinerario discurra íntegramente por territorio de Cataluña. Asimismo, y en términos semejantes, esa competencia exclusiva ha sido asumida por las Comunidades de Madrid (artículo 26.5 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 3/1983, de 25 de febrero), Castilla-La Mancha (artículo 31.1.b) de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 9/1982, de 10 de agosto) y Andalucía (artículo 13.10 de su Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 6/1981, de 30 de diciembre).

(ii) Las principales novedades de la Ley de Concesiones de Obras Públicas

La Ley de Concesiones de Obras Públicas será de aplicación prioritaria a las concesiones de autopistas de peaje licitadas por CINTRA en España a partir de su entrada en vigor el día 24 de agosto de 2003. No obstante, la Ley de Autopistas continuará siendo de aplicación a las nuevas concesiones en lo que no se opongan a la nueva Ley (en este sentido, debe señalarse que algunos preceptos de la Ley de Autopistas han sido expresamente derogados por la Ley de Concesiones de Obras Públicas).

La Ley de Concesiones de Obras Públicas se ha redactado a partir del modelo de la Ley de Autopistas, al tiempo que, en buena medida, la nueva Ley clarifica y organiza de modo coherente previsiones que se encontraban en diversas normas, o que eran habituales en los pliegos de condiciones de las concesiones de obras públicas. De ahí que, siendo importante la reforma introducida, no supone una modificación radical del régimen anterior. Las principales novedades sustantivas introducidas por la Ley de Concesiones de Obras Públicas en relación con el régimen anteriormente vigente para las concesiones de autopistas son las siguientes:

(a) Eliminación de los beneficios económico-financieros de los concesionarios de autopistas

La nueva Ley de Concesiones de Obras Públicas deroga expresamente el artículo de la Ley de Autopistas que preveía la posibilidad de que los pliegos correspondientes otorgaran a los concesionarios una serie de beneficios económico-financieros (posibilidad que se había ido restringiendo paulatinamente por la legislación promulgada a partir de 1972).

(b) Objeto de la concesión

El contrato de concesión de obras públicas podrá tener por objeto solamente la conservación y explotación de una obra ya construida.

Se prevé también la posibilidad de que el contrato de concesión obligue al concesionario a proyectar, ejecutar, conservar, reponer y reparar obras accesorias o vinculadas funcionalmente con la obra principal. En ese caso, las tarifas relativas a la utilización de la obra principal se fijarán, naturalmente, teniendo en cuenta el coste de la obra accesoria.

(c) Duración de las concesiones

El plazo de las concesiones para la construcción, conservación y explotación de obras públicas será el establecido en el pliego de cláusulas administrativas particulares con un máximo de 40 años. Este plazo máximo legal se podrá ampliar hasta los 60 años cuando sea necesario para restablecer el equilibrio económico del contrato o, excepcionalmente, para satisfacer los derechos de los acreedores en el caso de que los derechos de crédito del concesionario hayan sido objeto de titulización.

El plazo de las concesiones para la conservación y explotación de obras públicas ya construidas será el establecido en el correspondiente pliego de cláusulas administrativas, con un máximo de 20 años ampliable hasta 25 en los casos que se acaban de dejar expuestos en relación con las concesiones para la construcción y explotación de obras públicas.

(d) Retribución del concesionario

Inspirándose en buena medida en la explotación de las áreas de servicio de las autopistas de peaje, la nueva Ley generaliza la explotación de zonas complementarias de uso comercial o industrial como posible mecanismo de retribución del concesionario.

La nueva Ley recoge la posibilidad de retribuir al concesionario mediante “peajes en sombra”, es decir, aportaciones realizadas por la propia Administración en función del número de usuarios que utilice la obra pública.

(e) Mantenimiento del equilibrio económico de la concesión

La nueva Ley prevé que la Administración deberá restablecer el equilibrio económico del contrato de concesión, en beneficio de la parte que corresponda (la Administración o el concesionario), en los siguientes supuestos (a) Cuando la Administración modifique, por razones de interés público, las condiciones de explotación de la obra (ejercicio del “*ius variandi*”); (b) Cuando causas de fuerza mayor o actuaciones de la Administración determinaran de forma directa la ruptura sustancial de la economía de la concesión; y (c) Cuando se produzcan los supuestos en los que el propio contrato prevea el restablecimiento del equilibrio económico de la concesión.

El restablecimiento del equilibrio económico del contrato se llevará a cabo mediante la adopción de las medidas de contenido económico que en cada caso procedan, incluida la ampliación o reducción del plazo de la concesión en el marco de los límites que se han dejado expuestos.

(f) Consecuencias de la resolución anticipada de concesión

En líneas generales, la nueva Ley ha elevado a rango legal las previsiones sobre este punto contenidas en el Pliego de cláusulas generales aplicable a las concesiones de autopistas de peaje.

(g) Garantías de los financiadores del concesionario

Las principales novedades de la Ley de Concesiones de Obras Públicas se refieren a las garantías de los financiadores. En este sentido, y fundamentalmente:

- Se establece una precisa regulación de la hipoteca de la concesión (anteriormente posible, pero sin una regulación que aportase la necesaria seguridad jurídica) y se conceden al acreedor hipotecario una serie de derechos destinados a proteger su derecho con carácter previo a la eventual ejecución de la hipoteca: posibilidad de solicitar de la Administración que adopte las medidas necesarias para evitar perjuicios a la concesión, subrogación en el cumplimiento de las obligaciones del concesionario para evitar la resolución del contrato de concesión, y facultad de solicitar de la Administración que le asigne parte de los ingresos del concesionario (en concepto de tarifas/peajes o ingresos de explotación de las zonas complementarias) para obtener la satisfacción de su crédito.
- Se prevé la posibilidad de titulización de los ingresos del concesionario, así como la posibilidad de que los tenedores de los correspondientes títulos disfruten de los mismos derechos que el acreedor hipotecario en el caso de que designen un representante único ante la Administración.
- En línea con las previsiones del Pliego de cláusulas generales para las concesiones de autopistas de peaje, se intentan garantizar los derechos de los acreedores del concesionario (y particularmente de los acreedores hipotecarios y de los tenedores de títulos) en los supuestos de resolución anticipada de la concesión, fundamentalmente mediante la puesta a disposición de los acreedores de las cantidades que, como consecuencia de la resolución, la Administración deba abonar al concesionario.

#### 4.2.2.5.2 Canadá

La regulación de carreteras públicas en Canadá se encuentra sometida a la jurisdicción de cada provincia (la “**Provincia**”). En la Provincia de Ontario, la construcción y mantenimiento de carreteras públicas se rige por la Ley de Transporte Público y Mejora de las Carreteras (“*Public Transportation and Highway Improvement Act*”). Esta Ley crea una autoridad pública encargada del cuidado, custodia y control de las carreteras públicas, aunque permite al Ministerio de Transporte delegar al sector privado las

responsabilidades derivadas del mantenimiento de una carretera pública. A pesar de que la Ley de Transporte Público y Mejora de las Carreteras no prevé el otorgamiento de contratos de concesión al sector privado, la Provincia de Ontario tiene autoridad legislativa para promulgar la legislación necesaria para conceder tales contratos de concesión. Sin embargo, no hay ninguna legislación específica general que trate sobre la creación y el otorgamiento de concesiones sobre carreteras públicas en Ontario. Por lo que se refiere a la autopista 407 ETR, la Provincia de Ontario promulgó la Ley de Carreteras 407 de 1998 ("*Highway 407 Act*") que permitió la privatización de la compañía pública que construyó y explotaba dicha infraestructura y el otorgamiento de un contrato de concesión a largo plazo entre la Provincia y dicha compañía privatizada. Las características principales del contrato de concesión de la autopista 407 ETR se exponen en el apartado 4.2.2.6.1 siguiente.

#### **4.2.2.5.3 Chile**

El marco legal básico aplicable a las concesiones de autopistas en Chile viene constituido por las siguientes normas:

1. Decreto con Fuerza de Ley del Ministerio de Obras Públicas N°. 850, de 12 de septiembre de 1997, que fija el nuevo texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas (la "Ley del MOP").
2. Decreto con Fuerza de Ley del Ministerio de Obras Públicas N°. 164, de 22 de julio de 1991, según está contenido en el Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N°. 900, de 31 de octubre de 1996, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley de Concesiones de Obras Públicas (la "Ley de Concesiones").
3. Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N°. 956, de 6 de octubre de 1997, que aprueba el Reglamento de la Ley sobre Régimen de Concesiones de Obras Públicas (el "Reglamento de Concesiones").

##### (a) Disposiciones generales

Las concesiones administrativas de autopistas son adjudicadas por el Gobierno a través del Ministerio de Obras Públicas ("MOP"), pudiendo consistir la concesión en la construcción de la totalidad o parte de la autopista y su posterior explotación, o bien, en la rehabilitación y posterior explotación de la misma. En ambos casos, el Estado es dueño del proyecto y responsable del diseño así como del control y supervisión de su construcción y explotación.

##### (b) Modificación de los Contratos de Concesión de Obra Pública

La Ley de Concesiones contempla en dos de sus artículos, el 19 y el 20, la posibilidad de modificar el contrato de concesión ya perfeccionado.

## 1. Artículo 19 de la Ley de Concesiones (Modificación)

De acuerdo con este artículo, el MOP podrá modificar por razones de interés público las características de las obras y servicios contratados y, en consecuencia, deberá compensar al concesionario con las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio.

Las indemnizaciones serán acordadas entre el MOP y el concesionario y podrán expresarse en el plazo de la concesión, en las tarifas, en los aportes o subsidios o en otros factores del régimen económico de la concesión. Las controversias que se susciten entre el concesionario y el MOP acerca de dichas indemnizaciones serán resueltas por la Comisión Conciliadora prevista en la Ley de Concesiones.

Las Bases de Licitación establecerán el monto máximo de la inversión que el concesionario estará obligado a realizar en virtud de las modificaciones que introduzca el MOP en el contrato de concesión, así como el plazo máximo dentro del cual podrá el MOP ordenar la modificación de las obras en concesión.

Las modificaciones a que se refiere este artículo deberán establecerse mediante Decreto Supremo del MOP, que deberá llevar además la firma del Ministro de Hacienda.

## 2. Artículo 20 de la Ley de Concesiones (Ampliación)

Este precepto establece que si durante la vigencia de la concesión, la obra resultare insuficiente para la prestación del servicio en los niveles definidos en el contrato de concesión y considerarse conveniente su ampliación o mejora, por iniciativa del Estado o a solicitud del concesionario, se procederá a la suscripción de un convenio complementario al referido contrato de concesión.

Este convenio acogerá las particulares condiciones a que deba sujetarse la realización de las obras y su repercusión en el régimen de tarifas, en cualquier otro factor del régimen económico de la concesión o en el plazo de la misma.

La aprobación del convenio complementario se hará mediante Decreto Supremo del MOP, que deberá llevar además la firma del Ministro de Hacienda.

La Ley de Concesiones no contempla la posibilidad del rescate administrativo de la concesión. Sin embargo, muchos administrativistas opinan que el Estado podría expropiar una concesión de obra pública por razones de interés nacional calificado por ley y, mediando el correspondiente justiprecio. En la práctica, no existen precedentes de expropiaciones de concesiones de carreteras en Chile.

### (c) Cesión y prenda sobre la concesión

Tras la publicación del Decreto Supremo de Adjudicación y la suscripción del contrato de concesión, el concesionario podrá ceder a un tercero la concesión o los derechos que como concesionario le correspondan, siempre que dicha cesión sea total y el cesionario cumpla los requisitos establecidos para poder licitar en la concesión.



La Ley de Concesiones crea una “prenda especial de concesión de obra pública”, que será sin desplazamiento de los bienes y derechos prendados, y que el concesionario podrá establecer sobre:

1. el derecho de concesión de obra pública
2. cualquier pago comprometido por el Estado al concesionario en virtud del contrato de concesión
3. los ingresos de la sociedad

Para su validez, la prenda deberá establecerse en escritura pública e inscribirse en el Registro de Prenda Industrial del Conservador de Bienes Raíces de Santiago de Chile y en el Registro de Prenda Industrial correspondiente al domicilio social del concesionario. Además, deberá efectuarse una anotación marginal dejando constancia de la misma en el asiento de inscripción de la sociedad concesionaria en el Registro de Comercio. Si la prenda recayese sobre acciones de la sociedad concesionaria, deberá además inscribirse en los registros correspondientes de dicha sociedad.

(d) Resolución de Conflictos

La Ley de Concesiones establece, con carácter general, que las controversias o reclamaciones que se produzcan con motivo de la interpretación, aplicación o ejecución del contrato de concesión se elevarán al conocimiento de una Comisión Conciliadora integrada por tres profesionales universitarios, uno designado por el MOP, otro por el concesionario y el tercero de mutuo acuerdo por ambas partes. A falta de acuerdo, este último será designado por el Presidente de la Corte de Apelaciones de Santiago.

La Comisión buscará la conciliación entre las partes. Si esta conciliación no se produce en el plazo de 30 días, el concesionario podrá optar, en un plazo de 5 días, entre:

1. solicitar que la Comisión se constituya en comisión arbitral, la cual deberá fallar sobre la controversia en un plazo de 30 días, no siendo su fallo susceptible de recurso; o
2. recurrir ante la Corte de Apelaciones de Santiago.

Los acreedores prendarios podrán personarse en estos procedimientos si demostrasen tener interés personal en la causa.

#### **4.2.2.5.4 Portugal**

La Ley de Bases del Sistema de Transportes Terrestres (Ley 10/90 de 17 de Marzo, modificada por la Ley N°. 3-B/2000, de 4 de Abril) permite que la construcción y explotación de autopistas y grandes obras integradas en la red de carreteras nacionales sean objeto de concesión a empresas constituidas expresamente para este fin. El régimen de concesión de la construcción, conservación y explotación de autopistas o grandes obras se establecerá en legislación especial, aunque la Ley dispone de entrada que las autopistas construidas por concesión se explotarán en régimen de peaje. En el apartado 4.2.2.6.9 siguiente se exponen las principales características de los contratos de

concesión de los que son titulares las sociedades filiales de CINTRA concesionarias de las autopistas SCUT Algarve y SCUT Norte-Litoral.

#### **4.2.2.5.5 Irlanda**

##### (a) Autoridad Nacional de Carreteras

La *National Roads Authority* (Autoridad Nacional de Carreteras o “ANC”) es la encargada de otorgar las concesiones de carreteras en Irlanda, tal y como se prevé en la Ley de Carreteras de 1993 (“*Roads Act, 1993*”). Su función principal es la de “garantizar la existencia de una red de carreteras nacionales segura y eficiente” y es responsable de la planificación y supervisión de la construcción y mantenimiento de las carreteras nacionales.

Asimismo, la ANC ostenta una serie de funciones específicas de conformidad con la *Roads Act*, incluyendo:

- elaborar o encargar la preparación del diseño de las carreteras y los programas de mantenimiento y planes para el suministro de señales de tráfico en las carreteras nacionales;
- supervisar los trabajos de construcción, mejora y mantenimiento de las carreteras nacionales;
- reparto y pago de las subvenciones previstas para las carreteras nacionales, y
- realizar actividades de formación, investigación o prueba en relación con cualquiera de sus funciones.

En el pasado, dichas funciones eran llevadas a cabo por autoridades locales, pero poco a poco la ANC las viene asumiendo de forma directa.

##### (b) Carreteras de peaje

Las autoridades de carreteras, incluyendo la ANC, tienen la facultad, de conformidad con la *Roads Act*, de promulgar Planes para el establecimiento de sistemas de peajes por el uso de carreteras públicas, y regulaciones específicas para implementar dichos peajes. Las autoridades de carreteras establecen el peaje máximo para los diferentes tipos de vehículos. De conformidad con las actuales regulaciones de peaje (tales como las relativas al “Proyecto N4 N6 Kilcock Kinnegad Bypass”), los peajes máximos son fijados anualmente en función del índice de precios al consumo irlandés.

##### (c) Concesiones de las carreteras de peaje

El *Roads Act* habilita a la autoridad de carreteras para celebrar contratos con compañías del sector privado para la financiación, mantenimiento y/o construcción de carreteras de peaje, a cambio de una concesión para cobrar y conservar los peajes. Esta facultad se basa en las disposiciones de la *State Authorities (Public Private Partnership Arrangements) Act 2002* (Ley de Autoridades Estatales (Contratos Públicos con Asociaciones Privadas) de 2002) que habilita a la ANC para celebrar contratos con

entidades privadas. El contenido del contrato de concesión entre la ANC y la sociedad filial de CINTRA concesionaria del Proyecto N4 N6 Kilcock Kinnegad Bypass se expone en el apartado 4.2.2.6.11 siguiente.

(d) Clasificación de las carreteras

El Roads Acts de 1993 y de 1998 establece una clasificación de carreteras en Irlanda, el reparto de responsabilidades en relación con el mantenimiento y construcción de carreteras públicas, la construcción de carreteras y el uso de carreteras de peaje.

Las carreteras en Irlanda son clasificadas como nacionales, regionales o locales por el Ministro de Transporte. La responsabilidad sobre el mantenimiento y construcción de carreteras locales se asigna a la autoridad local en cada área, mientras que la responsabilidad se comparte con la ANC para las carreteras nacionales y regionales.

Una autopista es una carretera pública considerada como tal en el correspondiente “plan de autopistas” aprobado por el Ministro. El plan de autopistas especificará (cuando sea necesario, mediante mapas) la autopista a la que se refiere el plan, los terrenos y derechos que requerirán ser expropiados a los efectos de construir la autopista, los terrenos cuyo acceso y salida se verán afectados por la existencia de la autopista, cualquier permiso de planificación que deba ser afectado y cualquier otro asunto que el Ministro estime pertinente.

(e) Procedimientos de planificación y expropiación

Los procedimientos de planificación y expropiación dependen del tipo de carretera. En todos los casos, tanto la planificación como la expropiación son responsabilidad de la autoridad de carreteras, y no de la empresa concesionaria. Para las autopistas, la autoridad de carreteras promulga un “plan de autopistas”, que se acompaña de una declaración de impacto medioambiental y de un “libro de referencia” relativo a todo el terreno necesario, y que deberá ser aprobado por el organismo de planificación competente. Dicha aprobación faculta a la autoridad de carreteras para construir la autopista, y también para expropiar los referidos terrenos.

#### **4.2.2.6 Descripción de las principales concesiones**

Las magnitudes financieras de las sociedades mostradas a continuación son el 100% de dichas sociedades, independientemente del porcentaje que tenga Cintra, excepto en el caso de las sociedades puestas en equivalencia.

##### **4.2.2.6.1 407 ETR**

La 407 ETR se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración global.

#### **1. Datos básicos societarios.**

La autopista 407 ETR supone aproximadamente el 42% de los ingresos del grupo y aporta aproximadamente el 50% del resultado de explotación.

El 17 de Enero de 2002 Capital d’Amerique CDPQ Inc. (CDPQ) acordó con los demás accionistas de la sociedad que convertiría la deuda subordinada de la que era titular y cuyo principal ascendía a la cantidad de 125.000.000 dólares canadienses, en acciones ordinarias de 407 International Inc. Se convino que tal conversión se realizaría el 6 de Mayo de 2004 o antes, en función del cumplimiento de ciertos requisitos (al día de hoy, dichos requisitos se encuentran cumplidos), otorgándose entre tanto al tenedor de tal deuda el mismo tratamiento –salvo por los derechos que le correspondieran al Banco Agente de acuerdo con los contratos de financiación de la sociedad- que si ya fuera titular de las acciones y esa conversión hubiera tenido lugar el 1 de Enero de 2002.

Posteriormente, el 18 de Marzo de 2002 Macquarie Infrastructure (Toll Route) (MITR) acordó adquirir la referida deuda subordinada de CDPQ formalizándose dicha transmisión el 26 de Abril de 2002.

Finalmente, llegado el mes de mayo de 2004, todas las partes interesadas acordaron modificar la fecha de conversión de esta deuda subordinada de modo que la misma tendrá lugar en la fecha que MITR decida pero no más tarde del 4 de Mayo de 2005.

Accionistas	Participación	
	Antes Reestructuración	Después de la reestructuración
Cintra	67,10%	53,23%
Macquarie Inf. Group	16,13% (*)	30,00%
SNC Lavalin	16,77%	16,77%

(\*) Corresponde a la deuda convertible que se ejecutará antes de 5.04.05

La participación de CINTRA se realiza de manera indirecta a través de varias empresas de las que posee el 100% de las acciones. A 31 de diciembre de 2003 el importe de la participación en la compañía, contabilizado en Cintra, ascendía a 341.626 miles de euros.

El Acuerdo de Accionistas de 12 de Abril de 1999 sustituyó a otro anterior y fue ulteriormente asumido por los nuevos accionistas, modificado en diversos aspectos por varios acuerdos y también complementado por otros acuerdos entre los accionistas que tuvieron por objeto regular de una forma compleja sus respectivos derechos y obligaciones en relación a la transmisión de acciones. Además de esta materia, cabe resaltar la detallada regulación de las siguientes:

- obligaciones de aportaciones de capital y concesión de deuda subordinada
- política de dividendos máximos
- nombramiento de consejeros y cargos clave de la sociedad
- régimen de adopción de acuerdos, exigiéndose como regla general la “supermayoría” (que en caso de acuerdos de Consejo consiste en la necesidad del voto favorable de al menos el 60% de los consejeros presentes)

y que ejerzan su derecho de voto y de al menos un consejero nombrado por cada accionista estratégico (Cintra y SNC o alguno de sus adquirentes autorizados siempre que tengan más de un 10% de las acciones); y en el caso de acuerdos de Junta tal supermayoría requiere el voto favorable de accionistas que representen al menos el 60% de las acciones ordinarias y el de todos los accionistas estratégicos presentes y que ejerzan su derecho de voto). Excepcionalmente se requiere unanimidad para ciertas decisiones esenciales (modificación de los documentos fundacionales, fusiones y reorganizaciones sociales, transacciones por encima de 10.000.000 de dólares canadienses, adquisición de acciones, cambio de actividad, autocartera, concesión de préstamos, etc.);

- derechos de información
- derechos de suscripción preferente
- venta forzosa de acciones en caso de incumplimiento
- sumisión a arbitraje para resolver las disputas

El Consejo de Administración está compuesto actualmente por doce miembros, de los que 8 son designados a propuesta de CINTRA.

## **2. Características de la infraestructura.**

La autopista 407-ETR, se encuentra localizada en el área de Toronto (Canadá) y con una longitud de 108 km., discurre de manera paralela al primer anillo de circunvalación de la ciudad, la 401, que es una de las autopistas más congestionadas de Norte América.

La autopista 407 ETR fue abierta al público en Junio de 1997 y como autopista de peaje entró en funcionamiento en octubre de 1997.

Posteriormente, en mayo de 1999, con el objetivo de reducir su nivel de endeudamiento, el Gobierno de Ontario privatizó la autopista mediante un concurso en el que el consorcio participado por Grupo Ferrovial y Cintra y liderado por estos resultó adjudicatario de la construcción de las dos extensiones (Este y Oeste), de la financiación, del mantenimiento y de la explotación durante 99 años.

La concesión supuso el pago de un precio de 3.107 millones de dólares canadienses, lo que la convertía en una de las mayores privatizaciones de la historia de Canadá.

La autopista 407 ETR es una autopista de peaje explícito, pero con una característica diferenciadora. Fue la primera en el mundo con un sistema de peaje sin barreras y sin tener que reducir la velocidad para pagar el peaje. Unos pórticos situados en las entradas y salidas de la autopista detectan y registran todos los vehículos que acceden o abandonan la misma.

El sistema de identificación cuenta con dos posibilidades:

- 1°. Si el vehículo que accede o sale de la autopista tiene instalado un dispositivo electrónico de detección (“transponder”) adherido a su parabrisas, el sistema registra los datos del vehículo y carga el importe del viaje en la cuenta del cliente. A fecha de hoy existen más de 600.000 “transponder” activados entre los clientes de la autopista.
- 2°. Si el sistema, no detecta el “transponder”, toma una fotografía de la placa de matrícula del vehículo realizando una lectura electrónica de la fotografía digital de la citada placa para su posterior facturación automática.

La evolución porcentual de los viajes detectados y no facturados, y por tanto no cobrados, ha sido:

%	2000	2001	2002	2003	jun-04
<b>No legibles</b>	4,8	4,3	3,3	3,1	2,6
<b>No facturables</b>	3,2	2,5	0,9	1,0	1,3
<b>Exentos</b>	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8
<b>Total no facturados</b>	<b>8,5</b>	<b>7,4</b>	<b>4,9</b>	<b>4,8</b>	<b>4,6</b>

No Legibles: vehículos cuya identificación no es posible por el sistema

No facturables: Son aquellos que habiendo sido identificados por el sistema, no se les puede emitir factura porque no es posible obtener los datos necesarios (dirección, etc.).

Exentos: vehículos que por su naturaleza, según el contrato de concesión están exentos de pago: Ambulancias, policía, bomberos, etc.

Por último cabe destacar que debido a la no existencia de cabinas de peaje donde se pueda abonar el servicio que sólo puede hacerse a través de facturación a los usuarios, existe la posibilidad de facturas emitidas y no cobradas. Estos impagados a 31 de diciembre de 2003 suponen un porcentaje de 6,7% de los ingresos.

Dada esta particular estructura de peaje, uno de los factores más relevantes de la compañía es su complejo sistema de proceso de datos. Este sistema controla toda la operación, desde que el vehículo pasa por la autopista y se genera la factura mensual correspondiente, hasta que se ingresa el importe de la factura.

Este elevado grado de automatización es lo que permite gestionar una gran base de datos con los clientes de la autopista. Esta magnitud que se puede apreciar a través de los siguientes datos:

- 5,8 millones de usuarios registrados.
- Más de 600.000 “transponder” activados.
- 1,5 millones de facturas enviadas cada mes.
- 1,37 millones de llamadas recibidas durante 2.003 (con un tiempo medio de respuesta de 12 segundos).
- 351.314 viajes diarios (media de días laborables en junio de 2004).

- 94,5 millones de viajes en 2.003.

Antes de la privatización, la autopista tenía una longitud de 69 kilómetros. Posteriormente se han abierto:

- La ampliación hacia el Oeste, con 24 Kilómetros hasta Burlington, a principios de julio de 2001.
- La ampliación parcial hacia el Este, con 15 kilómetros hasta la Autopista 7 en agosto de 2001.

Existe la posibilidad de realizar una ampliación adicional hacia el Este de 45 kilómetros, que aportaría tráfico al trazado actual. Esta ampliación aún no ha sido licitada.

Actualmente es una autopista de 2+2 a 4+4 carriles dependiendo del tramo, pudiendo llegar en un futuro hasta un máximo de 4+4 a 6+6 carriles en función del tramo de autopista.

Al ser una autopista urbana, cuenta con 39 enlaces y más de 190 accesos laterales de entrada o salida, todas ellas con un dispositivo electrónico de detección de vehículos. Seis de los enlaces son conexiones rápidas con otras autopistas. Además, a lo largo de sus 108 kilómetros hay 137 pasos elevados y 80 pasos subterráneos.

### **3. Principales previsiones del contrato concesional**

Por lo que se refiere a la Carretera 407 ETR, la Provincia creó en un principio bajo el marco de la Ley de Inversión de Capital (“Capital Investment Plan Act (CIPA)”) la Sociedad de Capital de Transporte de Ontario (“Ontario Transportation Capital Corporation” u “OTCC”), una empresa pública cuyo objeto era desarrollar y financiar la parte central de la Carretera 407 ETR. Después de iniciarse la explotación comercial de la parte central de la Carretera 407 ETR, la Provincia promulgó la Ley de Carreteras 407 de 1998 (“Highway 407 Act”) que permitió y facilitó la privatización de la OTCC. La OTCC continuó funcionando como una empresa, la Highway 407 ETR Concession Company Limited (“407 ETR Concession Co.”). La Provincia y la 407 ETR Concession Co otorgaron una Concesión y un Acuerdo de Arrendamiento de Terrenos con una duración de 99 años (el “Concession and Ground Lease Agreement” o “CGLA”) para la parte central de la Carretera 407 ETR y las extensiones requeridas. Posteriormente, la Provincia vendió las acciones de la 407 ETR Concession Co como parte de un proceso de privatización. Este proceso de privatización fue estructurado como una subasta, y no como un concurso de solicitud de ofertas de compra. Las acciones fueron vendidas a la oferta más alta presentada en el proceso de subasta.

Las leyes reguladoras de los procesos de subasta en Canadá son diferentes de las leyes correlativas de las demás jurisdicciones del Common Law. De conformidad con las leyes de Canadá, cuando se presenta una oferta en una subasta se celebra

un contrato entre el oferente y la parte que realiza la subasta que se denomina "Contrato A". El Contrato A es vinculante para ambas partes y rige el proceso de subasta hasta la adjudicación final, que se formaliza en el denominado "Contrato B". Una vez seleccionado el adjudicatario final sobre la base de los términos y condiciones de su Contrato A, se celebra el Contrato B con dicho adjudicatario.

El CGLA es un contrato vinculante entre la Provincia y la 407 ETR Concession Co. La interpretación, validez y exigibilidad del CGLA se rigen por las leyes de la Provincia de Ontario, lo que implica la aplicación de los principios de Ley contractual del Common Law. Los términos y condiciones del CGLA establecen que el contrato sólo puede ser modificado por acuerdo de ambas partes; sin embargo, la Provincia tiene autoridad legislativa para dictar normas que pueden afectar directamente a la explotación e ingresos de la 407 ETR Concession Co. En tales circunstancias, el CGLA prevé un recurso para alegar que tales normas constituyen "una acción discriminatoria" y la 407 ETR Concession Co podría solicitar una compensación conforme a los términos y condiciones del CGLA.

La Provincia tiene derecho a resolver el CGLA en caso de que tenga lugar un supuesto de incumplimiento por parte de la 407 ETR Concession Co, sujeta a ciertas cláusulas de protección. Asimismo, en supuestos de fuerza mayor cuya duración se previera superior a un año, ambas partes de común acuerdo pueden resolver el CGLA. Si la Provincia pretendiera resolver el CGLA por cualquier otra razón (por ejemplo, promulgando disposiciones al respecto), estaría obligada de conformidad con los términos del CGLA a pagar a la 407 ETR Concession Co el importe de los daños y perjuicios previstos en el CGLA para los supuestos de resolución anticipada.

Existen, a la fecha de registro del presente Folleto, diversos contenciosos con la Provincia que se detallan en el Capítulo IV (apartado 4.3.4 del presente Folleto).

#### 4. Tráfico y tarifas

La evolución del tráfico ha sido muy positiva desde 1999, con un incremento continuado en el uso de la autopista.

VKT (millones)	1999	2000	2001	2002	2003	JUN-04
Ligeros	1.178	1.295	1.464	1.678	1.690	844
Pesados	98	126	131	128	133	66
<b>Total VKT</b>	1.276	1.421	1.595	1.806	1.824	910
<b>% variación</b>	-	11,36%	12,24%	13,23%	1,00%	8,72%

Fuente: La compañía VKT: N° total de kilómetros recorridos (n°. de vehículos por n°. de kilómetros)

El incremento de vehículos en el año 2002 se debe a la apertura en 2001 de las dos ampliaciones de la Autopista (Este y Oeste).

La media de viajes en días laborables ha crecido de manera continuada, incluso en los meses posteriores a los incrementos en las tarifas:



	1999	2000	2001	2002	2003
Media de Viajes día laborable (en miles)	237,3	263,8	285,1	308,9	313,8
Media de km recorridos	17,75	17,89	18,52	19,39	19,30

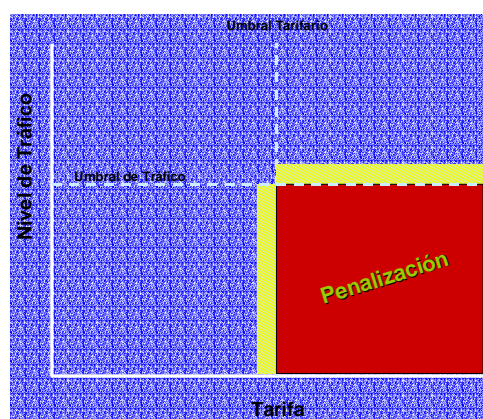
Congestión de tráfico en hora punta (Fuente: MTO)

Existe la flexibilidad para fijar las tarifas, según se establece en uno de los acuerdos del contrato de concesión: “Tolling, Congestion Relief and Expansión Agreement (Schedule 22)” o TCREA.

Este acuerdo establece bajo qué condiciones se pueden incrementar las tarifas:

- **Año base:** Es el año siguiente al primer año en el que la autopista haya estado completamente operativa en no menos de cuatro meses. Es el año 2002, ya que la autopista se terminó por completo en agosto de 2001 y por lo tanto estuvo completamente operativa durante cuatro meses de 2001.
- **Umbral de tráfico:** La Autopista actualmente está dividida en tres secciones (Oeste, Central y Parcial Este). Cada sección está dividida en varios tramos (3 en la sección Oeste, 7 en la Central y 2 en la Este). El Umbral de Tráfico se calcula, para cada uno de los 12 tramos, como el 95% de la media de tráfico, en hora punta, para el 60% de los días laborables que registren los mayores niveles de tráfico. Una vez así calculado, este umbral se incrementará anualmente un 3% hasta alcanzar los 900 vehículos por hora y carril, un 2% anual hasta los 1.200 vehículos por hora y carril y un 1% anual hasta alcanzar el máximo de 1.500 vehículos por hora y carril.
- **Umbral tarifario:** Partiendo en el año 1999 de 11 cts. de dólar canadiense por kilómetro, este umbral, aumenta en 2000 un 1,5% más inflación y, a partir de esa fecha un 2% más inflación hasta alcanzar un 30% más inflación, momento a partir del cual sólo se incrementa anualmente en la inflación (aproximadamente año 2015).

De esta manera, a partir del año base (2002), se pueden fijar las tarifas por encima del umbral tarifario, siempre que el nivel de tráfico no baje del umbral de tráfico. Si el tráfico cae por debajo del límite y se han incrementado las tarifas por encima del umbral tarifario, se incurre en una penalización que asciende al doble del exceso de ingresos por peaje por encima del umbral tarifario.



Al establecerse el umbral de tráfico para cada uno de los 12 tramos de manera independiente, se pueden establecer distintas tarifas para cada uno de los tramos.

En Febrero de 2003 se realizó la primera subida de tarifas por encima del umbral tarifario y sin embargo el tráfico no disminuyó. Esto es especialmente importante, porque 2003 no solo tuvo la primera subida de tarifas por encima del umbral, sino que además el tráfico sufrió los efectos negativos del inicio de la Guerra del Golfo (con impacto en el precio del crudo), el SARS (Canadá, y en especial Toronto, fue uno de los lugares afectados) y el apagón del Norte de América en el mes de agosto (dos días completos sin facturación).

En 2004, se ha producido una segunda subida de tarifas por encima del umbral y el tráfico esta respondiendo con un incremento acumulado respecto al año anterior de la Intensidad Media Diaria, en el primer semestre del año del 8,16% (los incrementos de tráfico en los meses siguientes a la subida, con respecto a 2003 han sido: Febrero 5,39%, Marzo 12,95% y Abril 13,08%).

La potestad de la autopista para incrementar las tarifas sin autorización previa del Ministerio de Transportes en virtud de la cual se implantó la subida de febrero de 2004, ha sido cuestionada y está siendo objeto de litigio por parte del gobierno de la provincia de Ontario. Un detalle de la evolución de esta disputa se encuentra en el capítulo IV.3.5 Litigios y arbitrajes de este folleto.

La evolución de las tarifas desde 1999 se resume en el siguiente cuadro, de tarifas para vehículos ligeros en céntimos de dólar canadiense por kilómetro:

	Céntimos de CAD por kilómetro			Céntimos de CAD por viaje
	Hora punta	Hora valle	Noche	Suplemento Vídeo
<b>Abril 99</b>	10,00	7,00	4,00	100
<b>Septiembre 99</b>	10,00	8,00	4,00	100
<b>Mayo 00</b>	10,50	10,50	5,00	150
<b>Enero 01</b>	11,00	11,00	6,00	200
<b>Enero 02</b>	11,50	11,50	11,50	265
<b>Febrero 03</b>	12,95	12,10	12,10	330
<b>Febrero 04</b>	13,95	13,10	13,10	335

Crecimiento de tarifas sobre el año anterior:

	Hora punta	Hora valle	Noche	Vídeo
Septiembre 99	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%
Mayo 00	5,0%	31,3%	25,0%	50,0%
Enero 01	4,8%	4,8%	20,0%	33,3%
Enero 02	4,5%	4,5%	91,7%	32,5%
Febrero 03	12,6%	5,2%	5,2%	24,5%
Febrero 04	7,7%	8,3%	8,3%	1,5%

Las tarifas por kilómetro son el doble para camiones y el triple para camiones con remolque.

## 5. Inversión.

El inmovilizado registrado como Inversión en Autopista en el balance consolidado de Cintra asciende a 31 de diciembre de 2003 a 2.455.055 miles de euros.

## 6. Financiación

La mayor parte de la financiación de la inversión se ha realizado mediante la emisión de bonos. A 30 de junio de 2004 la financiación externa de la compañía se estructura de la siguiente forma:

Deuda financiera	Importe (en miles de CAD)	Tipo base	Margen	Fijo / Variable	Vencimiento
<b>Bonos Senior</b>					
Series 99-A1	399.669	6,05%	-	Fijo	27/07/09
Series 99-A2	398.639	6,47%	-	Fijo	27/07/29
Series 99-A3	298.547	6,75%	-	Fijo	27/07/39
Series 99-A4	183.531	5,328%	IPC	Variable	01/12/16
Series 99-A5	185.078	5,328%	IPC	Variable	01/12/21
Series 99-A6	186.270	5,328%	IPC	Variable	01/12/26
Series 99-A7	186.005	5,328%	IPC	Variable	01/12/31
Series 99-A8	399.693	6,55%	-	Fijo	18/10/06
Series 00-A2	359.446	5,29%	IPC	Variable	01/12/39
Series 00-A3	432.719	6,90%	-	Fijo	17/12/07
	3.029.597				
<b>Bonos Junior</b>					
Series 00-B1	164.858	7,00%	-	Fijo	26/07/10-40
<b>Bonos subordinados</b>					
Series 00-C1	300.282	9,00%	-	Fijo	15/08/07
Series 03-D1	476.909	4,00%	-	Fijo	21/02/06
	777.191				
<b>Línea para inversiones</b>	65.100	BA(1)	0,35%	Variable	24/2/2006
<b>Total</b>	<b>4.036.746</b>				

(1) BANKERS ACCEPTANCES

Este total es equivalente a 2.481.098 miles de euros a 30 de junio de 2004.

Como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente Folleto.

En el caso de que se resuelva el Concession and Ground Lease Agreement (CGLA) constituiría un supuesto de incumplimiento que desencadenaría la amortización anticipada de ciertas emisiones de obligaciones realizadas por la sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR que ascienden a 3.900 millones de dólares canadienses aproximadamente (equivalentes a unos 2.386 millones de euros al tipo de cambio dólar canadiense / euro de 30 de junio de 2004). Véase a estos efectos el apartado 0.2.2.1.2. del Capítulo 0 del presente Folleto.

## **7. Magnitudes financieras básicas.**

A continuación se incluyen los estados financieros homogeneizados con los principios contables españoles.

## ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS

**407- ETR**

2001

2002

2003

junio-04

(Datos en Millones €)

Ingresos	176,40	208,58	220,76	109,34
Gastos operativos	(63,45)	(67,14)	(61,97)	(31,69)
<b>EBITDA</b>	<b>112,95</b>	<b>141,44</b>	<b>158,79</b>	<b>77,65</b>
Depreciación + Amortización + Prov	(14,95)	(31,91)	(27,74)	(15,50)
<b>EBIT</b>	<b>98,00</b>	<b>109,54</b>	<b>131,05</b>	<b>62,14</b>
<i>EBIT/Ingresos</i>	<i>55,6%</i>	<i>52,5%</i>	<i>59,4%</i>	<i>56,8%</i>
Gastos financieros y otros	(0,88)	(1,60)	(15,12)	(10,22)
Beneficio antes de impuestos	97,12	107,94	115,93	51,93
Impuestos	(45,21)	(31,25)	(37,67)	(17,28)
<b>Beneficio neto</b>	<b>51,91</b>	<b>76,68</b>	<b>78,26</b>	<b>34,64</b>

Nota: la estacionalidad del tráfico impide extrapolar resultados del ejercicio completo partiendo del primer semestre

<b>Total Activo Fijo</b>	<b>3.459,42</b>	<b>3.004,76</b>	<b>3.271,54</b>	<b>3.318,79</b>
Clientes	43,03	46,98	58,18	61,21
Tesorería + IFT	56,99	42,70	40,79	46,44
<b>Total Activo Circulante</b>	<b>100,02</b>	<b>89,68</b>	<b>98,96</b>	<b>107,65</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>3.559,43</b>	<b>3.094,44</b>	<b>3.370,50</b>	<b>3.426,43</b>
<b>Total Recursos Propios</b>	<b>662,08</b>	<b>598,49</b>	<b>644,06</b>	<b>656,36</b>
Deuda financiera a LP	2.678,49	2.167,63	2.485,66	2.516,11
Otros Acreedores a LP	134,67	146,06	185,13	201,67
<b>Total Acreedores a LP</b>	<b>2.813,16</b>	<b>2.313,69</b>	<b>2.670,79</b>	<b>2.717,78</b>
Deuda financiera a CP	34,82	153,52	30,37	30,36
Acreedores Comerciales	49,38	28,75	25,29	21,94
<b>Total Acreedores a CP</b>	<b>84,20</b>	<b>182,26</b>	<b>55,65</b>	<b>52,30</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>3.559,43</b>	<b>3.094,44</b>	<b>3.370,50</b>	<b>3.426,43</b>
<i>Ratio de endeudamiento</i>	<i>81,4%</i>	<i>80,7%</i>	<i>80,1%</i>	<i>80,1%</i>

### 4.2.2.6.2 AUSOL

Ausol se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración global.

#### 1. Datos básicos societarios

AUSOL es concesionaria de la Autopista de la Costa del Sol, tramo Málaga-Estepona, en virtud del Real Decreto 436/1996 de 1 de marzo, por el que se le adjudicó la mencionada concesión. La duración de la concesión se establece en 50 años, a contar desde el 16 de marzo de 1996. Dicho tramo fue abierto al público con fecha 29 de junio de 1999.

Adicionalmente, mediante el Real Decreto 1099/1999 de 18 de junio, el Ministerio de Fomento adjudicó a la Sociedad la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación del tramo Estepona-Guadiaro de la Autopista de peaje de la Costa del Sol, hasta el mes de julio del año 2054. Dicho tramo entró en funcionamiento el 12 de agosto de 2002.

Con fecha 8 de julio de 2004 se formalizó un contrato de por el cual Europistas vendió su participación del 10% a CINTRA.

Por lo tanto los valores y porcentajes de capital que mantenían los socios antes de esa fecha y los que mantienen en la actualidad quedan así:

Accionista	% Participación a 31.12.03	% Participación a fecha de registro
CINTRA, S.A.	75%	85%
Europistas Concesionaria Española, S.A.	10%	-
Unicaja	15%	15%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

A 31 de diciembre de 2003 el importe de la participación en la compañía, neto de desembolsos pendientes, contabilizado en Cintra ascendía a 140.844 miles de euros.

El Consejo de Administración de AUSOL se compone de 7 Consejeros en la actualidad, de los cuales 4 han sido nombrados a propuesta de CINTRA (después de la compra del 10% adicional, CINTRA tendrá derecho a proponer 2 consejeros adicionales).

## 2. Características de la infraestructura

Ambos tramos son gestionados bajo sistema de peaje explícito abierto y está habilitado el pago mediante efectivo, tarjeta magnética (crédito/débito) o mediante telepeaje interoperable con Cataluña, Galicia y Madrid, y en el futuro inmediato con el resto de las autopistas de peaje de toda España.

El tramo Málaga-Estepona dispone de dos áreas troncales y dos laterales de peaje, en Calahonda y San Pedro de Alcántara. A su vez, el tramo Estepona-Guadiaro dispone de una área de peaje troncal y lateral en Manilva.

## 3. Tráfico y tarifas

El siguiente cuadro ofrece una perspectiva de la evolución del tráfico (medido en Intensidad Media Diaria) en la autopista en los últimos 3 años y el acumulado a 30 de junio de 2004:

Tramo	2001	2002	2003	Junio 2004
Málaga-Estepona				
Ligeros	11.889	13.754	16.133	15.839
Pesados equivalentes	1.284	1.643	2.066	2.280

Tramo	2001	2002	2003	Junio 2004
Vehíc.Equivalentes	13.173	15.397	18.199	18.119
% crecimiento	20,5%	16,9%	18,2%	10,3% (1)
<b>Estepona-Guadiaro</b>				
Ligeros	-	10.094	11.740	11.319
Pesados equivalentes	-	2.430	3.175	3.713
Vehíc.Equivalentes	-	12.524	14.915	15.032
% crecimiento	-	-	19,1%	10,8% (1)

(1) La variación de junio 2004 se refiere al mismo período del año anterior (2003).

La Intensidad Media Diaria (IMD) se define como la magnitud que se calcula como el cociente entre el promedio diario de los kilómetros recorridos en la autopista por sus usuarios, medidos en vehículos ligeros equivalentes, y la longitud de la autopista. A su vez, el concepto de vehículos ligeros equivalentes se define como la cantidad estimada como la suma del total de vehículos ligeros más los vehículos pesados multiplicados por un factor de homogeneización, normalmente en términos de tarifas calculado como el cociente entre la tarifa aplicada a los vehículos pesados y la de vehículos ligeros. Siempre que en este Folleto se mencionan estos conceptos se hace de acuerdo con estas definiciones.

La tarifa se adecua a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de junio, julio, agosto y septiembre y los diecisiete días que van desde el viernes anterior al comienzo de la Semana Santa hasta el domingo siguiente al de Resurrección. Y la temporada baja el resto del año.

Siguiendo las pautas establecidas en la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, que establecieron un nuevo procedimiento de revisión de tarifas y peajes de las autopistas de titularidad de la Administración General del Estado, la sociedad incrementa sus tarifas anualmente incorporando el 100% del IPC del año precedente, minorado, en su caso, por el exceso de la IMD del año anterior sobre la prevista en el caso base.

En los últimos ejercicios el porcentaje de revisión de las tarifas en aplicación de esa fórmula ha sido el siguiente:

% Incremento sobre tarifas año anterior	2001	2002	2003	2004
Málaga – Estepona	3,22%	3,32%	3,81%	3,24%
Estepona – Guadiaro (1)		9,94%	2,08%	2,75%

(1) Estepona - Guadiaro entró en servicio en agosto de 2002 revisándose las tarifas respecto de las de la oferta (31/12/98)

Ausol ha asumido la obligación de construir un tercer carril en toda la autopista en el caso de aumento del tráfico por encima de determinados niveles.

#### **4. Inversión**

El inmovilizado registrado como Inversión en Autopista en el balance consolidado de Cintra asciende a 31 de diciembre de 2003 a 668.276 miles de euros.

#### **5. Financiación**

La sociedad tiene concertado para la financiación del tramo Málaga-Estepona de autopista un préstamo sindicado por 360,06 millones de euros en el que participan 30 entidades financieras, actuando como banco agente JP Morgan. El préstamo se halla totalmente dispuesto y su vencimiento se realizará por tres partes iguales entre 2006 y 2007; y devenga intereses al MIBOR+0,5%.

Para la financiación del tramo Estepona-Guadiaro, la sociedad firmó en mayo de 2002 un préstamo sindicado cuyo banco agente es Unicaja por la cantidad total de 150 millones de euros, divididos en dos tramos: el primero hasta 126 millones de euros para financiar la construcción, expropiaciones, gastos iniciales y gastos financieros; y el segundo por 24 millones de euros, para la financiación exclusiva de gastos financieros. El tipo de interés del préstamo está referenciado al Euribor +0,85%.

El contrato de préstamo sindicado para el tramo Estepona Guadiaro estipula la limitación en el pago de dividendos sujeto a determinadas condiciones.

El vencimiento del presente préstamo coincide con el del préstamo sindicado anteriormente mencionado para la financiación del tramo Málaga-Estepona, es decir, entre 2006 y 2007 y se halla dispuesto en su totalidad en el primer tramo, quedando íntegramente disponible el segundo.

Para ambos préstamos sindicados y como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

Adicionalmente, la sociedad cuenta con un préstamo participativo de 68,71 millones de euros que vencerá en el mes de enero del último año del periodo de concesión. Como remuneración del préstamo que quede pendiente de reembolso tras la entrega del desdoblamiento de la N-340, el Estado recibirá un 50% de los ingresos de peaje, netos de IVA, correspondientes al Tramo Estepona-Guadiaro que superen los que se derivarían del escenario de tráfico descrito a continuación:

- IMD equivalente año 2001: 8.000 vehículos
- A partir de 2001 se contemplan crecimientos anuales de la IMD anterior decrecientes desde el 6% hasta el 0% en el 2047.

El importe devengado como remuneración del préstamo participativo en 2003 asciende a 1,386 millones de euros.



## 6. Magnitudes financieras básicas

A continuación se muestran las cuentas de resultados de la sociedad concesionaria para los tres últimos ejercicios y primer semestre de 2004:

<b>ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS</b>				
<b>Autopista del Sol</b>	2001	2002	2003	junio-04
<i>(Datos en Millones €)</i>				
Ingresos	28,83	36,54	48,10	22,73
Gastos operativos	(7,24)	(8,22)	(9,51)	(5,10)
<b>EBITDA</b>	<b>21,59</b>	<b>28,33</b>	<b>38,58</b>	<b>17,64</b>
Depreciación + Amortización + Provisiones	(3,74)	(4,47)	(6,66)	(2,82)
<b>EBIT</b>	<b>17,85</b>	<b>23,85</b>	<b>31,93</b>	<b>14,82</b>
<i>EBIT/Ingresos</i>	<i>61,9%</i>	<i>65,3%</i>	<i>66,4%</i>	<i>65,2%</i>
Gastos financieros y otros	(2,37)	(2,00)	2,72	(1,14)
Beneficio antes de impuestos	15,48	21,86	34,65	13,68
Impuestos	(5,42)	(7,65)	(12,13)	(4,79)
<b>Beneficio neto</b>	<b>10,06</b>	<b>14,21</b>	<b>22,52</b>	<b>8,89</b>
Nota: la estacionalidad del tráfico impide extrapolar resultados del ejercicio completo partiendo del primer semestre				
Nota: el tramo Estepona Guadiaro entró en servicio en agosto de 2002. A efectos de comparación, el primer ejercicio completo con ambos tramos en servicio es 2003				
<b>Total Activo Fijo</b>	<b>598,83</b>	<b>719,29</b>	<b>746,79</b>	<b>754,16</b>
Deudores	21,79	49,05	4,77	6,59
Tesorería + IFT	6,73	4,48	36,44	45,27
<b>Total Activo Circulante</b>	<b>28,51</b>	<b>53,53</b>	<b>41,21</b>	<b>51,86</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>627,34</b>	<b>772,82</b>	<b>788,00</b>	<b>806,02</b>
<b>Total Recursos Propios</b>	<b>162,76</b>	<b>169,97</b>	<b>184,00</b>	<b>192,89</b>
Deuda financiera a LP	441,02	530,81	555,53	555,53
Otros Acreedores a LP	4,54	10,52	14,62	16,07
<b>Total Acreedores a LP</b>	<b>445,56</b>	<b>541,34</b>	<b>570,15</b>	<b>571,60</b>
Deuda financiera a CP	0,84	0,51	0,40	0,36
Acreedores a corto plazo	18,17	61,00	33,46	41,17
<b>Total Acreedores a CP</b>	<b>19,01</b>	<b>61,51</b>	<b>33,86</b>	<b>41,53</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>627,34</b>	<b>772,82</b>	<b>788,00</b>	<b>806,02</b>

### 4.2.2.6.3 AUTEMA

Autema se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración global.

#### 1. Datos básicos societarios

AUTEMA es concesionaria de la autopista Terrassa-Manresa en virtud del Decreto 351/1986 de 18 de diciembre, por el que se le adjudicó por la Generalitat de Cataluña la mencionada concesión. El contrato de concesión se formalizó mediante escritura

pública de fecha 1 de abril de 1987. La concesión fue posteriormente ampliada al tramo Rubí-Terrassa por acuerdos del Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña de 28 de julio y 1 de agosto de 1989. Por Decreto 219/1993 la duración de la concesión se fija en 50 años, hasta el 1 de enero de 2037.

Los accionistas de AUTEMA y sus correspondientes porcentajes de participación son los siguientes:

<b>Accionistas</b>	<b>Porcentaje</b>
CINTRA Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A.	76,275%
Autopistas II Concesionaria Española, S.A. (Abertis).	23,725%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

A 31 de diciembre de 2003, el importe de la participación en la compañía, neto de desembolsos pendientes, contabilizado en Cintra ascendía a 33.260 miles de euros.

El Consejo de Administración de AUTEMA se encuentra formado en la actualidad por 7 Consejeros, de los cuales 5 fueron nombrados a propuesta de CINTRA.

## **2. Características de la infraestructura**

El período concesional se extiende desde diciembre de 1987 hasta el 1 de enero de 2036.

La entrada en explotación de la autopista se produjo el 20 de junio de 1989 para tramo Terrasa-Manresa y el 12 de septiembre de 1991 para el tramo San Cugat-Terrasa, en ambos casos mediante un sistema tarifario de peaje explícito abierto.

La autopista cuenta con dos peajes troncales (barreras de Les Fonts y Castellbell i el Vilar) y 1 peaje lateral (St.Vicenc/Montserrat).

## **3. Tráfico y tarifas**

El siguiente cuadro ofrece una perspectiva de la evolución del tráfico (medido en Intensidad Media Diaria) en la autopista objeto de concesión en los últimos 3 años:

IMD	2001	2002	2003	jun-04
Ligeros	12.944	14.075	15.882	17.292
Pesados equivalentes	829	932	1.080	1.156
<b>V. Equivalentes</b>	<b>13.773</b>	<b>15.007</b>	<b>16.962</b>	<b>18.448</b>
<i>% variación</i>		<i>9,0%</i>	<i>13,0%</i>	<i>9,6% (1)</i>
<i>% pesados/ligeros</i>	<i>5,4%</i>	<i>5,6%</i>	<i>5,6%</i>	<i>6,7%</i>

(1) La variación de junio 2004 se refiere al mismo período del año anterior (2003).

La revisión de las tarifas se lleva a cabo anualmente sobre la base del 95% del IPC, debiendo ser solicitada por el concesionario al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña a través de la Delegación del Consejo Ejecutivo de la Generalidad.

En los últimos ejercicios el porcentaje de revisión de las tarifas en aplicación de esa fórmula ha sido el siguiente:

	2001	2002	2003	2004
<b>% Incremento sobre tarifas año anterior</b>	0,0%	3,47%	2,95%	3,42%

La sociedad concesionaria recibe en la actualidad compensaciones económicas de la Generalitat de Cataluña para restablecer el perjuicio en el equilibrio financiero de la concesión motivado por tres tipos de causas: reducción de tarifas, bonificación de tarifas y aplazamiento en la aplicación de tarifas.

El primer caso tiene su origen en un Decreto de mayo de 1999 (137/1999) por el que desde el 1 de enero de 2000 se determinan compensaciones para AUTEMA por la reducción del 45% de las tarifas de peaje de lunes a viernes. La Generalitat compensará a AUTEMA por las diferencias económicas negativas que en cada ejercicio se produjeran en los excedentes de explotación (ingresos netos de peaje – gastos de explotación) respecto de los previstos en el PEF(Plan Económico Financiero) aprobado en ese Decreto. Si la diferencia no fuese negativa, habría que entregar el 25% de esa diferencia a la Generalitat. Adicionalmente una extensión de la aplicación de las normas y filosofía emanadas de este decreto se materializó en otros dos decretos (346/2002 de diciembre de 2002 y 139/2003 de mayo de 2003) que establecen un nuevo sistema de descuentos en la barrera de peaje de Les Fonts para usuarios habituales entre St Cugat, Rubí y Terrasa, de lunes a sábado, y cuya compensación se produce según el sistema fijado en el Decreto 137/1999 de 18 de mayo.

Las compensaciones por bonificación temporal de tarifas mediante la congelación de la subida del IVA aplicable tras la aprobación de la reforma de dicho impuesto (del 7% al 16%), se determinaron mediante Decreto 351/2001 de diciembre de 2001 que determinó también que esa bonificación será suprimida por la Sociedad Concesionaria linealmente en 5 años a partir de 2004 y hasta 2008.

En diciembre de 2002 y 2003 se aprobaron sendos decretos (345/2002 y 390/2003) para el aplazamiento de un año de las tarifas de 2003 y 2004 respectivamente, de modo que las tarifas de 2003 son las aplicadas en la actualidad y las vigentes para 2004 son aplazadas en su aplicación hasta el 1 de enero de 2005. El aplazamiento anual de tarifas se aplicará desde la publicación de los decretos hasta la definición de un nuevo Modelo de Gestión de Autopistas por parte del Grupo de Trabajo para la reordenación de los Peajes en Cataluña.

Las compensaciones recibidas de la Generalitat por los diferentes conceptos en los últimos años se encuentra recogida en la siguiente tabla:

(miles de euros)	2001	2002	2003
<b>Decreto 137/99</b>	3.758	4.346	3.955
<b>Resto</b>	1.389	1.981	2.582
<b>Total</b>	5.147	6.327	6.537

#### 4. Inversión

El inmovilizado registrado como Inversión en Autopista el balance consolidado de Cintra asciende a 31 de diciembre de 2003 a 216.432 miles de euros.

#### 5. Financiación

Para la financiación de sus actividades Autema contaba a 30 de junio de 2004 con los siguientes recursos ajenos:

DEUDA FINANCIERA (MM €)	Límite disponible	Tipos	Vencimiento
Préstamo Sindicado (SCH)	160,0	Euribor+0,5%	abril-2005/abril-2006
Préstamo Sindicado (Barclays)	90,0	Euribor+0,7%	mayo-2007/mayo-2008
Líneas de crédito (SCH, BBVA, Banesto)	57,0	Euribor+0,40%	marzo 2007
Préstamo (Caja Madrid)	19,0	Euribor+0,425%	marzo 2007
Líneas de crédito (SCH, La Caixa)	6,0	Euribor+0,50%	octubre 2004
Línea crédito (Banesto)	9,0	Euribor+0,45%	octubre 2004

A 30 de junio de 2004 AUTEMA mantiene un total de saldos dispuestos de 276,6 millones de euros.

#### 6. Magnitudes financieras básicas

A continuación se muestran las cuentas de resultados la sociedad concesionaria para los tres últimos ejercicios y primer semestre de 2004:

## ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS

<b>Autopista Terrasa-Manresa</b> (Datos en Millones €)	2001	2002	2003	junio-04
Ingresos	25,08	27,04	30,222	16,87
Gastos operativos	(4,72)	(4,85)	(7,132)	(4,30)
<b>EBITDA</b>	<b>20,36</b>	<b>22,18</b>	<b>23,09</b>	<b>12,57</b>
Depreciación + Amortización + Provisiones	(2,11)	(2,31)	(2,484)	(1,51)
<b>EBIT</b>	<b>18,24</b>	<b>19,87</b>	<b>20,61</b>	<b>11,06</b>
<i>EBIT/Ingresos</i>	<i>72,8%</i>	<i>73,5%</i>	<i>68,2%</i>	<i>65,6%</i>
Gastos financieros y otros	(5,56)	(4,40)	(10,07)	(0,70)
Beneficio antes de impuestos	12,68	15,47	10,54	10,37
Impuestos	(4,44)	(5,41)	(3,69)	(3,63)
<b>Beneficio neto</b>	<b>8,24</b>	<b>10,06</b>	<b>6,848</b>	<b>6,74</b>
Nota: la partida de gastos financieros y otros en 2003 incluye 5,8 millones de euros correspondientes a la provisión registrada para hacer frente a pagos de IBI de años anteriores tras la sentencia del TS que anulaba el derecho de la sociedad a disfrutar de una bonificación del 95% en la cuota de dicho impuesto. Más detalle en la sección Litigios y Arbitrajes de este capítulo.				
<b>Total Activo Fijo</b>	<b>368,28</b>	<b>379,23</b>	<b>391,49</b>	<b>381,96</b>
Deudores	12,85	17,32	9,32	12,27
Tesorería + IFT	0,11	0,05	0,29	0,31
<b>Total Activo Circulante</b>	<b>12,96</b>	<b>17,37</b>	<b>9,60</b>	<b>12,57</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>381,24</b>	<b>396,59</b>	<b>401,09</b>	<b>394,53</b>
<b>Total Recursos Propios</b>	<b>82,87</b>	<b>88,63</b>	<b>85,57</b>	<b>78,66</b>
Deuda financiera a LP	184,04	250,00	196,67	219,33
Otros Acreedores a LP	14,99	16,74	27,57	26,52
<b>Total Acreedores a LP</b>	<b>199,03</b>	<b>266,74</b>	<b>224,23</b>	<b>245,85</b>
Deuda financiera a CP	54,59	34,00	83,83	59,73
Acreedores a corto plazo	44,74	7,22	7,46	10,28
<b>Total Acreedores a CP</b>	<b>99,33</b>	<b>41,23</b>	<b>91,29</b>	<b>70,01</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>381,24</b>	<b>396,59</b>	<b>401,09</b>	<b>394,53</b>

## 4.2.2.6.4 EUROPISTAS AP1: BURGOS-ARMIÑÓN

Europistas se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por puesta en equivalencia.

## 1. Datos básicos societarios

Autopista AP1 Burgos Armiñón.

En virtud del Decreto 1736/1974 de 30 de mayo, la administración del Estado otorgó a Eurovías CEASA, la concesión para la construcción, conservación y explotación del itinerario Burgos Cantábrico (Málaga) de la Autopista del Norte hasta el mes de junio del año 2003.

Posteriormente, mediante el Real Decreto 1808/1994, de 5 de agosto, determinados términos de la concesión fueron modificados, de forma que a partir del 8 de septiembre de 1994 el nuevo marco concesional queda como sigue:

- Los tramos 2 y 3 de la autopista (Armiñón, Urbina, Málzaga) y cuya construcción había sido temporalmente suspendida mediante un Real Decreto, son segregados

definitivamente de la concesión, por lo que la inversión realizada por la Sociedad, que a 31 de diciembre de 1993 ascendía a un importe de 12.334 miles de euros, pasa a formar parte de la cuenta “inversión en autopista” en explotación. En consecuencia, el recorrido sujeto a peaje queda establecido en 84 kilómetros entre Burgos y Armiñón.

- Se amplía el periodo concesional hasta el 31 de agosto de 2017.
- Se establece la obligación de construir un tercer carril por calzada en el tramo libre de peaje de la circunvalación de Burgos, entre los enlaces de Landa y Castañares, que será entregado a la Administración una vez transcurrido el periodo de garantía de las obras de dos años.
- Se equiparan las tarifas de los camiones y asimilados con las de los vehículos ligeros y se establece una política de descuentos para estos últimos a efectos de reducir el coste de peaje a los usuarios habituales.

Las acciones de Europistas cotizan en las bolsas españolas. El precio de las acciones ha pasado de 4,81 euros por acción al cierre de 2003, hasta 4,76 euros por acción a 30 de junio de 2004.

La estructura accionarial es la siguiente:

<b>CINTRA</b>	<b>32,48%</b>
Free-Float	24,08%
BBK	15,00%
Finpro Inversiones SL	6,47%
CK Corporación Kutxa	5,90%
Kartera	5,35%
Guipuzcoa Donostia K	5,09%
CA Municipal de Burgos	2,77%
Caja Vital	2,00%
CCCO de Burgos	0,85%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

El Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2003 está constituido por 12 miembros de los cuales 5 han sido propuestos por CINTRA.

## Otras participaciones

### Autopista AP8 Bilbao Behobia.

La compañía operaba la autopista AP8 hasta junio de 2003, fecha en la que revirtió a las Diputaciones Forales de Guipúzcoa y Vizcaya. El Fondo de Reversión constituido hasta ese momento resultó suficiente. La compañía ha resultado adjudicataria del contrato de gestión, incluyendo el mantenimiento, la conservación y el cobro del peaje, del tramo de autopista que discurre por el territorio vizcaíno, por un plazo de 10 años.

Las participaciones de Europistas en otras compañías son las siguientes:

<b>SOCIEDADES DEPENDIENTES</b>	<b>Actividad</b>	<b>% participación directa</b>
Autopistas de Vizcaya – Bizkaizko Autopistak, SA	Operadora de la conservación y explotación de la autopista A8 en el tramo que discurre por Vizcaya	70%
Tuneles de Artxanda SA	Concesionaria de los túneles de Artxanda	50%

Con posterioridad, Europistas forma parte del consorcio adjudicatario de la autopista Ocaña-La Roda, con un 40% del capital de la empresa concesionaria, que bajo la denominación de “Autopista Madrid Levante Concesionaria Española, S.A.” fue constituida el 23 de marzo de 2004.

Con fecha 23 de junio de 2004 fue constituida la sociedad “Inversora de Autopista de Levante, S.L.” suscribiendo y desembolsando Europistas un 40 % mediante la aportación de su participación en la Autopista Madrid Levante Concesionaria Española, S.A.

Con fecha 8 de julio de 2004 se formalizó un contrato de compraventa por el cual Europistas vendió su participación del 10% en AUSOL a CINTRA. Adicionalmente, como parte de la formalización del pago de la citada transacción, Europistas recibió de CINTRA la participación del 30% que ésta mantenía en Túneles de Artxanda, pasando a ostentar actualmente un 50% de esta concesión.

## **2. Características de la infraestructura**

El período concesional se extiende desde octubre de 1974 hasta agosto de 2017 (43 años).

La entrada en explotación de la autopista se produjo en 1985 mediante un sistema tarifario de peaje explícito abierto.

La autopista cuenta con 6 plazas de peaje: 2 troncales y 4 laterales.

## **3. Tráfico y tarifas**

La evolución de tráfico (medido en Intensidad Media Diaria) ha sido:

IMD	2001	2002	2003	Junio 2004
Ligeros	13.891	15.054	15.674	13.692
Pesados equivalentes	4.966	5.154	5.250	5.220
Total equivalentes	18.857	20.208	20.924	18.912
% variación	9%	7%	3.54%	5.18% (1)

(1) La variación de junio 2004 se refiere al mismo período del año anterior (2003).

Las tarifas se revisan anualmente incorporando el 100% del IPC del año precedente, minorado, en su caso, por el exceso de la IMD del año anterior sobre la prevista en el caso base.

En los últimos ejercicios el porcentaje de revisión de las tarifas en aplicación de esa fórmula ha sido el siguiente:

	2001	2002	2003	2004
% Incremento sobre tarifas año anterior	2,24%	3,81%	3,28%	3,19%

#### 4. Inversión

A 31 de diciembre de 2003, el importe de la participación en la compañía contabilizado en Cintra ascendía a 23.779 miles de euros

#### 5. Financiación

Para la financiación de sus actividades, Europistas contaba a 30 de junio de 2004 con los siguientes recursos ajenos de 212,66 millones de euros.

#### 6. Magnitudes financieras básicas

A continuación se muestran la aportación a las cuentas de resultados consolidada de la sociedad concesionaria para los tres últimos ejercicios y el primer semestre de 2004.

#### ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS

Europistas PEE	2001	2002	2003	junio-04
<i>(Datos en Millones €)</i>				
Resultado por PEE aportado a Grupo Cintra	2,80	5,77	5,18	2,78

#### 4.2.2.6.5 AUTOPISTA R 4: MADRID – OCAÑA

Autopista R4 se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración global.



## 1. Datos básicos societarios

La Autopista Madrid Sur es titular de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje R-4, de Madrid a Ocaña, tramo M50-Ocaña; la circunvalación a Madrid M-50, subtramo desde la Carretera Nacional IV hasta la Carretera Nacional II; del eje sureste, tramo M-40 a M-50; y de la prolongación de la conexión de la Carretera Nacional II con el distribuidor este y actuaciones de mejora en la M-50, tramo M-409 a N-IV en virtud del Real Decreto 3540/2000 de 29 de diciembre, por el que se le adjudicó la mencionada concesión. Este Real Decreto fue modificado por el Real Decreto 528/2004 de 6 de abril por el que se autoriza la apertura de la autopista de peaje y de un tramo de la M50 sin necesidad de esperar a que se completen todas las obras de la M50 si bien con una reducción de tarifas del 10% respecto de las inicialmente previstas. Dicha reducción irá disminuyendo a medida que se abran todos los tramos de la M-50, momento en el cual la tarifa no tendrá reducción.

El Consejo de Administración de la sociedad se compone de 10 Consejeros de los cuáles 4 han sido designados a propuesta de CINTRA.

Autopista Madrid Sur tiene unos fondos propios de 574.989.600 euros hasta el 30 de junio de 2004. Están establecidas contractualmente aportaciones adicionales hasta la finalización de las obras por importe de 102.356.473 euros. Una de las obligaciones adquiridas por la concesionaria en el contrato de concesión es la de financiar la totalidad de la ejecución del Proyecto con fondos aportados por los accionistas de la misma.

Con la finalidad de dar cumplimiento a este requisito y aportar los fondos necesarios al proyecto, se constituyó el 28 de junio de 2001 la sociedad mercantil de responsabilidad limitada denominada “Inversora de Autopistas del Sur, S.L.”, inscrita en el registro Mercantil de Madrid Tomo 16743, Sección 8ª, Libro 0, Folio 57, Hoja M-285988, Inscripción 1, entidad accionista único de la Sociedad Concesionaria, la cual está participada por las siguientes compañías:

– CINTRA, S.A.	45%
– Europistas, Concesionaria Española, S.A.	25%
– ENA Infraestructuras, S.A.	10%
– Unicaja	10%
– Caja Castilla La Mancha	10%

A 31 de diciembre de 2003 el importe de la participación en la compañía contabilizado en Cintra ascendía a 68.274 miles de euros.

Esta sociedad, Inversora de Autopistas del Sur, S.L, recibe fondos de sus accionistas en forma de capital social y de bancos en forma de préstamos que utiliza para acudir a las ampliaciones de capital necesarias en la sociedad concesionaria.

## **2. Características de la infraestructura**

El plazo de concesión es de 65 años a partir del día siguiente al de la publicación del Decreto de Adjudicación en el Boletín Oficial del Estado (29 de diciembre de 2000). La autopista de peaje y el tramo de la M50 que discurre entre la M409 y la M31 (Eje sureste) así como la M31 han entrado en servicio en el mes de abril del año 2004 gracias a la autorización del RD 528/2004. Dicho decreto prorroga el plazo para la terminación del resto de las obras hasta el 31 de diciembre de 2004.

El sistema de peaje adoptado es explícito y abierto con dos barreras troncales (Pinto y Aranjuez) y 5 laterales (Pinto M408, Seseña CM4001 y CM 4010, Aranjuez y Ocaña).

## **3. Tráfico y tarifas**

No existen datos de tráfico históricos debido a que la apertura de la autopista se hizo en abril de 2004.

Las tarifas aplicables se establecen en el contrato de concesión y varían en función del tipo de vehículo y del periodo horario.

Las tarifas base que establece el contrato de concesión están expresadas en Euros de 31 de diciembre de 1999 (sin incluir IVA) y serán actualizadas anualmente mediante la aplicación de un índice en función de la tasa de variación del Índice de Precios al Consumo y del tráfico real.

La tarifa punta se aplica durante 15 horas diarias, la de transición durante 2 horas y durante las restantes siete horas (“horas nocturnas”) la utilización será gratuita. Además se establecen descuentos a usuarios frecuentes y habituales así como por uso del telepeaje.

La revisión de los peajes está indexada de acuerdo a la fórmula del Ministerio de Fomento, tanto al IPC como a la relación entre el tráfico real de la autopista y al contemplado en la oferta del consorcio. Para tráficos menores al de la oferta la revisión es de 100% del IPC mientras que para tráficos mayores la revisión está por debajo del IPC.

El Real Decreto 528/2004 por el que se autorizó la puesta en servicio de la autopista de peaje R4, de la autopista M31 (eje sureste) y del tramo de la M50 que discurre entre la M409 y la M31 impone una serie de descuentos sobre las tarifas fijadas en el contrato de concesión decrecientes en función de la apertura del resto de los tramos objeto de la concesión. Así, hasta la puesta en servicio del tramo de la M50, entre la M31 y la A3 el descuento será del 10%, y desde ese momento hasta la puesta en servicio del resto de la M50 desde la A3 hasta la A2 será del 5%.

## **4. Inversión**

El inmovilizado registrado como Inversión en Autopista en el balance consolidado de Cintra asciende a 31 de diciembre de 2003 a 513.610 miles de euros.

## 5. Financiación

Además del capital social, el resto de los fondos necesarios para cubrir las ampliaciones de capital requeridas en Autopista Madrid Sur se obtienen de un crédito otorgado por el Banco Europeo de Inversiones por un importe máximo de 360 millones de euros (referenciado al Euribor 6m + 1,30%) y de un Crédito Sindicado de 196,6 millones de euros (referenciado al Euribor 6m + 1,30%). Ambos vencen el 27 de enero de 2009. A 30 de junio de 2004 el primero se encontraba dispuesto en 280,9 millones de euros y el segundo en 144,1 millones de euros.

Como parte del paquete de garantías de la financiación, los socios se comprometieron a desembolsar un capital adicional al inyectado en el caso base de hasta 88,2 millones de euros, para cubrir diferentes contingencias ligadas al riesgo de tráfico y al riesgo de refinanciación. Estas garantías aparecen recogidas en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

Como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

## 6. Magnitudes financieras básicas

A continuación se muestran las cuentas de resultados consolidadas de las sociedades Autopista Madrid Sur e Inversora Autopistas del Sur para los tres últimos ejercicios y primer semestre de 2004.

<b>ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS</b>				
<b>Inversora + R-4</b>	2001	2002	2003	junio-04
<i>(Datos en Millones €)</i>				
Ingresos	0,96	2,75	4,44	5,06
Gastos operativos	(1,22)	(2,73)	(3,51)	(3,95)
<b>EBITDA</b>	<b>(0,26)</b>	<b>0,02</b>	<b>0,94</b>	<b>1,11</b>
Depreciación + Amortización + Provisiones	(0,04)	(0,16)	(0,94)	(1,98)
<b>EBIT</b>	<b>(0,30)</b>	<b>(0,13)</b>		<b>(0,88)</b>
Gastos financieros y otros	0,30	0,14		(0,17)
Beneficio antes de impuestos	0,00	0,00		(1,05)
Impuestos				
<b>Beneficio neto</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>		<b>(1,05)</b>

### 4.2.2.6.6 AUTOPISTA TRADOS 45/: M45 TRAMO O`DONNELL A A4

Trados 45 se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración proporcional.

## **1. Datos básicos societarios**

Con fecha 28 de octubre de 1998, se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid la Resolución de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes por la que se acuerda la adjudicación de la concesión de la obra pública para la redacción del proyecto, construcción, conservación y gestión del servicio público del tramo de la M45 desde el Eje O'Donnell hasta la N-IV. La adjudicación recayó en el consorcio formado por CINTRA y ACS, Actividades de Construcción y Servicios, S.A. al 50%, las cuales constituyeron la sociedad Autopista Trados-45, S.A para gestionar dicha concesión.

Actualmente el capital social de la sociedad está suscrito al 50% por CINTRA, S.A. y Abertis, compañía resultante de la fusión de Acesa y Aurea, sociedad esta última compradora de la participación original de ACS.

Esta sociedad, concesionaria del Tramo Eje O'Donnell - N IV de la autopista M-45, está participada al 50% por CINTRA y otro socio, quienes suscribieron el 23 de diciembre de 1998 un pacto de accionistas del que pueden resaltarse los siguientes puntos:

- Consejo de Administración de 6 miembros, propuestos la mitad por cada socio.
- Cargos: rotativa y anualmente un socio propone Director General, Vicepresidente y Secretario, y el otro socio propone Presidente y Director Económico-Financiero.
- Se establece un mecanismo rápido de desbloqueo (con una fase de diálogo y otra de decisión arbitral en equidad de un auditor).
- Con respecto a las obligaciones asumidas con los financiadores, los resultados anuales se destinarán enteramente a repartir dividendos.
- Los litigios quedan referidos a arbitraje de derecho ante la Corte Civil y Mercantil de Arbitraje.

El Consejo de Administración de la Sociedad se compone de 6 Consejeros de los cuáles 3 han sido propuestos por CINTRA

## **2. Características de la infraestructura**

La duración de la concesión se establecía originalmente en 25 años a contar desde el día siguiente a la publicación de la adjudicación. En Resolución del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de 25 de julio se aprobó la ampliación del plazo concesional a 27 años y 5 meses como compensación por las mayores inversiones ejecutadas por la Concesionaria respecto de su plan original de manera que la nueva fecha de reversión es el 31 de agosto de 2029.

La puesta en servicio de la carretera tuvo lugar el 14 de marzo de 2002.

### 3. Tráfico y tarifas

La explotación de la carretera se realizará a través del régimen denominado de "Peaje en sombra" lo que supone el pago al Concesionario por parte de la Administración concedente, durante el periodo de la Concesión, de una cantidad que se calcula de la forma siguiente:

El tráfico de vehículos se mide a través de contadores instalados en siete puntos del tramo. De dichas mediciones se obtiene un número de vehículos-Km./año.

Existen cuatro bandas de tarifa para vehículos ligeros y pesados las cuales se revisan anualmente de acuerdo a la variación del 95% del IPC. En el caso de que se supere el nivel de utilización previsto en la Banda 4 no corresponde pago alguno por el exceso.

Además, la Comunidad Autónoma de Madrid ha limitado las anualidades máximas a destinar al pago del peaje de forma que si de la aplicación del tráfico real a las bandas se deduce una cantidad superior a dicha anualidad máxima el Concesionario no tendrá derecho a pago adicional. Esto es lo que ha venido sucediendo desde la apertura de la autopista dado el buen comportamiento del tráfico. Dichas anualidades máximas se actualizan con el IPC del año anterior.

Los datos de tráfico desde la apertura medido en IMD (ponderando los vehículos pesados por su equivalencia tarifaria de 1,4 veces un vehículo ligero) son los siguientes:

	2002	2003	2004 (*)
Vehículos ligeros	50.970	58.278	64.052
Vehículos pesados equivalentes	20.857	23.793	24.168
Total IMD	71.827	82.071	88.220

(\*) Tráfico acumulado a 30 de junio de 2004

### 4. Inversión

El inmovilizado registrado como Inversión en Autopista en el balance consolidado de Cintra asciende a 31 de diciembre de 2003 a 97.203 miles de euros. En la misma fecha, el importe de la participación en la compañía contabilizado en Cintra ascendía a 14.950 miles de euros.

### 5. Financiación

La compañía cuenta con financiación ajena por importe de 153,791 millones de euros a 30 de junio de 2004. Originalmente esta financiación se estructuró en forma de un Crédito Sindicado Senior mediante contrato entre la compañía y un grupo de "Arrangers" integrado por Banesto, BBVA y el ICO. En octubre de 2003, los bancos prestamistas cedieron un [70%] de su crédito al Banco Europeo de Inversiones. La financiación se divide en tres tramos. El tramo A está dispuesto en 29,450 millones de euros y tiene vencimiento el 15 de diciembre de 2017 y un tipo de interés igual al

Euribor +0,9%. El tramo B dispuesto en 16,306 millones de euros vence el 15 de junio de 2021 y se remunera al Euribor +1,10%. El préstamo BEI (garantizado por los bancos) está dispuesto en 108,033 millones de euros y tiene vencimiento el 15 de junio de 2021.

Como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto..

## 6. Magnitudes financieras básicas

A continuación se muestran las cuentas de resultados para los tres últimos ejercicios y primer semestre de 2004, tal como entran a formar parte de los estados financieros consolidados de Cintra ya que su consolidación se produce por el método de integración proporcional.

<b>ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS</b>				
<b>Autopista Trados 45 (al 50%)</b>	2001	2002	2003	junio-04
<i>(Datos en Millones €)</i>				
Ingresos	0,25	6,54	9,72	5,71
Gastos operativos	(0,29)	(0,80)	(0,73)	(0,36)
<b>EBITDA</b>	<b>(0,04)</b>	<b>5,73</b>	<b>8,99</b>	<b>5,36</b>
Depreciación + Amortización + Provisiones	(0,03)	(1,93)	(2,80)	(1,58)
<b>EBIT</b>	<b>(0,07)</b>	<b>3,80</b>	<b>6,18</b>	<b>3,77</b>
<i>EBIT/Ingresos</i>	<i>-26,1%</i>	<i>58,2%</i>	<i>63,6%</i>	<i>66,0%</i>
Gastos financieros y otros	0,07	(0,90)	(1,25)	(0,77)
Beneficio antes de impuestos		2,90	4,94	3,00
Impuestos		(1,01)	(1,73)	(1,05)
<b>Beneficio neto</b>		<b>1,88</b>	<b>3,21</b>	<b>1,95</b>

### 4.2.2.6.7 AUTOPISTA MADRID LEVANTE

Autopista Madrid Levante se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración global

#### 1. Datos básicos societarios

La Autopista Madrid Levante es titular de la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje Ocaña – La Roda y la autovía libre de peaje A42, tramo N301-Atalaya del Cañavete en virtud del Real Decreto 280/2004 de 13 de febrero, por el que se le adjudicó la mencionada concesión. El 13 de abril de 2004 se firmó el contrato de concesión entre Autopista Madrid Levante y la Administración General del Estado, que tiene por objeto el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.

Autopista Madrid Levante se ha constituido con un capital social inicial de 51.672.100 euros de los cuales se han desembolsado hasta el 30 de junio de 2004 la cantidad de 12.918.025 euros. Sin embargo, una de las obligaciones adquiridas por la concesionaria en el contrato de concesión es la de financiar la totalidad de la ejecución del Proyecto con fondos aportados por los accionistas de la misma.

Con la finalidad de dar cumplimiento a este requisito y aportar los fondos necesarios al proyecto, se constituyó el 23 de junio de 2004 la sociedad mercantil de responsabilidad limitada denominada “Inversora de Autopistas de Levante, S.L.”, entidad accionista único de la sociedad concesionaria, la cual está participada por las siguientes compañías:

– CINTRA (1)	50%
– Europistas, Concesionaria Española, S.A.	40%
– Budimex	10

(1) Reestructuración societaria apartado 6.2.2. del presente Folleto. La participación directa más indirecta a través de Europistas ascenderá al 63%.

Esta sociedad, Inversora de Autopistas de Levante, S.L, recibirá fondos de sus accionistas en forma de capital social y de bancos en forma de préstamos que utilizará para acudir a las ampliaciones de capital necesarias en la sociedad concesionaria.

#### Put y Call entre Cintra y Ferrovial Infraestructuras con Budimex

Cintra, S.A. y Ferrovial Infraestructuras, quien en su momento sea titular de las participaciones de Inversora de Autopistas de Levante, S.L., tienen asumido con Budimex un compromiso recíproco de compra y venta a condiciones de mercado, de la totalidad de las participaciones sociales de las que es titular Budimex en la referida sociedad Inversora de Autopistas de Levante, S.L. ejercitable hasta septiembre del año 2014 sin perjuicios de derechos de terceros que fueran de aplicación.

#### Garantía

En la concesión Ocaña-La Roda, y en relación a los compromisos de aportaciones de capital asumidos por Budimex, existe una obligación solidaria de Cintra, sin perjuicio de la responsabilidad directa de la primera.

## **2. Características de la infraestructura**

El plazo de la concesión es de 36 años a partir del día siguiente al de la publicación del Decreto de Adjudicación en el Boletín Oficial del Estado (22 de febrero de 2004). Sin embargo, la concesionaria podrá disfrutar de un plazo adicional (entre 1 y hasta un máximo de 4 años) de concesión si cumple con determinados criterios de calidad enunciados en el Pliego de cláusulas administrativas particulares, referentes a la captación de vehículos pesados, accidentalidad, congestión de la vía, tiempo de espera en los puestos de peaje, estado del firme y calidad del servicio prestado al usuario.

El sistema de peaje adoptado será de tipo explícito y cerrado, con dos barreras troncales (Corral de Almaguer y A42) y cuatro barreras laterales (Corral de Almaguer, Quintanar, Mota del Cuervo y El Pedernoso).

La autopista ya tiene todos los proyectos de trazado aprobados por la Administración, por lo que el proceso de expropiación ya ha comenzado. Los proyectos de construcción están en fase de redacción y posterior aprobación.

El plazo límite establecido en el contrato de concesión para la apertura al tráfico es el 31 de diciembre de 2005. No obstante, el plazo acordado con el constructor, Ferrovial Agromán, es el 30 de septiembre de 2006, estando transferido al contratista el riesgo de penalizaciones por retraso por parte de la Administración.

### **3. Tráfico y tarifas**

Se ofrecerán distintos tipos de descuentos basados en la ocupación, horario y fechas de utilización, además de descuentos a usuarios residentes en la zona de influencia de la autopista.

La revisión de las tarifas está indexada, de acuerdo a la fórmula del Ministerio de Fomento tanto al IPC como a la relación entre el tráfico real de la autopista y al contemplado en la oferta del consorcio. Para tráficos menores al de la oferta la revisión es de 100% del IPC mientras que para tráficos mayores la revisión está por debajo del IPC.

### **4. Inversión**

A 31 de diciembre de 2003 todavía no se han registrado cantidades en el epígrafe de Inversión en Autopista. La inversión comprometida estimada para la puesta en servicio de la autopista asciende a 452 millones de euros.

### **5. Financiación**

La financiación de la autopista se ha completado durante el mes de julio de 2004. La facilidad crediticia con que contará la sociedad Inversora de Autopista de Levante, S.L. tendrá un importe global máximo de hasta 522,089 millones de euros con vencimiento el 31 de diciembre de 2012. Se trata de una facilidad crediticia sin recurso alguno a los accionistas.

Un cuadro resumen de dicha financiación se muestra a continuación:

<b>Tipo de deuda</b>	<b>Importe</b>	<b>Tipo (1)</b>	<b>Vencimiento</b>
<b>Tramo A: Préstamo Proyecto</b>	466,493	1,1%	31/12/2012
<b>Tramo B: Línea de liquidez</b>	16,856	1,1%	31/12/2012
<b>Tramo C: Línea de contingencias</b>	38,740	1,1%	31/12/2012

Márgenes sobre Euribor a 1, 3 o 6 meses. Durante el período de construcción se han contratado coberturas para el 100% de las disposiciones.



Como parte del paquete de garantías de la financiación, los socios se comprometieron a desembolsar un capital adicional al inyectado en el caso base de hasta 8,2 millones de euros, para cubrir pagos del servicio de la deuda. Esta garantía aparece recogida en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

Como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

#### **4.2.2.6.8 CHILE**

##### **A. Mecanismo de Distribución de Ingresos**

La situación de los bajos niveles de tráfico existentes en Chile llevó al MOP a habilitar una solución mediante la cual el concesionario pudiera mitigar su riesgo de tráfico. Los principales parámetros de este mecanismo, al que se han adherido tres de las cuatro concesiones chilenas de Cintra, se explican a continuación.

El Mecanismo de Distribución de los Ingresos (MDI) garantiza un determinado valor presente de los ingresos de cada concesionaria transformando para ello el plazo de la concesión de fijo a variable. El cálculo del valor presente de los ingresos se realiza utilizando una tasa de descuento del 9,5% real.

Para que una concesión se acoja al MDI deberá pagar una Prima con la que se garantiza un determinado crecimiento de los ingresos:

<b>Crecimiento Garantizado de los Ingresos</b>	<b>Coste de la Prima (% sobre VAN de Ingresos Garantizados)</b>
4%	2%
4,5%	4%
5% (*)	8% (*)

(\*) Opción elegida por Cintra en sus tres Concesiones

La prima se pagará (1) mediante la construcción de obras adicionales en cada concesionaria y/o (2) mediante compensación de cantidades adeudadas por el MOP a la concesionaria, y pendientes de pago. La concesionaria deberá convocar un concurso público para la adjudicación de las obras al que invitará al menos a 6 empresas constructoras. Sólo una de estas seis empresas podrá tener relación con los socios de la concesionaria.

Los ingresos iniciales sobre los que se calculan los distintos parámetros del MDI son los reales del 2002 asumiendo que todas las plazas de peaje hubieran estado abiertas. La concesión finaliza cuando los ingresos reales de la concesionaria actualizados al 9,5% de tasa real igualan el ingreso garantizado.

El concesionario podrá subir la tarifa un 25% a su discreción.

Si como consecuencia de la aplicación del mecanismo el plazo de concesión se extiende, para calcular la fecha de término de la concesión, a partir de entonces los ingresos se contabilizarán netos de los costes necesarios para su obtención.

El mecanismo prevé que si la extensión del plazo necesaria supera los 100 meses (8,3 años) el Gobierno podrá elegir entre:

- compensar a la concesionaria entregándole en efectivo la cantidad necesaria hasta completar el ingreso garantizado o,
- extender el plazo o,
- incrementar las tarifas hasta un 25% para alcanzar el ingreso garantizado.

La adhesión al MDI será individual de cada concesión, definitiva e irrevocable; es decir, una vez que se firme el Convenio, la concesionaria no podrá solicitar la vuelta a la situación anterior a la firma. De las cuatro autopistas en las que participa Cintra todas, excepto Ruta de los Ríos, S.A. se han adherido al Mecanismo.

## B. Moneda

En Chile, es frecuente que las magnitudes económicas se expresen en Unidades de Fomento para aislarlas del efecto inflación. La Unidad de Fomento (UF) es una medida reajutable basada en la variación del Índice de Precios al Consumidor. Se creó en 1967 con base 100 y se reajusta por el Banco Central de Chile diariamente.

En la siguiente tabla se detallan los tipos de cambio medio y de cierre contra el peso chileno de la Unidad de Fomento, el euro y el dólar americano para los años 2001, 2002, 2003 y hasta el 30 de junio de 2004.

	2001		2002		2003		JUN-2004	
	Cierre	Medio	Cierre	Medio	Cierre	Medio	Cierre	Medio
€CLP	606,34	568,84	756,28	659,33	745,06	780,78	774,50	753,36
US\$/CLP	670,95	637,64	719,99	694,03	593,06	684,95	636,45	615,44
UF/CLP	16.262,7	16.008,1	16.774,1	16.398,7	16.920	16.898,2	16.820,8	16.833,6

### 4.2.3.7.8.1. AUTOPISTA DEL MAIPO

Autopista del Maipo se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración global

#### 1. Datos básicos societarios

El Decreto Supremo de Adjudicación de la Concesión se dictó el 30 de junio de 1998 en favor de CINTRA Chile, Infraestructura Dos Mil, S.A. (sociedad del grupo Endesa Chile) e Inversiones Golf Center, S.A. (sociedad del grupo Banco Santander Chile), procediéndose a su publicación en el Diario Oficial el 31 de agosto de 1998. El tramo de autopista concesionado fue Santiago Talca.

Desde la obtención de la Concesión, la Sociedad concesionaria ("Autopistas del Maipo, S.A") ha firmado una serie de Convenios Complementarios a la Concesión con el Ministerio de Obras Públicas (MOP), que se resumen a continuación:

Convenio complementario (CC) n°1, de junio de 1999, que anticipa fechas y plazos del Sector ii) San Fernando – Talca a cambio de recibir compensaciones del MOP.

Convenio complementario n°2, de octubre de 2000, que modifica proyectos y fechas de cumplimiento de obras del Acceso Sur a Santiago y de la circunvalación (By Pass) de Rancagua.

Convenio de Cobertura Cambiaria, de 18 de diciembre de 2000, que establece el Mecanismo de Cobertura Cambiaria a favor de la Concesionaria para financiaciones en moneda extranjera. Este Mecanismo establece una cobertura para los pagos de servicio de deudas en moneda extranjera, considerando para ello una banda de +10% y -10% con respecto a un tipo de cambio inicial definido en 24,25 US\$/UF que supone pagos en ambas direcciones (MOP a Maipo si se sobrepasa el límite superior y viceversa si el límite sobrepasado es el inferior).

Este Mecanismo es otorgado en compensación de obras adicionales que serán realizadas por la Concesionaria por un monto total de U.F. 178.165.

Convenio complementario n°3, de 29 de Junio de 2001, establece la anticipación de la habilitación parcial de determinadas obras respecto a los acuerdos contenidos en el CC N°1 estipulando las compensaciones correspondientes.

Convenio complementario n°4, de 8 de julio de 2003 y publicado en el Diario Oficial Chileno el 8 de noviembre de 2003, a través del cual la sociedad optó por acogerse al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI), transformándose en una concesión de plazo variable en lugar del plazo fijo establecido originalmente en las Bases de Licitación. Por concepto de prima de este mecanismo la sociedad compromete la ejecución de nuevas inversiones hasta por un monto máximo de UF 2.443.471.

El MDI consiste en garantizar un Valor Actual Neto de los ingresos reales durante el período de la concesión. Los ingresos garantizados se determinan de acuerdo con una tasa de crecimiento del tráfico fija y sostenida, basada en los ingresos de 2002, asumiendo que la concesión estaba plenamente en explotación (los ingresos para los tramos que no se encontraban abiertos se basan en estimaciones).

Mediante este mecanismo el plazo de la concesión pasa de ser fijo a variable. La concesión terminará cuando el valor presente de los ingresos reales en Ufs iguale el valor presente del ingreso garantizado (si el ingreso acumulado es inferior al ingreso garantizado, la concesión es extendida hasta que el valor presente del margen bruto del período adicional sea igual a la diferencia en VAN entre el ingreso acumulado y el ingreso garantizado. Si el ingreso es mayor al garantizado, el periodo concesional se ve reducido).

A 31 de diciembre de 2003 la estructura accionarial es la siguiente:

Accionistas	Porcentaje
CINTRA Chile Ltda.	99,9999%
Ferrovial Agroman Chile S.A.	0,0001%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

CINTRA Chile Limitada, como accionista de casi el 100% de Autopista del Maipo, es el vehículo de inversión (participada al 100%) de CINTRA Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.

El órgano directivo de MAIPO se denomina Directorio y está constituido por 5 miembros titulares y cinco directores suplentes. Todos ellos nombrados por CINTRA.

## 2. Características de la infraestructura

Según se establece en el contrato concesional la concesión se inicia el 12 de septiembre de 1999 y finalizará el 12 de septiembre del 2024. Sin embargo, tras la firma del Convenio de Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) el plazo se convierte en variable. La autopista entró en explotación en octubre de 2001 con la apertura al tráfico del troncal sur (Quinta). A su vez, el troncal norte (Angostura) lo hizo en junio de 2002 mientras que 20 de los 38 peajes laterales abrieron durante 2003 y otros 7 lo han hecho en 2004. El troncal y los peajes laterales del Acceso Sur están actualmente en construcción y su fecha contractual de finalización es enero de 2007.

El concesionario recupera la inversión realizada mediante el cobro de peaje (explícito y abierto) en las tres plazas de peaje troncales y treinta y ocho plazas de peaje laterales o de acceso detalladas en las Bases de Licitación y convenios complementarios.

## 3. Tráfico y tarifas

En cuanto al tráfico histórico, el comportamiento del mismo medido en IMD equivalente por troncal es el recogido en la siguiente tabla:

IMD	Año 2001	Año 2002	Año 2003	Junio 2004
Peajes Troncales	17.943	48.956	51.173	57.928
Peajes laterales	0	0	2.426	3.900
Total Equivalente	<b>17.943</b>	<b>48.956</b>	<b>53.599</b>	<b>61.828</b>
% variación		172,8%	9,5%	8,3% (1)

(1) La variación de junio 2004 se refiere al mismo período del año anterior (2003).

Desde la entrada en operación de la concesión, las tarifas de la Sociedad Concesionaria se ajustan anualmente de acuerdo a lo señalado en las Bases de Licitación.

Este mecanismo considera una tarifa base, la cual se ajusta anualmente basado en la evolución de la inflación (IPC). Adicionalmente, el mecanismo incluye un premio por seguridad vial (entre 0% y 5%) el cual aumenta la tarifa en el caso en que sea obtenido por la Concesionaria. La metodología para el cálculo de este premio se establece en las Bases de Licitación y considera la disminución del número de accidentes y fallecidos en la concesión dentro del período de un año. Este premio es calculado en forma anual.

En los últimos ejercicios el porcentaje de revisión de las tarifas en aplicación de esa fórmula ha sido el siguiente:

	2001	2002	2003	2004
% Incremento sobre tarifas año anterior	4,53%	2,64%	2,82%	1,07%

#### **4. Inversión**

El inmovilizado registrado como Inversión en Autopista el balance consolidado de Cintra asciende a 31 de diciembre de 2003 a 355.510 miles de euros. El balance de Cintra recoge el importe de la participación en Cintra Chile por 341.626 miles de euros a 31 de diciembre de 2003 y no la participación en cada una de las sociedades concesionarias.

#### **5. Financiación**

Para la financiación de sus actividades Autopista del Maipo contaba a 30 de junio con recursos ajenos obtenidos mediante una emisión de bonos (realizada en el año 2001) en dólares americanos por un importe de 421 millones de USD (346 millones de euros).

Los Bonos se encuentran asegurados por MBIA Insurance Corporation, mediante la emisión de la respectiva Póliza de Seguros.

En relación con esta financiación, CINTRA, S.A. otorgó las siguientes garantías:

Garantía de la deuda por terminación de la concesión por mala operación

Como excepción al proceder habitual de Cintra, se garantizó el aporte de capital en caso de falta de fondos para la finalización del proyecto y/o llenado de cuentas de reserva.

Ambas garantías aparecen recogidas en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

Como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

En la actualidad se está procediendo al cierre financiero de la deuda necesaria para acometer las inversiones derivadas del Mecanismo de Distribución de Ingresos. Para ello, recientemente, se ha contratado con ABN AMRO un línea de crédito con garantía financiera provista por MBIA, con un plazo de siete años renovable y un importe de 2,1 millones de UF (aproximadamente 48,9 millones de euros). Asimismo y con objeto de completar la refinanciación mencionada, se está a la espera de poder emitir en las próximas semanas, en el mercado de capitales chileno, un bono de hasta 6 millones de UF (aproximadamente 140 millones de euros)

#### **6. Magnitudes financieras básicas**

A continuación se muestran las cuentas de resultados de la sociedad concesionaria para los tres últimos ejercicios y el primer semestre de 2004:

## ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS

### Autopista del Maipo

2001
------

2002
------

2003
------

junio-04
----------

(Datos en Millones €)

Ingresos	22,16	28,32	38,21	23,13
Gastos operativos	(0,75)	(5,23)	(14,76)	(7,65)
<b>EBITDA</b>	<b>21,41</b>	<b>23,09</b>	<b>23,45</b>	<b>15,48</b>
Depreciación + Amortización	(1,92)	(5,36)	(3,58)	(2,22)
<b>EBIT</b>	<b>19,49</b>	<b>17,73</b>	<b>19,87</b>	<b>13,26</b>
<i>EBIT/Ingresos</i>	<i>88,0%</i>	<i>62,6%</i>	<i>52,0%</i>	<i>57,3%</i>
Gastos financieros y otros	(14,65)	(7,21)	(4,93)	(2,42)
Beneficio antes de impuestos	4,85	10,52	14,94	10,83
Impuestos	(0,73)	(1,68)	(2,47)	(1,84)
<b>Beneficio neto</b>	<b>4,12</b>	<b>8,84</b>	<b>12,48</b>	<b>8,99</b>

Nota: la estacionalidad del tráfico impide extrapolar resultados del ejercicio completo partiendo del primer semestre

#### 4.2.3.7.8.2. TALCA-CHILLÁN, S.A.

Talca Chillán se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por puesta en equivalencia

##### 1. Datos básicos societarios

El Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas n° 21, de 12 de enero de 1996, adjudicó al consorcio ECOVÍAS, formado por Ferrovial Chile Limitada (hoy CINTRA Chile), Inversiones Portfolio, S.A., Inversiones Capital Investments Chile Limitada, Empresa Constructora Delta, S.A. y Cruz Blanca, S.A., la concesión cuyo objeto es el diseño, construcción, mantenimiento, explotación y operación por concesión de la obra pública fiscal denominada “Ruta 5, Tramo Talca-Chillán” y la prestación de los servicios complementarios que autorice el Ministerio de Obras Públicas. El Decreto Supremo de Adjudicación del MOP número 21, que se publicó en el Diario Oficial con fecha 13 de marzo de 1996. El MOP y la Sociedad Concesionaria suscribieron el 8 de mayo de 1998 un Convenio Complementario de Modificación del Contrato de Concesión en virtud del cual se introdujeron una serie de modificaciones a las obras contenidas en el contrato de concesión original, que obligan a la Sociedad Concesionaria a acometer inversiones mayores de las inicialmente previstas (8,5 millones de euros) e implican la reubicación de una plaza de peaje troncal, un aumento de plazo concesional (desde marzo 2006 hasta septiembre 2007) y un aumento tarifas (+10% sobre la tarifa base).

Por razones de interés público, el MOP decidió posponer la apertura de los peajes de Río Claro y Longaví (Retiro) y compensar económicamente al concesionario, dando lugar el 6 de octubre de 1998 al nacimiento de un Segundo Convenio Complementario.

El 3 de Octubre del 2000 y el 10 de Octubre del 2001 se firmaron los Convenios Complementarios tercero y cuarto mediante los cuales se acordaron compensaciones monetarias de 12,6 millones de euros por responsabilidad del Estado en los retrasos de

las aperturas de los peajes laterales y la realización de nuevas inversiones, destacándose la construcción de un nuevo By-Pass a la ciudad de Chillán y ampliación del plazo de vigencia del Contrato de concesión hasta el 13 de Abril de 2015.

El 19 de diciembre de 2003 se firmó el Convenio Complementario N° 5, relativo al MDI, el cual entró en vigencia con la publicación en el Diario Oficial Chileno de fecha 19 de Agosto de 2004.

Como consecuencia de este Convenio, la concesionaria ha de pagar una prima que se destinará a la realización de inversiones (11 millones de euros en la construcción del By-Pass de Chillán y otros trabajos por 7 millones de euros).

La estructura accionarial a 31 de diciembre de 2003 de Talca-Chillán es la siguiente:

<b>Accionistas</b>	<b>Porcentaje</b>
CINTRA Chile Ltda	43,4276%
Empresa Constructora Delta, S.A.	27,4273%
Inversiones Sodeia Cinco, S.A.	15,8555%
Constructora Delta Ferrovial Ltda.	13,1461%
Ferrovial Agromán Empresa Constructora	0,1434%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>

Desde el 1 de agosto de 2001, CINTRA tiene suscrito un pacto con Ferrovial Agromán para, tan pronto como fuera posible, proceder a la recompra de las participaciones que ésta ostenta, directa o indirectamente en sociedades concesionarias. La distribución accionarial no ha sufrido modificaciones durante el año 2004.

El 28 de diciembre de 2001, CINTRA Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Ltda, Empresa Constructora Delta, S.A., Constructora Delta-Ferrovial Ltd., e Inversiones Sodeia Cinco, S.A, como accionistas de TALCA CHILLÁN SOCIEDAD CONCESIONARIA firmaron un Pacto de Accionistas, por el cual se regula la constitución del Consejo de Administración, la necesidad de una mayoría reforzada para determinadas materias y un derecho de adquisición preferente en caso de venta de las acciones por alguno de los accionistas. El 31 de enero de 2002 se modificó el Pacto, incorporando a Ferrovial Agromán Empresa Constructora Limitada y explicitando la obligación de Sodeia de transferir en 13 cuotas anuales 1.365 acciones de la concesionaria a Ferrovial Agromán Empresa Constructora Limitada.

Ferrovial Agroman, a través de su filial chilena Ferrovial Agroman Empresa Constructora Limitada, es accionista (junto con Empresa Constructora Delta, S.A.) de Constructora Delta Ferrovial Limitada (Ferrodel).

La concesionaria Ruta 5 Tramo Talca - Chillán encomendó a Ferrodel la ejecución de las obras de su concesión por contrato entre ambas de 10.9.1998. De la ejecución de este contrato resultaron unas cantidades a pagar por la concesionaria a Ferrodel (cifradas por los interesadas en un principal neto de 833.500 Unidades de Fomento Chilenas (19,4 millones de euros)). Esa obligación vencía a principios de 2002.

Al refinanciarse la deuda de la concesionaria a finales de 2001, y en contraprestación a la ampliación de plazo de vencimiento de las cantidades a pagar por la concesionaria a Ferrodell, Cintra y Ferrovia Agroman acordaron el 28.12.2001 que si antes de 31.12.2015 la concesionaria no hubiera satisfecho a Ferrodell las referidas cantidades, Cintra –previo requerimiento al efecto- pagará a Ferrovia Agroman la mitad de la parte de esas cantidades que no hubiera sido aún satisfecha; y si, con posterioridad al pago así hecho por Cintra, Ferrodell cobrara de la referida concesionaria, Ferrovia Agroman devolverá a Cintra la mitad de lo así cobrado por Ferrodell más intereses.

El órgano directivo de Talca Chillán se denomina Directorio y está constituido por 6 miembros titulares con sus respectivos suplentes, de los cuales tres son designados por CINTRA Chile. El cuarto director será designado por Sodeia concurriendo Cintra con sus votos para ello, en cumplimiento de la obligación que le impone el “Acuerdo de Actuación Conjunta” suscrito por ambos accionistas con fecha 28 de Diciembre de 2001.

## 2. Características de la infraestructura

El plazo original de la concesión fue de 120 meses y comenzó a computarse el día 13 de Marzo de 1996. Tras haberse ampliado originariamente el plazo hasta septiembre de 2007, actualmente el período de finalización de la concesión está fijado con fecha 13 de abril de 2015, por lo que el período concesional se extiende a un total de 19 años.

Desde el 19 de agosto de 2004 está vigente para esta concesión el MDI, con lo que la concesión ha pasado a tener un plazo variable.

La autopista se encuentra en fase de explotación desde el 1 de diciembre de 1998.

Se trata de una concesión en régimen de peaje explícito abierto, mediante la recaudación en las 2 plazas de peaje troncal y 16 laterales (14 actualmente en operación y dos pendientes hasta inicio de By-Pass Chillán) de las correspondientes tarifas vigentes.

## 3. Tráfico y tarifas

El comportamiento del tráfico histórico, medido en IMD equivalente, es el recogido en la siguiente tabla:

IMD	Año 2001	Año 2002	Año 2003	Junio 2004
Peajes Troncales	30.299	30.013	30.300	34.648
Peajes laterales		2.758	2.853	2.959
<b>Total Equivalente</b>	<b>30.299</b>	<b>32.771</b>	<b>33.153</b>	<b>37.607</b>
% variación		8,2%	1,2%	6,0% (1)

(1) La variación de junio 2004 se refiere al mismo período del año anterior (2003).

Desde la entrada en operación de la concesión, las tarifas de la sociedad concesionaria se ajustan anualmente de acuerdo a lo señalado en las Bases de Licitación.

Este mecanismo considera una tarifa base, la cual se ajusta anualmente basado en la evolución de la inflación (IPC). Adicionalmente, el mecanismo incluye un premio por seguridad vial (medido en %) el cual aumenta la tarifa entre 0% y 5% en el caso en que



sea obtenido por la Concesionaria. La metodología para el cálculo de este premio se establece en las Bases de Licitación y considera principalmente la disminución del número de accidentes y fallecidos en la concesión dentro del período de un año. Este premio es calculado en forma anual.

En los últimos ejercicios el porcentaje de revisión de las tarifas en aplicación de esa fórmula ha sido el siguiente:

	2001	2002	2003	2004
% Incremento sobre tarifas año anterior	7,09%	5,74%	4,62%	1,07%

#### **4. Inversión**

La sociedad se integra por puesta en equivalencia por lo que no existe ninguna parte del concepto Inversión en Autopista en el balance consolidado de Cintra que le sea atribuible.

#### **5. Financiación**

Para la financiación de sus actividades, Talca-Chillán cuenta con un importe total de 8,3 millones de UF (180 millones de euros), de los que 4,8 millones de UF (104 millones de euros) son una emisión de bonos asegurados realizada en 1998 (al 8,15% y vencimiento octubre de 2007) y 3,5 MM UF (76 millones de euros) se refieren a una línea de crédito sindicado (al TAB a 6 meses +1,1% y vencimiento enero de 2008) destinada a financiar la construcción de las obras del Convenio Complementario N°4 y las necesidades de liquidez de la Concesionaria, asegurada por MBIA Insurance Corporation. A la fecha, queda pendiente de amortizar del bono 3 MM UF (65 millones de euros), y se ha dispuesto 1 MM UF (21 millones de euros) de la línea de crédito.

Las garantías otorgadas por los accionistas en relación con la financiación de Talca-Chillán se resumen a continuación:

- Garantía por desviaciones netas en costes (mayores costes menos mayores ingresos) de operación, mantenimiento y financieros respecto del caso base acordado en la financiación.
- Garantía de la deuda en caso de terminación de la concesión por mala operación

Estas garantías aparecen recogidas en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

Como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto

#### **6. Magnitudes financieras básicas**

A continuación se incluyen los estados financieros homogeneizados con los principios contables españoles para los tres últimos ejercicios y el primer semestre de 2004:

## ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS

<b>Talca-Chillán PEE</b>	2001	2002	2003	junio-04
<i>(Datos en Millones €)</i>				
<b>Resultado por PEE aportado a Grupo Cintra</b>	<b>(4,61)</b>	<b>(0,42)</b>	<b>0,02</b>	<b>0,30</b>

### 4.2.3.7.8.3. RUTA DE LA ARAUCANÍA, S.A.

Ruta de la Araucanía se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración global

#### 1. Datos básicos societarios

Por Decreto Supremo N° 443 de fecha 20 de abril de 1998 del Ministerio de Obras Públicas, publicado en el Diario Oficial con fecha 8 de julio de 1998, se adjudicó al consorcio licitante conformado por CINTRA Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Limitada y Agromán Chile Agencia, el contrato de Concesión de la Ruta 5 sur, denominada Concesión Ruta 5 Collipulli – Temuco, que permite la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los Km. 574,177 y 718,335 de la Ruta 5 Sur, excluidos los sectores comprendidos entre los Km. 661,340 y 677,500 y entre los Km. 714 y 718, incluyéndose las obras correspondientes al By-Pass a la ciudad de Temuco por un período de 300 meses (25 años), desde marzo de 1999 hasta marzo de 2024.

La sociedad que gestiona dicha concesión se denomina hoy “Ruta de la Araucanía Sociedad Concesionaria, S.A.”

Con fecha 2 de octubre de 2000, el MOP y la sociedad concesionaria suscribieron el Convenio Complementario N° 1, mediante el cual se anticipó la construcción del By Pass de Temuco y se acordaron obras adicionales.

Con fechas 25 de enero de 2001 y 30 de enero de 2002, el MOP y la sociedad concesionaria suscribieron los Convenios Complementarios N° 2 y N° 3, mediante los cuales se incorporaron nuevas inversiones y servicios adicionales al proyecto originalmente contratado.

Con fecha 7 de noviembre del 2003, se procedió a la firma del Convenio Complementario N°4 relativo al MDI que fue publicado en el Diario Oficial N° 37.774, del día 31 de enero de 2004. Por concepto de prima de este mecanismo, la sociedad compromete la ejecución de nuevas inversiones hasta por una cantidad máxima de 836.122 UF.

La estructura accionarial de Ruta de la Araucanía a 31 de diciembre de 2003 es la siguiente:

<b>ACCIONISTAS</b>	<b>PART %</b>
CINTRA Chile Ltda.	99,9999
Agroman Chile Agencia	0,0001
<b>Total</b>	<b>100,0000</b>

CINTRA Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Limitada, como accionista mayoritario de Ruta de la Araucanía S.A., es el vehículo de inversión de CINTRA Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.

El órgano directivo de Ruta de la Araucanía se denomina Directorio y está constituido por 5 miembros titulares y sus respectivos suplentes. Todos ellos son designados por CINTRA Chile.

## **2. Características de la infraestructura**

El período concesional original es de 25 años, desde marzo de 1999 hasta marzo de 2024, si bien tras la firma del MDI el régimen de la concesión pasa a ser del tipo variable hasta alcanzar el total de ingresos asegurados por el citado mecanismo.

A 30 de junio de 2004 el total de la autopista objeto de concesión se encuentra en explotación. El troncal norte (PUA) inició operaciones el 7 de junio de 2001 mientras que el troncal sur (Quepe) lo hizo el 25 de abril de 2002.

Se trata de una concesión en régimen de peaje explícito abierto, mediante la recaudación en las 2 plazas de peaje troncal y 8 laterales de las correspondientes tarifas vigentes.

## **3. Tráfico y tarifas**

En relación con el tráfico histórico, el comportamiento del mismo medido en IMD equivalente por peaje es el recogido en la siguiente tabla:

<b>IMD</b>	<b>Año 2001</b>	<b>Año 2002</b>	<b>Año 2003</b>	<b>Junio 2004</b>
Peajes Troncales	9.115	20.432	21.851	24.798
Peajes laterales		528	1.407	1.404
<b>Total Equivalente</b>	<b>9.115</b>	<b>20.960</b>	<b>23.258</b>	<b>26.202</b>
% variación		130,0%	11,0%	5,3% (1)

1) La variación de junio 2004 se refiere al mismo período del año anterior (2003).

Desde la entrada en operación de la concesión, las tarifas de la Sociedad Concesionaria se ajustan anualmente de acuerdo a lo señalado en las Bases de Licitación.

Este mecanismo considera una tarifa base, la cual se ajusta anualmente basado en la evolución de la inflación (IPC). Adicionalmente, el mecanismo incluye un premio por seguridad vial (medido en %) el cual aumenta la tarifa entre 0% y 5% en el caso en que sea obtenido por la Concesionaria. La metodología para el cálculo de este premio se establece en las Bases de Licitación y considera principalmente la disminución del

número de accidentes y fallecidos en la concesión dentro del período de un año. Este premio es calculado en forma anual.

En los últimos ejercicios el porcentaje de revisión de las tarifas en aplicación de esa fórmula ha sido el siguiente:

	2001	2002	2003	2004
% Incremento sobre tarifas año anterior	4,53%	2,64%	2,82%	1,07%

#### **4. Inversión**

El inmovilizado registrado como Inversión en Autopista en el balance consolidado de Cintra asciende a 31 de diciembre de 2003 a 185.145 miles de euros.

#### **5. Financiación**

Para la financiación de sus actividades, Ruta de la Araucanía contaba a 30 de junio de 2004 con una deuda financiera de 7,2 millones de UF (156 millones de euros) -al 7,30% y vencimiento marzo 2020- referida a una emisión de bonos senior realizada en el año 2000. En noviembre de 2002 se firmó con el Banco BCI una línea de crédito por importe de 338.000 UF (7 millones de euros) (a TAB 360 + 1,4%) para financiar las obras relacionadas con el Convenio Complementario N°3, de la cual sólo se dispuso 242.000 UF (5 millones de euros). Dicha financiación fue sin recurso a los flujos del proyecto, estando previsto su repago con los cobros a recibir del MOP asociados a dicho Convenio y con la garantía de CINTRA Chile es codeudor solidario de la concesionaria ante el Banco BCI.

En relación con la financiación de los bonos, los accionistas otorgaron garantía en caso de terminación de la concesión por mala operación. Esta garantía aparece recogida en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

Como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

#### **6. Magnitudes financieras básicas**

A continuación se incluyen los estados financieros homogeneizados con los principios contables españoles:

## ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS

**Concesionaria Collipulli-Temuco**    2001    2002    2003    junio-04

(Datos en Millones €)

Ingresos	7,54	14,59	15,96	9,40
Gastos operativos	(1,24)	(6,05)	(5,95)	(3,26)
<b>EBITDA</b>	<b>6,30</b>	<b>8,54</b>	<b>10,01</b>	<b>6,14</b>
Depreciación + Amortización	(1,58)	(2,76)	(4,06)	(1,65)
<b>EBIT</b>	<b>4,72</b>	<b>5,78</b>	<b>5,95</b>	<b>4,49</b>
<i>EBIT/Ingresos</i>	<i>62,6%</i>	<i>39,6%</i>	<i>37,3%</i>	<i>47,8%</i>
Gastos financieros y otros	(2,51)	(4,14)	(2,20)	(0,97)
Beneficio antes de impuestos	2,21	1,64	3,76	3,52
Impuestos	(0,33)	(0,26)	(0,62)	(0,73)
<b>Beneficio neto</b>	<b>1,88</b>	<b>1,37</b>	<b>3,13</b>	<b>2,79</b>

Nota: la estacionalidad del tráfico impide extrapolar resultados del ejercicio completo partiendo del primer semestre

### 4.2.3.7.8.4. RUTA DE LOS RÍOS, S.A.

Ruta de los Ríos se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración global. Ruta de los Ríos es la única concesionaria chilena participada por Cintra que no se ha adherido al MDI por un doble motivo: por una parte, la evolución histórica del tráfico ha sido más positiva que en los otros tramos concesionados por compañías del grupo y por otra parte, debido a que Ruta de los Ríos recibe del Estado Chileno a través del Ingreso Mínimo Garantizado (común a todas las concesiones) y de la Subvención anual (particular de esta concesión) un porcentaje elevado de sus ingresos previstos sin estar sujetos a riesgo de tráfico.

#### 1. Datos básicos societarios

Según Decreto Supremo N° 758 del 14 de agosto de 1997, publicado en el Diario Oficial del 28 de octubre de 1997, la Sociedad se adjudica el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los kms. 718,30 y 890,00 de la Ruta 5 Sur denominada: “Concesión Internacional Ruta 5 Tramo Temuco - Río Bueno”.

La sociedad que gestiona dicha concesión se denomina a “Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A.”

Desde el año 1999, la propiedad de Ruta de los Ríos S.A. está estructurada de la siguiente manera:

Accionistas	PART%
CINTRA Chile Ltda	75%
Las Américas Administradora de Fondos de Inversiones	25%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>

CINTRA Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Limitada, como accionista mayoritario de Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A., es el vehículo de inversión de CINTRA Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. que mantiene el 99,99% del capital de la primera.

EL 25 de agosto de 1999, se firmó un Acuerdo de Accionistas (el Acuerdo) entre Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Limitada, (Cintra Chile) Las Americas Administradora de Fondos de Inversión, S.A. actuando por cuenta de Fondo de Inversión de Desarrollo de Empresas Las Americas-Emergente (el Fondo) en calidad de únicos accionistas de la sociedad concesionaria Ruta de los Ríos, S.A., CINTRA, compareció en este contrato a los solos efectos de reconocer ciertos acuerdos. CINTRA Chile posee el 75% del capital social y el Fondo el 25%, no obstante, se deja constancia en este Pacto, que existe un acuerdo por cual se reguló una opción de compra a favor del Fondo, por un 5% adicional de acciones del capital de la sociedad concesionaria, hasta alcanzar el 30%. Las condiciones de ejercicio de la opción se fijarán de común acuerdo por las Partes.

Por el Pacto se regulan otra serie de acuerdos relacionados con el nombramiento de consejeros y cargos del Consejo de Administración, ciertas mayorías reforzadas necesarias para la adopción de determinados acuerdos tanto por el consejo de administración como por la Junta de Accionistas, se acuerda una política de distribución dividendos, una cláusula de bloqueo, un derecho de adquisición preferente en caso de que uno de los accionistas desee transmitir sus acciones y un derecho de suscripción preferente para el caso de ampliaciones de capital, así como una venta conjunta de las acciones de la Sociedad (tag-along sale).

Finalmente se acuerda una opción de venta/compra, durante un plazo de 7 años desde la firma de este Pacto, en caso de pérdida de control de CINTRA Chile por parte de CINTRA España, (entendiendo por pérdida de control la mayoría del capital social, el derecho de designar a la mayoría de los Consejeros o la mayoría de las acciones con derecho a voto) y una opción de venta /compra en caso de salida a bolsa de CINTRA Chile

El órgano directivo de Temuco-Río Bueno se denomina Directorio y está constituido por 7 miembros titulares sus respectivos suplentes. CINTRA Chile tiene derecho a elegir a 5 de los 7 miembros del Directorio.

## **2. Características de la infraestructura**

La duración de la concesión es de 25 años y se extiende desde junio de 1998 hasta junio de 2023.

La autopista se encuentra en explotación desde que el troncal norte (Lanco) abrió al tráfico en enero de 2001. El troncal sur (La Unión) lo hizo en septiembre de 2001. Por su parte, 4 de un total de 5 laterales se abrieron al tráfico en marzo de 2002 y el último restante lo hizo en octubre de 2002.

La Sociedad Concesionaria recuperará su inversión a través del cobro de un peaje explícito abierto, mediante la aplicación de las tarifas vigentes en los peajes y laterales con que cuenta la autopista.

### 3. Tráfico y tarifas

En relación con el tráfico histórico, el comportamiento del mismo medido en IMD equivalente por troncal es el recogido en la siguiente tabla:

IMD	Año 2001	Año 2002	Año 2003	Junio 2004
Peajes Troncales	13.693	13.427	13.862	15.876
Peajes laterales		521	643	694
<b>Total Equivalente</b>	<b>13.693</b>	<b>13.948</b>	<b>14.505</b>	<b>16.570</b>
% variación		1,9%	4,0%	10,4% (1)

(1) La variación de junio 2004 se refiere al mismo período del año anterior (2003).

Desde la entrada en operación de la concesión hasta la actualidad, las tarifas de la Sociedad Concesionaria se ajustan anualmente de acuerdo a lo señalado en las Bases de Licitación (no hay variaciones introducidas por acuerdos MDI pues no existe en esta Concesión).

Este mecanismo considera una tarifa base, la cual se ajusta anualmente basado en la evolución de la inflación (IPC). Adicionalmente, el mecanismo incluye un premio por seguridad vial (medido en %) el cual aumenta la tarifa entre el 0% y el 5% en el caso en que sea obtenido por la Concesionaria. La metodología para el cálculo de este premio se establece en las Bases de Licitación y considera principalmente la disminución del número de accidentes y fallecidos en la concesión dentro del período de un año. Este premio se calcula cada año a partir del año 2005.

En los últimos ejercicios el porcentaje de revisión de las tarifas en aplicación de esa fórmula ha sido el siguiente:

	2001	2002	2003	2004
% Incremento sobre tarifas año anterior	4,53%	2,64%	2,82%	1,07%

### 4. Inversión

El inmovilizado registrado como Inversión en Autopista en el balance consolidado de Cintra asciende a 31 de diciembre de 2003 a 161.773 miles de euros.

## 5. Financiación

A 30 de junio de 2004 la única fuente de financiación de la Concesionaria consiste en el Crédito Sindicado por 5,6 millones de UF (122 millones de euros) al TAB a 3 meses + 1,75% y vencimiento septiembre de 2021 firmado entre la Concesionaria y los Bancos de Chile, BancoEstado, BBVA Banco BHIF, CorpBanca y Banco Security el 18 de diciembre de 1998 y modificado con fecha 15 de febrero de 2001 y 4 de septiembre de 2002.

Como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto

## 6. Magnitudes financieras básicas

A continuación se incluyen los estados financieros homogeneizados con los principios contables españoles para los tres últimos ejercicios y el primer semestre de 2004:

### ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS

<b>Concesionaria Temuco-Rio Bueno</b>	2001	2002	2003	junio-04
<i>(Datos en Millones €)</i>				
Ingresos	7,92	17,20	15,76	9,08
Gastos operativos	(2,13)	(4,50)	(4,20)	(2,09)
<b>EBITDA</b>	<b>5,79</b>	<b>12,69</b>	<b>11,56</b>	<b>6,99</b>
Depreciación + Amortización	(2,15)	(3,43)	(3,53)	(2,07)
<b>EBIT</b>	<b>3,64</b>	<b>9,27</b>	<b>8,03</b>	<b>4,91</b>
<i>EBIT/Ingresos</i>	<i>46,0%</i>	<i>53,9%</i>	<i>50,9%</i>	<i>54,1%</i>
Gastos financieros y otros	(2,13)	(4,03)	1,13	(0,67)
Beneficio antes de impuestos	1,51	5,23	9,15	4,24
Impuestos	(0,23)	(0,92)	(1,51)	(0,72)
<b>Beneficio neto</b>	<b>1,29</b>	<b>4,31</b>	<b>7,64</b>	<b>3,52</b>

Nota: la estacionalidad del tráfico impide extrapolar resultados del ejercicio completo partiendo del primer semestre

### 4.2.2.6.9 EUROSCUT ALGARVE

Euroscut Algarve se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración global

#### 1. Datos básicos societarios

EUROSCUT ALGARVE es concesionaria de la autopista A-22 Via Infante de Sagres en virtud del Decreto Ley nº 55-A/2000, publicado en el Diario de la República con fecha de 14 de Abril de 2000 por el cual se le adjudicó la mencionada concesión. Esta concesión discurre de San Antonio, cerca de la frontera española, hasta la localidad de Lagos, gestionando un total de 130 km.



La estructura accionarial de la compañía se compone de los siguientes accionistas:

<b>Entidad</b>	<b>Porcentaje</b>
CINTRA Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.	77%
Ferrovial Agromán, S.A.	8%
Construções Gabriel A.S. Couto, S.A.	3%
Eusébios & Filhos, S.A.	3%
Empreiteiros Casais de António Fernandes da Silva, S.A.	3%
J. Gomes – Sociedade de Construções do Cávado, S.A.	3%
Aurélío Martins Sobreiro & Filhos, S.A.	3%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Desde el 1 de agosto de 2001, CINTRA tiene suscrito un pacto con Ferrovial Agromán para, tan pronto como fuera posible, proceder a la recompra de las participaciones que ésta ostenta, directa o indirectamente en sociedades concesionarias.

El Consejo de Administración de EUROSCUT está compuesto por 5 consejeros, 4 de ellos propuestos por CINTRA.

El acuerdo de accionistas de esta sociedad (17 de diciembre de 2003) tiene por objeto primordial el régimen de transmisión de acciones, estableciendo un derecho de preferente adquisición en caso de enajenación a terceros (no accionistas ni vinculados a éstos); la resolución de conflictos queda remitida a arbitraje

## **2. Características de la infraestructura**

La autopista gestionada por EUROSCUT ALGARVE está explotada en régimen de “peaje en sombra” o en portugués, SCUT (Sem Cobrança ao Utilizador). La concesión fue otorgada por el Estado Portugués por un período de 30 años, hasta el año 2030. Una vez transcurrido el período concesional, la autopista revertirá al Estado sin ningún tipo de contraprestación.

## **3. Principales previsiones del contrato concesional**

A través de un concurso realizado al amparo del Decreto-Ley nº 267/97 de 2 de Octubre, se atribuyó a la sociedad en la que participa Cintra, EUROSCUT - Sociedade Concessionária da SCUT do Algarve, S.A (“EUROSCUT”) la concesión de la concepción, proyecto, construcción, financiación, exploración y conservación de tramos de carretera y conjuntos viarios, designada “Concesión Scut del Algarve”. El cuaderno de encargos y el programa del concurso para esta concesión “Concesión Scut del Algarve” se aprobaron por el Despacho Conjunto nº 283-A/98 de 17 de Abril de los Ministros de las Finanzas y del Equipo, del Planeamiento y de la Administración del Territorio. Las bases de la concesión y su atribución a EUROSCUT fueran aprobadas por el Decreto-Ley nº 55-A/2000 de 14 de Abril. El borrador del respectivo contrato de concesión fue aprobado por la Resolución del Consejo de Ministros nº 18-A/2000, también con fecha de 14 de Abril. Posteriormente se aprobaron ciertas modificaciones al contrato de concesión con EUROSCUT a través de la Resolución del Consejo de Ministros nº 78/2001 de 10 de Julio de 2001. Se resumen a continuación las principales disposiciones del contrato de concesión:

(i) Objeto y tipo

La autopista objeto de la concesión se identifica en las bases de la concesión y en el contrato de concesión. Se trata de una concesión de obra pública, exclusiva para la autopista objeto de la misma.

Corresponde a la concesionaria el mantenimiento a su costa de los bienes que integran la concesión durante el plazo de vigencia del contrato de concesión.

Los bienes que integran la concesión son bienes del dominio público del Estado y, consecuentemente, y como regla general, no pueden ser cedidos, alienados o gravados por la concesionaria, revirtiendo dichos bienes al Estado al término de la concesión. El concedente podrá adquirir los bienes y derechos de la concesionaria no integrados en la concesión y que se utilicen por ésta en el desarrollo de las actividades de la concesión por su justo valor, a determinar mediante acuerdo de las partes o, en ausencia de acuerdo, por laudo arbitral emitido en procedimiento de arbitraje.

(ii) Duración de la concesión

El plazo de duración de la concesión es de treinta (30) años, contado a partir de la fecha de firma del correspondiente contrato de concesión.

(iii) Rescate

Sin perjuicio de la duración estipulada para la concesión, durante los últimos cinco (5) años de la concesión el Estado puede rescatar la concesión siempre y cuando notifique a la concesionaria de su intención con al menos un (1) año de antelación.

En caso de rescate, la concesionaria tiene derecho a percibir una indemnización, pagadera anualmente desde la fecha del rescate y hasta el término previsto de la Concesión y cuyo importe es la suma de las prestaciones, remuneraciones y otros cash-flows que estaba previsto satisfacer a los accionistas según las proyecciones entregadas al Estado por la concesionaria y que se hallen pendientes de pago. Tales proyecciones deberán ser coherentes con la evolución histórica de la concesionaria y ser aceptadas por el concedente. Los importes que el concedente debe pagar se reducirán por el importe de las obligaciones de la concesionaria vencidas y no pagadas en la fecha de rescate.

En caso de que no haya acuerdo entre las partes sobre el valor de la indemnización, ésta se determinará por una comisión arbitral.

(iv) Secuestro

En caso de incumplimiento por la concesionaria de las obligaciones que surgen del contrato de concesión, el Estado podrá, mediante secuestro, tomar a su cargo la realización de las obras y el desarrollo de las actividades integradas en la concesión, o la explotación de los servicios, suspendiendo a partir de este momento los pagos a la concesionaria, salvo los ya vencidos en la fecha del secuestro.

(v) Rescisión

En caso de incumplimiento grave y no subsanado de las obligaciones de la concesionaria en virtud del contrato de concesión, el Estado puede poner fin a la concesión a través de la rescisión del contrato.

(vi) Estructura accionarial, Gravámenes y Estatutos Sociales de la Concesionaria

Durante los tres (3) primeros años contados a partir de la fecha de la puesta en servicio del último tramo de la autopista, cualquier variación en la estructura accionarial de la concesionaria requiere de la autorización previa del Estado. A partir de dicho momento, las acciones de la concesionaria pueden ser transmitidas siempre y cuando los accionistas fundadores, en su conjunto, conserven el control de la concesionaria y mantengan su posición jerárquica en el capital de la concesionaria. Igual autorización previa del Estado requiere la constitución de cargas y gravámenes sobre las acciones de la concesionaria durante los tres (3) primeros años contados a partir de la fecha de la puesta en servicio del último tramo de la autopista, con excepción de los gravámenes de acciones en beneficio de entidades financiadoras.

Cualquier modificación de los estatutos sociales de la concesionaria (salvo supuestos necesarios para el cumplimiento del contrato de concesión), que se lleven a cabo durante los tres (3) primeros años desde la fecha de puesta en servicio del último tramo, requiere de la aprobación previa del Estado. También requiere la aprobación previa del Estado la emisión por la concesionaria de cualquier título convertible en acciones representativas de su capital social.

(vii) Obtención de licencias

La concesionaria debe requerir, costear y tramitar la obtención de todas las licencias y autorizaciones necesarias para el ejercicio de las actividades integradas en la concesión, así como observar todos los requisitos necesarios para la obtención y mantenimiento en vigor de dichas licencias y autorizaciones.

(viii) Financiación

La concesionaria es la única responsable por la obtención de la financiación necesaria para el desarrollo de todas las actividades que integran el objeto de la concesión. La concesionaria tiene el derecho de recibir los importes relativos a los peajes SCUT y las demás cantidades previstas en el contrato de concesión (a pagar por el Estado), los rendimientos de explotación de las áreas de servicio y cualesquiera otros rendimientos obtenidos en el ámbito de la concesión.

(ix) Diseño y construcción de la autopista

La concesionaria es responsable por la concepción y por la construcción de los tramos de carretera definidos en los términos del contrato de concesión.

Los estudios y proyectos que se presenten deben ser aprobados por el Ministro del Equipo Social.

(x) Explotación y conservación de la autopista

La concesionaria debe mantener los tramos abiertos al tráfico en funcionamiento ininterrumpido y permanente, en buen estado de conservación y perfectas condiciones de uso, en los términos establecidos en el contrato de concesión. La concesionaria también es responsable del mantenimiento de determinados equipos.

(xi) Modificaciones subjetivas en la concesión

Como regla general, la concesionaria no puede ceder, alienar o gravar de cualquier modo la concesión, total o parcialmente, o realizar cualquier negocio jurídico que puedan tener el mismo resultado, directa o indirectamente.

(xii) Garantías de cumplimiento de las obligaciones de la concesionaria

El cumplimiento de las obligaciones asumidas por la concesionaria en el contrato de concesión está garantizado por (i) una caución en el importe establecido en el contrato de concesión y por (ii) garantías bancarias prestadas por los accionistas en favor de la concesionaria.

(xiii) Responsabilidad extracontractual ante terceros

La concesionaria responderá en los términos establecidos en la ley por los perjuicios causados en el ejercicio de las actividades que constituyen el objeto de la concesión, por su culpa o riesgo, sin que el concedente asuma ninguna responsabilidad en este ámbito.

(xiv) Incumplimiento

Sin perjuicio de la posibilidad de secuestro o rescisión de la concesión, el incumplimiento por la concesionaria de las obligaciones del contrato de concesión puede dar lugar a multas contractuales.

(xv) Condición financiera de la concesionaria

La concesionaria asume expresamente la responsabilidad integral y exclusiva de todos los riesgos inherentes a la concesión, salvo que resulte lo contrario del contrato de concesión. La concesionaria solo tendrá derecho a la reposición del equilibrio financiero de la concesión, en función de la ecuación financiera contenida en el caso base, si se dan las determinadas circunstancias previstas en el contrato de concesión.

#### **4. Tráfico y tarifas**

En lo referente al tráfico de la autopista, al no haber alternativas de calidad semejante y no ser una autopista de peaje real, Euroscut Algarve es la mejor carretera que recorre el sur de Portugal. Su utilización es más intensa durante el período estival al ser el Algarve una de las principales zonas turísticas de playa de Portugal.

Como media, el 7,25% del tráfico (a 30 de junio de 2004) corresponde a vehículos pesados.

<b>TRAFICO</b>	<b>2003</b>	<b>Junio 2004</b>
Ligeros	15.894	13.900
Pesados equivalentes	2.103	2.387
<b>Vehículos Equivalentes</b>	<b>17.997</b>	<b>16.287</b>
% <i>variación</i>	4,9%	-
% <i>pesados</i>	5,7%	7,2%

(1 vehículo pesado = 2,2 ligeros o “pesados equivalentes”)

Tráfico para el total de la autopista disponible desde julio de 2003. Variación acumulada a junio de 2004 causada principalmente por la estacionalidad del tráfico y por comparar datos a Junio con datos acumulados a diciembre.

El comportamiento del tráfico está siendo un 9,72% superior a lo previsto en el modelo original utilizado en la licitación de la concesión elaborado por Halcrow Fox.

El 2004 es el primer año de operación de la autopista tal y como se estipulaba en el contrato de concesión. Por tanto, es el primer ejercicio en que el Estado Portugués remunerará a la concesionaria en función del tráfico real medido como la intensidad media diaria anual de vehículos equivalentes<sup>1</sup> (IMDAE) por la extensión operativa de la autopista.

A dicha medida se le aplica un sistema de tres bandas tarifarias preestablecidas para todo el período concesional determinadas en número total de kilómetros recorridos en el año. Las tarifas correspondientes a cada banda se actualizan anualmente en línea con la variación del IPC portugués. Es importante mencionar la existencia de un límite máximo de tráfico por encima del cual el Estado Portugués no remunera a la concesionaria cifrado en una IMDAE de 38.000 vehículos para los tramos 2+2 carriles.

Relacionado con este último punto, debe señalarse que el Contrato de Concesión recoge la obligación, en los casos en que se alcancen en 2 años consecutivos valores de IMDAE superiores a 38.000 vehículos, de informar a la Administración de esta circunstancia.

Se abrirá en este momento una fase de negociación de nuevas bandas y tarifas, debiendo la nueva estructura de pagos fijada mantener la rentabilidad esperada en el caso de que la Administración decida adjudicar el trabajo a Euroscut Algarve. Si la concesionaria y la Administración no alcanzan un acuerdo, Euroscut Algarve está obligada a lanzar un concurso público siendo el respectivo coste directamente soportado por la Administración.

El resultado de la aplicación de las bandas tarifarias al tráfico medido en la autopista durante el año son los ingresos anuales a facturar al Instituto de Estradas de Portugal.

La remuneración del peaje en sombra, de acuerdo con el Contrato de concesión, se efectúa en dos pagos a cuenta y un pago de reconciliación en Enero del año siguiente.

---

<sup>1</sup> A efectos de cálculo de la IMDAE, cada vehículo pesado equivale a 2,2 vehículos ligeros.

Los pagos a cuenta se calculan utilizando como base la tarifa del año en curso y los tráficos anuales del periodo anterior.

## **5. Inversión**

El inmovilizado registrado como Inversión en Autopista en el balance consolidado de Cintra asciende a 31 de diciembre de 2003 a 272.194 miles de euros. En la misma fecha, el importe de la participación en la compañía, neto de desembolsos pendientes, contabilizado en Cintra ascendía a 35.312 miles de euros.

## **6. Financiación**

En Julio de 2001, los accionistas acometieron la refinanciación de los préstamos bancarios cerrados para la Licitación y para ello se constituyó la sociedad Algarve International BV con sede en Amsterdam (Holanda) propiedad de los mismos accionistas que Euroscut Algarve (el convenio suscrito entre Cintra y Ferrovial Agromán relacionado con la adquisición de participaciones también es de aplicación a esta sociedad) y se firmó un contrato de préstamo con la Sociedad denominado “*Intercompany Loan Agreement*”, que se divide en tres partes y por el que transmite vía préstamos intercompañía:

- (a) La emisión de 126,5 millones de euros en bonos garantizado (AAA/BBB+) a un tipo fijo del 6,4% y vencimiento en diciembre de 2027.
- (b) Un préstamo de 130 millones de euros del Banco Europeo de Inversiones a un tipo fijo del 6% y vencimiento en diciembre de 2027.
- (c) Una línea de crédito “*Revolving VAT Facility*” a través de un sindicato de bancos cuyo agente es el Banco Santander Central Hispano, S.A., de 25 millones de euros, a tipo variable, indexada a Euribor + 0,3 % que vence en diciembre de 2004. Este crédito permite adelantar el cobro de las devoluciones de IVA solicitadas a la Hacienda Portuguesa durante el período de construcción.

Tanto los préstamos como los bonos están garantizados por XL Capital Assurance Inc compañía aseguradora (monoline insurer) con sede en Nueva York y rating AAA otorgado por Standard & Poors y Fitch.

Como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto

## **7. Magnitudes financieras básicas**

A continuación se incluyen los estados financieros homogeneizados con los principios contables españoles para los tres últimos ejercicios y el primer semestre de 2004:

## ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS

Algarve	2001	2002	2003	junio-04
<i>(Datos en Millones €)</i>				
Ingresos	4,47	3,87	5,13	14,11
Gastos operativos	(1,03)	(3,89)	(5,07)	(1,80)
<b>EBITDA</b>	<b>3,44</b>	<b>(0,02)</b>	<b>0,06</b>	<b>12,32</b>
Depreciación + Amortización + Provisiones	(0,08)	(0,12)	(0,15)	(3,40)
<b>EBIT</b>	<b>3,36</b>	<b>(0,13)</b>	<b>(0,10)</b>	<b>8,91</b>
<i>EBIT/Ingresos</i>	<i>75,2%</i>	<i>-3,5%</i>	<i>-1,9%</i>	<i>63,2%</i>
Gastos financieros y otros	(3,35)	0,14	0,11	(3,05)
Beneficio antes de impuestos	0,01	0,00	0,02	5,86
Impuestos	(0,02)	(0,01)	(0,02)	(1,61)
<b>Beneficio neto</b>	<b>(0,01)</b>	<b>(0,01)</b>	<b>0,00</b>	<b>4,25</b>

### 4.2.2.6.10 EUROSCUT NORTE LITORAL

**Euroscut Norte Litoral se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración global**

#### 1. Datos básicos societarios

EUROSCUT NORTE es concesionaria de la Autopista de Norte Litoral en virtud del Decreto Ley 234/2001, publicado en el Diario de la República el 28 de Agosto de 2001, por el cual se le adjudicó la mencionada concesión. El contrato de concesión fue firmado el 17 de septiembre de 2001. Esta concesión discurre entre Oporto y Viana do Castelo y desde allí se bifurca en dos tramos, uno que va hasta Caminha y otro que llega hasta Ponte de Lima, gestionando un total de 113 km.

La estructura accionarial de la sociedad es la siguiente:

Entidad	Porcentaje
CINTRA Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.	75,532%
Ferrovial Agromán, S.A.	8,511%
Construções Gabriel A.S. Couto, S.A.	3,191%
Eusébios & Filhos, S.A.	3,191%
Empreiteiros Casais de António Fernandes da Silva, S.A.	3,191%
J. Gomes – Sociedade de Construções do Cávado, S.A.	3,191%
Aurélio Martins Sobreiro & Filhos, S.A.	3,191%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Desde el 1 de agosto de 2001, CINTRA tiene suscrito un pacto con Ferrovial Agromán para, tan pronto como fuera posible, proceder a la recompra de las participaciones que ésta ostenta, directa o indirectamente, en sociedades concesionarias.

El Consejo de Administración de EUROSCUT NORTE está compuesto por 5 consejeros, 4 de ellos propuestos por CINTRA.

El acuerdo de accionistas de esta sociedad (17.12.2003) tiene por objeto primordial el régimen de transmisión de acciones, estableciendo un derecho de preferente adquisición en caso de enajenación a terceros (no accionistas ni vinculados a éstos); la resolución de conflictos queda remitida a arbitraje.

## **2. Características de la infraestructura**

La autopista está explotada en régimen de “peaje en sombra” o en portugués, SCUT (Sem Cobrança ao Utilizador). La concesión fue otorgada por el Estado Portugués por un período de 30 años, hasta el 2031. Una vez transcurrido el período concesional, la autopista revertirá al Estado sin ningún tipo de contraprestación. Esta autopista se encuentra actualmente en construcción.

## **3. Principales previsiones del contrato concesional**

El Decreto-ley nº 119-B/99, de 14 de Abril (objeto de varias modificaciones por los Decretos-Ley nº 220-A/99 de 16 de Junio, nº 541/99 de 13 de Diciembre, nº 306/2002, de 13 de Diciembre, nº 85/2003, de 24 de Abril, nº 210/2003, de 15 de Septiembre, y nº 217/2003, de 18 de Septiembre) definió el régimen jurídico de nuevas concesiones de autopistas, en particular el de la Concesión designada “SCUT do Norte Litoral”.

Dentro del marco del referido Decreto-Ley nº 119-B/99 de 14 de abril, y aplicando, por indicación expresa, las reglas previstas en el Decreto-Ley nº 267/97 de 2 de octubre, se atribuyó a un consorcio en el que participa Cintra la concesión de la concepción, proyecto, construcción, financiación, exploración y conservación de tramos de carretera y conjuntos viarios, designada “Concessão Scut do Norte Litoral”. El cuaderno de encargos y el programa de esta concesión se aprobaron por el Despacho Conjunto nº 354-A/99 de 23 de abril de los Ministros de las Finanzas y del Equipo, del Planeamiento y de la Administración del Territorio. Las bases de la concesión y su atribución fueron aprobadas por el Decreto-Ley nº 234/2001 de 28 de agosto. El borrador del respectivo contrato de concesión fue aprobado a través de la Resolución del Consejo de Ministros nº 139/2001, de 31 de agosto.

El contrato de la concesión SCUT do Norte Litoral es similar, en términos generales, al de la concesión SCUT do Algarve, que se ha resumido en el epígrafe 3 del apartado 4.2.2.6.9 precedente. Cabe destacar como principal diferencia que, en el caso de la concesión SCUT do Norte Litoral, la facultad de rescate de la concesión del Estado portugués es ejercitable durante los últimos seis (6) años de la concesión, en lugar de los cinco (5) años establecidos en el caso del Scut do Algarve.

## **4. Tráfico y tarifas**

Los ingresos de la concesionaria hasta que finalice el período inicial de la concesión (período en el que se solapan construcción y operación) son calculados en función de un importe fijo por kilómetro operativo que es revisado anualmente por la variación del



IPC Portugués. En el año 2004 sólo afecta a los tramos transferidos<sup>2</sup> al estar el resto de ellos en construcción y supone un importe de 22.802,80 euros por kilómetro.

A partir del 1 de enero de 2006 o de la puesta en funcionamiento del total de la autopista, si fuese posterior, la concesionaria comenzará a recibir ingresos en función del tráfico efectivamente medido. El tráfico es medido en ocho clases según el contrato de concesión.

A dicha medida se le aplica un sistema de tres bandas tarifarias preestablecidas para todo el período concesional expresadas en términos de vehículos kilómetros recorridos en el año. Las tarifas correspondientes a cada banda se actualizan anualmente por la variación del IPC portugués. Es importante mencionar la existencia de un límite máximo de tráfico por encima del cual el Estado Portugués no remunera a la autopista cifrado en una IMDAE de 38.000 vehículos para los tramos 2+2 carriles, por punto de medición de tráfico.

Relacionado con este último punto, debe señalarse que el Contrato de concesión recoge la obligación, en los casos en que se alcancen en 2 años consecutivos valores de IMDAE superiores a 38.000 vehículos, de informar a la Administración de esta circunstancia.

Se abrirá en este momento, una fase de negociación de nuevas bandas y tarifas, debiendo la nueva estructura de pagos fijada mantener la rentabilidad esperada caso la Administración decida adjudicar el trabajo a Euroscut Norte. Si la concesionaria y la Administración no alcanzan un acuerdo, Euroscut Norte es obligada a lanzar un concurso público siendo el respectivo coste directamente soportado por la Administración.

El resultado de la aplicación de las bandas tarifarias al tráfico medido en la autopista durante el año son los ingresos anuales a facturar al Instituto de Estradas de Portugal. El Contrato de Concesión establece que el Estado remunerará a la Concesionaria con dos pagos a cuenta y un pago de reconciliación en Enero del año siguiente. Los pagos a cuenta se calculan utilizando como base la tarifa del año en curso y los tráficos a anuales del periodo anterior.

Las áreas de servicio de la autopista son explotadas en régimen de sub-concesión, percibiendo EUROSCUT NORTE un canon inicial (cuyo devengo se periodifica durante toda la duración de la concesión) y una serie de ingresos variables y fijos durante el año.

## **5. Inversión**

El inmovilizado registrado como Inversión en Autopista en el balance consolidado de Cintra asciende a 31 de diciembre de 2003 a 65.116 miles de euros. En la misma fecha, el importe de la participación en la compañía, neto de desembolsos pendientes, contabilizado en Cintra ascendía a 46.820 miles de euros.

---

<sup>2</sup> IC1 Porto – Viana do Castelo e IP9 Viana do Castelo (IC1) – Nogueira.

## **6. Financiación**

Para la financiación de la construcción de los tramos de la autopista Euroscut Norte firmó una línea de crédito, denominada “Facilities Agreement”, con un sindicato de bancos cuyos bancos agentes son el formado por Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, S.A., Banco BPI, S.A. y el Banco Espíritu Santo, S.A., por un montante total de 310.884.130 euros. Este préstamo devenga intereses a Euribor + 0,135% (el spread será de 0,125% al concluir el período inicial (31 de diciembre de 2005 o cuando estén operativos todos los tramos si fuese posterior)) y vence en julio de 2026. A finales de julio de 2004 no se ha realizado ninguna disposición.

Adicionalmente, la compañía acordó un préstamo denominado “Revolving VAT Facility” obtenido a través del mismo sindicato de bancos hasta un importe de 11.500.000 euros. Este préstamo devenga intereses a Euribor + 0,5% y vence el 31 de agosto de 2006.

En relación con esta financiación los accionistas otorgaron las garantías que se detallan en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

Como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

Por último cabe reseñar que con fecha 7 de Octubre de 2004 se ha dispuesto deuda por importe de 100 millones de euros con los que se han realizado pagos a la constructora.

## **7. Magnitudes financieras básicas.**

A continuación se incluyen los estados financieros homogeneizados con los principios contables españoles para los tres últimos ejercicios y el primer semestre de 2004:

## ESTADOS FINANCIEROS HISTÓRICOS

Norte Litoral	2001	2002	2003	junio-04
<i>(Datos en Millones €)</i>				
Ingresos	1,28	2,96	5,09	2,77
Gastos operativos	(1,53)	(3,83)	(5,09)	(2,80)
<b>EBITDA</b>	<b>(0,25)</b>	<b>(0,87)</b>	<b>(0,00)</b>	<b>(0,03)</b>
Depreciación + Amortización + Provisiones	(0,04)	(0,07)	(0,08)	(0,03)
<b>EBIT</b>	<b>(0,30)</b>	<b>(0,94)</b>	<b>(0,08)</b>	<b>0,00</b>
Gastos financieros y otros	0,31	0,95	0,09	0,00
Beneficio antes de impuestos	0,02	0,01	0,01	0,01
Impuestos	(0,01)	(0,00)	(0,01)	(0,01)
<b>Beneficio neto</b>	<b>0,01</b>	<b>0,00</b>	<b>(0,00)</b>	<b>(0,00)</b>

### 4.2.2.6.11 N4-N6 KINNEGAD – KILCOCK

N4-N6 Kinnegad Kilcock se integra en los estados financieros consolidados de Cintra por integración global

#### 1. Datos básicos societarios

Eurolink es la sociedad concesionaria de la autopista N4-N6 Kinnegad a Kilcock (36 km.), hasta marzo de 2033. Los contratos de adjudicación, financiación y construcción se firmaron el 24 de marzo de 2003.

La estructura accionarial de Eurolink se compone de los siguientes accionistas:

- 93% CINTRA Concesiones de Infraestructuras de Transportes S.A.
- 7% SIAC Infrastructure Fund Ltd (SIFL), filial de SIAC Construction Ltd. (uno de los mayores grupos constructores de Irlanda). Este porcentaje puede ser elevado hasta un 34% en caso de que este socio ejercite su derecho de opción de compra regulado en un contrato denominado “Option Agreement”. Esta opción está vigente hasta la fecha de finalización de las obras.

Por acuerdo entre los accionistas, los financiadores y la concesionaria (“Equity Subscription Agreement” de 24 de marzo de 2003), el capital comprometido asciende a 42,5 millones de euros. Se aporta inicialmente a través de un crédito (“Equity Bridge Loan”) y será desembolsado por cada accionista a la finalización de la construcción: 4,25 millones de euros se aportarán como capital y el resto (38,25 millones de euros) como deuda subordinada. A la fecha del presente Folleto, el capital suscrito y desembolsado asciende a 200 euros.

El acuerdo de accionistas regula las obligaciones de aportar capital y deuda subordinada, la transmisión de acciones (recogiéndose, entre otros puntos, un derecho de preferente adquisición), la necesidad de que en caso de transmisión de acciones se transmitan al tiempo el correspondiente número de títulos de deuda subordinada y

viceversa (la emisión de estos títulos y derechos de sus tenedores se regulan en la Loan Stock Deed), la necesidad de mayoría cualificada (2/3) para la adopción de ciertos acuerdos, el nombramiento de los miembros del consejo de administración y su funcionamiento, la política de máxima distribución de beneficios y los mecanismos para la solución de bloqueos y resolución de conflictos.

El Consejo de Administración está compuesto por cinco miembros, cuatro de ellos propuestos por CINTRA, aunque uno de ellos tiene el “status” de consejero independiente, y un quinto nombrado por SIFL.

## **2. Características de la infraestructura.**

Actualmente, la autopista está en periodo de construcción, previéndose la puesta en operación para noviembre de 2006. La fecha de reversión al Estado Irlandés es el 23 de marzo de 2033.

La N4/N6 Kinnegad to Kilcock es una autopista que operará bajo el sistema de peaje explícito con tres plazas de peaje, una en el tronco principal, cerca de Kilcock y dos en las rampas del enlace de Enfield.

## **3. Principales características del contrato concesional**

Se resumen a continuación los principales términos del contrato concesional:

### **(i) El Proyecto**

La empresa concesionaria diseñará, construirá, financiará y gestionará el proyecto consistente en la construcción de una autopista de peaje de 35 kilómetros para circunvalar Kinnegad, Clonard, Ballynadrumny, Moyvalley, Enfield y Cloncurry y, en contrapartida, cobrará los peajes a los usuarios de la autopista.

### **(ii) Peajes y pagos**

La empresa concesionaria tendrá derecho a cobrar peajes a los usuarios de la autopista durante el período de concesión, debiendo pagar parte de sus ingresos a la ANC (Autoridad Nacional de Carreteras). La empresa concesionaria no podrá cobrar peajes por encima del peaje máximo. Los peajes los fija la empresa concesionaria, dentro de los niveles máximos previstos en los reglamentos de la ANC. La empresa concesionaria tiene asimismo derecho al cobro de unas subvenciones durante el período de construcción y explotación que da la ANC.

### **(iii) Sistema de “puntos por infracción” e intervención por la ANC**

El contrato prevé la asignación al concesionario de “puntos por infracción” en determinadas circunstancias. Existen más de 180 supuestos que dan lugar a la imposición de “puntos por infracción”, desde infracciones menores que dan lugar a 1 punto, hasta infracciones más graves (como no mantener una revisión electrónica continua de todas las transacciones durante el período de la concesión) que dan lugar al máximo de 10 puntos. La asignación al concesionario de

determinadas cantidades de puntos durante ciertos períodos de tiempo puede dar lugar a la resolución del contrato.

El sistema de “puntos por infracción” no agota los recursos de los que dispone la ANC en caso de infracciones. En efecto, aun en el caso de que la infracción cometida por la empresa concesionaria no esté expresamente prevista en el sistema de puntos, se habilita a la ANC para asignar puntos por infracción y adoptar otras medidas sancionadoras al respecto.

Cada punto por infracción obliga al pago de una multa de 3.000 Euros a la ANC. Aun cuando el sistema de puntos faculta a la ANC para establecer “períodos de subsanación”, la ANC puede asignar puntos y reclamar daños y perjuicios incluso si la infracción es posteriormente remediada en el período mencionado, y puede asignar nuevos puntos (y reclamar daños y perjuicios adicionales) en caso de no serlo.

Si la empresa concesionaria no corrige la infracción durante el período fijado por la ANC, ésta tiene diversas opciones, la más destacable de las cuales es la adopción de las medidas de intervención previstas en el contrato. Adicionalmente, existen otras razones para adoptar medidas de intervención, tales como que la ANC considere que la infracción puede ser constitutiva de una amenaza inminente y seria para la seguridad pública, o que la intervención es necesaria para garantizar el cumplimiento de las funciones de la ANC. En cualquier caso, la empresa concesionaria deberá indemnizar a la ANC por todos los costes y gastos incurridos por la adopción de medidas de intervención o por el encargo a terceros de las referidas medidas.

(iv) Supuestos de incumplimiento

Cuando tenga lugar un supuesto de incumplimiento, la ANC podrá resolver la concesión, o suspender el contrato de concesión y el derecho al cobro de peajes. Ejemplos de dichos supuestos de incumplimiento son la insolvencia de la empresa concesionaria, la asignación de 75 o más puntos por infracción en el período de un año o la falsedad relevante de las declaraciones y garantías efectuadas por el concesionario. Algunos Supuestos de incumplimiento dan lugar a la resolución inmediata, mientras que otros dan sólo derecho a resolver si no son susceptibles de ser remediados. En otros supuestos la ANC puede dar al concesionario la posibilidad de remediar la infracción en el plazo de 15 días hábiles o de proponer un programa de subsanación, sujeto a la aprobación de la ANC (o a falta de la misma, al sistema de resolución de controversias previsto en el Contrato).

En el caso de extinción de la concesión por infracción del concesionario, éste no tendrá derecho a compensación alguna.

(v) Beneficios de refinanciación

La empresa concesionaria deberá compartir el 50% de cualesquiera beneficios futuros de refinanciación con la ANC.

(vi) Accesos y terrenos

La ANC debe proporcionar los derechos de acceso a los terrenos necesarios para la realización del proyecto. Si aún teniendo los derechos de acceso no pudiera acceder, la propia concesionaria tiene la responsabilidad de gestionarlo. La empresa concesionaria puede abstenerse de realizar los trabajos pendientes en las llamadas zonas “off-site”, es decir, las zonas en las que siendo propiedad de terceros, debe acceder la concesionaria para ejecutar trabajos (trabajos de reposición para los expropiados)

La ANC no es responsable por los perjuicios ocasionados por la intrusión en los terrenos de manifestantes o intrusos (o por las eventuales actuaciones de los mismos), debiendo la empresa concesionaria soportar los gastos ocasionados a cualquier persona a consecuencia de dicha intrusión o actuaciones posteriores.

La empresa concesionaria (y durante el período de construcción, su constructora) asume todos los riesgos asociados con los terrenos, incluidas las condiciones del suelo, las acciones de protesta y los riesgos arqueológicos.

(vii) Responsabilidades e indemnizaciones

La empresa concesionaria debe soportar cualquier reclamación o pérdida sufrida por la ANC, la propia empresa concesionaria, sus agentes o sus subcontratistas como consecuencia de actos u omisiones de cualquier usuario de la carretera proyectada.

La empresa concesionaria indemnizará a la ANC y a sus directivos, consultores, contratistas, agentes, funcionarios o empleados por cualquier reclamación o pérdida derivada del proyecto, salvo (entre otras excepciones) que la misma resulte de una infracción de la ANC o de un incumplimiento de sus obligaciones.

La ANC indemnizará a la empresa concesionaria por cualquier pérdida o reclamación resultante de cualesquiera actos negligentes u omisiones de la ANC, sus agentes o empleados (con ciertas excepciones).

#### 4. Tráfico y tarifas

Las tarifas que figuran en el contrato de concesión (datos sin IVA, de Agosto de 2002 y actualizables con el IPC de Irlanda son las siguientes:

<b>Tarifa (en euros de 2000)</b>	<b>Euros</b>
Motocicletas	0,9
Vehículos ligeros	1,75
Autobuses	2,65
Vehículos pesados <1,5 ton	2,65
Vehículos pesados >3 ton (2/3 ejes)	3,5
Vehículos pesados más de 4 ejes	4,3

## 5. Inversión

El inmovilizado registrado como Inversión en Autopista en el balance consolidado de Cintra asciende a 31 de diciembre de 2003 a 127.294 miles de euros.

## 6. Financiación

La concesionaria tiene totalmente cerrada la financiación para la construcción por un importe máximo de 232,5 millones de euros, de los que a 30 de junio de 2004 mantiene dispuestos 111,5 millones de euros.

El siguiente cuadro resume las características fundamentales de dicha deuda:

Resumen de Deuda (Millones €)	Importe	Tipo de interés	Vencimiento
Préstamo a largo plazo (*)	78,0	Euribor + 120/135/150 bps	marzo-28
Préstamo puente	42,5	Euribor + 30 bps	Final construcción
Garantía BEI (*)	84,2	Euribor + 120/135/150 bps	marzo-28
Línea de crédito (*)	14,0	Euribor + 120/135/150 bps	marzo-28
Línea de crédito (fondo maniobra) (*)	5,0	Euribor + 120/135/150 bps	marzo-28
Línea de crédito (cuenta reserva servicio deuda)	8,8	Euribor + 200 bps	marzo-28

El spread será 120 bps durante el período de construcción; 135 bps durante los tres siguientes años; y 150 bps el resto de años.

Como es habitual en este tipo de financiaciones, se han constituido a favor de los prestamistas prendas y/o hipotecas (o promesa de prenda y/o hipoteca) según se describe en el capítulo V, apartado 2.4.3 del presente folleto.

## 7. Magnitudes financieras básicas

No se incluyen los estados financieros homogeneizados con los principios contables españoles dado que al activar sus gastos el resultado de la sociedad es cero.

### 4.2.3 Descripción de la actividad concesionaria de Aparcamientos de CINTRA

#### 4.2.3.1 Modalidades de aparcamientos

Definimos tres modalidades básicas del negocio de aparcamientos:

- ✓ Aparcamiento en recintos cerrados, ubicados en cualquier entorno, destinados de forma preferencial al estacionamiento por cortas estancias de tiempo, normalmente inferiores a un día. En adelante los denominaremos aparcamientos de **ROTACION**, ya que están orientados a que exista rotación en el uso de cada plaza, es decir, que una misma plaza sea ocupada por distintos usuarios a lo largo del tiempo.

Se distinguen dos tipos de negocio dentro de esta modalidad de aparcamientos:

- (a) Aparcamientos en concesión, que representan el 71% de las plazas de rotación.

- (b) Aparcamientos de gestión, que ganan, año tras año, peso dentro de CINTRA Aparcamientos, suponiendo en estos momentos el 29% de las plazas.

Esta línea de negocio representa un margen medio sobre resultado de explotación en los tres últimos años del 79,92%.

En cuanto a los vencimientos de las concesiones de esta línea de negocio existe un vencimiento medio de 29 años, siendo el vencimiento más próximo el del Aparcamiento del Trade Center de Barcelona, que vence en junio de 2007, y el vencimiento a más largo plazo el del Aparcamiento de Rambla Nova de Tarragona, que vence en noviembre de 2069.

- ✓ Aparcamiento residencial vinculado a la vivienda habitual, bien mediante la compra de una plaza en propiedad o mediante el alquiler temporal o la cesión de uso durante toda la vida de la concesión. En adelante los denominaremos aparcamientos de **RESIDENTES**, pues están preferente o exclusivamente destinados a este colectivo.

Los aparcamientos de Residentes son un negocio inmobiliario: en la mayor parte de los casos se construye el aparcamiento subterráneo con los importes pagados por los futuros compradores o cesionarios. La fuente de ingresos es exclusivamente por la venta o cesión, exceptuando las plazas no vendidas, que son alquiladas, y que representan un porcentaje mínimo de los ingresos.

Esta línea de negocio representa un margen medio sobre resultado de explotación en los tres últimos años del 0,62%.

- ✓ Aparcamiento en la vía pública, destinado, como su nombre indica, al estacionamiento de vehículos en lugares de la vía pública específicamente destinados a ello, sometidos a un régimen de limitación horaria para facilitar el estacionamiento del vehículo cerca del lugar de destino, procurando al mismo tiempo el aprovechamiento de una plaza por el mayor número de usuarios. En adelante, este tipo de aparcamientos, así como otros servicios asociados (retirada de vehículos con grúa), los denominaremos aparcamientos de **VIA PÚBLICA**.

Este tipo de negocio, básicamente, se concreta en la prestación de servicios integrales de estacionamiento limitado en vía pública (ORA), a través de prestaciones de servicios a las administraciones locales. Dentro de este tipo de negocios se incluye la prestación de los servicios de retirada de vehículos (Grúa).

La prestación de servicios se suele llevar a cabo en contratos de duración entre 5 y 10 años. El concesionario se hace cargo de las inversiones de los equipos e infraestructuras necesarias para la prestación del servicio (expendedores de tickets, señalización, utillaje complementario, vehículos, etc.) y de los costes de explotación del servicio, donde tiene una especial relevancia los costes de mano de obra: controladores, técnicos de mantenimiento, gruistas, etc.



Es un negocio, en su gran mayoría, a riesgo y ventura del concesionario, bastante consolidado, aunque todavía quedan zonas que pueden permitir expansión en los próximos años.

En cuanto a los vencimientos de las concesiones de esta línea de negocio existe un vencimiento medio de 4 años, siendo el vencimiento más próximo el del Aparcamiento de Soller en Baleares, que vence en diciembre de 2004, y el vencimiento a más largo plazo el del Aparcamiento de Mahón también en Baleares, que vence en diciembre de 2036.

El número de plazas por líneas de negocio de CINTRA Aparcamientos (al cierre de cada ejercicio fiscal y primer semestre de 2004) ha sido el siguiente:

	2001	2002	2003	JUN-2004
Rotación	35.430	37.551	44.663	47.879
España	34.733	36.054	43.166	46.382
Resto	697	1.497	1.497	1.497
Residentes	19.176	20.353	20.985	19.788
Vía Pública	106.545	118.573	115.502	130.522
<b>TOTAL</b>	<b>161.151</b>	<b>176.477</b>	<b>181.150</b>	<b>198.189</b>

Fuente: La compañía. Incluye las plazas correspondientes a las siguientes compañías del Grupo: Cintra Aparcamientos, Dornier, Indautxu, UTE Casino de la Reina, Estacionamientos Alhóndiga, Estacionamientos Río Piedras, Estacionamientos Guipuzcoanos, GuadianaPark, Smassa, Reinrod, ESSEX y Balsol.

Evolución del Resultado de Explotación en los últimos 3 años (en millones de euros) ha sido la siguiente:

	2001		2002		2003		JUN-2004	
	Millones de Euros	%	Millones de Euros	%	Millones de Euros	%	Millones de Euros	%
<b>Rotación</b>	10,52	77,18%	12,00	85,59%	12,44	76,98%	7,06	76,83%
<b>España</b>	10,51	99,90%	12,01	100,1%	12,15	97,67%	7,14	101,1%
<b>Resto</b>	0,01	0,10%	-0,01	-0,10%	0,29	2,33%	-0,08	-1,10%
<b>Residentes</b>	0,46	3,37%	-0,02	-0,14%	-0,22	-1,36%	0,72	7,83%
<b>Vía Pública</b>	2,65	19,45%	2,04	14,55%	3,94	24,38%	1,41	15,34%
<b>TOTAL</b>	<b>13,63</b>	<b>100%</b>	<b>14,02</b>	<b>100%</b>	<b>16,16</b>	<b>100%</b>	<b>9,18</b>	<b>100%</b>

#### 4.2.3.2 Factores Competitivos del Negocio de Aparcamientos

Al igual que ocurre en el negocio de las autopistas, Cintra ha desarrollado durante su larga experiencia en el sector sus habilidades directivas y de gestión, contando en la actualidad con los siguientes factores competitivos:

- Presencia a nivel nacional, lo que le garantiza una gestión directa y presencial de todos sus negocios así como una relación directa con todos sus clientes, públicos y/o privados.

- Costes de operación competitivos, dado que tanto los años de experiencia como la presencia a nivel nacional proporcionan sinergias y conocimientos clave.
- Innovación tecnológica que no sólo nos permite ser más competitivos sino también ofrecer soluciones innovadoras a problemas de ordenación del tráfico, diseño, etc.
- Presencia en todos los sectores de negocio, lo que permite ofrecer soluciones integradas y ahorrar costes.
- Capacidad de ofrecer soluciones complejas de construcción. Tanto la experiencia de los directivos de Cintra como contar con una empresa de primer nivel como constructora en la mayoría de nuestros aparcamientos favorece las capacidades técnicas de la compañía.

### **4.3 CIRCUNSTANCIAS CONDICIONANTES**

#### **4.3.1 Grado de estacionalidad (Cuadro anexo)**

## ESTACIONALIDAD INCN AUTOPISTAS

### 407 ETR

Año	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
<b>2001</b>	11.233.073 6,37%	11.233.073 6,37%	11.097.836 6,29%	12.273.246 6,96%	14.175.142 8,04%	14.871.779 8,43%	14.987.590 8,50%	17.459.003 9,90%	17.680.560 10,02%	18.392.691 10,43%	17.469.730 9,90%	15.527.433 8,80%
<b>2002</b>	15.667.897 7,51%	15.667.897 7,51%	15.667.897 7,51%	16.908.101 8,11%	18.289.425 8,77%	18.497.049 8,87%	19.070.084 9,14%	20.036.507 9,61%	17.982.595 8,62%	18.912.159 9,07%	17.078.844 8,19%	14.801.597 7,10%
<b>2003</b>	13.420.425 6,08%	14.360.578 6,50%	16.149.450 7,32%	16.249.028 7,36%	18.407.024 8,34%	19.845.493 8,99%	21.153.343 9,58%	21.218.889 9,61%	21.508.988 9,74%	20.465.158 9,27%	20.560.869 9,31%	17.423.136 7,89%

### Autema

Año	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEP	OCT	NOV	DICIEMBRE
<b>2001</b>	1.848.833 7,53%	1.848.833 7,53%	2.190.841 8,93%	2.019.495 8,23%	1.994.205 8,13%	1.931.122 7,87%	1.931.122 7,87%	1.865.079 7,60%	2.121.364 8,64%	2.342.394 9,54%	2.118.718 8,63%	2.330.355 9,50%
<b>2002</b>	1.700.219 6,30%	1.700.219 6,30%	1.700.219 6,30%	1.592.462 5,90%	1.623.374 6,01%	5.239.645 19,40%	2.292.790 8,49%	1.777.351 6,58%	2.213.243 8,19%	2.407.337 8,91%	2.305.982 8,54%	2.454.441 9,09%
<b>2003</b>	2.378.278 8,00%	2.690.978 9,05%	2.650.438 8,91%	2.420.927 8,14%	2.324.484 7,82%	2.372.889 7,98%	2.513.204 8,45%	1.958.110 6,58%	2.417.760 8,13%	2.632.225 8,85%	2.523.523 8,49%	2.855.478 9,60%

### Ausol

Año	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEP	OCT	NOV	DICIEMBRE
<b>2001</b>	1.315.536 5,02%	1.315.536 5,02%	1.549.524 5,91%	2.354.455 8,98%	1.712.680 6,53%	2.495.936 9,51%	3.594.029 13,70%	4.213.255 16,06%	2.735.209 10,43%	1.799.766 6,86%	1.605.398 6,12%	1.540.506 5,87%
<b>2002</b>	1.785.791 5,38%	1.785.791 5,38%	1.785.791 5,38%	1.934.914 5,83%	1.970.154 5,93%	2.887.789 8,70%	3.847.846 11,59%	5.422.490 16,33%	4.300.498 12,95%	2.609.043 7,86%	2.270.520 6,84%	2.595.756 7,82%
<b>2003</b>	2.429.030 5,10%	2.411.002 5,06%	3.020.494 6,34%	4.114.308 8,64%	3.167.999 6,65%	4.757.870 9,99%	6.055.217 12,71%	7.284.875 15,29%	5.094.803 10,70%	3.335.728 7,00%	2.832.384 5,95%	3.126.217 6,56%

## ESTACIONALIDAD INCN AUTOPISTAS

### Collipulli Temuco

Año	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
<b>2001</b>			1.597.794 21,19%	812.059 10,77%	878.646 11,65%	604.133 8,01%	834.714 11,07%	319.673 4,24%	554.219 7,35%	428.798 5,69%	525.998 6,98%	983.881 13,05%
<b>2002</b>	750.694 5,89%	750.694 5,89%	750.694 5,89%	708.756 5,56%	1.178.239 9,25%	1.042.983 8,18%	1.292.052 10,14%	1.235.423 9,70%	1.159.275 9,10%	1.231.470 9,66%	1.281.303 10,06%	1.361.122 10,68%
<b>2003</b>	1.673.166 10,49%	1.749.671 10,97%	1.345.494 8,43%	1.263.846 7,92%	1.123.798 7,04%	1.192.193 7,47%	1.041.110 6,53%	1.191.815 7,47%	1.194.161 7,48%	1.337.191 8,38%	1.317.931 8,26%	1.525.221 9,56%

### Temuco Rio Bueno

Año	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
<b>2001</b>	425.457 5,40%	425.457 5,40%	1.009.353 12,81%	575.420 7,30%	557.541 7,08%	491.922 6,24%	449.496 5,70%	423.065 5,37%	642.854 8,16%	902.087 11,45%	943.740 11,98%	1.033.330 13,11%
<b>2002</b>	1.250.790 11,58%	1.250.790 11,58%	1.250.790 11,58%	938.316 8,69%	860.100 7,96%	690.930 6,40%	779.471 7,22%	744.826 6,90%	674.935 6,25%	725.858 6,72%	809.571 7,49%	825.682 7,64%
<b>2003</b>	997.757 6,38%	1.017.549 6,51%	819.588 5,24%	2.636.957 16,86%	1.137.735 7,27%	1.118.104 7,15%	1.216.866 7,78%	1.240.395 7,93%	1.231.883 7,88%	1.375.681 8,80%	1.380.431 8,83%	1.468.684 9,39%

### Santiago Talca

Año	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUN	JUL	AGOS	SEP	OCT	NOV	DIC
<b>2001</b>										4.088.164 41,08%	1.263.546 12,70%	4.600.042 46,22%
<b>2002</b>	1.719.925 6,13%	1.719.925 6,13%	1.719.925 6,13%	1.413.653 5,04%	1.264.326 4,51%	2.573.773 9,17%	3.140.483 11,19%	2.827.413 10,08%	2.837.311 10,11%	2.849.962 10,16%	2.959.923 10,55%	3.032.101 10,81%
<b>2003</b>	3.339.500 9,17%	3.404.740 9,35%	3.266.648 8,97%	3.229.194 8,87%	2.679.905 7,36%	2.564.114 7,04%	2.771.019 7,61%	2.824.199 7,76%	2.878.358 7,91%	3.049.447 8,38%	2.997.055 8,23%	3.399.306 9,34%

#### **4.3.1.1 Autopistas.**

El negocio de autopistas de peaje presenta un grado de estacionalidad variable para cada una de los tramos concesionados, dependiendo de diversos factores, entre los que destacan: la climatología, los períodos vacacionales, los entornos de ocio que se encuentren cerca de la autopista, etc.

En el conjunto de CINTRA la estacionalidad se ve mitigada por el hecho de contar con autopistas en distintos lugares del mundo y con distinto tipo de usuarios. Así, la autopista 407-ETR presenta una mayor proporción de ingresos en los meses de julio a noviembre, mientras que las autopistas ubicadas en Chile, Ruta de la Araucanía y Autopista del Maipo, tienen más tráfico durante el verano chileno (diciembre, enero y febrero). La autopista chilena Ruta de los Ríos, pese a estar situada en el hemisferio sur, no presenta la misma estacionalidad que las otras dos autopistas chilenas mencionadas anteriormente, dado que su tráfico es principalmente industrial y, por lo tanto, inferior en época vacacional.

De toda la cartera de concesiones de CINTRA, la que presenta una estacionalidad más marcada es Ausol, que discrimina sus tarifas entre temporada alta (Semana Santa y verano) y temporada baja, consiguiendo entre los meses de junio y septiembre cerca del 50% de sus ingresos.

Como se desprende de lo comentado anteriormente la cuenta de resultados de CINTRA presenta un grado bajo de estacionalidad en los años 2001, 2002 y 2003 (ver cuadros adjuntos).

#### **4.3.1.2 Aparcamientos**

El negocio de aparcamientos presenta una estacionalidad muy poco acusada, concentrándose unos ingresos superiores a la media en los meses de verano y diciembre por dos razones principales: muchos Ayuntamientos sacan a concurso la regulación del estacionamiento en superficie durante la época estival para ordenar el tráfico en las zonas de veraneo y en diciembre los aparcamientos de rotación subterránea situados en los centros más comerciales de las ciudades recogen la demanda provocada por las compras navideñas.

#### **4.3.2 Dependencia de patentes y marcas.**

Las actividades de la sociedad no están sujetas a la existencia de patentes, asistencia técnica, regulación de tráfico, regulación de precios, contratos de exclusiva o cualquier otro factor que tenga importancia significativa para la situación financiera o económica de la sociedad.

#### **4.3.3 Política de I+D**

No existe una partida contable específica que recoja las inversiones en investigación, desarrollo industrial o comercial del Grupo Cintra.

### 4.3.3.1 Litigios y arbitrajes

Los principales litigios que materialmente afectan a sociedades participadas de CINTRA, por su cuantía o características del caso son los siguientes:

#### A. AUTOPISTAS.-

##### A.1 CANADA

CINTRA mantiene una serie de controversias jurídicas con la Provincia de Ontario (en adelante, la “Provincia”) en relación con la autopista de peaje canadiense 407 ETR (en adelante, “407 ETR”). Dichos conflictos se refieren a la capacidad de la sociedad concesionaria de la 407 ETR de aumentar los peajes sin el consentimiento de la Provincia, la exactitud de determinados informes anuales auditados de tráfico (en adelante los “Informes Anuales auditados de Tráfico”), la denegación de renovaciones de matrículas y la recaudación de pagos atrasados e intereses cobrados a los usuarios de la 407 ETR.

A.1.1 El 1 de febrero de 2004 y tras notificarlo a la Provincia la sociedad concesionaria incrementó las tarifas de la autopista 407 ETR. Al día siguiente la Provincia remitió a la concesionaria una notificación de incumplimiento alegando que según los términos del Contrato de Concesión y de Arrendamiento de Terrenos (*Concession and Ground Lease Agreement*) (en adelante, "CGLA"), era un cambio que necesitaba autorización previa. Hasta entonces todos los incrementos de tarifas se habían producido con notificación previa a la Provincia pero sin autorización previa ni objeción por parte de la Provincia.

De conformidad con los términos del CGLA, la sociedad concesionaria tiene, con carácter general, un periodo de 60 días naturales para la subsanación de un incumplimiento de obligaciones sustanciales o compromisos previstos en el mismo y dicho período empieza a contar cuando la sociedad concesionaria de la 407 ETR recibe la notificación de incumplimiento de la Provincia. Si la sociedad concesionaria de la 407 ETR no subsana el incumplimiento dentro del período de subsanación, la Provincia dispone de varias acciones, incluyendo la facultad de resolver el contrato de concesión sin compensación alguna.

El 5 de febrero de 2004, la sociedad concesionaria de la 407 ETR defendió con éxito ante el Tribunal Superior de Ontario (*Ontario Superior Court*) que el periodo de subsanación contemplado en el CGLA para la subsanación del presunto incumplimiento del contrato por parte de la sociedad concesionaria alegado por la Provincia por la elevación unilateral de las tarifas de los peajes en febrero de 2004 no empezaría a contar hasta que recayera, en su caso, una resolución judicial que declarase la existencia de dicho incumplimiento. La Provincia alegó que el periodo de 60 días de subsanación se había iniciado inmediatamente tras su notificación del incumplimiento, sin perjuicio de que se empleara el mecanismo de resolución de disputas previsto en el CGLA para determinar si el incumplimiento había ocurrido efectivamente. El 9 de febrero de 2004, el Tribunal Superior de Ontario resolvió a favor de la sociedad concesionaria de la 407 ETR y dictó sentencia estableciendo que la existencia de

un incumplimiento se determinaría de conformidad con el mecanismo de resolución de disputas previsto en el CGLA y que el periodo de 60 días de subsanación no se iniciará a menos que y hasta que se determinase que existía dicho incumplimiento de conformidad con el CGLA. El 8 de abril de 2004, la Provincia recurrió la sentencia ante el Tribunal Superior de Ontario. Se espera que la vista para dicho recurso tenga lugar en los próximos seis meses.

El asunto relativo a la capacidad de la sociedad concesionaria de la 407 ETR de incrementar las tarifas sin la previa autorización de la Provincia fue sometido a arbitraje. El 10 de julio de 2004, un árbitro designado por ambas partes resolvió que: (i) la notificación previa a la Provincia en los términos del TCREA (*Tolling Congestion Relief and Expansion Agreement*) (en adelante, “**TCREA**”) es el único requisito que la sociedad concesionaria de la 407 ETR debe cumplir para subir las tarifas de peaje en la 407 ETR, (ii) la sociedad concesionaria de la 407 ETR no necesita obtener ningún tipo de autorización previa para subir las tarifas en la 407 ETR; (iii) la subida del 1 de febrero de 2004, cumplió con los requisitos y exigencias del TCREA; (iv) la subida de las tarifas de peajes de 1 de febrero de 2004 no constituye un supuesto de incumplimiento del CGLA.

El 30 de julio de 2004 dicho laudo fue objeto de apelación por parte de la Provincia.

Una resolución contraria a los intereses de la sociedad concesionaria de la 407 ETR en la disputa relativa al incremento de tarifas de peaje podría limitar su capacidad para incrementar las tarifas durante los restantes 94 años de vida de la concesión. La sociedad concesionaria viene depositando en una cuenta indisponible segregada (*escrow account*) las diferencias de ingresos correspondientes al exceso de tarifa en litigio para poder proceder a la devolución de estas cantidades con facilidad en el caso de que la resolución judicial no fuera favorable. Adicionalmente, una decisión desfavorable en relación con el derecho de la sociedad concesionaria de la 407 ETR a valerse del plazo de 60 días de subsanación podría originar una reclamación de la Provincia que estaría facultada para resolver el CGLA.

A.1.2 CINTRA mantiene dos controversias con la Provincia en relación con el contenido de los Informes Anuales auditados de 2001, 2002 y 2003, presentados de conformidad con los términos del TCREA. Dichos Informes se utilizan para establecer el umbral de tráfico y el año base (en adelante, el “**Año Base**”) que determinarán a su vez los casos en que de conformidad con el TCREA se devengarían pagos por congestión (“*congestion payments*”) en favor de la Provincia. Los pagos por congestión ascienden al doble del exceso de ingresos por peaje por encima del umbral tarifario en un año determinado.

- (i) Controversia sobre los Informes Anuales auditados de tráfico de los años 2001 y 2002

En la controversia relativa a los Informes Anuales auditados de los años 2001 y 2002, la Provincia entiende que la Sociedad no le proporcionó los datos de tráfico e ingresos suficientes para poder determinar la cantidad

correspondiente a los pagos por congestión debidos a la Provincia en el caso de que el volumen de tráfico en la autopista 407 ETR estuviese por debajo de determinados umbrales y de que los peajes se incrementasen por encima de ciertos umbrales y que por lo tanto tiene derecho a contrastar los datos de dichos Informes. En agosto de 2003, se alcanzó un acuerdo entre la sociedad concesionaria y la Provincia (*mediation settlement agreement*) (en adelante “MSA”) en relación con los Informes Anuales de los años 2001 y 2002. El MSA prevé que si un nuevo auditor independiente no identifica ningún aspecto sustancial en relación con los Informes Anuales de los años 2001 y 2002, su opinión sería definitiva y vinculante para ambas partes. Se llevaron a cabo dos auditorías independientes de las que resultaron informes sin salvedades. Sin embargo, la Provincia ahora discute el carácter definitivo y vinculante de las opiniones de los auditores independientes de conformidad con los términos del MSA. En julio de 2004, La sociedad concesionaria de la autopista 407 ha requerido judicialmente el cumplimiento del MSA. La Provincia ha solicitado que se someta el asunto a arbitraje.

(ii) Informe Anual auditado de tráfico del año 2003

El 10 de julio de 2004 la Provincia remitió una notificación a la sociedad concesionaria de la 407 ETR alegando que el Informe de 2003 era inadecuado basándose en argumentos similares a los de los Informes Anuales de 2001 y 2002 y asimismo cuestionaba la fijación del año 2002 como el Año Base (Base Year), lo cual influye en la determinación del aumento de las tarifas de peaje sin incurrir en eventuales pagos por congestión. Con el fin de fijar el Año Base de conformidad con los términos del TCREA, se deben cumplir determinadas condiciones, incluyendo la finalización de la construcción de determinadas secciones de la autopista al menos cuatro meses antes del inicio del Año Base. Si, con anterioridad a la finalización del Año Base, los peajes excedían de determinados umbrales establecidos en el TCREA, se devengarían pagos por congestión en favor de la Provincia. Al final del Año Base, los peajes se pueden incrementar por encima de los umbrales sin tener que hacer frente a los pagos por congestión, sujeto al cumplimiento de determinadas condiciones y siempre y cuando se mantengan ciertos umbrales de tráfico. La sociedad concesionaria ha fijado el año 2002 como Año Base y ha incrementado los peajes por encima de los umbrales en el año 2003 tomando como Año Base el año 2002. La Provincia ha recurrido la designación del año 2002 como Año Base debido a que no se había completado la construcción de una rampa de salida con anterioridad al 2002 Si el Informe Anual auditado de tráfico de 2003 es revisado y se decide que el año 2002 no puede ser considerado Año Base, la sociedad concesionaria puede ser obligada a realizar pagos por congestión a la Provincia en relación con los ingresos derivados de los incrementos de tarifas de peajes que estuviesen por encima de los umbrales fijados. En el caso de que prevalezca la posición gubernamental y el año 2002 no sea considerado Año Base y se designe el 2003 como Año Base, la sociedad concesionaria estima que a 31 de diciembre de 2003 podría ser responsable



por una cantidad de hasta 27 millones de dólares canadienses (equivalentes a unos 16,5 millones de euros, al tipo de cambio dólar canadiense/euro del 30 de junio de 2004), que a la fecha no están provisionados.

A.1.3 En Ontario, la ley prevé que los conductores deben renovar el registro de sus licencias de matrícula. La sociedad concesionaria de la 407 ETR considera que la “*Highway 407 Act*” la habilita para enviar sus deudas pendientes al “*Registrar of Motor Vehicles of Ontario*” (en adelante el “Registro de Vehículos de Ontario”) solicitándole que no renueve los permisos de los vehículos con deudas con la 407 ETR. Con anterioridad, la sociedad concesionaria suspendió de forma voluntaria la solicitud al Registro de Vehículos de Ontario de no renovación de los permisos de circulación a los vehículos que tuvieran alguna deuda pendiente en relación con el uso de la autopista, pero reanudó el ejercicio de este derecho el 7 de agosto de 2003. El Registro de Vehículos de Ontario cuestiona la fiabilidad de las pruebas presentadas por la sociedad concesionaria para la no renovación de los permisos y se ha opuesto a la denegación de las renovaciones en cuestión. En consecuencia, la sociedad concesionaria ha iniciado trámites judiciales ante el tribunal provincial de Ontario para hacer cumplir sus derechos de conformidad con lo dispuesto en la “*Highway 407 Act*”. En el caso de perder el proceso, dicho resultado podría afectar negativamente a la propensión de los conductores a pagar las deudas pendientes con la 407 ETR.

A.1.4 En el año 2003, se resolvió mediante un acuerdo de transacción una acción colectiva (*class action*) interpuesta por usuarios de la 407 ETR a los que se les habían cargado ciertos gastos por gestión de cobro o intereses de demora (en adelante “Recargos”). Los demandantes alegaron que dichos Recargos contravenían lo dispuesto en ciertas leyes penales contra la usura. Desde entonces la sociedad concesionaria ha revisado los Recargos cargados a los usuarios que no cumplen con sus obligaciones de pago. Recientemente, la Provincia ha notificado a la sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR que los Recargos que aplica podrían ser contrarios a ciertas leyes penales contra la usura, si bien no ha iniciado trámites judiciales contra de la sociedad concesionaria de la 407 ETR. No obstante, si CINTRA fuera parte de un litigio con la Provincia, una decisión desfavorable haría que el cobro de dichos LC Fees no fuera posible y CINTRA podría tener que devolver a los usuarios los Recargos cobrados indebidamente. Asimismo, la Provincia podría alegar que la sociedad concesionaria de la 407 ETR está incumpliendo el CGLA por no atender a una de sus obligaciones sustanciales (esto es, cumplimiento con todas las leyes y reglamentos), y en consecuencia, podría alegar que tiene derecho a resolver el CGLA.

A.1.5 Según lo dispuesto en el TCREA, la Provincia tiene derecho a solicitar modificaciones en el TCREA cada 5 años, siempre y cuando dichas modificaciones no impliquen, entre otros aspectos, un incremento o reducción sustancial de las ganancias actuales o futuras de CINTRA. La Provincia ha comunicado su intención de ejercitar este derecho y solicitar modificaciones al TCREA. Dependiendo de la naturaleza de dichas modificaciones, dicha solicitud podría resultar en futuros litigios con la Provincia.

## **A.2 ESPAÑA**

### **A.2.1 Impuesto sobre Bienes Inmuebles en AUTEMA.**

La Ley 8/1972 preveía una bonificación de hasta el 95% de la base imponible de la Contribución Territorial Urbana (CTU) –actualmente IBI- durante la duración de la concesión, previo informe preceptivo del Ministerio de Hacienda. La Generalitat solicitó dicho informe, aunque no fue formalmente emitido por entenderse innecesario.

El TS ha reiterado en el 2003 y 2004 un criterio ya expresado en 1997 negando el derecho de AUTEMA a la bonificación por ausencia del informe del Ministerio de Hacienda. El impacto negativo de este criterio ya está contabilizado.

No obstante, AUTEMA ha solicitado a la Generalitat, con fecha 30 de julio de 2004 el restablecimiento del equilibrio económico de la Concesión, alegando que hizo todo lo que debía para el reconocimiento del beneficio y que existen diversas resoluciones administrativas que reconocen este derecho a favor de AUTEMA. El impacto de una resolución favorable implicaría la repercusión a la Generalitat de Cataluña del 95% del importe del mencionado impuesto cada año, importe que ha ascendido en el 2004 a aproximadamente 1 millón de euros.

A.2.2 En octubre de 2003, Autopista Madrid Sur C.E.S.A. (AMS) presentó ante el Ministerio de Fomento una reclamación solicitando la ampliación del plazo de construcción de la R-4 y una reclamación económica. La Administración ya había concedido una prórroga hasta el 31 de diciembre de 2003. Sin embargo, Autopista Madrid Sur C.E.S.A. (AMS) reclamó que debido a retrasos en la aprobación del proyecto, la deficiente coordinación entre Administraciones y hallazgos arqueológicos, es necesaria una segunda ampliación del plazo. Asimismo, se incluyó una reclamación económica alegando que los retrasos habían impedido ejecutar las obras en la forma y plazos pactados con la empresa constructora, suponiendo una ruptura del equilibrio económico financiero de la concesión. La cuantía de la reclamación no superaba los 50 millones de euros pero, en cualquier caso, su resultado en uno u otro sentido no tendría un impacto negativo o adverso para la Concesionaria. Dicha reclamación fue formalmente retirada, si bien será sustituida próximamente por otra equivalente con efecto neutro para la concesionaria.

## **A.3 PORTUGAL**

A.3.1 La concesionaria de Euroscut Norte Litoral ha solicitado la aprobación de un nuevo plan de trabajos, ante la imposibilidad de cumplir ciertos plazos contractuales debido a retrasos de la Administración en el otorgamiento de las licencias medioambientales. Como respuesta a determinadas modificaciones unilaterales llevadas a cabo por la Administración adjudicataria, la concesionaria de Euroscut Norte Litoral ha solicitado el restablecimiento del equilibrio económico de la concesión mediante una indemnización que incluya la pérdida de ingresos y los costes adicionales en que ha incurrido la concesionaria por un

importe de aproximadamente 56 millones de euros y los costes adicionales de la constructora que ascienden aproximadamente a 47,7 millones de euros.

A.3.2 En mayo de 2003 la sociedad concesionaria de Euroscut de Algarve, presentó una reclamación a la Administración solicitando una compensación por los costes adicionales y demás perjuicios sufridos como consecuencia de los retrasos en la expropiación de terrenos, imputable a la Administración. Asimismo, presentó varias reclamaciones por la aparición de hechos inesperados surgidos en relación con dichos retrasos. La sociedad concesionaria de Euroscut de Algarve solicita el restablecimiento del equilibrio económico-financiero de la concesión, reclamando a tal efecto 9,2 millones de euros.

En cualquier caso, sea cual sea el resultado de la reclamación, ello no producirá un efecto perjudicial para la Concesionaria.

#### **A.4 CHILE**

A.4.1 Existen tres Reclamaciones ante la Comisión Conciliadora o Arbitral, según los casos, relacionadas con Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria:

- (i) Reclamación Puente Cachapoal, por parte de la Administración (MOP) y que solicita UF 36.280 por la modificación del ancho del tablero del puente Cachapoal;
- (ii) Reclamación Colector Trinidad – San Gregorio presentada por la Concesionaria y solicitando que se declare que el colector no forma parte de las obras originales y por ello pagada por el MOP; ii) y que el MOP pague a la Concesionaria diversas cantidades por distintos conceptos (carteles, grúas concertadas, perjuicios por vehículos pesados, etc) y (iii) otras cantidades (por instalación de carteles y grúas concertadas), por valor aproximado de 17.000 euros (más IVA e intereses).
- (iii) Reclamación por retraso en disponibilidad de Acceso Sur a Santiago presentada por la Concesionaria solicitando compensación por diversos conceptos (retraso en el inicio de las obras, incremento no previsible de los precios de las mercancías y materias primas, sobre costes por paralización de las obras durante los veranos 2000 y 2001, etc) por una cuantía aproximada de 112 millones de euros.

A.4.2 Reclamación presentada por la Concesionaria Ruta de la Auracánía, por retrasos no imputables a la Compañía en la carretera de circunvalación de Temuco (By-Pass de Temuco) y en otros tramos de la autopista. Se solicita compensación por una cuantía aproximada de 35 millones de euros por el incremento no previsible de los precios de las mercancías y materias primas; las inversiones adicionales en obras y servicios; el mayor gasto general, mayores costes generales y pérdidas de ingresos, etc).

El resultado de las reclamaciones descritas anteriormente en A.4.1(ii) y (iii) y A.4.2, cualquiera que sea su sentido, no perjudicarán materialmente el valor de las respectivas Concesionarias.

## **B. APARCAMIENTOS.-**

B.1 En mayo de 1997, Huarte, S.A. (hoy OHL) presentó demanda de juicio declarativo de mayor cuantía contra Cariplo, S.p.A., Sucursal en España, Caixa d'Estalvis del Penedès, Vista Desarrollo, S.A., Ferrovial Aparcamientos, S.A. (FASA) y la Sociedad Rectora de la Bolsa de Madrid. La demanda traía su causa en un préstamo por 6 millones de euros concedido por Cariplo a Huarte, garantizado mediante prenda a favor de Cariplo sobre 850.164 acciones de ESSA titularidad de Huarte, y de la línea de crédito abierta a Huarte por Caixa Penedès por importe de hasta 18 millones de euros, garantizado mediante prenda a favor de Caixa Penedès sobre 1.773.777 acciones de ESSA titularidad de Huarte. Huarte solicitaba que se declarase ilegal e irregular la ejecución de la garantía pignoraticia sobre las acciones de ESSA, al considerar que Vista y FASA (hoy CINTRA Aparcamientos tras diversas operaciones de reestructuración societaria, incluida la fusión de FASA y ESSA) compraron esas acciones a un precio muy inferior al real, concertados con los prestamistas ejecutores de la prenda. Pedía la nulidad de los procedimientos de ejecución pignoraticia y la declaración de que Huarte es la verdadera propietaria de las acciones de ESSA adquiridas por Vista y FASA como consecuencia de dicha ejecución, representativas respectivamente, del 23,75% y 24,75% del capital social de ESSA. La demanda ha sido desestimada en primera instancia y en apelación, encontrándose este asunto actualmente en trámite de recurso de casación interpuesto por la demandante.

La valoración de una posible pérdida de este litigio es de muy difícil valoración económica dado que discurre sobre unos activos, acciones de la sociedad ESSA, que ya no existen como tales.

B.2 En 1997, Josefa Valcárcel 42, S.A. -sociedad unipersonal de Huarte, S.A.- demandó con carácter principal a Rheinyp Rheinische Hypothekenbank, AG y a Banco Central Hispanoamericano, S.A. (hoy SCH), en cuanto prestamistas que ejecutaron la hipoteca dada por la actora en garantía de la devolución de un préstamo de 18 millones de euros otorgado por dichas demandadas a Hasa, S.A. (Sociedad matriz de Huarte y Josefa Valcarcer); se demandó igualmente, y con carácter subsidiario, a ESSA y Huarte en su condición de co-avalistas solidarios de Hasa. La reclamación principal fue de 27,26 millones de euros (cifra en la que había sido tasada la finca hipotecada aludida), por daños y perjuicios derivados de la ejecución hipotecaria durante cuyo transcurso, estima la demandante, concurrió causa de extinción de la garantía hipotecaria por liberación de los co-avalistas del deudor, al haber acordado Rheinyp, SCH y ESSA la liberación de las obligaciones de Huarte y ESSA como fiadores solidarios de Hasa, mediante la entrega a Rheinyp y SCH, por parte de ESSA, de 4,9 millones de euros (más intereses). La reclamación subsidiaria, que afectaba a ESSA (hoy CINTRA Aparcamientos), así como a Huarte y BCH, es de 17,15 millones de euros, por ser ésta la cantidad en que fue rematada la finca hipotecada por la actora y que ésta entiende que pagó en su condición de tercero hipotecante ajeno a la deuda. La petición contra ESSA oscila entre 8,57 millones de euros (mitad de la cifra de remate) y 4 millones de euros (un tercio de la misma menos un tercio de lo pagado por ESSA) más intereses. La demanda fue desestimada tanto en primera instancia como en apelación, encontrándose este asunto actualmente en trámite

de recurso de casación interpuesto por la demandante. Los importes mencionados no están provisionados en la sociedad.

#### 4.4 INFORMACIONES LABORALES

##### 4.4.1 Número medio de personal empleado y su evolución en los últimos ejercicios, por categorías y tipos de relación contractual (fijos, temporales, contrato de obra, empresas de trabajo temporal)

La evolución de la plantilla media empleada en CINTRA, según la actividad de autopistas o aparcamientos, en los últimos tres años ha sido la siguiente:

	2001			2002			2003		
	Autopistas		Aparc.	Autopistas		Aparc.	Autopistas		Aparc.
	Cintra S.A.	Resto		Cintra S.A.	Resto		Cintra S.A.	Resto	
Plantilla Media	80	649	1.156	83	817	1.371	91	1.102	1.528

La plantilla se compone de los siguientes colectivos:

- Personal de estructura central
- Personal de estructura periférica
- Personal de explotación

El número medio de personas empleadas en CINTRA, desglosado por categorías profesionales, según la actividad de autopistas o aparcamientos, en los últimos tres años ha evolucionado de la siguiente forma:

	2001		2002		2003	
	Autopistas	Aparcamientos	Autopistas	Aparcamientos	Autopistas	Aparcamientos
Directivos	46	8	48	6	59	6
Titulados Sup. y Medios	166	32	193	35	129	36
Administrativos	356	112	462	126	633	140
Operarios y técnicos	161	1.004	197	1.204	372	1.346
<b>Total</b>	<b>729</b>	<b>1.156</b>	<b>900</b>	<b>1.371</b>	<b>1.193</b>	<b>1.528</b>

La distribución de contratos fijos y temporales en los últimos tres años, según la actividad de autopistas o aparcamientos, ha sido la siguiente:

	2001		2002		2003	
	Autopistas	Aparcamientos	Autopistas	Aparcamientos	Autopistas	Aparcamientos
Contratos Fijos	707	767	856	1.099	1.122	1.274
Contratos Temporales	22	389	44	272	71	254
<b>Total</b>	<b>729</b>	<b>1.156</b>	<b>900</b>	<b>1.371</b>	<b>1.193</b>	<b>1.528</b>

La plantilla de CINTRA es joven, teniendo en 35 años la media de edad.

CINTRA mantiene acuerdos de colaboración con empresas de trabajo temporal para cubrir las necesidades puntuales de personal derivadas de la gestión del negocio.

No existen contratos de trabajo en CINTRA que en caso de terminarse la relación laboral anticipadamente contengan cláusulas indemnizatorias.

#### **4.4.2 Negociación colectiva afectante a la sociedad**

##### **APARCAMIENTOS**

CINTRA Aparcamientos está sometida a dos Convenio Colectivos Nacionales, por un lado el Convenio Colectivo general de ámbito nacional para el sector de aparcamientos y garajes (CINTRA Aparcamientos, Guadianapark, Balsol, Indautxu) y el Convenio nacional de regulación del estacionamiento limitado de vehículos en la vía pública mediante control horario y cumplimiento de las ordenanzas de aparcamientos (Dornier); así mismo, son de aplicación los convenios sectoriales de ámbito inferior con vigencia en las comunidades autónomas y en las provincias donde CINTRA Aparcamientos posee centros de trabajo.

Además de lo expuesto en el párrafo anterior, en las empresas de aparcamientos son de aplicación convenios de ámbito empresarial y acuerdos negociados entre representantes de los trabajadores y de la empresa.

##### **AUTOPISTAS**

Los trabajadores adscritos al negocio de autopistas están sometidos a los siguientes convenios:

- Convenio Colectivo de trabajo de la empresa Autopista del Sol concesionaria española, S.A.
- Acta d'aprovació del Conveni Collectiu de treball per a 2003, 2004, 2005 i 2006 de l'empresa Autopista Terrassa-Manresa, Autema, S.A. Concessionària de la Generalitat de Catalunya.
- El personal del Call Center y VEP (video exception process) está sindicado y sujeto a un convenio colectivo que expira en Enero de 2006.

El resto de autopistas se rigen por acuerdos entre empresa y trabajadores.

CINTRA, S.A. se rige por el Convenio Colectivo de la Construcción.

#### **4.4.3 Ventajas al personal y beneficios sociales**

CINTRA no tiene establecidos con su personal compromisos en materia de pensiones adicionales a la recogida en los convenios colectivos que regulan sus relaciones laborales.

CINTRA tiene suscrito un seguro de vida y accidentes para un colectivo de 540 trabajadores, que para el ejercicio 2004 supone un capital asegurado superior a 18.736.939 de euros. El importe de la prima pagada en el ejercicio 2004 por este seguro fue de 84.723 de euros.

CINTRA ofrece a sus empleados los siguiente beneficios sociales: becas de estudio; préstamos especiales; complemento de incapacidad temporal; vales de comida para el personal de estructura; seguro de asistencia sanitaria para viajes y/o desplazamientos; Plan de Compensación Personalizado y flexible (PCP) para un determinado colectivo, que permite destinar parte de la retribución fija anual entre una serie de productos y servicios determinados como seguro de salud, seguro de vida, seguro de accidentes, y vehículo (100% uso privativo). Estos últimos son productos contratados colectivamente por la empresa, lo que permite obtener condiciones más beneficiosas.

Adicionalmente, determinados directivos de la organización pueden ejercer el derecho a tener coche de empresa, con un 50% de uso privativo.

#### **4.4.4 Formación**

En los últimos tres años la inversión en formación, expresada en horas y personas, ha sido la siguiente:

	<u>2003</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Total horas	16.088	28.816	9.936
Total personas	557	2.184	701

#### **4.4.5 Plan de carreras**

Nuestros profesionales “clave” se integran en un plan de carreras que desarrollan competencias clave en nuestra organización: liderazgo, eficacia personal y capacidad de gestión.

Anualmente se diseña un plan de formación continua, que mejora los conocimientos técnicos y las habilidades de gestión requeridas para cada puesto de trabajo.

Los planes de formación, vinculados a un esquema de retribución competitiva en el mercado, se unen para el personal de estructura con un sistema de remuneración variable que premia la consecución de objetivos anuales y fomenta la comunicación entre los distintos miembros de los equipos.

### **4.5 POLÍTICA DE INVERSIONES**

#### **4.5.1 Inversiones realizadas en los tres últimos ejercicios**

La inversión más importante del Grupo ha sido la Inversión en Autopistas que se desglosa en aquellas que están en construcción y las que están en explotación. El detalle de las Autopistas en construcción a diciembre de cada año es el siguiente:

<b>AUTOPISTA</b>	<b>2001</b>	<b>2002C</b>	<b>2003C</b>
Ruta de los Rios	10.222		
Ruta de la Araucanía	104.393	5.098	
Autopista del Maipo	199.688	58.986	60.686
Autopista . R-4 Madrid Sur	8.765	199.737	513.610
Ausol		108.854	
Trados-45	72.182		
Euroscut Norte Litoral	18.175	23.247	65.116
Euroscut Algarve	92.923	208.915	272.194
Eurolink			127.294
<b>TOTAL INVERSIÓN CONSTRUCCIÓN</b>	<b>506.348</b>	<b>604.837</b>	<b>1.038.900</b>

#### **4.5.2 Inversiones comprometidas**

Las inversiones comprometidas a 30 de junio de 2004 no incluidas en balance son las siguientes:

<b>Millones de euros</b>	<b>Inm Inmat.</b>	<b>Inm Material</b>	<b>TOTAL</b>	<b>PLAZO EJECUCIÓN INVERSIONES</b>
Trados-45	0	3	3	Diciembre 2004
Autopista R-4 Madrid Sur	0	83	83	Diciembre 2005
Autopista Ocaña La Roda	0	452	452	Septiembre 2006
407 ETR	0	17	17	Agosto 2004
Ruta de la Araucanía	0	11	11	Diciembre 2005
Autopista del Maipo	0	174	174	Enero 2007
Euroscut Norte Litoral	0	209	209	Septiembre 2006
Eurolink	0	154	154	Octubre 2006
Cintra Aparcamientos	3	28	31	Diciembre 2005
<b>TOTAL</b>	<b>3</b>	<b>1.131</b>	<b>1.134</b>	



**CAPÍTULO V. EL PATRIMONIO, SITUACIÓN FINANCIERA Y  
RESULTADOS DEL EMISOR**

## Índice

<b>CAPÍTULO V. EL PATRIMONIO, SITUACIÓN FINANCIERA Y RESULTADOS DEL EMISOR.....</b>	<b>3</b>
<b>5.1 INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
<b>5.2 INFORMACIÓN CONTABLE COMBINADA DE CINTRA Y SOCIEDADES DEPENDIENTES Y CINTRA APARCAMIENTOS S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES.....</b>	<b>4</b>
5.2.1 <i>Balance de situación.....</i>	4
5.2.2 <i>Cuenta de pérdidas y ganancias.....</i>	5
5.2.3 <i>Flujos de caja combinado de CINTRA y sociedades dependientes y Cintra Aparcamientos, S.A. y sociedades dependientes correspondientes a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2001, 2002 y 2003.....</i>	8
5.2.4 <i>Análisis de ratios y evolución de las principales magnitudes de los estados financieros combinados de CINTRA y sociedades dependientes y Cintra Aparcamientos, S.A. y sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2001, 2002 y 2003. ....</i>	12
<b>5.3 INFORMACIÓN CONTABLE INDIVIDUAL DE CINTRA.....</b>	<b>32</b>
5.3.1 <i>Balance de situación individual de CINTRA a 31 de diciembre de 2001, 2002 y 2003. ....</i>	32
5.3.2 <i>Cuenta de pérdidas y ganancias individual de CINTRA correspondiente a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2001, 2002 y 2003. ....</i>	34
5.3.3 <i>Flujo de caja individual de CINTRA correspondiente a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2001, 2002 y 2003. ....</i>	34
<b>5.4 OTROS ASPECTOS.....</b>	<b>36</b>
5.4.1 <i>Adopción de las normas internacionales de información financiera .....</i>	36
5.4.2 <i>Reorganización societaria.....</i>	42

## **CAPÍTULO V. EL PATRIMONIO, SITUACIÓN FINANCIERA Y RESULTADOS DEL EMISOR**

### **5.1 INTRODUCCIÓN**

El capítulo V tiene como finalidad mostrar la situación financiera del emisor para lo que se hace referencia a cifras extraídas de los estados financieros de los tres últimos ejercicios, así como otra información no contable que ayuda al entendimiento de la situación patrimonial del emisor.

Toda la información contenida en este capítulo se expresa en miles de euros salvo que se indique lo contrario.

Asimismo, este capítulo resume los principales principios contables aplicados en la elaboración de los estados financieros, necesarios para su correcta interpretación, así como la evolución de las principales masas patrimoniales y ratios relevantes.

Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (o en adelante “CINTRA”) fue constituida por tiempo indefinido en Madrid el 3 de febrero de 1998, día en que dio comienzo a sus operaciones. Está inscrita en el Registro Mercantil de Madrid y su CIF es A-81939209. Tiene su domicilio social en la Plaza Manuel Gómez Moreno, nº 2, planta 14, Edificio Alfredo Mahou, 28020 Madrid.

Según los estatutos de la Sociedad, su objeto social es, principalmente, la realización de las actividades de diseño, construcción, ejecución, explotación, gestión, administración y conservación de toda clase de infraestructuras y de obras, públicas y privadas. También incluye la explotación y prestación de todo tipo de servicios relacionados con la infraestructura del transporte urbano e interurbano, ya sea por vía terrestre, marítima o aérea.

Con el objeto de la salida a Bolsa de CINTRA y previo a ésta, los accionistas han acometido la reorganización societaria que a continuación se describe:

- CINTRA permutará con MICI un 13,87% de la sociedad 407 International Inc. (matriz de la concesionaria de la autopista canadiense 407 ETR) por un 11,99% del capital de CINTRA perteneciente a MICI.
- CINTRA permutará con su accionista FI un 7,72% del capital de CINTRA por el 99,92% de Cintra Aparcamientos, S.A.

Debido a estas operaciones societarias se ha considerado apropiado incluir en el presente capítulo, apartado 5.2, información contable combinada de CINTRA, y sociedades dependientes y Cintra Aparcamientos, S.A. y sociedades dependientes para los ejercicios cerrados a 31 de diciembre de 2002 y 2003. Para el ejercicio 2001 se han utilizado las cuentas consolidadas de CINTRA y sus sociedades dependientes dado que dentro de éstas se encontraba el negocio de aparcamientos en el mencionado ejercicio.

## 5.2 INFORMACIÓN CONTABLE COMBINADA DE CINTRA Y SOCIEDADES DEPENDIENTES Y CINTRA APARCAMIENTOS S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES.

### 5.2.1 Balance de situación.

A continuación se presentan los balances de situación combinados, indicando la composición de cada una de sus partidas. Los tipos de cambio que se han utilizado para la conversión de las cuentas denominadas en monedas distintas al euro, son los siguientes:

	dic-01	dic-02	Variación	dic-03	Variación
Tc cierre CAD/euro	0,7086670	0,6041566	-17,30%	0,6141752	1,63%
Tc cierre CLP/euro	0,0016492	0,0013223	-24,73%	0,0013422	1,48%
Tc cierre PLZ/euro	0,2759153	0,2484534	-11,05%	0,2134517	-16,40%
Tc cierre UF/euro	0,0000615	0,0000596	-3,14%	0,0000591	-0,87%

ACTIVO	Miles de euros				
	2001	2002 C	Variación %	2003 C	Variación %
Accionistas por desembolsos no exigidos	20 237	11 769	-41,8%	6 302	-46,5%
Inmovilizado	5 347 601	4 926 947	-7,87%	5 557 732	12,8%
Gastos de establecimiento	3 685	8 398	127,9%	9 767	16,3%
Inmovilizado inmaterial	139 286	114 630	-17,7%	123 251	7,5%
Inmovilizado material	4 735 953	4 536 769	-4,2%	5 186 497	14,3%
Inmovilizado financiero	468 677	267 150	-43,0%	238 217	-10,8%
Fondo de comercio de consolidación	69 649	177 872	155,4%	168 025	-5,5%
Gastos a distribuir en varios ejercicios	737 747	862 576	16,92%	1 128 354	30,8%
Activo circulante	683 949	605 899	-11,4%	585 350	-3,4%
Existencias	6 058	18 615	207,3%	15 088	-18,95%
Deudores	178 220	218 172	22,4%	192 126	-11,9%
Inversiones financieras temporales	370 095	275 223	-25,6%	260 125	-5,5%
Tesorería	90 334	60 355	-33,2%	87 033	44,2%
Ajustes por periodificación	39 242	33 534	-14,6%	30 978	-7,6%
Total Activo	6 859 183	6 585 063	-4,0%	7 445 763	-13,1%

PASIVO	Miles de euros				
	2001	2002 C	Variación %	2003 C	Variación %
Fondos propios	672 742	1 153 865	71,5%	1 353 508	17,3%
Capital suscrito	454 701	157 626	-65,3%	157 626	-
Prima de emisión	37 508	916 593	2.343,7%	916 593	-
Reservas	(10 150)	18 466	-281,9%	10 098	-45,3%
Reservas en sociedades consolidadas	122 796	176 906	44,1%	191 406	8,2%
Diferencias conversión	(222)	(135 069)	60.741,9%	(125 896)	-6,8%
Beneficio del ejercicio atribuido al grupo combinado	68 109	19 343	-71,6%	203 681	953,0%
Socios externos	373 714	332 644	-11,0%	387 106	16,4%
Diferencia negativa de consolidación	81 579	44 074	-46,0%	27 780	-37,0%
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	38 509	42 622	11,7%	103 234	142,2%
Fondo de Reversión	29 413	46 881	59,4%	70 746	50,9%
Provisiones para riesgos y gastos	25 669	120 486	369,4%	81 516	-32,3%
Acreedores a largo plazo	5 156 874	4 223 090	-18,1%	4 969 742	17,7%
Emissiones de obligaciones y otros valores negociables	3 453 009	2 938 393	-15,0%	3 084 437	5,0%
Deudas con entidades de crédito	1 371 165	956 672	-30,2%	1 521 341	59,0%
Deudas con empresas del grupo y asociadas	1 342	1 173	-12,6%	1 919	63,6%

PASIVO	Miles de euros				
	2001	2002 C	Variación %	2003 C	Variación %
Otros acreedores	330 635	326 852	-1,1%	362 045	10,8%
Desembolsos pendientes s/acciones no exigidos	723	-	-	-	-
Acreedores a corto plazo	480 684	621 401	29,3%	452 131	-27,2%
Emisiones de obligaciones y otros valores negociables	90 563	41 354	-54,4%	67 302	62,8%
Deudas con entidades de crédito	105 228	134 599	27,9%	169 540	26,0%
Deudas con empresas del grupo y asociadas	99 074	158 356	59,8%	43 681	-72,4%
Acreedores comerciales	108 753	218 197	100,6%	74 104	-66,0%
Acreedores no comerciales	65 613	51 114	-22,1%	86 366	69,0%
Provisiones para operaciones de tráfico	2 658	5 191	95,3%	5 171	-0,4%
Ajustes por periodificación	8 795	12 590	43,2%	5 967	-52,6%
Total Pasivo	6 859 183	6 585 063	-4,0%	7 445 763	13,1%

El detalle de las partidas más significativas se explica en el apartado 5.2.5.1 de evolución de las principales masas patrimoniales.

## 5.2.2 Cuenta de pérdidas y ganancias

A continuación se presentan las cuentas de pérdidas y ganancias, indicando la composición de cada una de sus partidas. Los tipos de cambio que se han utilizado para la conversión de las cuentas denominadas en monedas distintas al euro, son los siguientes:

	dic-01	dic-02	Variación	dic-03	Variación
Tc medio CAD/euro	0,7051689	0,6707358	-5,13%	0,6316321	-6,19%
Tc medio CLP/euro	0,0017580	0,0015167	-15,91%	0,0012808	-18,42%
Tc medio PLZ/euro	0,2746272	0,2587456	-6,14%	0,2253673	-14,81%
Tc medio UF/euro	0,0000625	0,0000610	-2,44%	0,0000592	-3,05%

	2001	2002 C	Variación %	2003 C	Variación %
<b>INGRESOS</b>	376 012	443 451	17,9%	505 152	13,9%
Importe neto de la cifra de negocios	344 181	415 221	20,6%	479 202	15,4%
Trabajos realizados para el inmovilizado	20 671	7 979	-61,4%	23 082	189,3%
Otros ingresos de explotación	11 160	11 160	-	2 868	-74,3%
Aumento de existencias de productos terminados y en curso	-	9 092	100%	-	-100%
<b>GASTOS</b>	(193 392)	(246 426)	27,4%	(273 661)	11,1%
Reducción de existencias de productos terminados y en curso	(1 927)	-	-100%	(4 012)	100%
Consumos y otros gastos externos	4350	(52 928)	-1.316,7%	(7 797)	-85,3%
Gastos de personal	(54 463)	(60 548)	11,2%	(71 738)	18,5%
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	(26 800)	(32 083)	19,7%	(35 194)	9,7%
Dotación Fondo de Reversión	(11 561)	(20 645)	78,6%	(23 075)	11,8%
Variación de provisiones de tráfico	(1 352)	(10 950)	709,9%	(6 701)	-38,8%
Otros gastos de explotación	(101 639)	(69 272)	-31,8%	(125 144)	80,7%
Beneficio de explotación	182 620	197 025	7,9%	231 491	17,5%
% B° de explotación / INCN	53,1%	47,5%	-10,6%	48,3%	1,8%
Otros ingresos financieros	15 853	4 466	-71,8%	21 554	382,6%
Diferencias positivas de cambio	202	233	15,3%	314	34,8%

	2001	2002 C	Variación %	2003 C	Variación %
Gastos financieros	(71 703)	(37 582)	-47,6%	(54 514)	45,1%
Diferencias negativas de cambio	(13 334)	(704)	-94,7%	(423)	-39,9%
Resultado financiero	(68 982)	(33 587)	-51,3%	(33 069)	-1,5%
Participación beneficios sociedades puesta en equivalencia	8 256	8 373	1,4%	9 030	7,8%
Reversión de diferencias negativas de consolidación	18 518	17 452	-5,8%	16 333	-6,4%
Amortización fondo de comercio consolidación	(2 438)	(10 570)	333,6%	(10 178)	-3,7%
Beneficio de la actividad ordinaria	137 974	178 693	29,5%	213 607	19,5%
Ingresos extraordinarios	15 568	8 175	-47,5%	85 000	939,8%
Otros gastos extraordinarios	(15 460)	(104 437)	575,5%	(9 090)	-91,3%
Resultado extraordinario	108	(96 262)	-89.231,5%	75 910	-178,9%
Beneficio combinado antes de impuestos	138 082	82 431	-40,3%	289 517	251,2%
Impuesto sobre sociedades	(44 422)	(31 402)	-29,3%	(51 578)	64,3%
Beneficio combinado del ejercicio	93 660	51 029	-45,5%	237 939	366,3%
Resultado atribuido a socios externos	(25 551)	(31 686)	24,0%	(34 258)	8,1%
Beneficio del ejercicio atribuido al grupo combinado	68 109	19 343	-71,6%	203 681	953,0%

A continuación se comentan las variaciones más significativas de las partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias durante los ejercicios 2001, 2002 y 2003. Mencionar que los datos del 2001 corresponden a datos de Grupo CINTRA consolidados (donde se incluye el área de aeropuertos y de aparcamientos), mientras que 2002 y 2003 son combinados, considerándose Grupo CINTRA consolidado y Grupo Cintra Aparcamientos consolidado.

Los *ingresos* han aumentado un 17,9% entre 2002 y 2001 como consecuencia del incremento del tráfico en las autopistas gestionadas, las subidas de tarifas, la puesta en servicio del tramo Estepona-Guadiaro de Ausol, la apertura del Troncal Norte en Autopista del Maipo y del Troncal Sur-Quepe de Collipulli-Temuco, así como la entrada en explotación de Trados-45 y de Túneles de Arxanda. Asimismo, el número de plazas gestionadas por la actividad de aparcamientos se incrementó un 7,8%, totalizando 173.700 plazas al final de 2002.

La actividad de aeropuertos generó unos ingresos de explotación de 26.287 miles de euros en 2001.

En Canadá, se abrieron las extensiones Oeste y Este en julio y agosto de 2001 respectivamente, lo que supone que mayores ingresos en 2002 al estar abiertas todo el año. Adicionalmente, hubo un incremento de tarifas en enero de 2002, que explica el crecimiento de los ingresos. En las autopistas españolas, Autema tiene un crecimiento del tráfico del 9,0% y Ausol del 16,9%.

Entre 2003 y 2002, los ingresos se incrementaron un 13,9%. En abril de 2003 se abrió al tráfico Euroscut Algarve, si bien, el peaje en sombra no empezó a operar hasta enero de 2004, momento en el que se considera el inicio de la explotación a efectos de la aplicación de la adaptación del plan contable de autopistas para la homogeneización de sus estados financieros. Los ingresos y gastos de operación en 2003 fueron muy bajos, ya que se percibía un ingreso por kilómetro fijo pagado por el Estado.

El incremento del tráfico en la 407-ETR fue de un 1,0%, produciéndose una subida de tarifas en febrero de 2003. Respecto a las autopistas españolas, Autema tuvo un incremento del tráfico del 13,0% y Ausol del 18,2 % en el tramo Málaga-Estepona y del 19,1% en Estepona-Guadiaro. En las autopistas chilenas, se aprecia un incremento de los ingresos por mejor tráfico y por estar la Autopista del Maipo abierta todo el año, frente a 5 meses del año 2002.

En la actividad de aparcamientos el número de plazas se incrementa un 4,3% respecto a 2002, alcanzando la cifra de 181.200 plazas gestionadas en diciembre de 2003.

Los **gastos de explotación**, aumentan un 27,4% en el ejercicio 2002 respecto a 2001, principalmente por el mayor volumen de gastos en la 407-ETR, ya que se abren al tráfico las extensiones Oeste y Este. Adicionalmente, hay más contratación de personal en dicha autopista. En sentido contrario y en menor medida, los gastos disminuyen por la venta de la actividad de aeropuertos, que generó unos gastos de explotación de 17.098 miles de euros en 2001. Estos gastos ya no aparecen en el ejercicio 2002 y por lo tanto el incremento de gastos absorbe la desaparición de estos últimos.

Los gastos de explotación aumentan un 11,1% entre 2003 y 2002, principalmente por las sociedades que están en construcción (Eurolink Motorway y Euroscut Norte- Litoral) que soportan gastos que luego activan, lo que implica que no tiene impacto en el beneficio de explotación. En el caso de la 407-ETR los gastos disminuyen un 9,4% básicamente por el ahorro en costes de mantenimiento.

Por líneas, hay una reclasificación entre gastos externos y otros gastos de explotación en la 407-ETR en 2002, que se revierte en 2003, lo que implica que en 2002 los gastos externos sean muy superiores a 2001, y los otros gastos de explotación inferiores.

El **beneficio de explotación** aumenta un 7,9% entre los ejercicios 2002 y 2001, debido, fundamentalmente, a la entrada en explotación de las extensiones Oeste y Este de la 407-ETR. La venta de la actividad de aeropuertos supone un menor beneficio de explotación de 9.200 miles de euros. Con relación a las autopistas españolas, y como consecuencia de los mayores tráficos y las aperturas comentadas, el beneficio de explotación se incrementa un 31,3%. Las autopistas chilenas aumentan un 16,5% y la actividad de aparcamientos un 2,6%.

Entre los periodos 2003 y 2002 el beneficio de explotación mejora un 17,5%, fundamentalmente a que el resultado de la 407-ETR aumenta un 19,6%. Las autopistas españolas mejoran un 25,2%, las chilenas un 4% y la actividad de aparcamientos un 15,3%.

El **resultado financiero** mejora un 51,3% entre 2002 y 2001, debido fundamentalmente, a la escisión de la actividad de aeropuertos, que suponía en 2001 un resultado financiero negativo de 9.707 miles de euros, y a la devolución de la deuda que tenía CINTRA por la entrada del Grupo Macquarie, como socio, en 2002, que implica un menor gasto de aproximadamente 21.500 miles de euros. Entre 2003 y 2002 el resultado financiero mejora un 1,5%.

La **amortización del fondo de comercio de consolidación** aumenta 8.132 miles de euros entre 2002 y 2001, debido a los fondos de comercio surgidos por la compra del 5,81% de la 407-ETR en 2002, y los de Ausol (15%) y Europistas (5,98%) en diciembre 2001.

El **resultado extraordinario** en 2002 es negativo por 96.262 miles de euros debido a la provisión dotada sobre las autopistas chilenas de 100.000 miles de euros en 2002. En el ejercicio siguiente, el resultado es positivo en 75.910 miles de euros, fundamentalmente, por la reversión de parte de dicha provisión por importe de 77.000 miles de euros.

El **resultado neto**, sin tener en cuenta el efecto de las provisiones de Chile, sería de 63.659 miles de euros en 2001, de 119.343 miles de euros en 2002 y de 126.681 miles de euros en 2003.

La **aportación al resultado neto** en 2001, de las principales concesiones es: 407-ETR (31.815 miles de euros), sociedades de aparcamientos (14.450 miles de euros), Ausol (6.572 miles de euros) y Autema (6.319 miles de euros).

En el año 2002, 407-ETR (47.007 miles de euros), autopistas chilenas (12.269 miles de euros), sociedades de aparcamientos (9.380 miles de euros), Ausol (10.018 miles de euros) y Autema (7.810 miles de euros).

Y por último, en 2003, 407-ETR (48.066 miles de euros), autopistas chilenas (20.551 miles de euros), Ausol (16.509 miles de euros), Autema (5.319 miles de euros) y sociedades de aparcamientos (5.552 miles de euros).

### **5.2.3 Flujos de caja combinado de CINTRA y sociedades dependientes y Cintra Aparcamientos, S.A. y sociedades dependientes correspondientes a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2001, 2002 y 2003.**

	Miles de euros		
	2001	2002 C	2003 C
407-ETR	112 953	141 442	158 789
Ausol	21 557	28 325	38 583
Autema	20 355	21 832	23 090
Autopista del Maipo	21 410	23 090	23 444
Cintra Aparcamientos	21 103	22 518	26 264
Resto de Sociedades	24 956	23 496	26 291
TOTAL EBITDA	222 334	260 703	296 461
Dividendo y repartos de capital	30 762	44 529	40 571
Variaciones de capital circulante y otros	(52 627)	(44 277)	(14 787)
Flujo de la actividad operativa	200 469	260 955	322 245
Inversiones en inmovilizado material e inmaterial	(631 164)	(571 669)	(710 518)
Adquisiciones de sociedades y otros activos financieros	(118 992)	(75 011)	(5 948)
Desinversiones en activos financieros	27.287	113 569	944
Intereses recibidos	15 853	4 497	21 557
Subvenciones	-	-	38 703
Tesorería neta empleada en actividades de inversión	(707 016)	(528 614)	(655 262)
Flujos de tesorería de actividades de financiación			
Pago de dividendos	-	-	(15 409)
Variación de flujos de capital propio	19 479	484 289	28 881
Intereses pagados	(255 688)	(235 684)	(266 302)
Fondos de reserva	229 868	131 591	(12 027)
Variación de flujos de endeudamiento	641 551	(102 314)	609 355
Tesorería neta empleada en actividades de financiación	635 210	277 882	344 498
Aumento (disminución) de efectivo y efectivo equivalente	128 663	10 223	11 481



	Miles de euros		
	2001	2002 C	2003 C
Efectivo y efectivo equivalente al principio del periodo	46 760	175 165	180 370
Diferencias de cambio de Tesorería y Equivalentes	(258)	(5 018)	1 530
Efectivo y efectivo equivalente al final del periodo	175 165	180 370	193 381

### Flujo de la actividad operativa

Dentro del flujo de operaciones se recoge principalmente la entrada neta de fondos proveniente de la actividad operativa de aquellas sociedades concesionarias que se encuentran en explotación y la correspondiente a la actividad de aparcamientos; así como los dividendos recibidos de las compañías que consolidan por el método de puesta en equivalencia, fundamentalmente Europistas.

El flujo de operaciones de las sociedades concesionarias de autopistas y de las correspondientes a la actividad de aparcamientos puede explicarse a partir de su EBITDA (resultado de explotación de la cuenta de pérdidas y ganancias más amortizaciones y provisiones), y añadir el efecto de la variación en el fondo de maniobra, pago de impuestos y otros impactos, conforme se muestra en el siguiente cuadro:

	Miles de euros		
	2001	2002 C	2003 C
407-ETR	112 953	141 442	158 789
Ausol	21 557	28 325	38 583
Autema	20 355	21 832	23 090
Autopista del Maipo	21 410	23 090	23 444
Cintra Aparcamientos	21 103	22 518	26 264
Resto sociedades	24 956	23 496	26 291
<b>TOTAL EBITDA</b>	<b>222 334</b>	<b>260 703</b>	<b>296 461</b>
Dividendos y repartos capital	30 762	44 529	40 571
Variaciones de capital circulante y otros	(52 627)	(44 277)	(14 787)
Flujo de la actividad operativa	200 469	260 955	322 245

Estas cifras corresponden, en el ejercicio 2001, a datos consolidados de Grupo CINTRA (se incluían también la actividad de aeropuertos y de aparcamientos) y en el resto de periodos, a datos combinados que incluyen el consolidado de Grupo CINTRA y el consolidado de Grupo Cintra Aparcamientos.

La actividad de aeropuertos, incluido también en el consolidado de Grupo CINTRA del ejercicio 2001, aportó ese año un EBITDA de 13.458 miles de euros (incluido en el epígrafe resto sociedades en el cuadro anterior)

En general, el incremento del EBITDA experimentado cada año viene dado por la evolución favorable de las distintas autopistas en explotación, así como la apertura al tráfico de nuevos tramos y la entrada en explotación de nuevas autopistas:

En el año 2001 entraron en explotación Collipulli-Temuco (86 km), Temuco-Río Bueno (172 km) y Autopista del Maipo (99 km), y tuvo lugar la apertura de las extensiones Este y Oeste de la autopista ETR-407 (39 km).

En 2002 tuvo lugar la apertura de nuevos tramos en las autopistas de Chile: tramo Sur-Quepe en Collipulli-Temuco (58 km) y troncal Norte-Angostura en Autopista del Maipo (91 km), así como la entrada en explotación del tramo Estepona-Guadiaro de Ausol (22 km) y de las autopistas Trados-45 (15 km) y Túneles de Artxanda (5 km).

En 2003 entró en explotación la autopista Euroscut Algarve (130 km), en Portugal.

En cuanto al pago de dividendos y devoluciones de capital de las sociedades consolidadas por el método de puesta en equivalencia, las más significativas corresponden a Europistas, siendo el importe de las mismas de 30.600 miles de euros en 2001, 43.844 miles de euros en 2002 y 39.321 miles de euros en 2003. El resto corresponde a sociedades de aparcamientos, principalmente los recibidos de Estacionamientos Guipuzcoanos S.A.

### Flujo de inversión

El flujo proveniente de inversiones y desinversiones correspondientes a la actividad de la compañía responde al siguiente detalle:

	Miles de euros		
	2001	2002 C	2003 C
Inversión	(750 156)	(646 680)	(716 466)
Inversión material e inmaterial	(631 164)	(571 669)	(710 518)
Inversión financiera	(118 992)	(75 011)	(5 948)
Desinversión	27 287	113 569	944
Intereses recibidos	15 853	4 497	21 557
Subvenciones	-	-	38 703
Flujo de inversión	(707 016)	(528 614)	(655 262)

El flujo de inversión, en inmovilizado material, recoge los desembolsos por aumento de este inmovilizado, en su mayor parte procedente de aquellas sociedades concesionarias en fase de construcción. A continuación se detallan, para cada año, las sociedades en que esta inversión era más significativa:

- En 2001: Aeropuerto de Bristol, 407-ETR, Ausol, Euroscut Algarve y Collipulli-Temuco.
- En 2002: Autopista R-4 Madrid Sur, Ausol y Euroscut Algarve.
- En 2003: Autopista R-4 Madrid Sur, Eurolink Motorway y Euroscut Algarve.

El flujo de inversión en inmovilizado financiero correspondió fundamentalmente a la ampliación / desembolso de capital o adquisición de las siguientes sociedades:

- En 2001, compra del 15% adicional de Ausol (55.300 miles de euros), 50% del Aeropuerto de Bristol (27.559 miles de euros), compra del 2,5% adicional de Europistas (15.310 miles de euros) y un desembolso que estaba pendiente de ejercicios anteriores por la adquisición de un 30% de Temuco-Río Bueno (13.100 miles de euros), en Chile.
- En 2002, compra del 5,8% adicional de la 407-ETR (50.954 miles de euros) y el 3,48% adicional de Europistas (18.789 miles de euros). Respecto a la adquisición del 5,8% de la 407-ETR, debe destacarse que el coste de la inversión fue de 127.391 miles de euros. La diferencia entre este importe y los 50.954 miles de euros que aparecen como flujo corresponde a la parte previamente adquirida por Grupo FERROVIAL y aportada posteriormente a CINTRA mediante ampliación de capital no dineraria, con entrega de las propias acciones de la sociedad.
- En 2003, compra de porcentaje adicional del 6% de Euroscut Algarve (3.173 miles de euros)

En el epígrafe de desinversiones se incluye fundamentalmente:

- En 2001, la venta de Estacionamientos de Lisboa, dentro de la actividad de aparcamientos (24.400 miles de euros).
- En 2002, la venta de la actividad de aeropuertos (106.478 miles de euros).

La partida de subvenciones incluye las subvenciones de capital recibidas por Eurolink Motorway, por 38.700 miles de euros, en el año 2003 en función del avance de la construcción y que se irán imputando a la cuenta de pérdidas y ganancias de modo lineal desde el momento de la explotación de la autopista.

### **Flujo de financiación**

En este flujo se recoge la entrada o salida neta de fondos para financiar las actividades de la compañía, así como los flujos de remuneración de esta financiación.

El flujo de dividendos corresponde a aquellos satisfechos a los accionistas. En el ejercicio 2003 figuran 15.397 miles de euros satisfechos por Cintra Aparcamientos a Grupo FERROVIAL.

En cuanto al flujo de financiación propia, se incluyen incrementos de capital en la sociedad matriz y la variación de capital correspondiente a socios externos de aquellas compañías que consolidan por el método de integración global. Lo más significativo está en el año 2002 con la entrada del Grupo Macquarie en el capital de CINTRA y dilución de Grupo FERROVIAL hasta un 60%, así como la reducción de capital correspondiente a la escisión de aparcamientos; operaciones todas ellas con un efecto neto en flujo de financiación propia de 455.000 miles de euros de entrada de fondos.

El flujo de resultado por financiación corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en estrecha relación con la obtención de la financiación. Se recoge por tanto los intereses efectivamente satisfechos con independencia del devengo de los mismos registrado en la cuenta de pérdidas y ganancias.

El epígrafe de los fondos de reserva incluye aquellos fondos que las sociedades concesionarias se ven obligadas a crear y mantener indisponibles como consecuencia de los contratos de financiación, y que por lo tanto están ligados a éstos.

Por último, la variación neta del endeudamiento refleja el aumento o disminución de la deuda financiera en el ejercicio como consecuencia de la necesidad o exceso neto de financiación derivada del resto de los flujos arriba comentados.

La suma de la variación neta del endeudamiento y de la correspondiente a tesorería y activos equivalentes reportadas en este estado de flujo de caja no corresponde a aquella variación observada en balance de la posición de endeudamiento o tesorería neta (deuda financiera menos tesorería e inversiones financieras temporales), pues en la variación de ésta última intervienen otros conceptos que no corresponden estrictamente a movimiento o flujo de caja en el periodo.

Estos conceptos, así como otras diferencias que explican la conciliación entre ambas cifras, se muestran en la siguiente tabla:

	Miles de euros		
	2001	2002 C	2003 C
1- Flujos de endeudamiento financiero	871 419	29 277	597 328
2- Movimiento de caja y equivalente	128 664	10 223	11 481
I- Variación neta de ambos conceptos (1-2)	68 109	19 343	203 681
3- Movimiento según balance de la deuda financiera	913 026	(873 798)	642 620
4- Movimiento según balance de tesorería e inversiones financieras temporales	258 392	(152 990)	11 581
II- Variación en la posición de deuda/tesorería neta según balances (3-4)	654 634	(720 808)	631 039
Diferencia (II-I)	(88 121)	(739 862)	45 192
Intereses devengados no pagados	874	1 441	(3 222)
Impacto intereses bonos emitidos al descuento (407-ETR)	(221 597)	(33 195)	53 127
Deuda por entrada/salida de sociedades del perímetro	315 689	(135 002)	(30 461)
Préstamo participativo de Ausol	(99 167)		
Depósitos de reserva en inmovilizado financiero	(11 861)	(84 394)	14 013
Efecto corrección monetaria	-	22 014	(20 154)
Efecto tipo de cambio y otros	(72 059)	(510 726)	31 890

#### **5.2.4 Análisis de ratios y evolución de las principales magnitudes de los estados financieros combinados de CINTRA y sociedades dependientes y Cintra Aparcamientos, S.A. y sociedades dependientes a 31 de diciembre de 2001, 2002 y 2003.**

##### **5.2.4.1 Evolución de las principales masas patrimoniales**

A continuación se detallan la evolución de las principales masas patrimoniales de los balances combinados mencionados.

## A. Inmovilizado Material

El principal epígrafe de este apartado es el de “Inversiones en autopista”, que incluye el importe de aquellas inversiones afectas a las concesiones administrativas que son explotadas por las sociedades de Grupo CINTRA y que revierten a las Autoridades Administrativas correspondientes al finalizar el período de duración de dichas concesiones, así como las inversiones en propiedad.

A pesar de que la normativa contable en vigor, dichos activos deben ser registrados como inmovilizado material y hay que tener en cuenta una serie de características que restringen el control de las sociedades concesionarias sobre los mismos:

Dichos activos, en la mayoría de las ocasiones, son propiedad de la autoridad pública concedente desde el momento de construcción.

La sociedad concesionaria tiene exclusivamente el derecho a explotar el activo durante el periodo concesional sujeto a las condiciones establecidas por la administración concedente. El derecho de explotación se articula habitualmente mediante el cobro de un peaje (explícito o en sombra) por el uso de la infraestructura. Dicho peaje, así como las condiciones de su actualización anual, es normalmente fijado por la administración.

Al final del periodo concesional, el concesionario tiene la obligación de revertir el activo a la administración. La vida útil de los activos es, en la mayoría de los casos, bastante superior al periodo concesional.

El epígrafe “Inversiones en autopistas” se desglosa, por sociedad, del siguiente modo:

	Miles de euros		
	31.12.01	31.12.02	31.12.03
Autema	213 119	213 623	216 432
Ausol	561 695	685 092	668 276
Trados-45	72 182	95 480	97 203
Autopista R-4 Madrid Sur	8 765	199 737	513 610
Temuco-Río Bueno	196 568	159 364	161 773
Collipulli-Temuco	205 538	184 044	185 145
Autopista del Maipo	292 198	304 054	355 510
407-ETR	2 796 073	2 401 004	2 455 055
Eurolink Motorway	-	-	127 294
Euroscut Algarve	92 923	208 915	272 194
Euroscut Norte-Litoral	18 175	23 247	65 116
Aeropuerto Cerro Moreno	6 970	-	-
Tidefast	150 313	-	-
Bristol International Airport	50 161	-	-
Total	4 664 680	4 474 560	5 117 608

Respecto a las variaciones de inversión en autopista entre periodos, se reduce en 190.120 miles de euros entre 2002 y 2001, debido a varios efectos de signo contrapuesto. Por un lado, es menor en las autopistas chilenas (46.842 miles de euros) y en la 407-ETR (395.069 miles de euros) principalmente por la depreciación del tipo de cambio del peso chileno y del dólar canadiense y por la salida de la actividad de aeropuertos (207.432 miles de euros). En sentido contrario, aumenta la inversión neta en autopista por avance en la construcción de Ausol (108.854 miles de euros), Autopista del Maipo (58.986 miles

de euros), Inv. de Autop. del Sur/Autopista R-4 Madrid Sur (190.972 miles de euros) y Euroscut Algarve (115.992 miles de euros), fundamentalmente.

En cuanto a la variación entre 2003 y 2002, inversión en autopista aumenta en 643.048 miles de euros, destacando el aumento en inversión neta en autopista por avance en la construcción de Autopista R-4 Madrid Sur (313.873 miles de euros), Eurolink Motorway (127.294 miles de euros), Euroscut Algarve (63.279 miles de euros), Autopista del Maipo (51.456 miles de euros), Euroscut Norte-Litoral (41.869 miles de euros) y sociedades de aparcamientos (17.600 miles de euros) principalmente. Por otra parte, el impacto de tipo de cambio en las autopistas chilenas y 407-ETR supone aproximadamente un aumento de 55.600 miles de euros.

## B. Fondo de Comercio de Consolidación

Se considera fondo de comercio de consolidación la diferencia positiva originada entre el coste de la inversión y el valor teórico - contable de la participación en el momento de su incorporación al Grupo CINTRA y Grupo Cintra Aparcamientos. El fondo de comercio de consolidación es amortizado de forma sistemática, en la medida y en el período en que dicho fondo contribuya a la obtención de ingresos, con el límite máximo de 20 años.

El detalle de este epígrafe para los ejercicios 2001, 2002 y 2003 es el siguiente:

	<b>Miles de euros</b>		
	<b>31.12.01</b>	<b>31.12.02</b>	<b>31.12.03</b>
Autopista de Maipo	16 292	12 400	11 916
Ausol	22 278	21 164	20 050
407-ETR	3 685	87 448	82 484
Euroscut Algarve	-	-	446
Cintra Aparcamientos	-	35 589	33 565
Dornier	13 302	8 366	7 528
Balsol 2001	788	747	707
Total Integración Global	56 345	165 714	156 696
SMASSA	317	-	-
Europistas	12 987	12 158	11 329
Total Puesta en Equivalencia	13 304	12 158	11 329
Total	69 649	177 872	168 025

Los incrementos más significativos se producen por:

407-ETR: compra del 5,81% de participación en 2002.

Cintra Aparcamientos: fusión de diversas sociedades en 2000.

## C. Gastos a distribuir en varios ejercicios

En este epígrafe se registran las diferencias entre el nominal de determinadas emisiones de bonos de la sociedad 407-ETR realizadas al descuento y el líquido recibido en la emisión. Dicho importe recoge los gastos financieros que se irán devengando a lo largo de la duración de la emisión. En el cuadro adjunto, corresponden al epígrafe "Homogeneización Valor Nominal de la Deuda".

Además, se recoge el efecto de aplicar a esta partida el tipo de cambio de cierre de cada período, que se recoge en la columna “Tipo de Cambio”.

Adicionalmente, este epígrafe recoge el exceso de los intereses generados derivados de la financiación de la inversión en autopistas que se encuentran en explotación, sobre los efectivamente imputables a resultados de acuerdo con lo dispuesto en la Norma de Valoración descrita en la nueva adaptación al Plan General Contable a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje (Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1998), dado que considera que existe evidencia razonable de que dichos gastos van a ser repercutidos en las tarifas de ejercicios futuros.

De esta forma, los gastos financieros a imputar en cada ejercicio serán el resultado de aplicar al total de gastos financieros previstos durante el período concesional la proporción que representa para cada ejercicio los ingresos de peaje previstos sobre el total de los mismos durante el período concesional. Si los ingresos de peaje reales de un ejercicio son mayores a los previstos, la mencionada proporción será en base a los ingresos reales.

Para cada ejercicio, la diferencia positiva entre el total de gastos financieros previstos en el Plan Económico - Financiero y los imputados, según se ha mencionado en el párrafo anterior, figurarán como gastos a distribuir en varios ejercicios. Si los gastos financieros reales son mayores que los previstos para el ejercicio, la diferencia se llevará como mayor importe del gasto financiero del ejercicio. Estos gastos aparecen recogidos, en el cuadro adjunto, en la columna de “Adaptación Sectorial”.

En la columna “Otros” se recogen, por una parte, los gastos de formalización y renovación de préstamos, comisiones de avales e intereses diferidos de leasing que se imputan a resultados durante el plazo de vencimiento de las correspondientes deudas, siguiendo un criterio financiero. Por otra parte, se incluyen los gastos financieros activados en Chile y las diferencias de cambio de la deuda financiera de la Autopista del Maipo.

El detalle del movimiento de este epígrafe del balance de situación combinado, para los ejercicios 2002 y 2003, es el siguiente:

	Miles de euros					
	31.12.01	Homogeneización Valor Nominal de la Deuda	Tipo de Cambio	Adaptación Sectorial	Otros	31.12.02
407-ETR	435 190	(33 195)	(76 006)	143 862	685	470 536
Autema	146 444	-	-	9 204	207	155 855
Ausol	38 381	-	-	18 046	-	56 427
Trados-45	726	-	-	1 368	(11)	2 083
Temuco-Río Bueno	14 200	-	(4 188)	953	9 755	20 720
Collipulli-Temuco	30 911	-	(9 208)	3 174	20 844	45 721
Autopista de Maipo	47 649	-	(16 279)	1 193	48 856	81 419
Euroscut Algarve	11 249	-	-	-	(913)	10 336
Euroscut Norte-Litoral	3 823	-	-	-	1 365	5 188
Aeropuerto Cerro Moreno	246	-	-	-	(246)	-
Otras	8 928	-	-	-	5 363	14 291
Total	737 747	(33 195)	(105 681)	177 800	85 905	862 576

Miles de euros

	31.12.02	Homogeneización Valor nominal de la Deuda	Tipo de Cambio	Adaptación Sectorial	Otros	31.12.03
407-ETR	470 536	53 127	7 862	147 744	(3 284)	675 985
Autema	155 855	-	-	8 813	(307)	164 361
Ausol	56 427	-	-	20 960	5 107	82 494
Trados-45	2 083	-	-	1 326	136	3 545
Temuco-Río Bueno	20 720	-	312	5 370	5 904	32 306
Collipulli-Temuco	45 721	-	688	1 702	15 194	63 305
Autopista de Maipo	81 419	-	1 226	(18 974)	15 223	78 894
Euroscut Algarve	10 336	-	-	-	(7 740)	2 596
Euroscut Norte-Litoral	5 188	-	-	-	(2 358)	2 830
Inv. de Autop. del Sur	-	-	-	-	7 170	7 170
Autopista R-4 Madrid Sur	-	-	-	-	607	607
Cintra Chile	728	-	4	-	485	1 217
Cintra Aparcamientos	13 563	-	-	-	(519)	13 044
Total	862 576	53 127	10 092	187 095	15 464	1 128 354

Las adiciones más significativa corresponden al efecto de la adaptación sectorial en la autopista 407-ETR.

Como conclusión, del total de gastos a distribuir en varios ejercicios a 31 de diciembre de 2003, la activación de gastos financieros es de 216.740 miles de euros, que incluye la columna de adaptación sectorial del cuadro anterior, así como la activación realizada en Chile, considerada dentro de la columna de "Otros".



## D. Fondos Propios combinados

El detalle del movimiento de este epígrafe del balance de situación combinado para los ejercicios 2002 y 2003 es el siguiente:

	Miles de euros							
	Capital Suscrito	Prima Emisión	Otras Reservas	Diferencias Conversión	Reservas IG	Reservas PEE	Resultado	Total
Fondos propios al 31.12.01	454 701	37 508	(10 150)	(222)	110 254	12 542	68 109	672 742
Distribución de resultado de 2001	-	-	14 430	-	52 681	998	(68 109)	-
Reclasificación reservas Soc. Dominante	-	-	3 151	-	(3 151)	-	-	-
Escisión Aparcamientos (*)	(51 899)	(3 976)	-	-	-	-	-	(55 875)
Reducción de capital (*)	(384 907)	(29 484)	-	-	-	-	-	(414 391)
Ampliación de capital (*)	11 930	804 070	-	-	-	-	-	816 000
Ampliación de capital	60 100	69 900	-	-	-	-	-	130 000
Salidas del perímetro	-	-	-	(12 165)	12 667	(12 052)	-	(11 550)
Diferencias de conversión	-	-	-	(122 896)	-	-	-	(122 896)
Dividendo Europistas	-	-	-	-	13 522	(13 522)	-	-
Otros	-	-	-	-	633	10	-	643
Aparcamientos	67 701	38 575	11 035	214	2 310	14	9 380	129 229
Resultado ejercicio 2002	-	-	-	-	-	-	9 963	9 963
Fondos propios al 31.12.02	157 626	916 593	18 466	(135 069)	188 916	(12 010)	19 343	1 153 865
Distribución de resultado de 2002	-	-	6 188	-	18 818	(5 663)	(19 343)	-
Cambios perímetro consolidación	-	-	(82)	(94)	90	-	-	(86)
Diferencias de conversión	-	-	-	9 267	-	-	-	9 267
Corrección monetaria y otros	-	-	-	-	3 334	(1 144)	-	2 190
Distribución dividendos	-	-	(14 474)	-	(935)	-	-	(15 409)
Resultado ejercicio 2003	-	-	-	-	-	-	203 681	203 681
Fondos propios al 31.12.03	157 626	916 593	10 098	(125 896)	210 223	(18 817)	203 681	1 353 508

Nota: los fondos propios de Aparcamientos están corregidos rehaciendo el fondo de comercio derivado de la fusión del ejercicio 2000, tal como se indica en los estados financieros combinados.

Las diferencias de conversión, generadas en el ejercicio 2002, se deben principalmente a la fluctuación del tipo de cambio del peso chileno y del dólar canadiense con respecto al ejercicio anterior.

(\*) La descripción detallada de la evolución del capital social de los ejercicios 2001, 2002 y 2003 está recogida en el epígrafe “3.3.4 Evolución del capital social” del capítulo III. De forma resumida, el movimiento del capital social derivado de la reorganización societaria que supuso la entrada del Grupo Macquarie, y con la finalidad de dar cumplimiento a los acuerdos alcanzados, es la siguiente:

Reducción de capital por amortización de acciones, como consecuencia de la escisión parcial de Cintra Aparcamientos.

Reducción de capital por amortización de acciones, con la finalidad de proceder a la devolución de aportaciones a los accionistas de la Sociedad en proporción a su respectiva participación.

Ampliación de capital, suscrita e íntegramente desembolsada por MILSA, para adquirir el 40% del capital social de CINTRA.

#### **E. Provisiones para riesgos y gastos**

La contabilización de provisiones para riesgos y gastos corresponde al importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, procedentes de litigios en curso y por indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, avales y otras garantías similares. También incluye el fondo de reversión.

El detalle del movimiento de este epígrafe para 2002 y 2003 es el siguiente:

	Miles de euros				
	31.12.01	Movimiento	31.12.02	Movimiento	31.12.03
Autema	161	(45)	116	5 931	6 047
Algarve Internacional, B.V.	66	-	66	173	239
Cintra Aparcamientos	230	(230)	-	-	-
Total Provisión para impuestos	457	(275)	182	6 104	6 286
Collipulli-Temuco	1 444	2 024	3 468	4 210	7 678
Temuco-Río Bueno	1 972	2 504	4 476	3 676	8 152
Autopista de Maipo	1 760	4 269	6 029	3 762	9 791
407-ETR	3 108	1 711	4 819	2 558	7 377
Ausol	4 544	2 716	7 260	4 161	11 421
Autema	11 857	1 767	13 624	1 940	15 564
Trados-45	-	1 148	1 148	1 766	2 914
Dornier	-	1 438	1 438	818	2 256
Cintra Aparcamientos	4 728	(110)	4 618	975	5 593
Total Fondo de Reversión	29 413	17 467	46 881	23 866	70 746
Cintra	19 000	100 000	119 000	(77 000)	42 000
Total Provisión Chile	19 000	100 000	119 000	(77 000)	42 000
Collipulli-Temuco	-	-	-	5 183	5 183
Temuco-Río Bueno	-	-	-	2 269	2 269

	Miles de euros				
	31.12.01	Movimiento	31.12.02	Movimiento	31.12.03
Autopista de Maipo	-	-	-	23 905	23 905
Cintra Sucursal Portugal	-	9	9	(9)	-
Cintra Chile	1 634	(1 634)	-	-	-
Cintra Aparcamientos	535	408	943	297	1 240
Bristol International Airport	4 043	(4 043)	-	-	-
UTE Reinrod/Dornier	-	90	90	-	90
Dornier	-	255	255	284	539
Estacionamientos Río Piedras	-	8	8	(4)	4
Total Otras Provisiones	6 212	(4 907)	1 305	31 928	33 230
Total Provisiones para riesgos y gastos	55 082	112 285	167 367	(15 105)	152 262

### **Provisión para impuestos**

En este epígrafe, en 2002, se recoge fundamentalmente el importe provisionado por Autema para cubrir los posibles riesgos que pudieran ponerse de manifiesto por los procedimientos abiertos que resulten desfavorables a la Sociedad en virtud de la sentencia firme emitida por el Tribunal Supremo con fecha 18 de diciembre de 2003, por el que se desestima la exención del 95% en la base imponible del Impuesto sobre Bienes Inmuebles, tal como se hace referencia en el apartado 4.3.4 del epígrafe IV del presente Folleto.

### **Fondo de Reversión**

En cuanto al Fondo de Reversión, se recoge la reconstitución del valor económico del activo revertible, más el importe de los gastos que se estima se van a realizar para entregar estos activos en las condiciones de uso establecidas en el contrato de concesión.

De acuerdo con la Adaptación Sectorial del Plan General de Contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje (O.M. 12/12/1988), a partir del momento en que cada tramo de las autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje se encuentren en condiciones de explotación, tanto los gastos financieros como la dotación al fondo de reversión se incorporan al resultado en función de la proporción que representan para cada ejercicio los ingresos de peaje del mismo con respecto al total de ingresos previstos. Desde el ejercicio cerrado a 31 de diciembre de 1999, la Sociedad aplica este criterio en relación con el registro de los gastos financieros y el fondo de reversión.

Como complemento a la amortización, las sociedades de Grupo CINTRA dotan, desde el momento en que se inicia la explotación de los activos revertibles, el correspondiente fondo de reversión, que ha de cubrir el valor neto contable de los activos revertibles en el momento de la reversión más el importe de los gastos que se estima se van a realizar al final del período de concesión para entregar estos activos en las condiciones de uso establecidas en los respectivos contratos de concesión. Las sociedades de Grupo CINTRA estiman que los planes de mantenimiento periódico, cuyo coste se imputa a gastos en el ejercicio en que se incurren, son suficientes para asegurar la entrega de los activos afectos a reversión en buen estado de uso al finalizar el plazo de vigencia de las concesiones, y que, por tanto, no se originarán gastos importantes como consecuencia de la reversión.

## Provisión Chile

En el ejercicio 2002, por motivos de prudencia ante la evolución de los países latinoamericanos y su incidencia en la marcha de las concesiones en la que participa Grupo CINTRA, la sociedad dominante dotó una provisión por importe de 100 millones de euros como corrección valorativa de sus inversiones en sociedades concesionarias de autopistas en Chile.

Durante el ejercicio 2003, las sociedades concesionarias chilenas Autopista del Maipo, Talca-Chillán y Collipulli-Temuco, han firmado con las autoridades de dicho país el mecanismo de distribución de ingresos, motivo por el cual y, de acuerdo con los planes de negocio actualizados de dichas sociedades, han revertido parte de la provisión de riesgos y gastos dotada en ejercicios anteriores por importe de 77.000 miles de euros.

Aunque el mecanismo de distribución de ingresos firmado con las autoridades chilenas, a priori, será beneficioso para las sociedades concesionarias, por motivos de prudencia y dado que dichos planes de negocio se basan en hipótesis y pueden producirse desviaciones futuras se mantiene una provisión por importe de 42.000 miles de euros, procediendo a actualizar periódicamente los planes de negocio en función de las operaciones de sus participadas, revaluando en su caso la necesidad de dicha provisión.

## Otras provisiones

En este epígrafe, se recogen principalmente las provisiones de las sociedades concesionarias chilenas en concepto de conservación y mantenimiento de las autopistas, así como en Autopista del Maipo, una provisión en concepto de provisión de cobertura cambiaria. Este mecanismo establece una cobertura para los pagos de servicio de deudas en moneda extranjera (USD), considerando para ello una banda de +10% y -10% con respecto a un tipo de cambio inicial definido. En caso de que el tipo de cambio supere los límites de dicha banda se producirán pagos del Ministerio de Obras Públicas de Chile a la Autopista del Maipo y de la Autopista al MOP según cual sea la banda superada, inferior (pago del MOP a la concesionaria) o la superior (pago de la concesionaria al MOP). En el año 2003 se dotó una provisión por rebasar la banda superior.

### 5.2.4.2 Ratio de liquidez

Es el resultado de dividir los activos líquidos de Grupo CINTRA combinado en cada uno de los ejercicios entre el importe total de acreedores a corto plazo. Representa la capacidad para hacer frente a sus obligaciones financieras en el corto plazo a través de los activos líquidos de que se dispone. A continuación se detalla su cálculo:

	Miles de euros		
	2001 (*)	2002	2003
Inversiones Financieras Temporales	368 619	234 085	191 938
Otros créditos, depósitos y fianzas	1 476	41 138	68 187
Tesorería	90 334	60 355	87 033
Total Activos Líquidos	460 429	335 578	347 158
Acreedores a corto plazo	480 684	621 401	452 131
Ratio de liquidez	96%	54%	77%

(\*) Datos del consolidado (incluye las actividades de autopistas, aparcamientos y aeropuertos)

La disminución de los acreedores a corto plazo se explica principalmente por un descenso de los acreedores comerciales.

Cabe reseñar que el Fondo de Maniobra es negativo debido principalmente a que las sociedades concesionarias normalmente realizan sus cobros al contado y los pagos se suelen hacer a corto plazo.

### 5.2.4.3 Deuda Financiera Neta

A continuación mostramos un resumen de la deuda financiera neta de los tres últimos ejercicios:

	Miles de euros					
	ACTIVO			PASIVO		
	Tesorería y equivalentes	Obligaciones		Deudas con entidades de crédito		Deuda Financiera Neta
		L/P	C/P	L/P	C/P	
2001						
Sociedades Concesionarias	451 198	3 453 009	90 563	895 569	66 677	(4 054 620)
Sociedades no Concesionarias	4 504	-	-	420 708	32 271	(448 475)
Sociedades Aparcamientos	4 727	-	-	54 888	6 280	(56 441)
Total	460 429	3 453 009	90 563	1 371 165	105 228	(4 559 536)
2002						
Sociedades Concesionarias	284 961	2 938 393	41 354	908 862	125 197	(3 728 845)
Sociedades no Concesionarias	29 661	-	-	-	2 226	27 435
Sociedades Aparcamientos	20 956	-	-	47 810	7 176	(34 030)
Total	335 578	2 938 393	41 354	956 672	134 599	(3 735 440)
2003						
Sociedades Concesionarias	270 954	3 084 437	67 302	1 481 394	148 204	(4 510 383)
Sociedades no Concesionarias	70 496	-	-	-	2 750	67 746
Sociedades Aparcamientos	5 708	-	-	39 947	18 586	(52 825)
Total	347 158	3 084 437	67 302	1 521 341	169 540	(4 495 462)

La política de endeudamiento de CINTRA está marcada por las siguientes premisas:

- No mantener endeudamiento en la sociedad matriz. Durante 2001, la sociedad CINTRA contaba con un préstamo sindicado por importe de 420 millones de euros con la finalidad de afrontar necesidades de tesorería de los distintos negocios: autopistas, aeropuertos y aparcamientos. Desde la entrada del Grupo Macquarie en el ejercicio 2002, CINTRA no ha contado con deuda financiera en la matriz.
- Endeudar las sociedades dependientes, garantizando las deudas con los flujos propios de cada concesionaria y sin recurso al accionista, que limita su riesgo a sus aportaciones de Fondos Propios. Como excepción a lo anterior se adjuntan a continuación una tabla de garantías prestadas por CINTRA, vigentes a la fecha de registro del presente Folleto y que constan en la Tabla 1.
- Adicionalmente, estas financiaciones, suponen a las sociedades concesionarias la necesidad de crear prendas y/o hipotecas sobre diversos activos y/o derechos, tal como se detalla en la Tabla 2 siguiente.
- Además, los diferentes contratos de financiación habitualmente incluyen "covenants" estándar para este tipo de financiaciones. Entre otros cabe destacar los siguientes: entrega periódica de información; mantenimiento de contabilidad de acuerdo a principios contables; mantenimiento accionarial o de control;

cumplimiento con la legislación vigente; cumplimiento de contratos y obligaciones; cumplimiento de regulación medioambiental; mantenimiento de rango superior a otros acreedores excepto obligaciones legales; restricciones a modificaciones al contrato de concesión; restricciones al reparto de dividendos ligado a un ratio financiero; restricciones a la venta de activos; restricciones la otorgamiento de garantías ("negative pledge"); restricción a endeudamiento adicional; mantenimiento de pólizas de seguro; uso de fondos de acuerdo a contrato de financiación; restricciones a la creación de filiales; no alteración del negocio principal de la compañía.

- En los contratos de financiación de cada compañía existe una cláusula de "cross default" con otras financiaciones de esa compañía. En ninguno de los contratos de financiación existen cláusulas de "cross default" con las financiaciones de otras compañías participadas por CINTRA. En algunos de los contratos de financiación existen cláusulas de cross default con la financiación de CINTRA. Estos últimos contratos son los que corresponden a las concesionarias, Autopista del Maipo, Ruta 5 Talca-Chillán, Ruta de la Araucanía, Eurolink y Euroscut Norte Litoral.

En general, los contratos de préstamos y obligaciones de las sociedades concesionarias establecen cláusulas típicas bajo las cuales las sociedades estarían sujetas a la obligación de realizar pagos anticipados y a otros aspectos con impacto potencial en su situación financiera en caso de determinados incumplimientos. Los administradores consideran que a la fecha de registro del presente Folleto no existe incumplimiento en ninguno de los contratos de financiación.

**TABLA 1: LISTADO DE GARANTIAS VIGENTES PRESTADAS POR CINTRA**

PROYECTO	DOCUMENTO	OBJETO	DURACIÓN	IMPORTE
Talca-Chillán (Chile)	Amended and Restated Support and Guaranty Agreement de 17-12-02. "Side letter" de 17-12-02	Cancelación de la concesión por mala operación imputable al concesionario	Vida de la deuda	Saldo vivo de la deuda
		Incremento en costes de construcción	Vida de la deuda	Importe de la desviación por encima de 10% sobre caso base
		Incremento en costes de operación	Vida de la deuda	Importe de la desviación por encima de 6,5% sobre caso base
		Incremento en costes de mantenimiento ordinario	Vida de la deuda	Importe de la desviación por encima de 10% sobre caso base
		Incremento en costes de mantenimiento extraordinario	Vida de la deuda	Importe de la desviación por encima de 10% sobre caso base
		Incremento en costes financieros (tipos de interés)	Vida de la deuda	Importe de la desviación por encima de 10% sobre caso base
Collipulli-Temuco (Chile)	Shareholder Support Agreement de 20-07-00 "Side letter" de 24-04-00 Guaranty of Shareholder Support Obligations de 27-07-00	Cancelación de la concesión por mala operación imputable al concesionario.	Vida de la deuda	Saldo vivo de la deuda
Autopista del Maipo (Chile)	Amended and Restated Investor Support and Guaranty Agreement de 04-10-04	Cancelación de la concesión por mala operación imputable al concesionario	Vida de la deuda	Saldo vivo de la deuda
		"Contingence Equity" limitado a 3,54 millones UF cubriendo completion guaranty, y llenado de cuentas de reserva y tipos de interés	Vida de la deuda	Deficit de caja desviación de tipos de interés por encima del 12%
Euroscut Norte-Litoral (Portugal)	Revolving VAT Facility Agreement de 17-09-01	Riesgo de mala gestión en la línea de IVA	Vida de la deuda	Saldo vivo de la línea IVA
Euroscut Norte-Litoral (Portugal)	Facilities Agreement de 17-09-01 Shareholders' Support Agreement de 17-09-01	Sobrecoste expropiaciones caso base	Periodo de expropiación	Importe de la desviación por encima de límite pactado
Autopista R-4 Madrid Sur (España)	Contrato de los Sponsors de 27-01-03	Pago del servicio de la deuda, refinanciación, bajada de ratios.	Vida de la deuda	Limitado a 88,2 M€(100%)
Autopista Madrid Levante (España)	Compromiso de Aportación de los Socios 30-07-04	Pago del servicio de la deuda.	Vida de la deuda	Importe del déficit de caja, limitado a 8,2 M€(100%).

PSD = Puesta en servicio definitiva = Ratio de Cobertura del Servicio de la Deuda

**TABLA 2: LISTADO DE PRENDA Y/O HIPOTECA PRESTADAS POR CINTRA**

Prenda y/o hipoteca o promesa de prenda y/o hipoteca sobre:

	1. Acciones*	2. Cuentas de efectivo	3. Activos	4. Contrato de concesión	5. Derechos de crédito
407-ETR	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí Frente a la Admón. Derivados de la concesión
Ausol	No	No	No	No	Anticipo de construcción Penalizaciones por retrasos de construcción Indemnizaciones pólizas de seguro
Autema	No	No	No	No	No
Europistas	No	No	No	No	No
Autopista R-4 Madrid Sur	No	No	No	Sí	No Derivados del contrato de construcción
Trados-45	Sí	Sí	No	Sí	Derivados del contrato de concesión Contrato de seguros
Autopista Madrid Levante	No	No	No	Sí	No
Autopista de Maipo	Sí	Sí	No disponer materialmente de los activos sin autorización de MBIA	Sí	Sí
Talca-Chillán	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Collipulli-Temuco	Sí	Sí	No disponer materialmente de los activos	Sí	Sí
Temuco-Río Bueno	Sí	Sí	No	Sí	No
Euroscut Algarve	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Euroscut Norte-Litoral	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Eurolink Motorway	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Cintra Aparcamientos	No	No	No	Aparcamiento de Marquina Aparcamiento de San Atón	No

\* Participación de CINTRA.



La Deuda Financiera Neta por sociedades a 31 de diciembre de 2003:

Miles de euros

2003	ACTIVO		PASIVO			Deuda Financiera Neta	Tipo de moneda	Tipo de interés
	Tesorería y equivalentes	Obligaciones		Deudas con entidades de crédito				
		L/P	C/P	L/P	C/P			
Sociedades Concesionarias	270 954	3 084 437	67 302	1 481 394	148 204	(4 510 383)		
Ausol	36 443	-	-	486 825	1 975	(452 357)	Euro	Euribor + 0,5-0,75%
Autema	285	-	-	196 662	83 826	(280 203)	Euro	Euribor + 0,4-0,7%
Autopista de Maipo	75 377	335 529	24 739	-	-	(284 891)	Dólar americano	7,373% nominal
Temuco-Río Bueno	13 813	-	-	124 857	2 475	(113 519)	UF chileno	TAB + 1,75
407-ETR	40 785	2 459 122	30 365	26 537	-	(2 475 239)	Dólar canadiense	Tipo fijo (+IPC algunos bonos)
Euroscut Norte-Litoral	14 523	-	-	1 737	-	12 786	Euro	Euribor+1,35
Algarve International, B.V.	1 113	126 500	-	-	-	(255 387)	Euro	6,4% + 25 p.b.
Trados-45	9 151	-	-	130 000	-	-	Euro	6%+25 p.b.
Euroscut Algarve	27 936	-	-	75 979	3 202	(70 030)	Euro	Euribor + 0,6-1,1
Inv. de Autop. del Sur/ Autopista R-4 Madrid Sur	4 345	-	-	-	-	27 936	Euro	-
Collipulli-Temuco.	23 137	163 286	12 198	-	-	(400 127)	Euro	Fijo y variable según tramo
		-	-	-	-	(157 898)	UF chileno	7,3% nominal
		-	-	-	5 551	-	UF chileno	TAB 360 +1,4
Eurolink Motorway	24 046	-	-	43 000	-	(61 454)	Euro	Euribor+120/135/150 p.b.
		-	-	42 500	-	-	Euro	Euribor+30 p.b.
Sociedades no Concesionarias	70 496	-	-	-	2 750	67 746		
Autostrada Poludnie	1 018	-	-	-	-	1 018	-	-
Cintra Chile	567	-	-	-	2 274	(1 707)	UF chileno	TAB+1,3
Cintra	68 901	-	-	-	56	68 845	Euro	-
Otras	10	-	-	-	420	(410)	Euro	-
Sociedades de Aparcamientos	5 708	-	-	39 947	18 586	(52 825)	Euro	-
Total	347 158	3 084 437	67 302	1 521 341	169 540	(4 495 462)		

Del total de la Deuda Financiera Neta registrada a 31 de diciembre de 2003, 1.462.208 miles de euros corresponden a deuda registrada en euros; 284.891 miles de euros a deuda registrada en dólares americanos; 273.124 miles de euros a deuda registrada en UF chileno y 2.475.239 miles de euros a deuda registrada en dólares canadienses. Por tanto un 33% de la deuda está registrada en euros y un 67% en divisa. La política de financiación de Grupo CINTRA consiste en financiar los proyectos en moneda local, aunque existe la excepción en la Autopista del Maipo. En este último caso, hay una cobertura cambiaria.

Respecto a la distribución por tipos de interés de la deuda, el 23,4% de la misma estaría a tipo variable y el 76,6% a tipo fijo, considerando las coberturas de tipo de interés existentes en las sociedades.

Respecto al “Servicio de la deuda” por sociedad, para el cálculo del mismo, los Administradores han tenido en consideración las siguientes hipótesis:

Tc Peso/€ Jun. 04 = 774,4990	Tc Cad\$/€ Jun. 04 = 1,6270	
<b>Estimaciones Euribor 3 meses:</b>	<b>Chile:</b>	<b>Canadá:</b>
4º Trim 04: 2,27%	TAB2005: 3,50%	Inflación: 2,00%
1º Sem 05: 2,27%	TAB2006: 4,00%	
2º Sem 05: 2,60%	Inflación: 3,00%	
1º Sem 06: 2,95%		
2º Sem 06: 3,28%		

El detalle para los ejercicios 2004, 2005 y 2006 es el siguiente:

2004	Miles de euros		
	Principal	Intereses	Total
407-ETR	-	94 130	94 130
Ausol	-	15 554	15 554
Autema	83 927	9 772	93 699
Europistas	-	5 844	5 844
Inversora Madrid Sur	-	24 760	24 760
Trados-45	4 148	6 874	11 022
Autopista Madrid Levante	-	2 010	2 010
Autopista de Maipo	-	26 764	26 764
Talca-Chillán	11 990	6 115	18 105
Collipulli-Temuco	225	11 702	11 926
Temuco-Río Bueno	1 001	4 796	5 797
Euroscut Algarve	-	16 954	16 954
Euroscut Norte-Litoral	-	2 671	2 671
Eurolink Motorway	-	5 830	5 830
Cintra Aparcamientos	7 847	1 219	9 065
Total	109 138	234 995	344 131

	2005	Miles de euros		
		Principal	Intereses	Total
407-ETR		-	118 469	118 469
Ausol		-	17 115	17 115
Autema		53 333	9 280	62 613
Europistas		-	7 250	7 250
Inversora Madrid Sur		-	28 590	28 950
Trados-45		4 061	5 234	9 295
Autopista Madrid Levante		-	10 630	10 630
Autopista de Maipo		-	27 169	27 169
Talca-Chillán		14 956	6 105	21 062
Collipulli-Temuco		5 815	12 074	17 889
Temuco-Río Bueno		1 329	6 581	7 911
Euroscut Algarve		-	16 927	16 927
Euroscut Norte-Litoral		-	11 027	11 027
Eurolink Motorway		-	7 850	7 850
Cintra Aparcamientos		8 677	1 119	9 796
Total		88 171	285 420	373 593

	2006	Miles de euros		
		Principal	Intereses	Total
407-ETR		548 986	124 759	673 744
Ausol		324 548	20 843	345 391
Autema		53 333	10 940	64 274
Europistas		50 000	9 678	59 678
Inversora Madrid Sur		-	28 950	28 950
Trados-45		4 784	6 089	10 872
Autopista Madrid Levante		-	20 860	20 860
Autopista de Maipo		-	28 990	28 990
Talca-Chillán		18 699	6 186	24 885
Collipulli-Temuco		1 719	12 346	14 065
Temuco-Río Bueno		1 369	7 346	8 715
Euroscut Algarve		455	16 927	17 382
Euroscut Norte-Litoral (*)		-	14 331	14 331
Eurolink Motorway		49 161	9 760	58 921
Cintra Aparcamientos		9 472	1 050	10 522
Total		1 062 526	319 055	1 381 580

(\*) No se está teniendo en cuenta una línea de crédito de IVA que tiene de vencimiento hasta 2006.

En general, los contratos de préstamos y obligaciones de las sociedades concesionarias establecen cláusulas típicas bajo las cuales las sociedades estarían sujetas a la obligación de realizar repagos anticipados y a otros aspectos con impacto potencial en su situación financiera en caso de determinados incumplimientos. Los Administradores de la sociedad dominante consideran, que a la fecha de preparación del presente folleto, no existe incumplimiento de ninguno de los ratios financieros incluidos en los préstamos del Grupo.

#### 5.2.4.4 Ratio de endeudamiento

Es el resultado de dividir la deuda total (financiera, comercial y no comercial), tanto a largo como a corto plazo, entre el total del pasivo a la fecha de cierre de cada ejercicio. Representa el pasivo exigible respecto al pasivo total y se analiza distinguiendo entre largo y corto plazo, así como de manera conjunta. A continuación se desglosa un cuadro resumen de los tres últimos ejercicios:

	Miles de euros		
	2001 (*)	2002	2003
Deuda financiera	4 824 174	3 895 065	4 605 778
Deuda no comercial	331 977	328 025	363 964
Deuda L/P	5 156 151	4 223 090	4 969 742
Deuda financiera	195 791	175 953	236 842
Deuda comercial	108 753	218 197	74 104
Deudas no comerciales	176 140	227 251	141 185
Deuda C/P	480 684	621 401	452 131
Total Deuda L/P + C/P	5 636 835	4 844 491	5 421 873
Total Pasivo	6 859 183	6 585 063	7 445 763
Ratio de endeudamiento	82,2%	73,6%	72,8%
% Deuda L/P sobre Total Deuda	91,0%	87,2%	91,7%
% Deuda C/P sobre Total Deuda	9,0%	12,8%	8,3%

(\*) Datos del consolidado (incluye las actividades de autopistas, aparcamientos y aeropuertos)

Tal y como se desprende del cuadro adjunto, la evolución de dicho ratio en 2002 y 2003 se encuentra en línea, si bien en 2001 se incrementa significativamente como consecuencia de que hasta este ejercicio Grupo CINTRA obtenía financiación externa.

#### 5.2.4.5 Ratio de autonomía financiera

Se define como el cociente entre los recursos propios y la deuda total (financiera, comercial y no comercial), tanto a largo como a corto plazo.

	Miles de euros		
	2001 (*)	2002	2003
Fondos Propios	672 742	1 153 865	1 353 508
Deuda financiera	4 824 174	3 895 065	4 605 778
Deuda no comercial	331 977	328 025	363 964
Deuda L/P	5 156 151	4 223 090	4 969 742
Deuda financiera	195 791	175 953	236 842
Deuda comercial	108 753	218 197	74 104
Deudas no comerciales	176 140	227 251	141 185
Deuda C/P	480 684	621 401	452 131
Total Deuda L/P + C/P	5 636 835	4 844 491	5 421 873
Ratio de autonomía financiera	0,12	0,24	0,25

(\*) Datos del consolidado (incluye las actividades de autopistas, aparcamientos y aeropuertos)

## 5.2.4.6 Ratios de rentabilidad y eficacia

### A. Retorno sobre recursos propios (ROE)

Es el resultado de dividir el beneficio de Grupo CINTRA combinado entre los recursos propios medios. Mide la rentabilidad neta sobre la inversión realizada por los accionistas, midiendo ésta por su valor contable.

A continuación se muestra el cálculo del ROE para los tres últimos ejercicios:

	Miles de euros		
	2001 (*)	2002	2003
B° del ejercicio atribuido al Grupo combinado	68 109	19 343	203 681
Fondos Propios al inicio del ejercicio	632 229	672 742	1 153 865
Fondos Propios al cierre del ejercicio	672 742	1 153 865	1 353 508
Fondos Propios medios	652 486	913 304	1 253 687
Retorno sobre recursos propios	10,44%	2,12%	16,2%

(\*) Datos del consolidado (incluye las actividades de autopistas, aparcamientos y aeropuertos)

El resultado del ejercicio 2002 se ve afectado por la dotación de una provisión para riesgos y gastos, por importe de 100.506 miles de euros, en relación con la recuperabilidad futura de la inversión mantenida en las sociedades concesionarias de Chile.

El resultado del ejercicio 2003 se ve influido por la reversión de la provisión mencionada en el párrafo anterior, por importe de 77.000 miles de euros.

Respecto a la rentabilidad operativa (beneficio de las actividades ordinarias) sobre la inversión realizada por los accionistas, para los tres últimos ejercicios, es la siguiente:

	Miles de euros		
	2001 (*)	2002	2003
B° de las actividades ordinarias	137 974	178 693	213 607
Fondos Propios al inicio del ejercicio	632 229	672 742	1 153 865
Fondos Propios al cierre del ejercicio	672 742	1 153 865	1 353 508
Fondos Propios medios	652 486	913 304	1 253 687
Retorno sobre recursos propios	21,1%	19,6%	17,0%

(\*) Datos del consolidado (incluye las actividades de autopistas, aparcamientos y aeropuertos)

### B. Retorno sobre el capital empleado (ROCE)

Se obtiene a partir del cociente entre el resultado de explotación y el capital medio empleado, siendo éste la suma de los recursos propios y de la deuda financiera neta, tomando para ambos la media aritmética de sus valores iniciales y finales de cada ejercicio. Mide la rentabilidad operativa frente a los recursos empleados, obtenidos tanto de los accionistas como de otras fuentes financieras.

	Miles de euros		
	2001 (*)	2002	2003
B° de explotación	182 620	197 025	231 491
Fondos Propios medios	652 486	913 304	1 253 687
Deuda Financiera Neta media	4 239 937	4 168 029	4 115 451
Total capital empleado medio	4 931 047	5 081 333	5 429 984
Retorno sobre capital empleado	3,7%	3,9%	4,3%

(\*) Datos del consolidado (incluye las actividades de autopistas, aparcamientos y aeropuertos)

### 5.2.4.7 Operaciones fuera de balance

#### Contratos de cobertura de divisas

Estos contratos de futuro han sido realizados de acuerdo con los criterios de la Dirección para cubrir las posibles fluctuaciones del euro frente al dólar canadiense y al zloty polaco:

A. Mediante contratos de futuros, el Grupo CINTRA tiene cubiertos, frente al dólar canadiense, el importe de las transferencias de efectivo que prevé percibir hasta el ejercicio 2005 de la sociedad concesionaria 407-ETR. El importe asegurado a 31 de diciembre de 2003 asciende a 34.315 miles de dólares canadienses (21.140 miles de euros, aproximadamente). De dicho importe, 30.869 miles de dólares canadienses (19.017 miles de euros, aproximadamente) tienen vencimiento en 2004 y 3.446 miles de dólares canadienses (2.123 miles de euros, aproximadamente) en 2005.

B. Adicionalmente, en 2003, el Grupo CINTRA ha realizado dos operaciones de cobertura para cubrir las posibles fluctuaciones del euro frente al zloty polaco, por un importe total de 8.789 miles de zlotys (1.872 miles de euros, aproximadamente), ambas con vencimiento durante 2005.

#### Contratos de seguros de tipos de interés

Con el fin de limitar el riesgo por variación de tipos de interés, determinadas sociedades concesionarias realizan contratos de seguro de tipo de interés (Interest Rate Swaps), los cuales a continuación resumimos a 31 de diciembre de 2003:

	Fecha finalización	Importe Millones de euros
Ausol	2004-07	205
Autema	2005-07	127

Para la deuda de Inv. de Autop. del Sur, existe cobertura del 100% de tipo de interés del tramo A, a un tipo del 3,83% y del tramo B a un tipo del 4,18%.

Para la concesión de Eurolink Motorway se han cerrado coberturas de tipos de interés por el 100% de la deuda “equity bridge” y “senior” durante el período de construcción, y por el 75% de la deuda “senior” durante el periodo de explotación, con el siguiente detalle:

<b>Miles euros</b>		
<b>Nocional</b>	<b>Tipo fijo</b>	<b>Vencimiento</b>
26 000	3,77%	2 006
14 700	3,44%	2 006
19 000	5,04%	2017
19 000	5,19%	2017
38 000	5,39%	2 028
38 000	5,24%	2 028

### Garantías comprometidas con terceros

A 31 de diciembre de 2003 existen los siguientes avales ante terceros:

<b>Sociedad Avalada</b>	<b>Miles de euros</b>
Cintra	6 281
Collipulli-Temuco	1 138
Temuco-Río Bueno	17 866
Autopista del Maipo	5 672
Cintra Chile	1 602
Euroscut Norte-Litoral	36 619
Euroscut Algarve	1 972
Cintra Sucursal Portugal	1 245
Eurolink Motorway	39 525
Ausol	46 691
Autema	9 054
Trados-45	6 355
Autopista R-4 Madrid Sur	27 392
Sociedades de Aparcamientos	28 406
Total	229 818

Corresponden, en su mayor parte, a avales presentados por la participación en ofertas de licitación, pago de derechos y cumplimiento de obligaciones de concesiones de sociedades participadas.

Los administradores de las sociedades pertenecientes al Grupo CINTRA combinado estiman que los pasivos no previstos a 31 de diciembre de 2003 que pudieran originarse por los avales presentados, si los hubiera, no serían significativos.

### 5.3 INFORMACIÓN CONTABLE INDIVIDUAL DE CINTRA.

#### 5.3.1 Balance de situación individual de CINTRA a 31 de diciembre de 2001, 2002 y 2003.

Miles de euros			VARIACION %		VARIACION %	
ACTIVO	2001	2002	2002/2001	2003	2003/2002	
Inmovilizado	1.078.393	1.059.676	-1,7%	987.193	-6,8%	
Gastos de establecimiento	81	7.336	8956,8%	5.587	-23,8%	
Inmovilizado inmaterial	133	100	-24,8%	42	-58,0%	
Aplicaciones informáticas	275	325	18,2%	259	-20,3%	
Amortizaciones	- 142	- 225	58,5%	- 217	-3,6%	
Inmovilizado material	705	711	0,9%	566	-20,4%	
Mobiliario	436	500	14,7%	511	2,2%	
Equipos proceso información	642	774	20,6%	835	7,9%	
Elementos de transporte				4	100,0%	
Amortizaciones	- 373	- 563	50,9%	- 784	39,3%	
Inmovilizado financiero	1.077.474	1.051.529	-2,4%	980.998	-6,7%	
Participaciones en empresas del Grupo	970.951	1.011.816	4,2%	1.006.939	-0,5%	
Participaciones en empresas asociadas	89.120	46.414	-47,9%	31.915	-31,2%	
Créditos a empresas de grupo	28.571	-	-100,0%			
Otros créditos	73	64	-12,3%	79	23,4%	
Fianzas constituidas a largo plazo	50	76	52,0%	76		
Provisión participación empresas del Grupo y Asociadas	- 11.291	- 6.841	-39,4%	- 58.011	748,0%	
Activo circulante	28.100	44.174	57,2%	92.167	108,6%	
Deudores	25.827	16.667	-35,5%	23.594	41,6%	
Clientes por ventas y prestación de servicios		30	100,0%	21	-30,0%	
Deudores empresas del Grupo	5.479	11.308	106,4%	7.946	-29,7%	
Deudores empresas asociadas	1.151	-	-100,0%			
Deudores varios	2.136	5.183	142,6%	478	-90,8%	
Deudores personal	48	60	25,0%	39	-35,0%	
Administraciones Públicas	17.013	86	-99,5%	15.110	17469,8%	
Inversiones financieras temporales	31	27.194	87622,6%	67.534	148,3%	
Créditos a empresas del Grupo	31	683	2103,2%	530	-22,4%	
Otros créditos		26.511	100,0%	67.004	152,7%	
Tesorería	2.092	242	-88,4%	948	291,7%	
Ajustes por periodificación	150	71	-52,7%	91	28,2%	
Total Activo	1.106.493	1.103.850	-0,2%	1.079.360	-2,2%	



Miles de euros			VARIACION %		VARIACION %
PASIVO	2001	2002	2002/2001	2003	2003/2002
Fondos propios	499.640	934.220	87,0%	1.008.423	7,9%
Capital suscrito	454.701	89.925	-80,2%	89.925	
Prima de Emisión	37.508	878.018	2240,9%	878.018	
Reserva legal	354	1.797	407,6%	1.797	
Otras reservas	3.191	5.634	76,6%	5.634	
Resultado negativos de ejercicios anteriores	-10.544	-	-100%	-41.154	100,0%
Pérdidas y Ganancias	14.430	-41.154	-385,2%	74.203	-280,3%
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	1.991	3.165	59,0%	912	-71,2%
Diferencias positivas de cambio	1.027	54	-94,7%	715	1224,1%
Otros ingresos a distribuir	964	3.111	222,7%	197	-93,7%
Provisiones para riesgos y gastos	14.550	119.000	717,9%	45.165	-62,0%
Acreedores a largo plazo	469.074	29.900	-93,6%	17.604	-41,1%
Deudas con entidades de crédito	420.708	-	-100,0%		
Desembolsos pendientes s/Acc. no exigidos	48.366	29.900	-38,2%	17.604	-41,1%
De empresas del Grupo	47.643	29.900	-37,2%	17.604	-41,1%
De empresas asociadas	723				
Acreedores a corto plazo	121.238	17.565	-85,5%	7.256	-58,7%
Deudas con entidades de crédito	31.419	-	-100,0%	-	-
Préstamos	30.051	-	-100,0%	-	-
Deudas con intereses	1.368	-	-100,0%	-	-
Deudas con empresas del Grupo	65.271	9.162	-86,0%	2.819	-69,2%
Créditos empresas del Grupo	64.959	7.643	-88,2%	1.831	-76,0%
Proveedores empresas del Grupo	312	1.519	386,9%	988	-35,0%
Acreedores comerciales	3.205	1.529	-52,3%	1.492	-2,4%
Deudas por compras y prestación de servicios	3.065	1.367	-55,4%	1.258	-8,0%
Deudas en efectos a pagar	140	162	15,7%	234	44,4%
Acreedores no comerciales	21.343	6.874	-67,8%	2.945	-57,2%
Administraciones Públicas	238	4.689	1870,2%	220	-95,3%
Otras deudas	18.789	-	-100,0%	275	100,0%
Remuneraciones pendientes de pago	2.316	2.185	-5,7%	2.450	12,1%
Total Pasivo	1.106.493	1.103.850	-0,2%	1.079.360	-2,2%

### **5.3.2 Cuenta de pérdidas y ganancias individual de CINTRA correspondiente a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2001, 2002 y 2003.**

Miles de euros PYG			VARIACION %		VARIACION %
	2001	2002	2002/2001	2003	2003/2002
INGRESOS	10.487	14.349	36,8%	18.552	29,3%
Importe neto de la cifra de negocios	10.485	14.177	35,2%	18.416	29,9%
Otros ingresos de explotación	2	172	8500,0%	136	-20,9%
GASTOS	-20.595	-19.091	-7,3%	-21.917	14,8%
Gastos de personal	-7.352	-7.022	-4,5%	-8.112	15,5%
Otros gastos de explotación	-12.461	-10.295	-17,4%	-11.768	14,3%
EBITDA					
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	-357	-1.774	396,9%	-2.037	14,8%
Variación provisiones de tráfico	-425				
Pérdida de explotación	-10.108	-4.742	-53,1%	-3.365	-29,0%
Ingresos de participaciones en capital	15.358	24.385	58,8%	25.978	6,5%
Otros intereses e ingresos asimilados	464	1.429	208,0%	2.837	98,5%
Diferencias positivas de cambio	188	219	16,5%	306	39,7%
Gastos financieros y asimilados	-24.361	-2.850	-88,3%	-1.187	-58,4%
Diferencias negativas de cambio	-49	-705	1338,8%	-357	-49,4%
Resultados financiero	-8.400	22.478	-367,6%	27.577	22,7%
Resultado de las actividades ordinarias	-18.508	17.736	-195,8%	24.212	36,5%
Devolución capital empresas asociadas	17.563	13.207	-24,8%	13.049	-1,2%
Exceso provisión por depreciación	14.381	4.450	-69,1%	-	-100,0%
Ingresos ejercicios anteriores	3.564	10.153	184,9%	14	-99,9%
Beneficios por enajenación de inmovilizado	-	23.570	100,0%	-	-100,0%
Exceso provisión riesgos y gastos				73.835	100,0%
Dotación provisión para riesgos y gastos	-19.178	-104.450	444,6%	-	-100,0%
Gastos ejercicios anteriores	-	-947	100,0%	-	-100,0%
Otros gastos extraordinarios	-6	-	-100,0%	-51.170	100,0%
Resultados extraordinarios	16.324	-54.017	-430,9%	35.728	-166,1%
Resultado antes de impuestos	-2.184	-36.281	1561,2%	59.940	-265,2%
Impuesto sobre sociedades	16.614	-4.873	-129,3%	14.263	-392,7%
Resultado del ejercicio	14.430	-41.154	-385,2%	74.203	-280,3%

### **5.3.3 Flujo de caja individual de CINTRA correspondiente a los ejercicios anuales terminados el 31 de diciembre de 2001, 2002 y 2003.**

	Miles de euros		
	2001	2002	2003
Flujos de tesorería de actividades ordinarias	65 957	95 844	100 128
Cobros a Clientes	9 286	10 591	18 577
Pagos a Proveedores y al Personal	(17 139)	(18 404)	(17 967)
Dividendos Recibidos	15 350	23 836	25 978
Devoluciones de Fondos Propios	52 985	54 015	73 540
Impuesto de Sociedades	5 475	25 806	-
Flujos de tesorería de actividades de inversión	(170 843)	(3 058)	(52 420)
Adquisición de sociedades dependientes	(171 300)	(111 230)	(55 459)
Venta de sociedades dependiente	-	106 478	-
Intereses recibidos	457	1 694	3 039
Flujos de tesorería de actividades de financiación	104 235	(66 782)	(6 509)

	Miles de euros		
	2001	2002	2003
Ingresos por la emisión de acciones ordinarias	-	869 563	-
Impuestos asociados a emisión de acciones ordinarias	(583)	(9 908)	(119)
Ingresos por deudas	129 045	-	-
Amortización de deuda	-	(508 121)	(5 397)
Amortización de capital	-	(414 392)	-
Intereses y comisiones pagadas	(24 227)	(3 924)	(993)
(Disminución)/aumento de tesorería y otros activos líquidos equivalentes	(651)	26 004	41 199
Al inicio del ejercicio	1 400	749	26 753
(Disminución)/aumento de tesorería y otros activos líquidos equivalentes	(651)	26 004	41 199
Al cierre del ejercicio	749	26 753	67 952

### **Flujo de la actividad operativa**

En el flujo de la actividad operativa se recoge la entrada de fondos proveniente de esta actividad de la sociedad, así como los dividendos y devolución de fondos propios recibidos.

Los dividendos recibidos para cada periodo son los que se detallan a continuación:

- Año 2001: Europistas 3.189 miles de euros, Ausol 3.389 miles de euros y Cintra Aparcamientos 8.779 miles de euros.
- Año 2002: Europistas 13.774 miles de euros, Ausol 5.251 miles de euros, Autema 3.280 miles de euros y Cintra Chile 1.100 miles de euros.
- Año 2003: Europistas 12.052 miles de euros, Ausol 6.370 miles de euros y Autema 7.556 miles de euros.

Las devoluciones de capital recibidas han sido las siguientes:

- Año 2001: Europistas 27.400 millones de euros, Cintra Colombia 5.286 miles de euros, Autopista de Toronto 20.302 miles de euros.
- Año 2002: Europistas 30.070 miles de euros, Autopista de Toronto 23.945 miles de euros (25.205 miles de euros corresponden en origen al dividendo de la 407-ETR menos el withholding tax del 5%).
- Año 2003: Europistas 27.269 miles de euros, Autopista de Toronto 46.271 miles de euros (29.700 millones de euros corresponden en origen al dividendo de la 407-ETR).

### **Flujo de inversión**

Dentro de este epígrafe se encuentran los desembolsos procedentes de sociedades concesionarias en fase de construcción y también en inversiones en ampliación o desembolso de capital o en adquisición de sociedades.

Las inversiones en sociedades dependientes realizadas estos años son las siguientes:

- Año 2001: Europistas 15.300 miles de euros, Ausol 55.300 miles de euros, Euroscut Norte-Litoral 19.200 miles de euros, Inv. de Autop. del Sur/Autopista R-4 Madrid Sur 11.556 miles de euros, Túneles de Artxanda 1.500 miles de euros, Cintra Chile 13.077 miles de euros, CAL 55.118 miles de euros.
- Año 2002: Europistas 18.789 miles de euros, Ausol 4.689 miles de euros, Euroscut Norte-Litoral 14.249 miles de euros, Autopista R-4 Madrid Sur 16.965 miles de euros, Túneles de Artxanda 2.823 miles de euros, Trados-45 2.726 miles de euros y Autopista de Toronto 50.954 miles de euros.

Respecto a la adquisición del 5,8% de la 407-ETR (Autopista de Toronto), debe destacarse que el coste de la inversión fue de 127.391 miles de euros. La diferencia entre este importe y los 50.954 miles de euros que constan como flujo corresponde a la parte previamente adquirida por Grupo FERROVIAL y aportada posteriormente a CINTRA mediante ampliación de capital no dineraria, con entrega de las propias acciones de la sociedad.

- Año 2003: Euroscut Norte-Litoral 12.549 miles de euros, Euroscut Algarve 3.173 miles de euros y Autopista R-4 Madrid Sur 39.752 miles de euros.

En lo referente a la venta de sociedades, solamente se han producido movimientos en el ejercicio 2002 en la actividad de aeropuertos por su escisión, con la venta de las sociedades de la actividad de aeropuertos por importe de 106.477 miles de euros.

## **Flujo de financiación**

En este flujo se recogen los movimientos de fondos para financiar las actividades de la sociedad y la remuneración de esta financiación. También se incluyen incrementos de capital de la sociedad y la variación neta de la deuda financiera según las necesidades de financiación.

El endeudamiento del año 2001 fue debido a la financiación de las inversiones realizadas en ese ejercicio.

Los movimientos relativos a las amortizaciones de deuda y de capital del año 2002 se debieron a la operación MIG que produjo un aumento de capital de 869.563 miles de euros, amortización de deuda por 508.100 miles de euros y amortización de capital por 414.392 miles de euros.

## **5.4 OTROS ASPECTOS**

### **5.4.1 Adopción de las normas internacionales de información financiera**

El Grupo prepara sus estados financieros consolidados de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados en España. En junio de 2002, la Unión Europea promulgó un reglamento que exige que todas las sociedades sujetas a las leyes de un

Estado Miembro de la Unión y cuyos títulos de capital se hayan admitido a negociación en un mercado regulado de cualquiera de los Estados Miembros, situación en que la Sociedad se encontrará una vez realizada la Oferta Pública, preparen sus estados financieros consolidados para los ejercicios que se inicien a partir del 1 de enero de 2005, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Como resultado, el Grupo tendrá que preparar sus estados financieros consolidados para el ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2005 conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera, que comprenderán información comparativa con el ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2004.

En la actualidad, organismos del IASB, en concreto el IFRIC (Internacional Financial Reporting Interpretations Committee), están discutiendo la aplicación de las NIIF a los contratos de concesión de servicios, principalmente en lo referente a la calificación de activos y al reconocimiento de ingresos y de periodificación de gastos, sin que hasta la fecha exista una posición clara o definitiva al respecto. Las características especiales del sector en que el Grupo desarrolla sus actividades, podría implicar que la aplicación de las NIIF, sin tomar en consideración las peculiaridades específicas del sector, afectara a la adecuada imagen fiel de los estados financieros conforme a las actividades y negocios del Grupo. En este sentido, no existe un claro consenso sobre la forma de aplicación de las NIIF al sector de concesiones de autopistas, en el que principalmente actúa el Grupo.

Las reglas de contabilidad actualmente vigentes en España permiten a las concesionarias de autopistas retrasar, en los primeros años de funcionamiento de la autopista en los que los ingresos son menores, la contabilización como gastos de los intereses devengados e imputarlos en los ejercicios posteriores, cuando los ingresos se han incrementado.

Para lograr este efecto, los citados intereses se contabilizan como un activo. Dicha operación contable se conoce habitualmente como activación de gastos financieros. Las NIIF no permiten, en principio, la utilización de esta técnica contable. En consecuencia, la aplicación al Grupo Cintra de las citadas normas entrañará previsiblemente los siguientes cambios.

- Deberá, por un lado, darse de baja el saldo acumulado de los gastos financieros activados y, por otro, restar ese importe, neto de efectos fiscales, de los fondos propios y de los socios externos del balance de la compañía.
- No podrán seguir activándose los nuevos gastos financieros sino que deberán contabilizarse como gasto del correspondiente ejercicio, disminuyendo en consecuencia los beneficios.

En consecuencia, en el momento de adopción de las NIIF en el ejercicio 2005, podrían ponerse de manifiesto diferencias que afectaran individualmente o en su

conjunto de manera significativa a los estados financieros preparados en la actualidad por el Grupo de acuerdo con principios generalmente aceptados en España. Por tanto, dichos estados financieros consolidados podrían diferir de los que resultarían de su conversión a las NIIF aplicables en el ejercicio 2005, especialmente por la activación de gastos financieros derivados de la financiación de autopistas con posterioridad a la fecha de su entrada en explotación, y que han supuesto, en lo que respecta a las sociedades por integración global, una activación neta durante los ejercicios 2001, 2002 y 2003 de 161.393 miles de euros, 199.148 miles de euros, 216.740 miles de euros respectivamente, representando un importe activado al 31 de diciembre de 2003 de 889.857 miles de euros. En cuanto a las sociedades puestas en equivalencia, el efecto de la activación durante los ejercicios 2001, 2002 y 2003 ha ascendido a 7.193 miles de euros, -10.978 miles de euros, 1.418 miles de euros respectivamente, representando un importe activado a 31 de diciembre de 2003 de 26.535 miles de euros.

### **Efecto en la cuenta de pérdidas y ganancias**

Por consiguiente, suponiendo como postura más prudente que finalmente las NIIF no permitieran la activación de gastos financieros en ninguna de las concesiones actuales del Grupo, en el caso que se hubieran adoptado las NIIF en los ejercicios 2001, 2002 y 2003, el epígrafe de gastos financieros de la cuenta de resultados se hubiera visto incrementado en los importes anteriormente mencionados. Dicho efecto en la cuenta de resultados se vería corregido por el efecto impositivo correspondiente a cada una de las compañías y por la participación de los minoritarios, por lo que el impacto final en el epígrafe de beneficio del ejercicio atribuido a la sociedad dominante sería menor. A continuación se adjunta un cuadro explicativo de la cuenta de pérdidas y ganancias comparando las cifras de los estados financieros bajo normas españolas con las cifras resultantes de la imputación a resultados de los gastos financieros de acuerdo a las hipótesis descrita de NIIF, para junio 2004 y los ejercicios 2003 y 2002, considerando exclusivamente la atribución a minoritarios y el efecto impositivo nominal de los mencionados gastos financieros y sin tomar en consideración otros efectos que pudieran generarse sobre otras partidas o criterios fiscales:

JUNIO 2004	Cuenta de pérdidas y ganancias combinada			Miles de euros
	PGC	Ajustes	Cifras ajustadas	
Ventas	261 787		261 787	
Beneficio de explotación	126 728		126 728	
Gastos financieros	(31 616)	(125 171)	(156 787)	
Resultado puesta en equivalencia	6 119	(3 708)	2 411	
Beneficio de las actividades ordinarias	107 320	(128 879)	(21 559)	
Resultados extraordinarios	(713)		(713)	
Impuesto sobre sociedades	(29 294)	37 658	8 364	
Socios externos	(16 425)	26 250	9 825	
Beneficio del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	60 888	(64 971)	(4 083)	

2003	<b>Miles de euros</b>		
	<b>Cuenta de pérdidas y ganancias combinada</b>		
	PGC	Ajustes	Cifras ajustadas
Ventas	479 202		479 202
Beneficio de explotación	231 491		231 491
Gastos financieros	(54 937)	(216 740)	(271 677)
Resultado puesta en equivalencia	9 030	(1 418)	7.612
Beneficio de las actividades ordinarias	213 607	(218 158)	(4.551)
Resultados extraordinarios	75 910		75.910
Impuesto sobre sociedades	(51 578)	62 612	11.034
Socios externos	(34.258)	40 138	5.880
Beneficio del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	203.681	(115 408)	88.273

2002	<b>Miles de euros</b>		
	<b>Cuenta de pérdidas y ganancias combinada</b>		
	PGC	Ajustes	Cifras ajustadas
Ventas	415 221		415 221
Beneficio de explotación	197 025		197 025
Gastos financieros	(38 286)	(199 148)	(237 434)
Resultado puesta en equivalencia	8 373	10 978	19 351
Beneficio de las actividades ordinarias	178 693	(188 170)	(9 477)
Resultados extraordinarios	(96 262)		(96 262)
Impuesto sobre sociedades	(31 402)	65 097	33 695
Socios externos	(31 686)	29 264	(2 422)
Beneficio del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	19 343	(93 809)	(74 466)

### **Efecto en el balance de situación**

Asimismo, el importe de gastos financieros activados que a 30 de junio de 2004 por importe de 1.010,6 millones de euros, reducido por los efectos fiscales y de minoritarios, se registraría como menores reservas en el balance de transición a las NIIF según hipótesis descrita anteriormente. A continuación se adjunta un cuadro explicativo del balance de situación comparando las cifras de los estados financieros bajo normas españolas con las cifras resultantes de la imputación a resultados de los gastos financieros de acuerdo a las NIIF según hipótesis descritas para los ejercicios 2002, 2003, y el período de seis meses finalizado el 30 de junio de 2004, considerando exclusivamente la atribución a minoritarios y el efecto impositivo nominal de los mencionados gastos financieros y sin tomar en consideración otros efectos que pudieran generarse sobre otras partidas o criterios fiscales:

JUNIO 2004	Miles de euros		
	Balance de situación combinado		
	PGC	Ajustes	Cifras ajustadas
Accionistas por desembolsos no exigidos	4 338		4 338
Activos Fijos	5 829 922	(27 235)	5 802 687
Impuestos anticipados a largo plazo		156 248	156 248
Fondos de comercio	162 349		162 349
Gastos a distribuir en varios ejercicios	1 149 466	(1 010 597)	138 869
Activo circulante	671 442		671 442
<b>Total activos</b>	<b>7 817 517</b>	<b>(881 584)</b>	<b>6 935 933</b>
Fondos propios	1 416 447	(513 716)	902 731
Socios externos	420 906	(180 590)	240 316
Diferencia negativa de consolidación	27 701		27 701
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	131 647		131 647
Provisiones	144 629		144 629
Acreedores a largo plazo	5 146 321	(187 278)	4 959 043
Acreedores a corto plazo	529 866		529 866
<b>Total pasivos</b>	<b>7 817 517</b>	<b>(881 584)</b>	<b>6 935 933</b>

2003	Miles de euros		
	Balance de situación combinado		
	PGC	Ajustes	Cifras ajustadas
Accionistas por desembolsos no exigidos	6 302		6 302
Activos Fijos	5 557 732	(25 986)	5 531 746
Impuestos anticipados a largo plazo		138 955	138 955
Fondos de comercio	168 025		168 025
Gastos a distribuir en varios ejercicios	1 128 354	(889 857)	238 497
Activo circulante	585 350		585 350
<b>Total activos</b>	<b>7 445 763</b>	<b>(776 888)</b>	<b>6 668 875</b>
Fondos propios	1 353 508	(452 817)	900 691
Socios externos	387 106	(157 213)	229 893
Diferencia negativa de consolidación	27 780		27 780
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	103 234		103 234
Provisiones	152 262		152 262
Acreedores a largo plazo	4 969 742	(166 858)	4 802 884
Acreedores a corto plazo	452 131		452.131



Total pasivos	7 445 763	(776 888)	6 668 875
---------------	-----------	-----------	-----------

2002	Miles de euros		
	Balance de situación combinado		
	PGC	Ajustes	Cifras ajustadas
Accionistas por desembolsos no exigidos	11 769		11 769
Activos Fijos	4 926 947	(24 541)	4 902 406
Impuestos anticipados a largo plazo		121 507	121 507
Fondos de comercio	177 872		177 872
Gastos a distribuir en varios ejercicios	862 576	(665 616)	196 960
Activo circulante	605 899		605 899
<b>Total activos</b>	<b>6 585 063</b>	<b>(568 650)</b>	<b>6 016 413</b>
Fondos propios	1 153 865	(333 873)	819 992
Socios externos	332 644	(116 312)	216 332
Diferencia negativa de consolidación	44 074		44 074
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	42 622		42 622
Provisiones	167 367		167 367
Acreedores a largo plazo	4 223 090	(118 465)	4 104 625
Acreedores a corto plazo	621 401		621 401
<b>Total pasivos</b>	<b>6 585 063</b>	<b>(568 650)</b>	<b>6 016 413</b>

Tomando como hipótesis la postura más prudente de que finalmente las NIIF no permitieran la activación de los gastos financieros en ninguna de las concesiones actuales del Grupo, la reversión del saldo acumulado de gastos financieros que a 30 de junio de 2004 representaba un importe de 1.010,6 millones de euros, tendría como efecto una reducción por importe de 513,7 millones de euros en los fondos propios del Grupo, que pasarían de 1.416,4 millones de euros a 902,7, así como una reducción de 187,3 millones de euros en la partida de socios externos de dicho balance.

Por su parte, la aplicación de dicho criterio tendría un impacto negativo de 64,9 millones de euros en la cuenta de pérdidas y ganancias combinada a junio de 2004, pasando de un beneficio de 60,9 millones de euros a una pérdida de 4,1 millones de euros en el período mencionado.

No obstante, dicha reducción en los fondos propios consolidados no afectaría al cumplimiento de los ratios financieros correspondientes a las deudas financieras de las distintas concesiones, en la medida en que dichos ratios están vinculados a las cuentas anuales individuales de las concesiones, las cuales no tienen obligación de

aplicar las NIIF. Este efecto contable es neutral respecto a la capacidad de generación de flujo de caja de la compañía y de la situación financiera de la misma.

Diferencias de la misma naturaleza y de importes igualmente significativos se producirán a partir del ejercicio 2005. Si en la incorporación de nuevas inversiones a la cartera de proyectos y en la consolidación de sus estados financieros se incrementaran el nivel de endeudamiento y de gasto financiero, este hecho afectaría negativamente a los resultados consolidados futuros, pudiendo eventualmente éstos llegar a ser negativos. En la fecha actual no es posible determinar con seguridad el impacto que tendrán estas normas.

En la actualidad el Grupo tiene establecidos equipos de trabajo para estudiar los efectos de la aplicación de las NIIF a sus estados financieros consolidados y con independencia de los efectos más o menos significativos que dicha aplicación pudiera tener sobre los estados financieros consolidados preparados de acuerdo con los principios de contabilidad generalmente aceptados en España, se considera que la adaptación de los sistemas y procedimientos a las NIIF, no representarían un coste adicional significativo sobre los actualmente existentes en el Grupo.

#### **5.4.2 Reorganización societaria**

Como se explica con más detalle en el apartado 6.2.2 del presente Folleto (y con sujeción a las condiciones suspensivas descritas en dicho apartado), con carácter previo a la admisión a negociación oficial de sus acciones CINTRA llevará a cabo la siguiente reorganización societaria:

CINTRA permutará con MICI un 13,87% de la sociedad 407 International Inc. (matriz de la concesionaria de la autopista canadiense 407 ETR), cuyo valor teórico contable a 30 de junio de 2004 asciende a 91,04 millones de euros, por un 11,99% del capital de CINTRA perteneciente a MICI, que representa a efectos consolidados de Grupo CINTRA un valor teórico contable de 153,4 millones de euros.

CINTRA permutará con su accionista FI un 7,72% del capital de CINTRA por el 99,92% de Cintra Aparcamientos, S.A., cuyo valor teórico contable a 30 de junio de 2004 asciende a 125,6 millones de euros.

Por último, CINTRA permutará con su accionista FI un 0,15% del capital de CINTRA por el 50% de la sociedad Inversora de Autopistas de Levante S.L. (matriz de la concesionaria Autopista Ocaña – La Roda), cuyo valor teórico contable a 30 de junio de 2004 asciende a 6,5 millones de euros. Adicionalmente a este 50%, actualmente CINTRA participa de forma indirecta, a través de Europistas, en un 12,99% del capital de Inversora de Autopistas de Levante S.L., lo que implica que tras la mencionada reorganización esta sociedad consolidará por el método de integración global.

Con ocasión de la reorganización societaria se ha procedido a registrar en las cuentas consolidadas una provisión para impuestos de 58 millones de Euros que compensa el mayor resultado contable registrado históricamente por la no coincidencia de los perímetros de consolidación contable y fiscal.

Con el fin de hacer posible la entrega por parte de CINTRA de las acciones representativas del 13,87% del capital de la sociedad 407 International Inc. a MICI y, puesto que CINTRA ostenta su participación en el capital de esta entidad de forma indirecta a través de una cadena de sociedades filiales, CINTRA ha concluido ciertos acuerdos al nivel de sus participadas con el objeto de adquirir y ostentar directamente dicha participación del 13,87% del capital de la sociedad 407 International Inc.

Los acuerdos entre sociedades del Grupo CINTRA mencionados en el párrafo precedente darán lugar a la práctica de eliminaciones de resultados por operaciones internas a nivel consolidado contable y fiscal, y al registro contable en las cuentas individuales de una de las filiales de CINTRA de los correspondientes impuestos diferidos. Así mismo, estas eliminaciones serán objeto de declaración en el Impuesto sobre Sociedades Consolidado correspondiente al ejercicio 2004.

En opinión de la Compañía, el impuesto diferido, de esta forma registrado y que asciende aproximadamente a 75 millones de euros, se materializaría bien cuando el Grupo CINTRA deje de tributar en régimen de consolidación fiscal o, alternativamente, cuando se realizasen frente a terceros los resultados eliminados.

Los resultados aportados por la 407 ETR al Grupo CINTRA combinado a 30 de junio de 2004 y 31 de diciembre de 2003, han ascendido a 21 y 48 millones de euros, respectivamente, siendo la participación del 67,10%. Una vez realizada la operación descrita, el porcentaje de participación se situaría en el 53,23%, por lo que de haberse considerado este porcentaje a 30 de junio de 2004 y 31 de diciembre de 2003, el resultado del combinado atribuible habría disminuido en 4,3 y 10 millones de euros, respectivamente.

Como consecuencia de estas operaciones y una vez completadas y formalizadas las mismas, CINTRA pasará a ser la sociedad matriz de Cintra Aparcamientos y sus sociedades dependientes así como de Inversora de Autopistas de Levante S.L., formando parte estas sociedades del Grupo Consolidado CINTRA.

Las operaciones de reestructuración mencionadas anteriormente no van a generar ningún Fondo de Comercio de Consolidación. Sí generan un beneficio extraordinario tal como se menciona en el Capítulo VII del presente Folleto.

El efecto que esta consolidación supondría sobre los datos incluidos en los estados combinados sería el siguiente:

En miles de euros Datos a 30 de junio de 2004

	Estados Combinados	Descombinación		Estados Consolidados Previos a la reorganización	Ajustes de reorganización				Estados consolidados asumiendo la reorganización
		Inversoras de Autopistas de Levante, S.L.	Cintra Aparcamientos		A) Permuta de 13,8% 407 ETR por 11,99% de Autocartera	B) Permuta de 7,72% de Autocartera por 99,92% de Aparcamientos	C) Permuta de 0,15% de Autocartera por 50% de Autopista Levante	C) Efecto de consolidación por integración global, considerando el 12,99% de Europistas	
<b>PASIVO</b>									
Total fondos propios	1 456 878	(11 241)	(125 601)	1 279 605	-	66 983	5 321		1 351 909
Intereses minoritarios	420 906	-	(602)	420 304	91 040	602	-	4 782	516 728
<b>ACTIVO</b>									
Accionistas por desembolsos no exigidos	43 092	-	-	-	-	-	-	-	-
Acciones propias	-	-	-	-	91 040	(58 618)	(1 139)	-	31 283

El efecto se ha calculado para ver el impacto que tendría la reestructuración. Para ello se han utilizado datos de Fondos Propios a junio de 2004. Asimismo, estos datos no incluyen los posibles impactos que tendrá en los resultados de la Compañía la presente OPV y OPS.

Se "descombina" la información correspondiente al 100% de Autopista de Madrid Levante y 100% de Grupo Cintra Aparcamientos, cuyos balances a la fecha han sido agregados en el combinado sin tener en cuenta el impacto real en el consolidado de las operaciones descritas.

- Permuta del 13,87% de ETR 407 por el 11,99% de Acciones propias, por lo que aumenta el importe de socios externos por el mismo importe.
- Permuta del 7,72% Acciones Propias por el 99,92% Aparcamientos. Se produce un incremento patrimonial por la diferencia entre el valor teórico consolidado de Cintra Aparcamientos y el valor teórico contable proporcional de la autocartera.
- Permuta del 0,15% Acciones Propias por el 50% de Inversora de Autopistas de Levante S.L. Se produce un incremento patrimonial por la diferencia entre el valor teórico consolidado de Inversora de Autopistas de Levante S.L. y el valor teórico contable proporcional de la autocartera. Adicionalmente se produce el reconocimiento de socios externos y accionistas por desembolsos pendientes, debido a que con la permuta del 50%, más el 12,99% de participación indirecta a través de Europistas, la sociedad Inversora de Autopistas de Levante S.L. pasa a consolidarse por integración global.

**CAPÍTULO VI. LA ADMINISTRACIÓN, LA DIRECCIÓN Y EL  
CONTROL DEL EMISOR**

## Índice

<b>CAPÍTULO VI. LA ADMINISTRACIÓN, LA DIRECCIÓN Y EL CONTROL DEL EMISOR.....</b>	<b>3</b>
<b>6.1 IDENTIFICACIÓN Y FUNCIÓN DE LOS ADMINISTRADORES Y ALTOS DIRECTIVOS .....</b>	<b>3</b>
6.1.1. <i>Miembros del Consejo de Administración.....</i>	3
6.1.2. <i>Reglamento del Consejo de Administración de CINTRA.....</i>	4
6.1.3. <i>Comisiones del Consejo de Administración.....</i>	6
6.1.4. <i>Reglamento Interno de Conducta de CINTRA y su Grupo en los Mercados de Valores .....</i>	13
6.1.5. <i>Página web de la Sociedad .....</i>	14
6.1.6. <i>Directores y demás personas que asumen la gestión de la Sociedad al nivel más elevado.....</i>	15
<b>6.2. CONJUNTO DE INTERESES EN LA SOCIEDAD DE ADMINISTRADORES Y ALTOS DIRECTIVOS .....</b>	<b>15</b>
6.2.1. <i>Acciones con derecho de voto y otros valores que den derecho a su adquisición.....</i>	15
6.2.2. <i>Participación de accionistas, Consejeros y Directivos en las transacciones inhabituales y relevantes de la Sociedad .....</i>	16
6.2.3. <i>Importes de los sueldos, dietas y remuneraciones. Sistemas de retribución referenciados al valor de las acciones.....</i>	23
6.2.4. <i>Obligaciones en materia de pensiones y seguros de Consejeros y Directivos.....</i>	28
6.2.5. <i>Anticipos, créditos concedidos y garantías en vigor constituidas por la Sociedad emisora a favor de los Consejeros y Directivos.....</i>	28
6.2.6. <i>Actividades significativas ejercidas por los Administradores y por los Directivos más significativos fuera de la Sociedad .....</i>	28
<b>6.3. CONTRATO MARCO PARA LA REGULACIÓN DE LAS RELACIONES DE CINTRA Y GRUPO FERROVIAL .....</b>	<b>29</b>
<b>6.4. CONTROL SOBRE EL EMISOR .....</b>	<b>33</b>
<b>6.5. RESTRICCIONES ESTATUTARIAS A LA ADQUISICIÓN POR TERCEROS DE PARTICIPACIONES EN LA SOCIEDAD.....</b>	<b>33</b>
<b>6.6. PARTICIPACIONES SIGNIFICATIVAS EN EL CAPITAL DE LA SOCIEDAD.....</b>	<b>34</b>
<b>6.7. NÚMERO APROXIMADO DE ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD .....</b>	<b>34</b>
<b>6.8. PRESTAMISTAS DE MÁS DEL 20% DE LA DEUDA A LARGO PLAZO DE LA SOCIEDAD.....</b>	<b>34</b>

<b>6.9. CLIENTES O SUMINISTRADORES SIGNIFICATIVOS.....</b>	<b>35</b>
<b>6.10. ESQUEMAS DE PARTICIPACIÓN DEL PERSONAL EN EL CAPITAL .....</b>	<b>35</b>
<b>6.11. RELACIÓN DE LA SOCIEDAD CON SUS AUDITORES DE CUENTAS Y OTROS ASESORES.....</b>	<b>35</b>



## **CAPÍTULO VI. LA ADMINISTRACIÓN, LA DIRECCIÓN Y EL CONTROL DEL EMISOR**

### **6.1 IDENTIFICACIÓN Y FUNCIÓN DE LOS ADMINISTRADORES Y ALTOS DIRECTIVOS**

#### **6.1.1. Miembros del Consejo de Administración**

Según lo dispuesto en sus Estatutos Sociales, CINTRA está administrada por un Consejo de Administración que estará compuesto por un mínimo de 6 y un máximo de 15 Consejeros. Éstos son elegidos por la Junta General por un plazo de tres años y pueden ser reelegidos por la Junta General una o más veces por períodos de igual duración. El Consejo de Administración elige, a su vez, a su Presidente y Vicepresidente de entre los miembros que lo componen, pudiendo potestativamente nombrar más de un Vicepresidente, así como al Secretario y potestativamente un Vicesecretario, sin que sea necesario que estos últimos sean Consejeros.

La Junta General Extraordinaria y Universal de la Sociedad celebrada el 4 de octubre de 2004, acordó fijar en ocho el número de miembros del Consejo de Administración de la Sociedad. La tabla siguiente recoge la composición que tendrá el Consejo de Administración una vez que sean admitidas a negociación oficial las acciones de la Sociedad.

<b>Consejero</b>	<b>Cargo</b>	<b>Fecha 1<sup>er</sup> nombramiento como Consejero</b>	<b>Naturaleza</b>	<b>Accionista que ha propuesto su nombramiento</b>
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Presidente	15/07/98	Dominical	Ferrovial Infraestructuras, S.A.
D. Joaquín Ayuso García	Vicepresidente	04/03/02	Dominical	Ferrovial Infraestructuras, S.A.
D. Juan Béjar Ochoa	Consejero Delegado	15/07/98	Ejecutivo	--
D. José María Pérez Tremps	Vocal	04/10/04	Dominical	Ferrovial Infraestructuras, S.A..
D. Nicolás Villén Jimenez	Vocal	04/10/04	Dominical	Ferrovial Infraestructuras, S.A.
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	Vocal	04/10/04	Independiente	--
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	Vocal	04/10/04	Independiente	--
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	Vocal	04/10/04	Independiente	--

El Secretario no-Consejero del Consejo de Administración es D. Lucas Osorio, que fue nombrado para dicho cargo el 15 de julio de 1998.

### **6.1.2. Reglamento del Consejo de Administración de CINTRA**

El Consejo de Administración de CINTRA, en su reunión de fecha 31 de agosto de 2004, aprobó el Reglamento del Consejo de Administración de CINTRA (el “Reglamento del Consejo”), en cumplimiento de lo previsto en el artículo 115 de la Ley del Mercado de Valores (artículo añadido por la Ley 26/2003, de 17 de julio).

Los aspectos más relevantes del Reglamento del Consejo, que entrará en vigor una vez que sean admitidas a negociación las acciones de CINTRA, son los siguientes:

- (a) Salvo en las materias reservadas por ley y Estatutos a la competencia de la Junta General, el Consejo de Administración se configura como el máximo órgano de decisión de la Sociedad. No podrán ser objeto de delegación aquellas facultades legal o institucionalmente reservadas al conocimiento directo del Consejo ni aquellas otras necesarias para un responsable ejercicio de la función general de supervisión.
- (b) El Consejo estará integrado por Consejeros Ejecutivos (que son, entre otros, los Consejeros Delegados y aquellos otros que desempeñen funciones ejecutivas o mantengan una relación contractual estable con la Sociedad o sus filiales distinta de la condición de Consejero), Consejeros Externos Dominicales (aquellos propuestos por accionistas en razón de una participación estable en el capital de la Sociedad) y Consejeros Externos Independientes (profesionales de reconocido prestigio que pueden aportar su experiencia y conocimientos al gobierno corporativo y que reúnan el resto de condiciones exigidas por el Reglamento, entre las que figuran no encontrarse vinculados al equipo ejecutivo o a accionistas significativos). Podrán existir Consejeros Externos que no tengan la condición de dominicales ni de independientes.
- (c) El Consejo designará de su seno un Presidente, que contará con voto dirimente en caso de empate en las votaciones. Asimismo, existirá necesariamente un Vicepresidente, que sustituirá al Presidente en caso de imposibilidad o ausencia. Potestativamente, el Consejo podrá nombrar otros Vicepresidentes que serán correlativamente numerados después del primero. El Consejo también es competente para designar al Secretario del mismo, sin que sea preciso que ese nombramiento recaiga en un Consejero. El Secretario auxiliará al Presidente en sus labores y deberá proveer para el buen funcionamiento del Consejo, ocupándose, muy especialmente, de prestar a los Consejeros el asesoramiento y la información necesarias, de conservar la documentación social, de reflejar debidamente en los libros de actas el desarrollo de las sesiones y de dar fe de los acuerdos del órgano. El Consejo podrá nombrar un Vicesecretario, que tampoco precisará ser Consejero, para que asista al Secretario y le sustituya en caso de ausencia.
- (d) El Consejo de Administración se reunirá, de ordinario, mensualmente y, a iniciativa del Presidente, cuantas veces éste lo estime oportuno para el buen funcionamiento de la Sociedad. El Consejo deberá reunirse cuando lo pidan al menos dos de sus componentes, en cuyo caso se convocará por el Presidente para

reunirse dentro de los quince días siguientes a la petición, aunque procurará no rebasar un término máximo de siete días.

- (e) El Consejo de Administración podrá designar de su seno una Comisión Ejecutiva y uno o varios Consejeros Delegados, determinando las personas que deben ejercer dichos cargos y su forma de actuar, pudiendo delegar en ellos, total o parcialmente, con carácter temporal o permanente, todas las facultades que no sean indelegables conforme a la ley y los Estatutos Sociales. Asimismo, el Consejo de Administración podrá constituir otras Comisiones con funciones consultivas y de propuesta, sin perjuicio de que, excepcionalmente, se les atribuya alguna facultad de decisión. En todo caso, constituirá una Comisión de Auditoría y Control y una Comisión de Operaciones Vinculadas. Véase el apartado 6.1.3.2 siguiente para mayor información.
- (f) Los Consejeros cesarán en el cargo cuando haya transcurrido el período para el que fueron nombrados, cuando lo decida la Junta General o a instancias del Consejo de Administración en alguno de los supuestos siguientes, en los que deberán poner su cargo a disposición del Consejo y formalizar, si éste lo considera conveniente, la correspondiente dimisión: (i) cuando se trate de Consejeros Ejecutivos, siempre que el Consejo lo considere oportuno; (ii) cuando se trate de Consejeros Dominicales, cuando se transmita la participación en la Sociedad en consideración a la que hubieran sido nombrados; (iii) cuando se vean incursos en alguno de los supuestos de incompatibilidad o prohibición establecidos legalmente o con carácter interno; (iv) cuando el propio Consejo, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control, así se lo solicite por haber infringido sus obligaciones como Consejero; (v) cuando su permanencia en el Consejo pueda poner en riesgo los intereses de la Sociedad; (vi) cuando alcancen la edad de 70 años (si bien el Presidente, el o los Vicepresidentes cuando ostenten la condición de ejecutivos, 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); (vii) cuando se produjeran cambios significativos en su situación profesional o en las condiciones en virtud de las cuales hubiera sido nombrado Consejero; y (viii) cuando por hechos imputables al Consejero su permanencia en el Consejo cause un daño grave al patrimonio o reputación sociales a juicio de aquél.
- (g) El Consejo de Administración, en el ejercicio de sus facultades de propuesta a la Junta General y de cooptación para la cobertura de vacantes, procurará que, en la composición del órgano, los Consejeros Externos constituyan una amplia mayoría. El Consejo procurará igualmente que, dentro del grupo mayoritario de los Consejeros Externos, se integren los Consejeros Dominicales y los Consejeros Independientes, con una proporción significativa de estos últimos con objeto de reflejar adecuadamente la proporción entre capital dominical y capital flotante.
- (h) El Consejero deberá abstenerse de intervenir y votar en las deliberaciones que afecten a asuntos en los que se halle interesado directa o indirectamente, por cuenta propia o por cuenta de un tercero. En todo caso, deberá informar de estas situaciones al Secretario del Consejo con la debida antelación. Por excepción y dejando a salvo los supuestos legalmente previstos, la obligación de abstención no

será exigible en los asuntos que versen sobre temas organizativos (composición del Consejo, nombramiento y cese de Consejeros, delegación de facultades y otorgamiento de poderes, exigencia de responsabilidad, etc.).

- (i) El Consejero deberá comunicar a la Sociedad: (i) la participación que tuviera en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de la Sociedad y los cargos o funciones que en ellas se ejerzan, y (ii) la realización por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de la Sociedad.
- (j) El Consejo de Administración de la Sociedad elaborará, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control, un informe anual de gobierno corporativo que prestará especial atención: (i) a la estructura de propiedad de la Sociedad, (ii) a la estructura de la administración de la Sociedad, (iii) a las operaciones vinculadas y a las operaciones intragrupo, (iv) a los sistemas de control del riesgo, (v) al funcionamiento de la Junta General y al desarrollo de las sesiones, y al (vi) grado de seguimiento de las recomendaciones en materia de buen gobierno contenidas en los informes oficiales y demás contenido que venga impuesto por la normativa aplicable. Ese informe anual de gobierno corporativo será objeto de la publicidad prevista en la normativa del Mercado de Valores.
- (k) La Sociedad mantendrá una página web ([www.cintra.es](http://www.cintra.es)) para información de los accionistas, que tendrá el contenido descrito en el apartado 6.1.5 siguiente.

### **6.1.3. Comisiones del Consejo de Administración**

Los Estatutos Sociales de CINTRA prevén que el Consejo de Administración podrá designar de su seno una Comisión Ejecutiva y uno o varios Consejeros Delegados, determinando las personas que deben ejercer dichos cargos y su forma de actuar, pudiendo delegar en ellos, total o parcialmente, con carácter temporal o permanente, todas las facultades que no sean indelegables conforme a la Ley. A la fecha de registro del presente Folleto el Consejo de Administración de CINTRA no ha constituido una Comisión Ejecutiva ni tiene, por el momento, intención de constituir la, ostentando D. Juan Béjar Ochoa el cargo de Consejero Delegado.

Asimismo, el Reglamento del Consejo de Administración prevé que el citado Consejo deberá constituir necesariamente sendas Comisiones de Auditoría y Control y de Operaciones Vinculadas, con las funciones que a continuación se indican. También podrá el Consejo de Administración constituir otras Comisiones formadas por Consejeros con funciones decisorias, consultivas o asesoras.

#### **6.1.3.1. Comisión de Auditoría y Control**

El Consejo de Administración de CINTRA, en su reunión de 4 de octubre de 2004, acordó la creación de la Comisión de Auditoría y Control con efectos desde la fecha de admisión a negociación de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores, momento a partir del cual comenzará a desempeñar sus funciones.

Según los Estatutos Sociales y el Reglamento del Consejo, la Comisión de Auditoría y Control estará integrada por un mínimo de tres y un máximo de cinco miembros. Todos sus componentes serán Consejeros Externos o no Ejecutivos. Los miembros de la Comisión de Auditoría y Control nombrarán de entre ellos al Presidente de la misma, que deberá ser en todo caso un Consejero Independiente. Asimismo, desempeñará la Secretaría de la Comisión el Secretario del Consejo de Administración, el Vicesecretario o uno de los miembros de la Comisión de Auditoría y Control, según se establezca en cada caso.

Se indica a continuación la composición de la Comisión de Auditoría y Control aprobada por el Consejo de Administración el 4 de octubre de 2004:

<b>Identidad</b>	<b>Naturaleza</b>
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	Independiente
D. José María Pérez Tremps	Dominical
D. Nicolás Villén Jiménez	Dominical

Está previsto que, en la primera reunión de la Comisión de Auditoría y Control, sus miembros nombren a D. Fernando Abril-Martorell Hernández como Presidente de la misma.

Sin perjuicio de otros cometidos que le asigne el Consejo de Administración, la Comisión de Auditoría y Control tiene, de conformidad con lo previsto en los Estatutos y en el Reglamento del Consejo de Administración, las siguientes competencias:

- a) Informar a la Junta General de Accionistas, a través de su Presidente o su Secretario, sobre las cuestiones que en ella planteen los accionistas en materias de su competencia.
- b) Proponer al Consejo de Administración, para su sometimiento a la Junta General de Accionistas, el nombramiento de auditores externos de cuentas de la Sociedad y de su grupo consolidado, incluyendo las condiciones de contratación, el alcance del mandato profesional y, en su caso, la revocación o no renovación de su mandato.

En ningún caso la Comisión propondrá al Consejo de Administración la contratación de aquellas firmas de auditoría a las que se prevea satisfacer, por todos los conceptos, honorarios superiores al cinco por ciento de sus ingresos totales durante el último ejercicio.

La duración del mandato será de tres años, pudiendo ser renovado anualmente si la Comisión entiende que el servicio prestado es satisfactorio para la Sociedad en términos de calidad profesional y retribución pactada. En todo caso, y con el propósito de verificar la competitividad del auditor externo, cada cinco años la Comisión de Auditoría y Control realizará un procedimiento de valoración de los servicios prestados.

- c) Supervisar los servicios de auditoría interna, y en particular:
- Analizar y verificar el cumplimiento, en su caso, del plan de auditoría interna, y aquellos otros planes complementarios que se aprueben en cada caso.
  - Conocer el grado de cumplimiento de medidas correctoras recomendadas por los servicios de auditoría interna.
  - Proponer medidas para que los servicios de auditoría interna informen de irregularidades e incumplimientos que aprecien en esta materia y que afecten de forma significativa al patrimonio, resultados o reputación de Cintra.
  - Asegurar que los servicios de auditoría interna cuentan con los medios personales, técnicos y materiales y la capacitación necesarios para el desempeño de sus funciones.
  - Conocer e informar durante el proceso de nombramiento o sustitución del director de auditoría interna.
  - En general, supervisar cuantas materias corresponden al ámbito de competencia de los servicios de auditoría interna.
- d) Conocer el proceso de información financiera y los sistemas de control interno de la Sociedad, vigilando el cumplimiento de los requerimientos legales y la correcta aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados. Asimismo, informar al Consejo de los cambios de criterios contables, así como de los riesgos que, en su caso, existan, y analizar y evaluar periódicamente los principales riesgos de los negocios y los sistemas establecidos para su gestión y su control.
- e) Servir de canal de comunicación entre el Consejo de Administración y los auditores externos, y evaluar los resultados de cada auditoría. En particular, llevar las relaciones con los auditores externos para recibir información sobre aquellas cuestiones que puedan poner en riesgo la independencia de éstos y cualesquiera otras relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría de cuentas, así como aquellas otras comunicaciones previstas, en su caso, en la legislación de auditoría de cuentas y de las normas técnicas de auditoría.
- f) Supervisar el cumplimiento de la normativa interna de gobierno corporativo y de conducta en los Mercados de Valores y hacer las propuestas para su mejora.
- g) Recibir información y, en su caso, emitir informe sobre medidas disciplinarias que afecten a miembros del equipo de alta dirección de la Sociedad.
- h) Supervisar la información que el Consejo de Administración ha de aprobar e incluir en la información pública anual de la Sociedad.

- i) Auxiliar al Consejo de Administración en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera que la Sociedad deba suministrar periódicamente a los mercados, inversores o autoridades, de conformidad con la normativa aplicable.
- j) Proponer medidas adecuadas para controlar que la prestación de servicios de asesoramiento y de consultoría por parte de la firma de auditoría externa (o empresas de su grupo) de la Sociedad no implique un riesgo para la independencia del auditor externo.
- k) Informar al Consejo en relación con la dispensa de la obligación de no competencia de los Consejeros, en los términos previstos en el artículo 31 del Reglamento del Consejo de Administración.
- l) Informar al Consejo en relación con el aprovechamiento por un Consejero de oportunidades de negocio de la Compañía, en los términos previstos en el artículo 32 del Reglamento del Consejo de Administración.
- m) Informar al Consejo en relación con la realización por un Consejero de transacciones profesionales o comerciales con la Sociedad, en los términos previstos en el artículo 34 del Reglamento del Consejo de Administración.
- n) Informar al Consejo en relación con la dispensa del cumplimiento de deberes por los Consejeros, conforme a lo previsto en el artículo 37 del Reglamento del Consejo de Administración.

La Comisión de Auditoría y Control se reunirá cada vez que la convoque su Presidente, que deberá hacerlo siempre que el Consejo de Administración o el Presidente de éste lo soliciten y, en cualquier caso, siempre que resulte conveniente para el buen ejercicio de sus funciones. Asimismo, cuando lo soliciten al menos dos de sus integrantes, el Presidente deberá convocar a la Comisión de Auditoría y Control para reunirse dentro de los quince días siguientes a la solicitud.

Cualquier miembro del equipo directivo o del personal de la Sociedad que fuese requerido para ello estará obligado a asistir a las sesiones de la Comisión de Auditoría y Control y a prestarle su colaboración y facilitarle acceso a la información de que disponga. También podrá requerir la Comisión de Auditoría y Control la asistencia a sus sesiones de los auditores externos de cuentas.

La Comisión de Auditoría y Control se entenderá válidamente constituida cuando concurran a la reunión, presentes o debidamente representados, al menos más de la mitad de sus miembros y adoptará sus acuerdos por mayoría de los asistentes. En caso de empate, el voto del Presidente será dirimente. El Presidente de la Comisión de Auditoría y Control presidirá las reuniones y dirigirá las deliberaciones sobre los asuntos a tratar.

Se aplicarán las normas de funcionamiento establecidas para las reuniones del Consejo de Administración por los Estatutos Sociales respecto de la convocatoria, constitución y adopción de acuerdos, salvo en aquello que no sea compatible con la naturaleza y

función de la Comisión de Auditoría y Control. Asimismo, el Consejo de Administración y, por delegación de éste, la Comisión de Auditoría y Control, podrán establecer normas complementarias de funcionamiento.

### **6.1.3.2. Comisión de Operaciones Vinculadas**

El Consejo de Administración de CINTRA, en su reunión de 4 de octubre de 2004, acordó la creación de la Comisión de Operaciones Vinculadas con efectos desde la fecha de admisión a negociación de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores, momento a partir del cual comenzará a desempeñar sus funciones.

Según los Estatutos Sociales y el Reglamento del Consejo, la Comisión de Operaciones Vinculadas estará integrada por un mínimo de tres y un máximo de cinco miembros. No podrán ser miembros de la Comisión los Consejeros dominicales, y de acuerdo con el Contrato Marco la mayoría deberán ser consejeros independientes. El Presidente de la Comisión de Operaciones Vinculadas será nombrado por el Consejo de Administración de entre miembros de la misma. Desempeñará la Secretaría de la Comisión el Secretario del Consejo de Administración, el Vicesecretario o uno de los miembros de la Comisión de Operaciones Vinculadas, según se establezca en cada caso.

Se indica a continuación la composición de la Comisión de Operaciones Vinculadas aprobada por el Consejo de Administración el 4 de octubre de 2004:

<b>Identidad</b>	<b>Naturaleza</b>
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	Independiente
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	Independiente
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	Independiente
D. Juan Béjar Ochoa	Ejecutivo

El Presidente de la Comisión de Operaciones Vinculadas será designado en la próxima reunión del Consejo de Administración de la Sociedad.

De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Consejo de Administración y en el Contrato Marco a que se refiere el apartado 6.3 siguiente, la Comisión de Operaciones Vinculadas tiene las siguientes competencias:

- (a) Informar al Consejo sobre las propuestas de nombramiento de Consejeros Independientes para que éste proceda directamente a designarlos (cooptación) o las haga suyas para someterlas a la decisión de la Junta.
- (b) Supervisar con carácter general la realización por la Sociedad de operaciones vinculadas (salvo las que se realicen con entidades participadas mayoritariamente por la Sociedad y no participadas de forma significativa por el Grupo FERROVIAL -sin incluir en este caso CINTRA-). Esta supervisión incluye, en particular, los siguientes cometidos:



- (i) Revisar al menos semestralmente el cumplimiento de las reglas establecidas en el Contrato Marco en relación con las operaciones vinculadas realizadas entre CINTRA y las sociedades del Grupo FERROVIAL no dependientes de CINTRA.
- (ii) Emitir al Consejo las recomendaciones que estime oportunas en relación con las revisiones mencionadas en el párrafo precedente.
- (iii) Emitir informes previos sobre las siguientes materias, en los términos previstos en el Contrato Marco:
  - Modificaciones del Contrato Marco.
  - Fijación de las condiciones en que se instrumente la participación conjunta que, por necesidades técnicas, estratégicas, o legales, puedan tener CINTRA y Grupo FERROVIAL, S.A. o sus sociedades dependientes (distintas de CINTRA) en una sociedad concesionaria o que licite por la concesión de autopistas, carreteras, aparcamientos u otras infraestructuras de naturaleza similar (Infraestructuras de Transporte por Carretera y Aparcamientos, tal y como se definen en el Contrato Marco).
  - Elementos esenciales (precio, plazo y objeto) de los contratos entre CINTRA y Grupo FERROVIAL, S.A., o entre cualquiera de las entidades de sus respectivos grupos, (i) relativos a la ejecución de obras en Proyectos explotados por CINTRA (entendiendo el término “Proyecto” como cualquier licitación pública o privada para la concesión de la construcción y explotación, mantenimiento y/o explotación de Infraestructuras de Transporte por Carretera y Aparcamientos en la que (a) el importe de los trabajos de diseño y construcción a realizar por el adjudicatario del mismo sea superior a tres millones de euros de 2004 (actualizado en los meses de enero de cada año natural en el mismo porcentaje que represente la evolución del Índice de Precios al Consumo (IPC) registrado el año precedente); y (b) en la que el adjudicatario no esté obligado -por imperativo legal o por las previsiones del Pliego de Condiciones- a contratar dichos trabajos con alguien predeterminado distinto de una empresa de Grupo Ferrovial. Se excluyen aquellas partidas que exijan el desarrollo previo de diseño por parte del concesionario, o estén íntimamente ligadas a la operación de la Infraestructura de Transporte por Carretera y Aparcamientos de que se trate), y (ii) que no se realicen en el seno de un proceso competitivo dirigido a la presentación de una oferta en la licitación de un Proyecto.
  - En relación con la prestación recíproca de servicios entre CINTRA y Grupo FERROVIAL, S.A., se requerirá informe previo sobre la determinación y revisión; (i) de las respectivas retribuciones pagaderas por CINTRA y Grupo FERROVIAL, S.A., cuando estos consistan en un importe fijo anual por tipología de servicios, y (ii) de

las variables de que dependan aquellas retribuciones entre CINTRA y Grupo FERROVIAL cuyos importes sean determinables en función de variables previamente definidas.

- También se precisará informe previo en relación con los elementos esenciales (precio, plazo y objeto) de los contratos de servicios (jardinería, limpieza, etc.) por importe superior a 3 millones de euros (actualizable anualmente según IPC) y relativos a Proyectos que suscriban CINTRA (o sus sociedades dependientes) y Grupo FERROVIAL, S.A., (o sus sociedades dependientes distintas de CINTRA).
- (iv) Realizar revisiones ex-post de los procesos de licitaciones en los que haya participado CINTRA y elevar al Consejo los informes que estime procedentes.
- (v) Realizar revisiones ex-post de los servicios que Grupo FERROVIAL, S.A. (o sus sociedades dependientes distintas de CINTRA) preste a CINTRA y elevar al Consejo las recomendaciones que estime oportunas.
- (vi) Ejercitar cualesquiera otras cometidos que le encomiende el Contrato Marco.
- (c) Informar las propuestas de modificación del Reglamento del Consejo en la medida en que afecten a las competencias de la Comisión de Operaciones Vinculadas.
- (d) Informar al Consejo en relación con la dispensa a un Consejero Independiente o que vaya a ser propuesto como tal de alguno de los requisitos para continuar o ser propuesto como tal Consejero Independiente.

La Comisión de Operaciones Vinculadas se reunirá cada vez que la convoque su Presidente, que deberá hacerlo siempre que el Consejo de Administración o el Presidente de éste lo solicite y, en cualquier caso, siempre que resulte conveniente para el buen ejercicio de sus funciones. Asimismo, cuando lo soliciten al menos dos de sus integrantes, el Presidente deberá convocar a la Comisión de Operaciones Vinculadas para reunirse dentro de los quince días siguientes a la solicitud.

Cualquier miembro del equipo directivo o del personal de la Sociedad que fuese requerido para ello estará obligado a asistir a las sesiones de la Comisión de Operaciones Vinculadas y a prestarle su colaboración y facilitarle acceso a la información de que disponga. También podrá requerir la Comisión de Operaciones Vinculadas la asistencia a sus sesiones de personas ajenas a la Sociedad, cuando lo considere conveniente.

La Comisión de Operaciones Vinculadas se entenderá válidamente constituida cuando concurren a la reunión, presentes o debidamente representados, al menos más de la mitad de sus miembros y adoptará sus acuerdos por mayoría de los asistentes. En caso de empate, el voto del Presidente será dirimente. El Presidente de la Comisión de

Operaciones Vinculadas presidirá las reuniones y dirigirá las deliberaciones sobre los asuntos a tratar.

Se aplicarán las normas de funcionamiento establecidas para las reuniones del Consejo de Administración por los Estatutos Sociales respecto de la convocatoria, constitución y adopción de acuerdos, salvo en aquello que no sea compatible con la naturaleza y función de la Comisión de Operaciones Vinculadas. Asimismo, el Consejo de Administración y, por delegación de éste, la Comisión de Operaciones Vinculadas, podrán establecer normas complementarias de funcionamiento.

#### **6.1.4. Reglamento Interno de Conducta de CINTRA y su Grupo en los Mercados de Valores**

El Consejo de Administración, en su reunión del día 4 de octubre de 2004, aprobó el Reglamento Interno de Conducta de CINTRA y su grupo de sociedades en su actuación en los Mercados de Valores (el "**Reglamento de Conducta**"), en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 78 de la Ley del Mercado de Valores (en su redacción establecida por la Ley 44/2002, de 22 de noviembre) y su normativa de desarrollo.

El Reglamento de Conducta, que entrará en vigor el día de la fecha de admisión a negociación de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores, es de aplicación a las siguientes personas (tal y como se definen en el Reglamento Interno de Conducta):

- (i) Los Administradores de la Sociedad y de las filiales más relevantes incluidas en el anexo del Reglamento Interno de Conducta, en este segundo caso cuando representen los intereses de la Sociedad, incluyendo , en su caso, a los secretarios no- consejeros de los Consejos de Administración.
- (ii) Los Directivos de la Sociedad y sus filiales.
- (iii) Los Asesores Externos a los efectos de lo previsto en el artículo 10 del Reglamento.
- (iv) Cualquier otra persona que pudiera tener acceso a Información Privilegiada (tal y como ésta se define en el Reglamento Interno de Conducta) en el ámbito de CINTRA y sus filiales.
- (v) Las personas que integran la Unidad de Mercado de Valores.
- (vi) Cualquier otra persona o grupo de personas que queden incluidas en el ámbito de aplicación del Reglamento Interno por decisión del Consejo de Administración de la Sociedad o de su Presidente, a la vista de las circunstancias que concurran en cada caso.

El Reglamento de Conducta regula, entre otras materias, el régimen a que deben someterse las personas sujetas al mismo en sus operaciones por cuenta propia sobre valores de la Sociedad, los conflictos de interés de dichas personas sujetas, las obligaciones y deberes en relación con la información privilegiada, la gestión por la Sociedad de la información relevante y la política de autocartera.

El Reglamento de Conducta prevé que la Comisión de Auditoría y Control sea el órgano a quien corresponda la supervisión del cumplimiento efectivo de las obligaciones contempladas en dicho Reglamento. Por su parte, el Reglamento dispone que el Secretario del Consejo de Administración de la Sociedad mantendrá actualizada una lista de personas sujetas al Reglamento de Conducta e informará a éstas de su sujeción al mismo.

#### **6.1.5. Página web de la Sociedad**

CINTRA dispone de una página web corporativa, sita en la dirección [www.cintra.es](http://www.cintra.es), en la cual se ha incorporado el presente Folleto y otra información relativa a la Oferta Pública. A partir de la fecha de admisión a negociación de las acciones de la Sociedad, que está previsto que se produzca el 27 de octubre de 2004, se podrá obtener en dicha página web además toda la información exigida por la Orden Ministerial ECO/3722/2003, de 26 de diciembre, sobre el informe anual de gobierno corporativo y otros instrumentos de información de las Sociedades Anónimas cotizadas y otras entidades y por la Circular 1/2004, de 17 de marzo, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, sobre el informe anual de gobierno corporativo de las sociedades anónimas cotizadas y otras entidades emisoras de valores admitidos a negociación en mercados secundarios oficiales de valores, y otros instrumentos de información de las sociedades anónimas cotizadas.

En concreto, la página web de la Sociedad tendrá una sección denominada “Información para accionistas e inversores” con el siguiente contenido:

- (i) Los Estatutos Sociales.
- (ii) El Reglamento de la Junta General.
- (iii) El Reglamento del Consejo de Administración.
- (iv) La memoria anual correspondiente al ejercicio en curso y a los dos últimos ejercicios cerrados, así como la restante información económico financiera prevista en la referida Circular 1/2004 de la CNMV.
- (v) El Reglamento de Conducta.
- (vi) El informe de gobierno corporativo que se apruebe cada año a partir de la fecha de admisión a negociación de las acciones de la Sociedad.
- (vii) Los documentos e información relativos a las Juntas Generales ordinarias y extraordinarias celebradas en el año en curso y en el año anterior, en los términos previstos en la Circular 1/2004 de la CNMV y en el artículo 41 del Reglamento del Consejo.
- (viii) Los cauces de comunicación existentes entre la Sociedad y los accionistas, y en particular las explicaciones necesarias para el ejercicio del derecho de información del accionista, con indicación de las direcciones de correo postal y electrónico a las que pueden dirigirse los accionistas.

- (ix) Los medios y procedimientos para conferir la representación en la Junta General y para el ejercicio del voto a distancia, una vez que los mismos sean desarrollados.
- (x) Los hechos relevantes comunicados a la CNMV en cada ejercicio a partir de la fecha de admisión a negociación de las acciones de la Sociedad, así como los del ejercicio anterior.
- (xi) Las restantes informaciones generales acerca de la Sociedad y de su gobierno corporativo previstas en la Circular 1/2004 de la CNMV.

**6.1.6. Directores y demás personas que asumen la gestión de la Sociedad al nivel más elevado**

La gestión de CINTRA se lleva a cabo por las siguientes personas:

Nombre	Cargo
D. Juan Béjar Ochoa	Consejero Delegado
D. Francisco Clemente Sánchez	Director Económico-Financiero
D. Enrique Díaz-Rato Revuelta	Director Canadá
D. Rafael Fando Mestre	Director de Sistemas de Información
D. Enrique Fuentes Egusquiza	Director de Desarrollo Corporativo
D. José María López de Fuentes	Director EEUU y Latinoamérica
D. Lucas Osorio Iturmendi	Director de la Asesoría Jurídica
D. Javier Pérez Fortea	Director Autopistas España
D. Leopoldo del Pino Calvo-Sotelo	Director de Aparcamientos
D. Nicolás Rubio de Cárdenas	Director Técnico y de Licitación
D. Antonio de Santiago Perals	Director Irlanda y Portugal
Dña. Ana Villacañas Beades	Directora de Recursos Humanos y Calidad

**6.2. CONJUNTO DE INTERESES EN LA SOCIEDAD DE ADMINISTRADORES Y ALTOS DIRECTIVOS**

**6.2.1. Acciones con derecho de voto y otros valores que den derecho a su adquisición**

A la fecha de registro del presente Folleto ninguno de los Consejeros ni de los Directivos de CINTRA referidos en los apartados 6.1.1 y 6.1.6 anteriores son titulares de acciones de la Sociedad ni de otros valores que den derecho a su adquisición. No obstante, los Consejeros D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, D. Joaquín Ayuso García, D. José María Pérez Tremps y D. Nicolás Villén Jiménez representan al accionista Ferrovial Infraestructuras, S.A., cuya participación en el capital social de CINTRA a la fecha de registro del presente Folleto es de un 60%.

## **6.2.2. Participación de accionistas, Consejeros y Directivos en las transacciones inusuales y relevantes de la Sociedad**

### **A. Transacciones con Consejeros y Directivos**

Los Consejeros y directivos de CINTRA mencionados en los apartados 6.1.1 y 6.1.6 anteriores no han participado, directa o indirectamente (a través de otras personas físicas o jurídicas), durante el ejercicio pasado y el período transcurrido del presente ejercicio, ni participan en la actualidad, en transacciones inusuales y/o relevantes de CINTRA o de cualquiera de sus respectivas sociedades dependientes.

### **B. Transacciones con sociedades del Grupo FERROVIAL**

B.1. Por lo que se refiere a los accionistas de la Sociedad, CINTRA realiza transacciones de forma habitual con otras sociedades del Grupo FERROVIAL en el curso ordinario de sus respectivos negocios y en términos estrictamente de mercado. Estas operaciones pueden agruparse del siguiente modo:

- (a) Contratos de construcción: las infraestructuras que resultan adjudicadas a las sociedades filiales concesionarias de CINTRA son construidas como norma general por la sociedad del Grupo FERROVIAL que desarrolla la actividad constructora, FERROVIAL AGROMÁN, S.A. o, en ocasiones, por sociedades mixtas o uniones temporales de empresas con participación de FERROVIAL AGROMÁN, S.A.
- (b) Prestación de servicios por sociedades del Grupo FERROVIAL a CINTRA y sus sociedades dependientes: por razones de gestión centralizada del Grupo y de generación de sinergias, CINTRA recibe prestaciones de servicios de apoyo de ciertas unidades corporativas de GRUPO FERROVIAL, S.A. que desarrollan sus funciones de forma centralizada para todas las sociedades integradas en el Grupo FERROVIAL, como son el área fiscal, servicios informáticos y seguros.
- (c) Prestación de servicios por CINTRA y sus sociedades dependientes a otras sociedades del Grupo FERROVIAL: por su parte, debido a su peculiar conocimiento y experiencia en el negocio de promoción y gestión de infraestructuras de transporte, CINTRA presta servicios a su accionista, FERROVIAL INFRAESTRUCTURAS, S.A. en cuestiones relacionadas con sus actividades en el área de gestión de aeropuertos.

Con fecha 6 de octubre de 2004 CINTRA, GRUPO FERROVIAL, S.A. y FERROVIAL AGROMÁN, S.A. han celebrado un contrato marco (el “**Contrato Marco**”) que regula las relaciones entre CINTRA y sus sociedades dependientes y el Grupo FERROVIAL en lo relativo a los contratos de construcción que puedan celebrar y la prestación recíproca de servicios entre dichas sociedades. El contenido de dicho Contrato Marco se expone en el apartado 6.3 siguiente.

La siguiente tabla refleja, en miles de euros, los saldos de las transacciones realizadas por CINTRA y sus sociedades dependientes con otras sociedades del

Grupo FERROVIAL por cada uno de los conceptos anteriormente expresados en los tres últimos ejercicios cerrados y el primer semestre del presente ejercicio, junto con el porcentaje que dichas transacciones representaron, en el caso de la construcción, respecto del saldo total de inversiones de las sociedades concesionarias del Grupo CINTRA en construcción en cada ejercicio, y en el caso de la prestación de servicios, respecto de los gastos o ingresos de explotación consolidados del Grupo CINTRA (según sean servicios facturados por el Grupo FERROVIAL a CINTRA o viceversa, respectivamente) en cada ejercicio:

Datos en millones de euros:

<b>Concepto</b>	<b>2001</b>	<b>%</b>	<b>2002</b>	<b>%</b>	<b>2003</b>	<b>%</b>	<b>30/6/04</b>	<b>%</b>
Construcción <sup>(1)</sup>	532,52	80,54%	561,65	89,93%	540,85	92,17%	219,00	87,78%
Servicios Grupo FERROVIAL a CINTRA	6,46	3,34%	3,07	1,74%	8,32	4,13%	2,44	2,35%
Servicios CINTRA a Grupo FERROVIAL	4,07	1,08%	7,79	2,17%	6,41	1,54%	1,34	0,60%

(1) La cifra de inversión en construcción considera, en el caso de contratos de construcción adjudicados a sociedades, consorcios, uniones temporales de empresas o figuras similares en las que Ferrovial Agromán, S.A. no ostenta el 100% de la entidad, la cifra de la inversión en construcción atribuible económicamente a Ferrovial Agromán, S.A., excluyendo las correspondientes a los socios minoritarios de dichas entidades.

B.2. FERROVIAL AGROMÁN, S.A. y CINTRA celebraron un contrato el 1 de agosto de 2001, mediante el cual CINTRA se compromete a adquirir las participaciones de FERROVIAL AGROMÁN, S.A. en aquellas sociedades concesionarias filiales de CINTRA en las que FERROVIAL AGROMÁN, S.A. se vea obligada, o pudiera verse en el futuro, a participar directamente como accionista, debido a las previsiones de determinados pliegos de licitación. La siguiente tabla refleja las sociedades filiales de CINTRA en las que, a la fecha de registro del presente Folleto, participa FERROVIAL AGROMÁN y sobre las que son, por tanto, de aplicación, las previsiones del citado contrato de 1 de agosto de 2001. Se hace constar, no obstante, que a la fecha de registro del presente Folleto no es previsible que ninguna de las participaciones señaladas en la tabla vaya a ser adquirida por CINTRA a corto plazo.

<b>Sociedad</b>	<b>% de capital Ferrovial Agromán</b>
Euroscut-Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A.	8%
Algarve International, B.V.	8%

Euroscut Norte-Sociedade Concessionaria da Scut do Norte-Litoral, S.A.	8,51%
Ruta 5 Tramo Talca-Chillán, S.A. <sup>(1)</sup>	9,31%
Autostrada Poludnie, S.A. <sup>(2)</sup>	12,5%

(1) Incluye un 9,24% propiedad de Constructora Delta Ferrovia Limitada, S.A. (“Ferrodell”) sociedad propiedad en un 50/50 de FERROVIAL AGROMÁN y la sociedad chilena Delta, S.A.

(2) Se trata de la sociedad que ha presentado una oferta en junio de 2004 para la adjudicación de la autopista A-4 entre Wroclav y Katowize en Polonia, concurso aún pendiente de adjudicación. Para más información, véase el capítulo VII, apartado 7.2.2.1] del Folleto.

En dichas enajenaciones, y respecto a las participaciones de FERROVIAL AGROMÁN, S.A., serán por cuenta de CINTRA las plusvalías/minusvalías que se pongan de manifiesto en el momento de la transmisión, y que se determinarán en función de la diferencia (positiva o negativa, según sea el caso y respectivamente) entre (i) el precio de venta y (ii) la suma del valor nominal o coste de adquisición de las acciones, más los intereses generados desde los desembolsos del nominal y la fecha de la transmisión, menos los dividendos que se hubieran percibido por dichas acciones y menos los intereses recibidos según se establece en el citado contrato. Los intereses serán los aplicables entre empresas del Grupo Ferrovia, o a la tasa de interés bancario de mercado local en el supuesto de que no sea España.

Asimismo, se hace constar que las eventuales adquisiciones de las participaciones en las sociedades citadas anteriormente, no producirían variación alguna en el perímetro de consolidación de la Sociedad, si bien en el supuesto de que se adquiriera la participación en la sociedad Ruta 5 Tramo Talca-Chillán, S.A., ésta pasaría a consolidar mediante el método de integración global en lugar de mediante el método de puesta en equivalencia, en el que consolida en la actualidad.

- B.3. Por otra parte, FERROVIAL AGROMÁN, S.A., a través de su filial chilena Ferrovia Agroman Empresa Constructora Limitada, es accionista (junto con la compañía chilena Empresa Constructora Delta, S.A.) de Constructora Delta Ferrovia Limitada (en adelante “**Ferrodell**”).

La concesionaria Ruta 5 Tramo Talca - Chillán encomendó a Ferrodell la ejecución de las obras de su concesión mediante contrato entre ambas de fecha 10 de septiembre de 1998. De la ejecución de este contrato resultaron unas cantidades a pagar por la concesionaria a Ferrodell (cifradas por los interesados en un principal neto de 833.500 Unidades de Fomento chilenas, equivalentes a aproximadamente 19,5 millones de euros a la fecha de registro del presente Folleto).

CINTRA y FERROVIAL AGROMÁN, S.A. acordaron el 28 de diciembre de 2001 que si antes del 31 de diciembre de 2015 la antedicha concesionaria no



hubiera satisfecho a Ferrodell las referidas cantidades, CINTRA –previo requerimiento al efecto- pagará a FERROVIAL AGROMÁN, S.A. la mitad de la parte de esas cantidades que no hubiera sido aún satisfecha; y si, con posterioridad al pago así hecho por CINTRA, Ferrodell cobrara de la referida concesionaria, FERROVIAL AGROMÁN, S.A. devolverá a CINTRA la mitad de lo así cobrado por Ferrodell.

- B.4. CINTRA y Ferrovial Infraestructuras, S.A. suscribieron con fecha 30 de septiembre de 2004 un contrato con Budimex, sociedad de nacionalidad polaca controlada por FERROVIAL AGROMÁN titular del 10% del capital social de Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (matriz de la concesionaria de la autopista Ocaña-La Roda), en virtud del cual las partes se otorgan recíprocas opciones de compra y venta de la participación de Budimex en Inversora de Autopistas de Levante, S.L. a precios de mercado, transcurrido un año desde la firma del citado contrato. Las opciones tienen un plazo de ejercicio de 10 años y no alteran los derechos de suscripción preferente establecidos en los estatutos de Inversora de Autopistas de Levante, S.L.

El contrato, que deja sin efecto acuerdos anteriores entre las partes relativos a Inversora de Autopistas de Levante, S.L., establece, a su vez, una obligación recíproca de las partes en relación con el nombramiento de miembros del Consejo de Administración de Inversora de Autopistas de Levante, S.L.

- B.5. En el marco de la financiación del proyecto Ocaña-La Roda, Budimex, Europistas y Ferrovial Infraestructuras, S.A. suscribieron, con fecha 30 de julio de 2004, un acuerdo con las entidades financiadoras del proyecto, en virtud del cual asumieron diversos compromisos de aportación de capital y de cumplimiento de ratios financieros. Con el fin de garantizar dichos compromisos, el citado contrato establece que Ferrovial Infraestructuras, S.A., y por tanto CINTRA una vez que haya adquirido la participación en Inversora de Autopistas de Levante, S.A., asumirá los compromisos de aportación de capital de Budimex en caso de que ésta última no pueda hacer frente a los mismos.
- B.6. De conformidad con lo previsto en el Contrato Marco referido anteriormente, CINTRA deberá adquirir la participación de FERROVIAL INFRAESTRUCTURAS, S.A. en el Proyecto Scut Azores (participación que actualmente asciende a un 100%) en caso de que esta última resultara adjudicataria de dicho Proyecto. La adquisición deberá realizarse en condiciones de mercado, tan pronto como ello sea posible y obtenidas, en su caso, las autorizaciones administrativas que sean necesarias.
- B.7. Por último, Ferrovial Infraestructuras, S.A. ha otorgado un préstamo en condiciones de mercado a Cintra Aparcamientos, S.A. por importe de 15 millones de Euros para facilitar en parte la adquisición del 57,11% de EGUISA.

#### C. Operaciones de reorganización societaria

Con ocasión de la Oferta objeto del presente Folleto, CINTRA ha convenido con sus accionistas (o sociedades de sus grupos) la reorganización de ciertas participaciones.

En este sentido, CINTRA, Ferrovial Infraestructuras, S.A. y MICI, una sociedad perteneciente al grupo de MILSA, han suscrito con fecha 23 de septiembre de 2004 una escritura pública de permuta simultánea de acciones y participaciones en virtud de la cual han acordado realizar las siguientes operaciones, condicionadas todas ellas de manera suspensiva a (i) la transmisión del 100% de las acciones de la sociedad 407 Toronto Highway B.V. en favor de CINTRA, (ii) a la firma de los contratos de aseguramiento y colocación de los distintos tramos de la Oferta y (iii) a la no resolución de los mismos por las razones en ellos previstas relativas a supuestos de fuerza mayor (véase a este respecto el apartado 2.12.3 precedente del Capítulo 2 del presente Folleto), y con efectos a la fecha en que se verifique el cumplimiento de la última de dichas condiciones (que está previsto que se produzca el 26 de octubre de 2004):

- (a) CINTRA permutará con MICI 107.492.500 acciones representativas del 13,87% del capital social de la sociedad 407 International, Inc. (considerando a estos efectos convertida en acciones la deuda subordinada de la que es titular Macquarie Infrastructure (Toll Route), S.A. a que se refiere el apartado 4.2.3.7.1 del Capítulo IV del presente Folleto), por 53.819.824 acciones de CINTRA que representan un 11,99% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción). A los efectos de esta permuta, las acciones representativas del 13,87% del capital de la Sociedad 407 International Inc. se han valorado en 527.560.000 euros.

A fin de hacer posible la entrega por parte de CINTRA a MICI de las mencionadas acciones de la sociedad 407 International Inc., y puesto que CINTRA ostenta su participación en el capital de esta entidad de forma indirecta a través de una cadena de sociedades filiales tenedoras de acciones, CINTRA ha concluido ciertos acuerdos al nivel de sus participadas con el objeto de adquirir y ostentar directamente dicha participación del 13,87% del capital de la sociedad 407 International Inc. que anteriormente ostentaba de manera indirecta a través de dichas sociedades intermedias. En resumen, tras la conclusión de estos acuerdos y operaciones societarias, CINTRA ostentará una participación directa en el capital social de la sociedad 407 International Inc. del 13,87% (que será objeto de la permuta antes referida), y una participación indirecta del 53,23% a través de la sociedad 407 Toronto Highway, B.V, filial íntegramente participada por CINTRA.

A su vez, y con el fin de posibilitar la permuta de acciones entre CINTRA y MICI, MILSA realizará una aportación no dineraria a MICI de 53.819.824 acciones de CINTRA, representativas del 11,99% del capital social de la Sociedad. Dicha aportación estará sometida a las mismas condiciones suspensivas anteriormente referidas.

CINTRA se ha comprometido con la sociedad 407 International Inc. y con el accionista de ésta SNC Lavalin a mantenerles indemnes de los daños y perjuicios que pudieran sufrir como consecuencia directa de las operaciones de reorganización societaria relacionadas con dicha sociedad 407 International Inc. CINTRA considera que de este compromiso no debería derivarse ningún efecto sustancialmente negativo para la Sociedad.

- (b) Ferroviaria Infraestructuras, S.A. permutará con CINTRA 11.255.969 acciones representativas del 99,92% del capital social de la sociedad Cintra Aparcamientos, S.A. y 3.229.505 participaciones representativas del 50% del capital social de la sociedad Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (matriz de la sociedad concesionaria de la autopista de peaje Ocaña-La Roda), de las que es titular, por 35.316.786 acciones propias de la Sociedad, representativas de un 7,87% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción) que ésta habrá adquirido a MICI en virtud de la permuta referida en el apartado (a) anterior. A los efectos de esta permuta, las acciones representativas del 99,92% del capital social de Cintra Aparcamientos, S.A. se han valorado en 339.728.000 euros, y las participaciones representativas del 50% del capital social de Inversora de Autopistas de Levante, S.L. en 6.459.012 euros.

Habida cuenta de que, como consecuencia de las operaciones antes descritas, CINTRA deberá recibir de MICI 53.819.824 acciones propias, representativas de un 11,99% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción), y a su vez deberá entregar a Ferroviaria Infraestructuras, S.A. 35.316.786 acciones propias, representativas de un 7,87% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción), la escritura pública de permuta de acciones y participaciones prevé, en cuanto a las acciones de la Sociedad se refiere, que las operaciones de permuta se liquidarán de forma tal que MICI transmitirá a Ferroviaria Infraestructuras, S.A., por cuenta de CINTRA, 35.316.786 acciones de la Sociedad, representativas de un 7,87% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción), y entregará a CINTRA el saldo neto, esto es, 18.503.038 acciones de la Sociedad, representativas de un 4,12% de su capital social (con anterioridad a la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública de Suscripción). Estas últimas acciones son las que CINTRA ofrece en el marco de la Oferta Pública de Venta, de manera que una vez liquidada la Oferta, CINTRA no será titular de ninguna acción propia.

La Junta General de Accionistas de CINTRA de 31 de agosto de 2004 autorizó las permutas de acciones referidas anteriormente y las adquisiciones y enajenaciones de acciones propias derivadas de las mismas conforme a lo previsto en el artículo 75 de la Ley de Sociedades Anónimas.

Estas operaciones de reorganización no generarán ningún fondo de comercio en CINTRA, según se explica en el apartado 5.5 del Capítulo V del presente Folleto.

#### D. Regulación y supervisión de las operaciones vinculadas

Como ya se ha indicado en el apartado 6.1.3.2 anterior, el Consejo de Administración de CINTRA ha constituido una Comisión de Operaciones Vinculadas de la que no pueden formar parte los Consejeros dominicales y que tiene entre sus funciones la supervisión del cumplimiento del Contrato Marco.

En cuanto al Reglamento del Consejo de Administración, éste contiene diversos preceptos relativos a los conflictos de interés y las transacciones de la Sociedad con sus Consejeros, Directivos y accionistas significativos, que se reproducen a continuación:

**“Artículo 34°.- Conflictos de interés**

1. *El Consejero deberá abstenerse de intervenir y votar en las deliberaciones que afecten a asuntos en los que se halle interesado directa o indirectamente, por cuenta propia o por cuenta de un tercero. En todo caso, deberá informar de estas situaciones al Secretario del Consejo con la debida antelación.*

*Se presumirá que el Consejero (i) está interesado por cuenta propia si se trata de asuntos que afecten a algún miembro de su familia o a una entidad en la que ostente una participación significativa; y (ii) que está interesado por cuenta de un tercero cuando el asunto afecte a entidades en las que desempeñe un puesto directivo o a accionistas con los que el consejero tenga alguna vinculación (incluyendo la circunstancia de que éste actúe como consejero dominical de la Sociedad en relación con dichos accionistas).*

2. *Por excepción y dejando a salvo los supuestos legalmente previstos, la obligación de abstención a que se refiere el apartado anterior no será exigible en los asuntos que versen sobre temas organizativos (composición del Consejo, nombramiento y cese de consejeros, delegación de facultades y otorgamiento de poderes, exigencia de responsabilidad, etc.).*

3. *Para poder realizar, por sí o a través de Persona Vinculada, transacciones profesionales o comerciales con Cintra, el Consejero necesitará que el Consejo, previo informe de la Comisión de Operaciones Vinculadas, apruebe la transacción.*

*Tratándose de transacciones ordinarias con Cintra, bastará que el Consejo de Administración apruebe, de forma genérica, la línea de operaciones.”*

**“Artículo 36°.- Extensión de los deberes de los Consejeros**

1. *Los deberes enumerados en los artículos 30 a 35, ambos inclusive, excluido el artículo 31.3, serán de aplicación a (i) los integrantes de la Alta Dirección de la Sociedad, (ii) otros directivos que individualmente designe el Consejo de Administración y (iii) a sus respectivas Personas Vinculadas.*

2. *Las obligaciones y deberes en materia de no competencia, conflictos de interés y operaciones vinculadas con Grupo Ferrovial se regirán por lo previsto en el Contrato Marco.”*

En todo caso, las transacciones de la Sociedad con Consejeros y accionistas significativos serán objeto de comunicación en el informe anual de gobierno corporativo en los términos establecidos en la legislación vigente.

### **6.2.3. Importes de los sueldos, dietas y remuneraciones. Sistemas de retribución referenciados al valor de las acciones**

#### **6.2.3.1. Importes de los sueldos, dietas y otras remuneraciones**

El artículo 36 de los Estatutos Sociales relativo a la retribución de los Consejeros establece lo siguiente:

- “1. Los consejeros, en su condición de miembros del Consejo de Administración, percibirán una retribución de la Sociedad que consistirá en una cantidad anual fija. El importe de las cantidades que pueda satisfacer la Sociedad por ese concepto al conjunto de los consejeros será fijado por la Junta General. La fijación de la cantidad exacta a abonar dentro de ese límite, las condiciones para su obtención y su distribución entre los distintos consejeros corresponde al Consejo de Administración.*
- 2. Además, los consejeros que cumplan funciones ejecutivas dentro de la Sociedad percibirán, por este concepto, una retribución compuesta por: (a) una parte fija, adecuada a los servicios y responsabilidades asumidos; (b) una parte variable, correlacionada con algún indicador de los rendimientos del consejero o de la empresa; (c) una parte asistencial y (d) una indemnización para el caso de cese no debido a incumplimiento imputable al consejero.*

*La determinación del importe correspondiente a la parte fija, de los indicadores o criterios de cálculo de la parte variable, del coste de las previsiones asistenciales y de los parámetros de referencia para cuantificar la indemnización por cese corresponden a la Junta General.*

*El Consejo de Administración podrá, dentro de los límites establecidos por la Junta, individualizar el paquete retributivo de cada consejero y definir las demás condiciones exigibles para su obtención. Los consejeros ejecutivos afectados se abstendrán de asistir y participar en la deliberación del Consejo correspondiente. El Consejo cuidará que las retribuciones se orienten por las condiciones del mercado y tomen en consideración la responsabilidad y grado de compromiso que entraña el papel que está llamado a desempeñar cada consejero.*

- 3. Los consejeros podrán ser retribuidos además con la entrega de acciones de la Sociedad o de otra compañía cotizada del grupo al que pertenezca, de opciones sobre las mismas o de instrumentos vinculados a su cotización. Cuando se refiera a acciones de la Sociedad, esta retribución deberá ser acordada por la Junta General de accionistas. El acuerdo expresará, en su caso, el número de acciones a entregar, el precio de ejercicio de los derechos de opción,*

*el valor de las acciones que se tome como referencia y el plazo de duración de esta forma de retribución.*

4. *La Sociedad está autorizada para contratar un seguro de responsabilidad civil para sus consejeros.*
5. *Las retribuciones de los consejeros externos y de los consejeros ejecutivos, en este último caso en la parte que corresponda a su cargo de consejero al margen de su función ejecutiva, se consignarán en la memoria de manera individualizada para cada consejero. Las correspondientes a los consejeros ejecutivos, en la parte que corresponda a su función ejecutiva, se incluirán de manera agrupada, con desglose de los distintos conceptos o partidas retributivas.”*

La Junta General Extraordinaria de Accionistas de CINTRA de fecha 4 de octubre de 2004 adoptó, de conformidad con lo previsto en el artículo 36 de los estatutos sociales, el siguiente acuerdo:

- “1. *Fijar en 1.000.000 euros el importe máximo agregado de las retribuciones estatutarias que la Sociedad puede satisfacer anualmente al conjunto de sus consejeros con arreglo a lo previsto en el apartado 1 del artículo 36 del texto refundido de los Estatutos Sociales, cuya entrada en vigor está condicionada a la admisión a cotización oficial de las acciones de la Sociedad.*
2. *De conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 36 del indicado texto refundido de los Estatutos sociales, se acuerda establecer la remuneración máxima anual de cada consejero ejecutivo de la Sociedad en los siguientes términos:*

*(i) Parte Fija.*

*El importe bruto global a abonar por este concepto no podrá exceder de 500.000 euros anuales. Entretanto no sea modificado por la Junta, dicho importe se incrementará anualmente tomando en consideración el índice español de precios de consumo (IPC) y/o las referencias de mercado que para posiciones de índole similar elabore una entidad independiente de reconocido prestigio en el campo de la consultoría de Recursos Humanos.*

*(ii) Parte Variable.*

*Esta partida retributiva está vinculada al logro de objetivos en función de parámetros de la Sociedad y/o del Grupo al que pertenece tales como los siguientes:*

- a) *Incremento del Beneficio Neto respecto del ejercicio precedente.*

- b) *Grado de consecución del Beneficio antes de Impuestos presupuestado para el ejercicio de que se trate.*
- c) *Grado de consecución del Cash Flow presupuestado.*
- d) *Evolución de los costes de estructura*
- e) *Número y tipo de proyectos que hayan sido objeto de licitación, adjudicación o financiación.*

*La Parte Variable de la remuneración se devengará de una sola vez y no tendrá carácter consolidable. Su importe máximo anual no excederá en ningún caso del doble de la Parte Fija del ejercicio correspondiente.*

*(iii) Parte Asistencial.*

*El coste máximo anual de los planes de pensiones, seguros y/o demás previsiones en materia asistencial no podrá exceder de 3.000 euros. Dicha cantidad se incrementará anualmente de conformidad con el criterio previsto en el punto (i) anterior.*

*(iv) Parte Indemnizatoria.*

*El importe de las previsiones indemnizatorias para el caso de cese no debido a incumplimiento del consejero, durante los ocho primeros años de permanencia en la Sociedad o en el Grupo al que pertenece no podrán exceder de tres anualidades, es decir, del triple del importe conjunto de la retribución fija correspondiente al año en que cesa y de la última retribución variable devengada antes de su cese. Este límite será de cuatro anualidades a partir del noveno año de permanencia.*

*Al amparo de la previsión contenida en el último párrafo del apartado 2 del artículo 36 de los Estatutos, se faculta al Consejo de Administración para fijar la retribución exacta de cada consejero ejecutivo dentro de los límites reseñados en los párrafos (i) a (iv) precedentes así como para definir cualesquiera otras condiciones exigibles para su abono.*

3. *Se hace constar que las retribuciones anteriores y, en su caso, las que la Junta acuerde de conformidad con lo prevenido por el apartado 3 del artículo 36 de los Estatutos, son compatibles con los planes de opciones establecidos por Grupo Ferrovial para los consejeros de la Sociedad.*
4. *Este acuerdo queda condicionado a la admisión a cotización oficial de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia, a través del Sistema de Interconexión Bursátil (Mercado Continuo). Asimismo, el presente acuerdo quedará sin*

*vigor ni efecto alguno en el caso de que el 15 de julio de 2005 no se hubiera obtenido la admisión a cotización de las acciones de la Sociedad, a través del Sistema de Interconexión Bursátil, en las Bolsas de Valores indicadas.”*

El cuadro siguiente indica, en miles de euros, la remuneración percibida por los miembros del Consejo de Administración de CINTRA en los ejercicios 2002, 2003 y durante el primer semestre del ejercicio 2004.

Datos en euros:

Concepto	2002	2003	30/6/2004
Remuneración fija por pertenencia a Consejo de CINTRA <sup>(1)(2)</sup>	--	--	--
Sueldos y salarios satisfechos por CINTRA <sup>(3)</sup>	--	--	--
Sueldos y salarios satisfechos por sociedades dependientes de CINTRA <sup>(4)</sup>	--	--	--
Dietas por asistencia a los Consejos de otras sociedades dependientes de CINTRA <sup>(4)</sup>	80.685,82	99.717,87	69.315,01
<b>TOTAL</b>	<b>80.685,82</b>	<b>99.717,87</b>	<b>69.315,01</b>

<sup>(1)</sup> El número de miembros del Consejo de Administración en los periodos mencionados en el cuadro (2002, 2003 y a 30 de junio de 2004) fue de cinco. Una vez que las acciones de la Sociedad sean admitidas a negociación oficial, el número de miembros del Consejo de Administración será de ocho.

<sup>(2)</sup> No existen dietas por asistencia a los Consejos de la Sociedad.

<sup>(3)</sup> Ha de tenerse en cuenta que el único Consejero ejecutivo, D. Juan Béjar Ochoa, ha estado en plantilla de GRUPO FERROVIAL, S.A. hasta el 1 de octubre de 2004, fecha en la que se ha trasladado a CINTRA. Por tanto, la remuneración de D. Juan Béjar Ochoa (que está incluida en los importes facturados a CINTRA por otras sociedades del Grupo FERROVIAL que figuran en el cuadro del apartado 6.2.2.B.1 anterior) era satisfecha por GRUPO FERROVIAL, S.A. El importe facturado por Grupo Ferrovial, S.A. a CINTRA como compensación por los servicios del citado Consejero Ejecutivo y otros gastos relacionados durante el ejercicio 2003 ascendió a 626.848,62 euros.

<sup>(4)</sup> Ninguno de los Consejeros percibió cantidad alguna en concepto de sueldos y salarios o dietas de asistencia a Consejos de las sociedades que se integrarán en el perímetro de consolidación de CINTRA una vez que se perfeccionen las operaciones de reorganización descritas en el apartado 6.2.2 anterior, esto es, Cintra Aparcamientos, S.A. y sus sociedades dependientes e Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (matriz de la sociedad concesionaria de la autopista de peaje Ocaña-La Roda). Por lo tanto, la información contenida en este cuadro sería la misma aun cuando se considerase que dichas sociedades ya formaban parte de Grupo CINTRA en las fechas indicadas.

El cuadro siguiente indica la remuneración percibida por los directivos referidos en el apartado 6.1.6 anterior (excluidos los Consejeros Ejecutivos) durante los ejercicios 2002 y 2003 y el primer semestre del ejercicio 2004.



Datos en euros:

Concepto	2002	2003	30/6/2004
Sueldos y Salarios satisfechos por CINTRA	1.689.152,68	1.833.237,44	963.762,93
Sueldos y salarios satisfechos por sociedades dependientes de CINTRA <sup>(1) (2)</sup>	310.063,87	125.698,07	--
Dietas por asistencia a Consejos de otras sociedades dependientes de Cintra <sup>(1)</sup>	17.409,30	22.136,22	35.464,32
<b>TOTAL</b>	<b>2.016.625,85</b>	<b>1.981.071,73</b>	<b>999.227,25</b>

<sup>(1)</sup> A los efectos de este cuadro, se consideran ya incluidas entre las “sociedades dependientes de CINTRA” aquellas sociedades que se integrarán en el perímetro de consolidación de CINTRA una vez que se perfeccionen las operaciones de reorganización descritas en el apartado 6.2.2 anterior, esto es, Cintra Aparcamientos, S.A. y sus sociedades dependientes e Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (matriz de la sociedad concesionaria de la autopista de peaje Ocaña-La Roda).

<sup>(2)</sup> Incluye la remuneración que pagaba Cintra Aparcamientos, S.A. a D. Leopoldo del Pino Calvo-Sotelo hasta el 1 de junio de 2003. A partir de esa fecha, D. Leopoldo del Pino Calvo-Sotelo pasó a integrarse en la plantilla de Ferrovial Infraestructuras, S.A., que es por tanto la sociedad que ha pagado su remuneración desde entonces y hasta el 1 de agosto de 2004, fecha en la que D. Leopoldo del Pino Calvo-Sotelo ha pasado a integrarse en la plantilla de CINTRA. Dicha remuneración pagada por Ferrovial Infraestructuras, S.A. está incluida en los importes facturados a CINTRA por otras sociedades de Grupo FERROVIAL que figuran en el cuadro del apartado 6.2.2.B.1 anterior.

Se hace constar que ninguno de los contratos de trabajo de los Directivos mencionados en el apartado 6.1.6 anterior contienen cláusulas de indemnización por despido y/o baja distintas de las previstas en la legislación laboral vigente, salvo el del Consejero Delegado, D. Juan Béjar Ochoa. En todo caso, las indemnizaciones previstas en este contrato no tendrían, en el supuesto de ser satisfechas, un impacto relevante en la situación financiera de la Sociedad.

### **6.2.3.2. Sistemas de retribución referenciados al valor de las acciones de CINTRA**

No existe, en la actualidad, ningún sistema de retribución referenciado al valor de las acciones de CINTRA (tales como programas de opciones sobre acciones o similares) en favor de los Consejeros y Directivos de la Sociedad o de cualquiera de sus empleados. No obstante, y aunque de momento no ha sido adoptada decisión alguna al respecto, la Sociedad podría estudiar en el futuro la posibilidad de establecer algún sistema de retribución de esas características. Por otra parte, algunas de las citadas personas participan en programas de retribución referenciados al valor de la acción y/o planes de opciones sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A.

#### **6.2.4. Obligaciones en materia de pensiones y seguros de Consejeros y Directivos**

No existen en la actualidad compromisos de CINTRA en materia de pensiones y previsión social de Consejeros y Directivos (ni los actuales ni sus antecesores).

No obstante, CINTRA tiene suscrito un seguro de vida y accidentes colectivo para 540 personas (entre las que se incluyen Directivos de CINTRA), que para el ejercicio 2004 supone un capital asegurado superior a 18,7 millones de euros. El importe de la prima pagada en el ejercicio 2004 para todo el ejercicio por este seguro fue de 84.723,24 euros. A su vez, CINTRA ofrece a sus empleados los siguientes beneficios sociales: becas de estudio, préstamos especiales, complemento de incapacidad temporal, vales de comida (sólo para personal de estructura) y un programa de compensación personalizado y flexible (PCP) para un determinado colectivo, en el que se incluyen los Directivos de CINTRA y que permite destinar un porcentaje máximo de la remuneración fija anual, de modo voluntario, a una serie de productos específicos (seguro de salud, de vida, de accidentes y/o vehículo propio), así como seguros de asistencia sanitaria contratados a través del PCP y seguros de asistencia sanitaria para viajes y desplazamientos.

Por otra parte, existe una póliza de responsabilidad civil contratada por GRUPO FERROVIAL, S.A. para Consejeros y Directivos que cubre (i) a todos los Consejeros y Directivos de las empresas en cuyo capital social GRUPO FERROVIAL, S.A. participe en un porcentaje igual o superior al 50%; y (ii) a los Consejeros propuestos por GRUPO FERROVIAL, S.A. en aquellas empresas en cuyo capital social GRUPO FERROVIAL, S.A. participe en un porcentaje inferior al 50%. Asimismo, la sociedad 407 International Inc. tiene contratada una póliza específica de responsabilidad civil para sus Consejeros y Directivos. El importe de las últimas primas anuales pagadas por estas pólizas asciende a 330.593 euros y 159.000 dólares canadienses, respectivamente.

#### **6.2.5. Anticipos, créditos concedidos y garantías en vigor constituidas por la Sociedad emisora a favor de los Consejeros y Directivos**

CINTRA tiene concedidos créditos a favor de tres de sus Directivos mencionados en el apartado 6.1.6 anterior, por valor (a fecha 30 de junio de 2004) de 73.022,89 euros, con tipo de interés de EURIBOR. Ninguno de dichos créditos está garantizado.

#### **6.2.6. Actividades significativas ejercidas por los Administradores y por los Directivos más significativos fuera de la Sociedad**

A continuación se resumen brevemente las actividades más significativas desarrolladas por los Consejeros de la Sociedad fuera de CINTRA y sus sociedades dependientes:

<b>CONSEJEROS</b>	<b>ACTIVIDAD</b>
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Presidente de Grupo Ferrovial, S.A. Consejero Independiente de Banesto Presidente de Ferrovial Aeropuertos, S.A. Presidente de Ferrovial Infraestructuras, S.A.
D. Joaquín Ayuso García	Consejero Delegado de Grupo Ferrovial, S.A. Presidente y Consejero Delegado de Ferrovial Agromán, S.A.

---

	Presidente y Consejero Delegado de Ferrovial Inmobiliaria, S.A. Presidente y Consejero Delegado de Ferrovial Servicios, S.A. Presidente y Consejero Delegado de Ferrovial Telecomunicaciones, S.A. Consejero Delegado de Ferrovial Aeropuertos, S.A. Consejero Delegado de Ferrovial Infraestructuras, S.A. Consejero y Director General de Ferrovial Aeropuertos, S.A. Consejero y Director General de Ferrovial Infraestructuras, S.A. Miembro del Comité de Dirección de Grupo Ferrovial, S.A.
D. Juan Béjar Ochoa	Consejero Secretario de Grupo Ferrovial, S.A. Secretario General de Grupo Ferrovial, S.A. Miembro del Comité de Dirección de Grupo Ferrovial, S.A. Consejero de Europistas, S.A. Consejero de Ferrovial Aeropuertos, S.A. Consejero de Ferrovial Agromán, S.A. Consejero de Ferrovial Infraestructuras, S.A. Consejero de Ferrovial Inmobiliaria, S.A. Consejero de Ferrovial Servicios, S.A. Consejero de Habitaria Consejero de Amey UK Plc Consejero de Amey Plc
D. José María Pérez Tremps	
D. Nicolás Villén Jiménez	Director General Económico Financiero de Grupo Ferrovial, S.A. Consejero de Grupo Corporativo ONO, S.A. Miembro del Comité de Dirección de Grupo Ferrovial, S.A. Consejero de Amey UK Plc Consejero de Amey Plc Consejero de Ferrovial Aeropuertos, S.A. Consejero de Ferrovial Agromán, S.A. Consejero de Ferrovial Infraestructuras, S.A. Consejero de Ferrovial Inmobiliaria, S.A. Consejero de Ferrovial Servicios, S.A.
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	Presidente y Director General del Grupo Unión Española de Explosivos, S.A. Vicepresidente de Dinamia Capital Privado S.C.R., S.A.
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	Presidente de Gala Capital Socio Fundador de BTEP Consejero de Bacardi Limited
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	Consejero Delegado Grupo Telefónica desde 2000 a 2003 Consejero de Portugal Telecom Consejero de Telecomunicaciones de Sao Paulo (Telesp)

---

Se hace constar que ninguno de los restantes Directivos mencionados en el apartado 6.1.6 anterior desarrolla actividades significativas fuera de CINTRA y su grupo.

### **6.3. CONTRATO MARCO PARA LA REGULACIÓN DE LAS RELACIONES DE CINTRA Y GRUPO FERROVIAL**

Se describen a continuación los contenidos más relevantes del Contrato Marco, que ha sido suscrito en fecha 6 de octubre de 2004 entre GRUPO FERROVIAL, S.A. y FERROVIAL AGROMÁN, S.A., de una parte, y CINTRA, de otra. Se hace constar, no obstante, que la entrada en vigor del Contrato Marco está condicionada a la admisión a negociación de las acciones de CINTRA en las Bolsas españolas, y que dicho Contrato Marco permanecerá vigente mientras GRUPO FERROVIAL, S.A. (i) ostente, directa o indirectamente, una participación mayoritaria (superior al 50% del capital) en CINTRA o (ii), incluso si esa participación resultase igual o inferior al 50%, mientras más de la

mitad de los Consejeros de CINTRA hayan sido nombrados por GRUPO FERROVIAL, S.A.

El Contrato Marco tiene por objeto regular las relaciones entre Grupo FERROVIAL y sus sociedades dependientes distintas de CINTRA, de una parte, y CINTRA y sus sociedades dependientes, de otra parte, en relación con las dos materias principales que a continuación se relacionan:

A. Desarrollo de proyectos de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos.

El Contrato Marco regula los cometidos y obligaciones de CINTRA y sus sociedades dependientes, por una parte, y de las otras empresas del Grupo FERROVIAL, por otro, en relación con cualquier licitación para la concesión de la construcción y explotación, mantenimiento y/o explotación de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos (“Proyectos”). En relación con esos Proyectos, con carácter general y siempre que resulte posible según las condiciones de la licitación, CINTRA se ocupará de su explotación y las empresas del Grupo FERROVIAL se encargarán de la construcción. Se excluyen del ámbito del Contrato Marco aquellos Proyectos donde el importe de los trabajos de diseño y construcción a realizar por el adjudicatario sea igual o inferior a tres millones de euros (cifra que se actualizará anualmente en función del Índice español de Precios de Consumo) o en los que el adjudicatario esté obligado (por el pliego de condiciones o imperativo legal) a contratar dichos trabajos con alguien predeterminado distinto de las empresas del Grupo FERROVIAL y no dependientes de CINTRA.

(i) *Régimen de derechos preferentes y exclusivos entre CINTRA y sociedades de Grupo FERROVIAL no dependientes de CINTRA*

Conforme a lo previsto en el Contrato Marco y sin perjuicio de las posibles excepciones que en él se prevén, la actividad de licitación -y todas las actividades relacionadas con ella- para la concesión y explotación de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos se realizará por CINTRA y no por otras empresas pertenecientes al Grupo FERROVIAL y no dependientes de CINTRA. Las sociedades del Grupo FERROVIAL no dependientes de CINTRA no podrán competir con ésta en lo relativo a la licitación para la concesión y explotación de esas infraestructuras, salvo si CINTRA declinase explícitamente su participación o si CINTRA no resultase adjudicataria del Proyecto (si esa falta de adjudicación hubiese venido motivada de manera significativa por el precio ofertado para la ejecución de las obras, las indicadas sociedades del Grupo FERROVIAL sólo podrán contratar la construcción del Proyecto con un tercero adjudicatario si lo hacen en condiciones que, globalmente consideradas, no resulten más competitivas que las ofertadas a CINTRA, salvo que se puedan justificar en una modificación de las condiciones de mercado). Estos compromisos no limitan la actividad de construcción de las sociedades del Grupo FERROVIAL en su capacidad de participar y optar a la ejecución de obras de toda clase que no impliquen una concesión de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos para su explotación posterior.

Análogamente, el Contrato Marco prevé que las sociedades del Grupo FERROVIAL no dependientes de CINTRA tengan un derecho preferente exclusivo para participar como constructores en relación con las obras de cualquier Proyecto de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos en el que participe CINTRA. Esa participación requerirá que antes de la presentación de la correspondiente oferta CINTRA cuente con un compromiso de las sociedades del Grupo FERROVIAL participantes para ejecutar la construcción con un precio y un plazo cerrados. Este compromiso se instrumentará a través de la firma de un precontrato de construcción en el que se recogerán, además, todos los restantes extremos esenciales del futuro contrato de construcción, que se suscribirá en el caso de que la oferta presentada resulte ganadora. Si ninguna de las sociedades del Grupo FERROVIAL deseara participar como constructor en el Proyecto, CINTRA podrá contratar las obras con terceros.

Se estima que este sistema de derechos preferentes exclusivos contribuirá a maximizar los intereses de CINTRA y de las sociedades del Grupo FERROVIAL que participen en la construcción de las infraestructuras, pues favorecerá la presentación de ofertas competitivas en las licitaciones de proyectos y permitirá a CINTRA una óptima cobertura del riesgo de construcción. En cualquier caso, las sociedades del Grupo FERROVIAL no dependientes de CINTRA han manifestado su intención de ofrecer a CINTRA la construcción en las mejores condiciones a su alcance en función de la situación del mercado.

Asimismo, en relación con este régimen de preferencias y exclusividades, el Contrato Marco prevé reglas especiales de proporcionalidad para aplicar en caso de que CINTRA concorra en consorcio con otras compañías, no ligadas por el Contrato Marco. En particular, en tales supuestos, la participación en la construcción por parte de las sociedades del Grupo FERROVIAL no dependientes de CINTRA podrá quedar limitada, siempre que ello sea posible en función de la composición del consorcio, a una participación equivalente a la de CINTRA con asunción por las indicadas sociedades del riesgo de construcción que proporcionalmente les corresponda en los mismos términos que el resto de las empresas constructoras. Si CINTRA, siendo minoritaria, no hubiera podido hacer efectiva la participación de las sociedades del Grupo FERROVIAL no dependientes de CINTRA en la construcción, estas sociedades podrán concurrir libremente a la licitación o a la construcción del Proyecto con terceros.

#### *(ii) Ejecución de los Proyectos*

En lo relativo a la ejecución de los Proyectos, el Contrato Marco prevé un claro reparto de tareas. Así, en el supuesto de que tanto CINTRA como las sociedades del Grupo FERROVIAL que correspondan estuvieran interesadas en participar en un Proyecto, CINTRA se ocupará de la coordinación, elaboración y presentación de la oferta y de todos sus aspectos sustantivos distintos de los relativos a la construcción. Por su parte,

las sociedades correspondientes del Grupo FERROVIAL se responsabilizarán de los contenidos y de la preparación de la documentación técnica y económica relativa a las obras.

B) Prestación de servicios intergrupo.

El Contrato Marco establece asimismo la regulación general aplicable a los servicios que presten sociedades del Grupo FERROVIAL a CINTRA y sus sociedades dependientes, y viceversa.

En cuanto a los servicios de Grupo FERROVIAL a CINTRA o a sus sociedades dependientes, el Contrato Marco prevé que se refieran a sistemas de información y a materias relativas a la asistencia o apoyo a la gestión, en los términos que ambas partes acuerden por escrito. Asimismo, los servicios podrán incluir el desarrollo desde las instancias centrales de funciones de carácter corporativo que son propias de grupos empresariales como el constituido por FERROVIAL y que benefician a las diversas empresas que lo integran.

Por su parte, los servicios que CINTRA presta a sociedades del Grupo FERROVIAL abarcan principalmente cuestiones relacionadas con la gestión del negocio de aeropuertos, con concesiones aeroportuarias y con presentación de ofertas para aeropuertos y otras infraestructuras.

El Contrato Marco dispone que la concreta definición de estos servicios recíprocos y las condiciones a ellos aplicables pueden requerir la suscripción de uno o varios contratos adicionales entre CINTRA y las sociedades del Grupo FERROVIAL correspondientes. Asimismo, el Contrato Marco también prevé que las partes se reúnan anualmente para determinar los servicios que previsiblemente deban prestarse en el ejercicio siguiente, con objeto de realizar las previsiones de recursos correspondientes.

En todo caso, el Contrato Marco establece las obligaciones generales a cargo de las partes en relación con la prestación de sus servicios, incluyendo el despliegue de la diligencia debida y los deberes de reserva en relación con la información facilitada.

En materia de retribuciones, se prevé que las partes puedan acordar bien un importe fijo anual predeterminado por tipología de servicios (actualizable en función de la evolución del Índice español de Precios de Consumo) o bien importes determinables en función de variables previamente definidas.

Finalmente, también resultará de aplicación el Contrato Marco a contratos específicos de servicios relacionados con Proyectos (limpieza, jardinería, etc.) que tengan un importe superior a tres millones de euros (actualizables en función del Índice español de Precios de Consumo) y que concierten CINTRA y otras sociedades del Grupo FERROVIAL.

En relación tanto con los Proyectos de infraestructuras como con los servicios intergrupo referidos, el Contrato prevé que la Comisión de Operaciones Vinculadas de CINTRA ejercite determinadas funciones de supervisión e información al Consejo

prestando especial atención a las materias relativas al gobierno corporativo de CINTRA y a la prevención de situaciones de conflicto de interés. Dichas competencias son, resumidamente, las incluidas en la sección (b) del apartado 6.1.3.2 anterior. En particular, corresponderá a la Comisión de Operaciones Vinculadas supervisar el cumplimiento del Contrato Marco.

Finalmente, se prevé un régimen transitorio para los contratos entre CINTRA y Grupo FERROVIAL (excluyendo las sociedades dependientes de CINTRA) que existan en el momento de la entrada en vigor del Contrato Marco. En este sentido, la regla general pactada dispone que los contratos de obra se regirán por sus cláusulas hasta la finalización de la obra correspondiente, mientras que los contratos de servicios se adaptarán al régimen del Contrato Marco en el plazo de seis meses desde su entrada en vigor. Respecto al contrato de fecha 1 de agosto de 2001 mencionado en el apartado 6.2.2 precedente, y según lo establecido en el Contrato Marco, *“continuará vigente hasta su terminación de conformidad con lo allí previsto”*. Asimismo, se prevé la transmisión a CINTRA en condiciones de mercado y tan pronto sea posible, de las participaciones de Ferrovial Infraestructuras, S.A. en determinados Proyectos de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos que están en licitación.

#### **6.4. CONTROL SOBRE EL EMISOR**

A la fecha de registro del presente Folleto, y con carácter previo a la efectividad de las operaciones de reestructuración que se describen en el apartado 6.2.2 precedente, la totalidad del capital social de CINTRA se encuentra distribuido de la siguiente manera: GRUPO FERROVIAL, S.A. ostenta una participación del 60%, a través de su filial FERROVIAL INFRAESTRUCTURAS, S.A. y MACQUARIE INFRASTRUCTURE (Luxembourg), S.A. ostenta una participación del 40%.

Una vez completada la Oferta, GRUPO FERROVIAL, S.A. ostentará el control de CINTRA, manteniendo a través de su filial FERROVIAL INFRAESTRUCTURAS, S.A. una participación del 62,03% en el capital (asumiendo la íntegra suscripción de la ampliación de capital que constituye el objeto de la Oferta Pública de Suscripción). Dicha participación sería del 59,76% en el caso de que se ejercitara por parte de las Entidades Coordinadoras Globales la opción de suscripción de acciones *“green-shoe”* mediante la ejecución de la ampliación de capital prevista a tal efecto).

#### **6.5. RESTRICCIONES ESTATUTARIAS A LA ADQUISICIÓN POR TERCEROS DE PARTICIPACIONES EN LA SOCIEDAD**

De conformidad con los Estatutos Sociales de CINTRA las acciones y los derechos económicos que derivan de ellas, incluido el de suscripción preferente, son transmisibles por todos los medios admitidos en Derecho.

No existe precepto estatutario alguno que establezca limitaciones al número máximo de votos que pueden ser emitidos por un único accionista sea o no persona jurídica.

De conformidad con el artículo 24 de los Estatutos Sociales, únicamente será requisito para asistir a la Junta General tener inscritas 100 acciones en el registro contable correspondiente con cinco (5) días de antelación respecto de la fecha señalada para la celebración de la Junta General.

## **6.6. PARTICIPACIONES SIGNIFICATIVAS EN EL CAPITAL DE LA SOCIEDAD**

El siguiente cuadro muestra la composición accionarial de CINTRA indicando los accionistas y el porcentaje de capital poseído por cada uno de ellos antes de la Oferta (pero asumiendo que ya se hubieran efectuado las operaciones de reestructuración previstas en el apartado 6.2.2 precedente) y el que mantendrán después de la misma, asumiendo la íntegra suscripción de la ampliación de capital que constituye el objeto de la Oferta Pública de Suscripción):

Accionista	Nº de acciones y porcentaje del capital de CINTRA antes de la Oferta		Nº de acciones y porcentaje del capital de CINTRA después de la Oferta		Nº de acciones y porcentaje del capital de CINTRA después del <i>green-shoe</i>	
	Nº acciones	Participación (%)	Nº acciones	Participación (%)	Nº acciones	Participación (%)
FERROVIAL INFRAESTRUCTURA S, S.A.	304.640.286	67,87%	304.640.286	62,03%	304.640.286	59,76%
MACQUARIE INFRASTRUCTURE (LUXEMBOURG), S.A.	125.729.276	28,01%	--	--	--	--
AUTOCARTERA de la propia CINTRA	18.503.038	4,12%	--	--	--	--
<b>TOTAL</b>	<b>448.872.600</b>	<b>100%</b>	<b>304.640.286</b>	<b>62,03%</b>	<b>304.640.286</b>	<b>59,76%</b>

## **6.7. NÚMERO APROXIMADO DE ACCIONISTAS DE LA SOCIEDAD**

Tal y como se señala en el apartado 6.4 precedente, a la fecha de registro del presente Folleto, CINTRA tiene dos accionistas. Tras la realización de la Oferta, y en caso de que la opción de compra "*green-shoe*" no se ejercitara, el capital circulante o "*free-float*" de CINTRA sería del 37,97% de su capital social. Por su parte, en caso de ejercicio íntegro del "*green-shoe*", el "*free-float*" sería del 40,24%.

## **6.8. PRESTAMISTAS DE MÁS DEL 20% DE LA DEUDA A LARGO PLAZO DE LA SOCIEDAD**

CINTRA no tiene endeudamiento a largo plazo a nivel individual. Por su parte, las sociedades dependientes de CINTRA se financian a través de distintas fuentes, incluyendo financiación bancaria y emisiones de renta fija en los mercados de capitales. No existe ninguna entidad que sea acreedora de más del 20% de la deuda bancaria a largo plazo del grupo consolidado formado por CINTRA y sus sociedades dependientes. En cuanto a las emisiones de renta fija, CINTRA no tiene constancia de la existencia de ningún inversor que sea titular de bonos que representen más del 20% de la deuda a largo plazo del grupo consolidado formado por CINTRA y sus sociedades dependientes, por cotizar dichas emisiones en mercados secundarios.



## **6.9. CLIENTES O SUMINISTRADORES SIGNIFICATIVOS**

Como se ha mencionado en los apartados 6.2.2 y 6.3 anteriores del presente Capítulo, las infraestructuras que resultan adjudicadas a las sociedades filiales concesionarias de CINTRA son construidas por lo general por la sociedad del Grupo FERROVIAL que desarrolla la actividad constructora, FERROVIAL AGROMÁN, S.A. o, en ocasiones, por sociedades mixtas o uniones temporales de empresas con participación de FERROVIAL AGROMÁN, S.A. El apartado 6.2.2 anterior cuantifica el porcentaje de la inversión en construcción de autopistas de peaje del Grupo CINTRA correspondiente a obras realizadas por FERROVIAL AGROMÁN, S.A. en los tres últimos ejercicios cerrados y la primera mitad del presente ejercicio.

Al margen de lo señalado anteriormente, por las características particulares de los negocios y actividades de CINTRA y su Grupo, no existen clientes ni proveedores significativos que representen más del 25% del volumen total de las ventas o compras, respectivamente, del Grupo.

## **6.10. ESQUEMAS DE PARTICIPACIÓN DEL PERSONAL EN EL CAPITAL**

No existen a la fecha del presente Folleto esquemas de participación del personal en el capital social de CINTRA.

## **6.11. RELACIÓN DE LA SOCIEDAD CON SUS AUDITORES DE CUENTAS Y OTROS ASESORES**

Durante el ejercicio 2003, de la facturación total girada a CINTRA y su grupo por el auditor de la Sociedad, PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., y las restantes compañías integradas en su grupo, que ascendió a 324.186 euros, un 75,32% (244.186 euros) correspondió a servicios de auditoría y un 24,68% (80.000 euros), a servicios profesionales ajenos a la auditoría.

Si se consideran ya incluidas en el Grupo CINTRA a Cintra Aparcamientos, S.A. y sus sociedades dependientes (que se integrarán en el mismo como consecuencia de las operaciones de reorganización descritas en el apartado 6.2.2 anterior), la facturación global girada al Grupo por PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. sería de 363.278 euros, de los cuales un 77,98% (283.278 euros) correspondería a servicios de auditoría y un 22,02% (80.000 euros) a servicios profesionales ajenos a la auditoría.

Las Tablas 1 y 2 siguientes muestran un desglose de la información señalada en los párrafos anteriores. En concreto, la Tabla 1 se refiere al Grupo CINTRA en la configuración que efectivamente tenía en el ejercicio 2003 (esto es, sin incluir a Cintra Aparcamientos, S.A. y sus sociedades dependientes), y la Tabla 2 al Grupo CINTRA en la configuración que tendrá una vez que las acciones de CINTRA sean admitidas a negociación (esto es, incluyendo a las sociedades antes referidas).

**Tabla 1**

	<b>CINTRA</b>	<b>%</b>	<b>Sociedades dependientes (euros)</b>	<b>%</b>	<b>TOTAL</b>	<b>%</b>
<b>Servicios de auditoría (€)</b>	37.000	11,41	207.186	63,91	244.186	75,32
<b>Otros (€)</b>	0	0	80.000	24,68	80.000	24,68
<b>TOTAL</b>	<b>37.000</b>	<b>11,41%</b>	<b>287.186</b>	<b>88,59%</b>	<b>324.186</b>	<b>100%</b>

**Tabla 2**

	<b>CINTRA</b>	<b>%</b>	<b>Sociedades dependientes (euros)</b>	<b>%</b>	<b>TOTAL</b>	<b>%</b>
<b>Servicios de auditoría (€)</b>	37.000	10,19%	246.278	63,91	283.278	77,98
<b>Otros (€)</b>	--	--	80.000	24,68	80.000	22,02
<b>TOTAL</b>	<b>37.000</b>	<b>10,19%</b>	<b>326.278</b>	<b>88,59%</b>	<b>363.278</b>	<b>100%</b>

Se hace constar que durante el ejercicio 2003 las sociedades del Grupo CINTRA pagaron aproximadamente 427.000 euros a firmas de auditoría distintas del auditor de la Sociedad por diversos servicios ajenos a la auditoría de cuentas anuales (básicamente, un estudio sobre el centro de atención al cliente de la autopista 407 ETR de Canadá, auditorías de modelos económico-financieros requeridas en el marco de operaciones de financiación e informes sobre diferencias entre principios de contabilidad españoles y extranjeros). La mayor parte del importe mencionado fue pagado a Deloitte.

Por último, durante este ejercicio 2004 PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. y Deloitte, S.L. han facturado al Grupo Cintra (incluyendo Cintra aparcamientos, S.A. y sus sociedades dependientes) un total de 650.000 euros por diversos servicios de auditoría y conexos en relación con la Oferta Pública objeto del presente Folleto.

## **CAPÍTULO VII. EVOLUCIÓN Y PERSPECTIVAS DEL EMISOR**

<b>CAPÍTULO VII. EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DEL EMISOR .....</b>	<b>2</b>
<b>7.1 INDICACIONES GENERALES SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS DEL EMISOR CON POSTERIORIDAD AL CIERRE DEL ÚLTIMO EJERCICIO.....</b>	<b>2</b>
7.1.1. <i>Estados financieros combinados de CINTRA y sus sociedades dependientes y CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. y sus sociedades dependientes y Inversora de Autopistas de Levante, S.L. y sociedades dependientes, a 30 de junio de 2004.....</i>	2
7.1.2. <i>Evolución de los negocios en el primer semestre de 2004.....</i>	5
7.1.3. <i>Acontecimientos posteriores al cierre del primer semestre de 2004 .....</i>	9
<b>7.2. PERSPECTIVAS DEL EMISOR .....</b>	<b>11</b>
7.2.1. <i>Introducción.....</i>	11
7.2.2. <i>Perspectivas comerciales.....</i>	11
7.2.3. <i>Perspectivas financieras .....</i>	16
7.2.4. <i>Política de inversiones .....</i>	27
7.2.5. <i>Política de dividendos.....</i>	27
7.2.6. <i>Potencial impacto que la adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera podrían tener en los estados financieros futuros de la Sociedad.....</i>	28
7.2.7. <i>Estructura financiera y endeudamiento .....</i>	29

## CAPÍTULO VII. EVOLUCIÓN RECIENTE Y PERSPECTIVAS DEL EMISOR

### 7.1 INDICACIONES GENERALES SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS DEL EMISOR CON POSTERIORIDAD AL CIERRE DEL ÚLTIMO EJERCICIO

#### 7.1.1. Estados financieros combinados de CINTRA y sus sociedades dependientes y CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. y sus sociedades dependientes y Inversora de Autopistas de Levante, S.L. y sociedades dependientes, a 30 de junio de 2004

Balance de situación combinado de CINTRA y sus sociedades dependientes, CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. y sus sociedades dependientes, y Inversora de Autopistas de Levante, S.L. y sus sociedades dependientes, a 30 de junio de 2004, comparados con 31 de diciembre de 2003.

ACTIVO	Miles de euros		
	31.12.2003	30.06.2004	Variación %
<b>Accionistas por desembolsos no exigidos</b>	<b>6.302</b>	<b>4.338</b>	<b>(31,16)%</b>
<b>Inmovilizado</b>	<b>5.557.732</b>	<b>5.829.922</b>	<b>4,90%</b>
Gastos de establecimiento	9.767	9.923	1,60%
Inmovilizaciones inmateriales	123.251	120.503	(2,23)%
Inmovilizaciones materiales	5.186.497	5.412.081	4,35%
Inmovilizaciones financieras	238.217	287.415	20,65%
<b>Fondo de comercio de consolidación</b>	<b>168.025</b>	<b>162.349</b>	<b>(3,38)%</b>
<b>Gastos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>1.128.354</b>	<b>1.149.466</b>	<b>1,87%</b>
<b>Activo circulante</b>	<b>585.350</b>	<b>671.442</b>	<b>14,71%</b>
Existencias	15.088	14.710	(2,51)%
Deudores	192.126	232.545	21,04%
Inversiones financieras temporales	260.125	268.431	3,19%
Tesorería	87.033	115.554	32,77%
Ajustes por periodificación	30.978	40.202	29,78%
<b>Total activo</b>	<b>7.445.763</b>	<b>7.817.517</b>	<b>4,99%</b>

PASIVO	Miles de euros		
	31.12.2003	30.06.2004	Variación %
<b>Fondos propios:</b>	<b>1.353.508</b>	<b>1.416.447</b>	<b>4,65%</b>
Capital suscrito	157.626	164.084	4,10%
Prima de emisión	916.593	923.052	0,70%
Otras reservas	10.098	14.692	45,49%
Reservas en sociedades combinadas	191.406	388.601	103,02%

PASIVO	Miles de euros		
	31.12.2003	30.06.2004	Variación %
Diferencias conversión	( 125.896)	( 134.870)	7,13%
Beneficio del periodo del grupo combinado	203.681	60.888	(70,11)%
<b>Socios externos</b>	<b>387.106</b>	<b>420.906</b>	<b>8,73%</b>
<b>Diferencias negativas consolidación</b>	<b>27.780</b>	<b>27.701</b>	<b>(0,28)%</b>
<b>Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>103.234</b>	<b>131.647</b>	<b>27,52%</b>
<b>Provisiones para riesgos y gastos</b>	<b>152.262</b>	<b>144.629</b>	<b>(5,01)%</b>
<b>Acreeedores a largo plazo</b>	<b>4.969.742</b>	<b>5.146.321</b>	<b>3,55%</b>
Emissiones de obligaciones y otros valores negociables	3.084.437	3.106.316	0,71%
Deudas con entidades de crédito	1.521.341	1.653.362	8,68%
Deudas con empresas del grupo y asociadas	1.919	1.875	(2,29)%
Otros acreedores	362.045	384.768	6,28%
Desembolsos pendientes/acciones no exigidos	-	-	-
<b>Acreeedores a corto plazo</b>	<b>452.131</b>	<b>529.866</b>	<b>17,19%</b>
Emissiones de obligaciones y otros valores negociables	67.302	67.632	0,49%
Deudas con entidades de crédito	169.540	172.591	1,80%
Deudas con empresas del grupo y asociadas	43.681	40.508	(7,26)%
Acreeedores comerciales	74.104	128.347	73,20%
Acreeedores no comerciales	86.366	111.442	29,03%
Provisiones para operaciones de tráfico	5.171	2.571	(50,28)%
Ajustes por periodificación	5.967	6.775	13,54%
<b>Total pasivo</b>	<b>7.445.763</b>	<b>7.817.517</b>	<b>4,99%</b>

## Ratio de endeudamiento

Es el resultado de dividir la deuda total (financiera, comercial y no comercial), tanto a largo como a corto plazo, entre el total del pasivo a la fecha de cierre de cada ejercicio. Representa el pasivo exigible respecto al pasivo total y se analiza distinguiendo entre largo y corto plazo, así como de manera conjunta. A continuación se desglosa un cuadro resumen de los datos a diciembre 2003 y a junio 2004.

	Miles de euros						
	Concesiones			Aparcamientos			Madrid
	31.12.03	31.12.03	Total	31.12.03	30.06.04	30.06.04	Levante
Deuda financiera	4.565.831	39.947	4.605.778	4.723.678	36.000	-	4.759.678
Deuda no comercial	359.959	4.005	363.964	382.691	3.952	-	386.643
<b>Deuda L/P</b>	<b>4.925.790</b>	<b>43.952</b>	<b>4.969.742</b>	<b>5.106.369</b>	<b>39.951</b>	<b>-</b>	<b>5.146.321</b>

		Miles de euros						
		Concesiones Aparcamientos		Total	Madrid		Total	
					Concesiones Aparcamientos	Levante		
Deuda financiera		218.256	18.586	236.842	224.415	15.808	-	240.223
Deuda comercial		55.023	19.081	74.104	107.711	20.573	62	128.346
Deuda no comercial		114.570	26.615	141.185	131.323	29.802	171	161.296
<b>Deuda C/P</b>		<b>387.849</b>	<b>64.282</b>	<b>452.131</b>	<b>463.449</b>	<b>66.521</b>	<b>233</b>	<b>529.865</b>
<b>Total Deuda L/P + C/P</b>		<b>5.313.639</b>	<b>108.234</b>	<b>5.421.873</b>	<b>5.569.818</b>	<b>106.472</b>	<b>233</b>	<b>5.676.186</b>
<b>Total Pasivo</b>		<b>7.197.692</b>	<b>248.071</b>	<b>7.445.763</b>	<b>7.552.328</b>	<b>221.501</b>	<b>43.688</b>	<b>7.817.517</b>
<b>Ratio endeudamiento</b>	<b>de</b>	<b>73,8%</b>	<b>43,6%</b>	<b>72,8%</b>	<b>73,7%</b>	<b>48,1%</b>	<b>0,5%</b>	<b>72,2%</b>
<b>% Deuda L/P sobre Total Deuda</b>		<b>92,7%</b>	<b>40,6%</b>	<b>91,7%</b>	<b>91,7%</b>	<b>37,5%</b>	<b>-</b>	<b>90,7%</b>
<b>% Deuda C/P sobre Total Deuda</b>		<b>7,3%</b>	<b>59,4%</b>	<b>8,3%</b>	<b>8,3%</b>	<b>62,5%</b>	<b>100%</b>	<b>9,3%</b>

Tal y como se desprende del cuadro adjunto, la evolución de dicho ratio entre diciembre de 2003 y junio de 2004 se encuentra en línea.

Cuenta de pérdidas y ganancias combinada de CINTRA y sus sociedades dependientes, CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. y sus sociedades dependientes, y Autopista Madrid Levante, S.A. a 30 de junio de 2004, comparados con el 30 de junio de 2003.

CUENTA DE RESULTADOS	Miles de euros		
	30.06.2003	30.06.2004	Variación %
<b>Ingresos</b>	<b>225.000</b>	<b>270.267</b>	<b>20,12%</b>
Importe neto de la cifra de negocios (INCN)	219.144	261.787	19,46%
Trabajos realizados para el inmovilizado	5.109	6.643	30,02%
Otros ingresos de explotación	429	587	36,73%
Aumento de existencias de productos terminados y en curso	318	1.250	292,74%
<b>Gastos</b>	<b>(115.887)</b>	<b>(143.539)</b>	<b>23,86%</b>
Reducción de existencias de productos terminados y en curso	1.989	(1.816)	(191,30)%
Consumos y otros gastos externos	(13.207)	(3.433)	(74,01)%
Gastos de personal	(41.931)	(37.287)	(11,08)%
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	(16.858)	(19.131)	13,49%
Variación de provisiones de tráfico	623	(5.303)	(951,71)%
Otros gastos de explotación	(46.502)	(76.569)	64,65%
<b>Beneficio de explotación</b>	<b>109.114</b>	<b>126.728</b>	<b>16,14%</b>

CUENTA DE RESULTADOS	Miles de euros		
	30.06.2003	30.06.2004	Variación %
<b>% Beneficio explotación/INCEN</b>	<b>49,79%</b>	<b>48,41%</b>	<b>(2,78)%</b>
Ingresos financieros	4.303	11.211	160,49%
Diferencias positivas de cambio	282	150	(46,83)%
Gastos financieros	(21.717)	(31.616)	45,58%
Diferencias negativas de cambio	(239)	(209)	(12,51)%
<b>Resultados financieros</b>	<b>(17.371)</b>	<b>(20.464)</b>	<b>17,80%</b>
Participación beneficios sociedades puesta en equivalencia	2.550	6.119	140,06%
Amortización fondo de comercio consolidación	(5.116)	(5.063)	(1,04)%
<b>Beneficios de las actividades ordinarias</b>	<b>89.177</b>	<b>107.320</b>	<b>20,35%</b>
Ingresos extraordinarios	4.602	541	(88,23)%
Otros gastos extraordinarios	(1.173)	(1.254)	6,96%
<b>Resultados extraordinarios</b>	<b>3.429</b>	<b>(713)</b>	<b>(120,77)%</b>
<b>Beneficio combinado antes de impuestos</b>	<b>92.606</b>	<b>106.607</b>	<b>15,12%</b>
Impuesto sobre sociedades	(27.656)	(29.294)	5,92%
<b>Beneficio combinado del ejercicio</b>	<b>64.950</b>	<b>77.313</b>	<b>19,04%</b>
Resultado atribuido a socios externos	(15.600)	(16.425)	5,29%
<b>Beneficio del periodo atribuido al grupo combinado</b>	<b>49.350</b>	<b>60.888</b>	<b>23,38%</b>

### 7.1.2. Evolución de los negocios en el primer semestre de 2004

#### **Evolución del Balance de Situación Combinado**

Se comentan a continuación las variaciones más significativas que han tenido lugar en las principales partidas del Balance de Situación Combinado durante los primeros seis meses del ejercicio. Cabe mencionar como comentario general que en este período el Peso Chileno se ha depreciado un 3,95% y el Dólar Canadiense se ha apreciado un 0,07% frente al euro.

*Accionistas por desembolsos no exigidos* disminuye en 1,9 millones de euros, entre otros, por la desaparición de los desembolsos pendientes en Autema y M45 (por cancelación) y en Norte Litoral (por desembolso) y por el aumento en los desembolsos pendientes de Inversora de Autopistas de Levante, S.L.

*Inmovilizado Material* se incrementa en 225,6 millones de euros debido principalmente al aumento en la partida de inversión en autopista (232,9 millones de euros) por avance en la construcción de Eurocut Norte Litoral (70,4 millones de euros), la Autopista Madrid Sur (R4) (93,0 millones de euros), Eurolink (51,6 millones de euros), Autopista del Maipo (7,8 millones de euros) y 407 International Inc. (11,6 millones de euros). La diferencia se debe a las amortizaciones del período y a otros pequeños movimientos de ambos signos). El efecto de tipo de cambio en la partida de inversión en Autopista es de - 25,9 millones de euros.



***Inmovilizado Financiero***, se produce aumento principalmente por la variación en los importes asignados a cuentas de reserva de la sociedad canadiense.

***Gastos a distribuir en varios ejercicios*** han aumentado en 21 millones de euros debido a la dinámica de activación de costes que se produce por la especial contabilización de los gastos financieros en las sociedades concesionarias. Así, la variación mencionada se debe a un aumento de los gastos activados en la sociedad canadiense concesionaria de la autopista 407 ETR por 36 millones de euros, 7,4 millones de euros en Ausol, 4,1 millones de euros en Autema, 8,1 millones de euros en autopista R4, y 5,5 millones de euros en Euroscut Algarve. Además, en sentido contrario se produce un descenso en los gastos activados en las sociedades chilenas por importe de 42,6 millones de euros.

Pasando a analizar las partidas de pasivo, cabe mencionar, por ser reflejo de la reestructuración societaria que se describe en el apartado 6.2.2 del Capítulo VI anterior del presente Folleto, el aumento de fondos propios en 6,4 millones de euros correspondientes a Inversora de Autopistas de Levante. Además, se han producido las siguientes variaciones significativas:

***Ingresos a distribuir en varios ejercicios*** han aumentado principalmente (27 millones de euros de una variación total de 28 millones de euros) por la subvención recibida por la autopista irlandesa Eurolink durante el período de construcción que actualmente se encuentra en curso.

***Obligaciones y bonos*** han aumentado en 21,9 millones de euros principalmente por aumento de la deuda en Autopista del Maipo, en 10,3MM, en la autopista canadiense en 17,0 millones de euros y una disminución de la deuda en la sociedad Ruta de la Araucanía (Collipulli Temuco) en 5,4 millones de euros

***Deuda con entidades de crédito a largo plazo*** aumenta 132 millones de euros por la disposición de deuda de Inversora Autopista del Sur por 71 millones de euros, Eurolink 26,0 millones de euros, Autema 22,6 millones de euros y 13 millones de euros de aumento en la 407 ETR.

***Las deudas con entidades de crédito a corto plazo*** han aumentado 3 millones de euros debido a CINTRA Aparcamientos.

### **Cuenta de Pérdidas y Ganancias Combinada**

Durante el primer semestre del 2004, CINTRA ha continuado su tendencia de crecimiento en las principales magnitudes de la cuenta de resultados.

En concreto, el importe neto de la cifra de negocios aumentó un 19,46% respecto al mismo período del ejercicio 2003, impulsado por el incremento del tráfico en las autopistas gestionadas por el grupo, las subidas de tarifas, la puesta en servicio de la Autopista R4 en el mes de abril y el aumento del parque de plazas de aparcamientos gestionadas. El tráfico en Canadá estableció un nuevo record alcanzándose en el mes de junio la cifra de 384.242 viajes diarios.

En las autopistas españolas, Ausol ha mantenido con respecto a 2003 crecimientos de tráfico por encima del 10% y Autema mantiene un buen comportamiento plasmándose en un crecimiento del 9,6% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. M45 también ha mantenido la tendencia de crecimiento de meses anteriores. En las autopistas chilenas se ha apreciado, en general, buen comportamiento del tráfico principalmente en las dos concesiones que están situadas más al sur, los tramos Collipulli – Temuco y Temuco – Río Bueno. El tráfico de ambos tramos se ha visto influido por la apertura de una fábrica de celulosa próxima a la ciudad de Lanco.

En relación con la autopista portuguesa que se encuentra en explotación, Algarve, es preciso mencionar que en el ejercicio 2003 estuvo abierta al tráfico desde abril y además el régimen en el que abrió no se consideró explotación pura, dado que lo hizo percibiendo un ingreso por kilómetro fijo pagado por el Estado portugués, sin entrar en funcionamiento el régimen de peaje en sombra. Así, los ingresos y los gastos de operación fueron muy pequeños y no se consideró el inicio de la explotación a efectos de la aplicación de la adaptación del plan contable de autopistas para la homogeneización de sus estados financieros hasta este ejercicio. Centrándonos en la evolución del tráfico el comportamiento ha sido bueno y ha estado ligeramente influido por la Eurocopa de fútbol celebrada en junio.

El negocio de Aparcamientos ha continuado con su actividad licitadora habiéndose producido un aumento de 17.000 plazas gestionadas durante el primer semestre de 2004, pasando de 181.000 a 198.000 plazas gestionadas. Cabe resaltar el aumento de plazas gestionadas en la zona azul de Madrid, donde ya se gestionan más de 25.000 plazas.

A continuación se muestra el detalle del Importe Neto de la Cifra de Negocios (INCN) por sociedades de junio 2003 y junio 2004:

INCN	Miles de euros		
	30.06.03	30.06.04	Variación %
Cintra, S.A.	5.873	1.587	(72,98)%
Collipulli-Temuco	8.348	9.397	12,56%
Temuco Río Bueno	7.728	9.041	16,99%
Santiago Talca	18.484	22.135	19,75%
Cintra Chile	206	198	(3,71)%
407 ETR	98.432	109.341	11,08%
Ausol	19.901	22.676	13,95%
Autema	14.838	16.572	11,69%
Trados 45	5.054	5.590	10,61%
Autopista R-4 Madrid Sur	2	2.271	113,45%

INCN	Miles de euros		
	30.06.03	30.06.04	Variación %
Sucursal Portugal	6	-	(100)%
Euroscut Algarve	1.297	14.113	988,45%
Euroscut Norte-Litoral	856	1.207	41%
Inversora Autopista Sur	-	84	100%
Cintra Aparcamientos Consolidado	38.120	47.574	24,80%
<b>Total</b>	<b>219.144</b>	<b>261.786</b>	<b>19,46%</b>

Los gastos de explotación, por su parte, crecieron un 23,86% respecto al primer semestre del ejercicio 2003.

En este apartado cabe destacar una disminución de los gastos de personal principalmente en la autopista 407 ETR que ha reducido la plantilla como consecuencia de mejoras en la eficacia conseguidas con la implantación de nuevas aplicaciones informáticas en el área de atención al cliente. Estas aplicaciones han reducido el tiempo de respuesta porque permiten una navegación mas rápida y además, permiten la resolución de más incidencias en una primera llamada, disminuyendo, como consecuencia, el número total de llamadas.

El capítulo de otros gastos de explotación registró un aumento del 64,66% debido principalmente a que se han producido unas reclasificaciones de partidas en la sociedad concesionaria de Canadá, 407 ETR. También ha influido la entrada en explotación de la autopista portuguesa del Algarve y la entrada en explotación de la Radial 4.

El resto de los gastos han sufrido una evolución acorde con la tendencia de los ingresos.

El beneficio de explotación creció un 16,1% respecto al primer semestre del 2003, siendo el detalle de los incrementos porcentuales el siguiente: autopistas chilenas (42,3%), aparcamientos (13,6%), Ausol (7,9%), Autema (6,49%) y 407 ETR (5,22%).

Los resultados financieros presentan un incremento del 17,81%. Si bien existen diversos efectos de distinto signo, el aumento se debe a la contabilización de los gastos financieros en la concesionaria de Algarve por importe de 3,5 millones de euros.

La aportación al resultado neto de junio de 2003 de las principales sociedades es la siguiente: 407 ETR (20,8 millones de euros), Ausol (7,7 millones de euros), autopistas chilenas (5,4 millones de euros) y Autema (4,7 millones de euros). En

junio de 2004, 407 ETR (21,0 millones de euros), autopistas chilenas (14,4 millones de euros), Ausol (6,0 millones de euros), Autema (5,2 millones de euros) y aparcamientos (3,9 millones de euros).

Durante este periodo han tenido lugar, además, las siguientes operaciones societarias que merece la pena mencionar:

- CINTRA: Compra del 10% adicional de Ausol a la sociedad Europistas alcanzando una participación en Ausol del 85%. El precio de la compra fue de 57,7 millones de euros y el fondo de comercio generado fue de 25,7 millones de euros.
- CINTRA: Venta de la participación en Túneles de Artxanda (30%) a la sociedad Europistas por importe de 7,7 millones de euros, generándose un beneficio en el consolidado de 0,2 millones de euros.
- El 23 de marzo de 2004 se ha procedido a la constitución de la sociedad Autopista Madrid Levante Concesionaria de Autopistas, S.A. cuyo objeto social es el desarrollo de todas las actividades relacionadas con la concesión del tramo Ocaña La Roda. El 23 de junio de 2004 se procedió a la constitución de la sociedad Inversora de Autopistas de Levante, S.L., sociedad a la que se aportaron las acciones sociedad Autopista Madrid Levante. Ésta última estaba participada en un 50% por Ferrovial Infraestructuras y como se ha explicado en este folleto, su transmisión a CINTRA constituye parte de la operación de reestructuración societaria que se describe en el apartado 6.2.2 del Capítulo VI anterior del presente Folleto.

Se ha procedido además al desembolso de capital pendiente en Euroscut Norte por importe de 28,4 millones de euros y al desembolso de 18,5 millones de euros en Inversora de Autopista del Sur (Concesionaria R4)

Se han recibido dividendos de la sociedad concesionaria de la autopista 407 ETR por importe de 15,2 millones de euros, de la sociedad Trados 45 por importe de 3,5 millones de euros y de la sociedad Europistas por importe de 6,5 millones de euros.

### **7.1.3. Acontecimientos posteriores al cierre del primer semestre de 2004**

Además de las operaciones de reorganización societaria que se describen en detalle en el apartado 6.2.2.C anterior, desde el 30 de junio de 2004 los acontecimientos más relevantes ligados al negocio de concesiones de autopistas y aparcamientos que se han producido hasta la fecha del presente Folleto son:

#### **Cierre de la financiación de la concesión Ocaña La Roda**

La sociedad Inversora de Autopistas de Levante SL, ha cerrado el pasado 30 de julio de 2004 la financiación, por un importe de 522 millones de euros, para la construcción, explotación y mantenimiento de 176 Km. de autopista entre Ocaña y La Roda.

Las características principales de la financiación son las siguientes:

Deuda Tramo A 466.493.147 euros

Deuda Tramo B 16.856.270 euros

Deuda Tramo C 38.740.393 euros

Deuda Total 522.089.810 euros

El margen sobre el tipo de interés base para todos los tramos es 110 puntos básicos. La duración es de ocho años y medio. La fase de co –aseguramiento terminó el 6 de agosto y la sindicación del préstamo terminó en septiembre.

### **Aprobación del Mecanismo de Distribución de los Ingresos para la concesionaria del Tramo Talca Chillán en Chile**

El día 24 de agosto de 2004 ha tenido lugar la aprobación definitiva del mecanismo de distribución de los ingresos para la mencionada autopista. Como ya se ha comentado, este hecho hace que la concesionaria se asegure un determinado valor presente de los ingresos mediante la transformación de su plazo de fijo a variable.

### **Adquisición de la sociedad Estacionamientos Guipuzcoanos, S.A. (EGUISA)**

CINTRA APARCAMIENTOS S.A. ha adquirido (directa, e indirectamente, a través de la entidad APARVA S.L. sociedad unipersonal) el 57,1% del capital social de ESTACIONAMIENTOS GUIPUZCOANOS S.A. Dicha compra se formalizó mediante documento privado y estaba sujeta a la condición suspensiva de obtención de la autorización de la operación por parte de las autoridades españolas de la competencia. Cumplida la condición suspensiva, la operación se formalizó en escritura pública. De esta forma, CINTRA APARCAMIENTOS S.A., que era ya titular del 42,9% de EGUISA S.A., alcanza la propiedad del 100% de su capital social.

El precio de la operación ha sido 35 millones de euros. Esta operación generará en las cuentas consolidadas del Grupo CINTRA un fondo de comercio de 20 millones de euros.

La operación se ha financiado con recursos propios y mediante un préstamo de 15.000.000 euros. otorgado en condiciones de mercado por Ferrovial Infraestructuras S.A.

## **7.2. PERSPECTIVAS DEL EMISOR**

### **7.2.1. Introducción**

El presente apartado 7.2 se basa en la situación económica, regulatoria, de mercado y de cualquier otro tipo vigente en la fecha de registro del presente Folleto. Las alteraciones que puedan producirse con posterioridad a la fecha de registro del presente Folleto podrían afectar a las perspectivas contenidas en el mismo.

En aplicación de lo previsto en la Orden Ministerial de 12 de julio de 1993, por la que se desarrolla el Real Decreto 291/1992, de 27 de marzo, se hace constar expresamente que el presente apartado 7.2 contiene determinadas estimaciones, proyecciones y previsiones que son por naturaleza inciertas y susceptibles de verse o no cumplidas en el futuro. En consecuencia, dichas estimaciones, proyecciones y previsiones no deben tomarse como una garantía de resultados futuros y la Sociedad no se hace responsable de las posibles desviaciones que pudieran producirse en los distintos factores que influyen en su evolución futura ni, por tanto, del cumplimiento de las perspectivas contenidas en este apartado 7.2.

Dichas proyecciones, perspectivas y estimaciones se basan en diversas asunciones incluyendo, entre otras, las descritas en el apartado 7.2.3 siguiente. Cualquier desviación sustancial y significativa de dichas asunciones podría provocar que los resultados y las tendencias reales divergieran sustancialmente respecto de las expectativas de la Sociedad.

Del mismo modo, los negocios de CINTRA están sujetos a diversos factores de riesgo que se describen en el apartado 0.2.2 del Capítulo 0 del presente Folleto. La materialización de cualquiera de estos riesgos podría causar una desviación sustancial de los resultados y tendencias estimados por la Sociedad. Asimismo, podrían surgir en cualquier momento nuevos riesgos, incertidumbres y otros factores no contemplados sin que sea posible predecir dichos factores ni valorar su impacto potencial en los negocios de CINTRA en este momento.

### **7.2.2. Perspectivas comerciales**

#### **7.2.2.1. Negocio de autopistas**

##### **a) Evolución previsible de las concesiones actuales.**

La cartera actual de concesiones de CINTRA se caracteriza por tener la mayoría de las concesiones en etapa de “ramp up” o en el inicio de su etapa de madurez. Ambas etapas se caracterizan por ser generadoras de crecimiento, tanto en ingresos como en cash flows. De hecho, de las dieciséis concesiones de autopistas de peaje de CINTRA, ocho fueron adjudicadas en los últimos cinco años y diez se hallan todavía en la fase de diseño y construcción o en su estadio de explotación inicial.

Asimismo, CINTRA espera que el valor de sus autopistas de peaje aumente en la medida en que lleguen a su fase de madurez y aumente el volumen de tráfico. De igual forma, en la fase de madurez las autopistas de peaje mejoran su perfil de riesgo

permitiendo a CINTRA refinanciar la deuda de las concesionarias a un tipo de interés más bajo y aumentando en consecuencia su apalancamiento. Con carácter general CINTRA intenta crear valor durante el ciclo de vida de sus autopistas de peaje por medio de la optimización de su apalancamiento financiero y capitalizando la experiencia de gestión en el control de costes, la mejora de la eficiencia operativa y la optimización de los contratos de concesión.

A este hecho hay que añadir que CINTRA cuenta además en su cartera actual con dos autopistas en construcción que no han comenzado a operar, Norte Litoral en Portugal y N4 – N6 en Irlanda, y una concesión que no ha comenzado aún su etapa de construcción: Ocaña La Roda.

En los próximos años el crecimiento de CINTRA se verá afectada por la apertura y consolidación de estas nuevas autopistas que, en el caso concreto de Ocaña La Roda tendrán un doble efecto en el futuro de CINTRA: aportar su propia cifra de ingresos e inducir tráfico en el tramo con el que enlaza, (R4, Madrid – Ocaña).

Junto con esta evolución en los ingresos de las concesiones se producen dos fenómenos asociados: la creciente generación de flujos y la mejora futura en el perfil de riesgo de las concesiones que actualmente se encuentran en una etapa incipiente de crecimiento.

Asimismo, CINTRA proseguirá su estrategia de aprovechamiento de las oportunidades de mejora de la eficiencia por la vía de los costes. Así, en la autopista 407 ETR en Canadá, están en marcha distintos proyectos para la mejora en la eficiencia: sistemas electrónicos de facturas, mejora en las bases de datos de direcciones, posibilidad de consulta por parte de los clientes de su cuenta a través de internet, etc.

Finalmente, CINTRA considera que los incrementos de su participación en las sociedades concesionarias de su grupo constituyen otra vía de generación de valor para el accionista y en consecuencia procurará aprovechar las oportunidades que se le presenten para aumentar la presencia en el accionariado de sus filiales.

#### b) Licitaciones en curso a la fecha del presente Folleto

En la actualidad CINTRA participa en cuatro concursos con ofertas ya remitidas y a espera de resolución en Portugal, Polonia y Estados Unidos. Las cifras de inversión que se reflejan a continuación se refieren a la inversión estimada total requerida de la sociedad concesionaria en caso de adjudicarse la concesión. El nivel de inversión exigida a CINTRA de resultar adjudicataria dependerá del nivel de apalancamiento (proporción de capital respecto del total pasivo) de la concesionaria y del porcentaje de participación de CINTRA en el consorcio.

- Concesión de Scut Azores (Portugal). Se trata de la concesión de una autopista de peaje en sombra de 93,9 Km. de longitud por 30 años. La oferta fue remitida en marzo del 2002 por Ferrovia Infraestructuras, S.A. (100%) y cuenta con una inversión potencial de 400 millones de euros. Según se contempla en el Contrato Marco que se describe en el apartado 6.2.2 del capítulo VI del Folleto, tan pronto como sea posible con posterioridad a la oferta Ferrovia Infraestructuras, S.A. cederá a CINTRA su posición en este proyecto en condiciones de mercado.

- Concesión Grande Lisboa (Portugal). Se trata de la concesión de una autopista de peaje de 25 Km. por 30 años y de un contrato de operación y mantenimiento de 89 Km. de carreteras (64 por cinco años y el resto por treinta años). La oferta se remitió en marzo del 2004 y cuenta con una inversión potencial de 318 millones de euros. CINTRA participa en el consorcio en un 75% y Ferrovial Agromán en un 10%.
- Concesión A4 Katowice Wroclaw (Polonia). Se trata de la concesión de una autopista de peaje de 186,5 Km. de longitud por 30 años. La oferta se remitió en junio del 2004 y la inversión potencial es de 320 millones de euros. CINTRA participa en el consorcio en un 50% y Ferrovial Agromán en un 12,5%. Aunque el proceso de adjudicación no está cerrado a la fecha del presente Folleto, la autoridad concedente ha iniciado negociaciones para su adjudicación con otro de los licitantes.
- Concesión Trans-Texas Corridor (USA). Se trata de la selección por parte del Departamento de Transportes de Texas de un socio estratégico para el desarrollo, mediante negociación, de un corredor a través del Estado de Texas de 980 Km. de longitud. La oferta se remitió en agosto de 2004. CINTRA participa en el consorcio en un 85%. Se estima una inversión de 500 millones de euros.

Asimismo, los nuevos procesos de licitación en los que CINTRA está pendiente de remitir oferta se refieren a las siguientes concesiones en Estados Unidos, Italia, Irlanda, Grecia y Finlandia.

- Concesión Chicago Skyway (USA). Se trata de la concesión de la explotación de un puente de peaje de 7.8 millas de longitud por 99 años. La oferta está previsto remitirla antes de la finalización del mes de octubre de 2004 a través de un consorcio en el que CINTRA cuente con una participación mayoritaria (55%). Se estima una inversión por encima de 500 millones de euros.
- Concesión Asti Cuneo (Italia). Se trata de la concesión de una autopista de 90 Km. de longitud por 30 años. Está previsto remitir la oferta en noviembre del 2004 y la inversión potencial sería de 1.280 millones de euros. CINTRA participaría en el consorcio con una participación mayoritaria (87%).
- Concesión N3 Clonee to Kells (Irlanda),. Se trata de la concesión de una autopista de 50 Km. de longitud por 30 años. Está previsto remitir la oferta en enero del 2005 y la inversión potencial sería de 600 millones de euros. CINTRA participaría en el consorcio con una participación mayoritaria (75%).
- Cuatro concesiones en Grecia en fase de oferta de octubre del 2004 hasta 2006. La inversión potencial sería de 698 (Central Greece), 1.360 (Athens-Patra-Tsakona), 1.116 (Ionian Road) y 406 (Urban Roads in Attica) millones de euros. CINTRA participaría en el consorcio en un 34%
- Concesión E18 Muula-Lohja (Finlandia). Se trata de la concesión de una autopista de 50 Km. de longitud por 25 años, en fase de oferta de octubre del 2004 a marzo



del 2005. La inversión potencial sería de 402 millones de euros. CINTRA participaría en el consorcio con una participación mayoritaria (90%).

c) Política de licitaciones futuras

El objetivo de CINTRA es crear valor a través del desarrollo y gestión activos de las concesiones de autopistas de peaje y aparcamientos con un fuerte potencial de generación de flujos de caja. En este sentido, CINTRA pretende impulsar el crecimiento y la creación de valor por medio de su cartera actual y de futuras oportunidades de negocio utilizando el modelo comprobado de CINTRA que establece criterios claramente definidos para la inversión en nuevas concesiones, incluyendo criterios relativos a la localización de sus activos, la estructura de propiedad y la filosofía de gestión. Para conseguir estos objetivos, la estrategia de crecimiento de CINTRA, mediante la consecución de nuevos proyectos de licitación, continuará rigiéndose por las reglas en las que se ha basado hasta ahora. Estas reglas se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Operar en países con un marco legal y económico estable y con niveles de ingreso per cápita que puedan sostener ingresos suficientes derivados de las autopistas de peaje. Asimismo, los criterios de selección de concesiones incluyen la existencia de informes favorables sobre proyectos en el país en cuestión, la estabilidad política, la madurez y alcance de sus mercados financieros, el riesgo bajo de devaluación de la moneda y la disponibilidad de financiación a largo plazo en la moneda local, un ratio de crédito soberano satisfactorio y la oportunidad de trabajar con socios locales con una adecuada experiencia y suficiente capacidad financiera. En consecuencia, CINTRA se dirige principalmente a los países de la OCDE (principalmente Europa, Canadá y USA) y a países con condiciones económicas similares. En el caso del negocio de Aparcamientos el mercado objetivo es España. Sólo se estudiarán oportunidades en el exterior cuando su tamaño y/o la calidad de sus activos lo justifiquen.
- Se primarán las participaciones de control en todas las nuevas concesiones de CINTRA con el fin de controlar la gestión y tener una influencia decisiva en las posibles estrategias de creación de valor. En la actualidad CINTRA mantiene una participación promedio del 60% en sus concesiones. En la totalidad de los países en los que se localizan las concesiones, CINTRA gestiona activamente a través de la selección de licitaciones, financiación, construcción y fases de gestión. Asimismo, CINTRA gestiona el día a día de sus concesiones con una estructura descentralizada y a través de sus equipos de gestión locales de conformidad con procedimientos estándar de gestión.
- Minimizar los riesgos de construcción, costes y retrasos en la fecha de entrega, mediante la contratación de la construcción con Ferrovial Agromán, S.A. al amparo del Contrato Marco (para una descripción del Contrato Marco entre CINTRA, Grupo Ferrovial, S.A. y Ferrovial Agromán, S.A. véase el apartado 6.3 anterior del presente Folleto).
- Financiación en moneda local para alcanzar una cobertura natural de la moneda y utilizar una financiación a largo plazo sin recurso. Cuando sea conveniente,

CINTRA tratará de suscribir contratos de cobertura. Asimismo, CINTRA intenta conseguir un apalancamiento óptimo con el fin de maximizar el rendimiento de sus inversiones refinanciando sus concesiones a medida que van madurando y beneficiándose en consecuencia de perfiles más bajos de riesgo.

- CINTRA se centrará en proyectos significativos e intentará invertir al menos 50 millones de euros en cada una de las nuevas concesiones de autopistas de peaje. En este sentido, la Sociedad realiza inversiones en el capital de las concesionarias, preferiblemente no inferiores a 20 millones de euros y con períodos de concesión no inferiores a 20 años.
- Mantenimiento de la propiedad de las concesiones durante todo su ciclo de vida ya que la rentabilidad y los flujos de caja se generan en la etapa de madurez de la concesión. Esto es especialmente significativo en una cartera de concesiones como la de CINTRA, en la que la mayoría de las concesiones se sitúa en el inicio de su etapa de madurez.
- Y por último, un retorno mínimo esperado de la inversión que dependerá de numerosos factores: país, tipo de peaje, situación de los mercados, etc.

En la actualidad CINTRA ha detectado, en una primera selección muy general, aproximadamente 130 proyectos que cumplen estos requisitos y cuyo estudio en profundidad se acometerá en el futuro. La cifra de inversión que se baraja para estos proyectos es de aproximadamente, 65.000 millones de euros.

#### **7.2.2.2. Negocio de aparcamientos**

##### **a) Evolución previsible de las concesiones actuales**

###### Rotación:

Crecimiento moderado en aquellos aparcamientos maduros, con tasas de ocupación elevadas y situados en zonas urbanísticamente muy consolidadas donde no suele haber modificaciones importantes que afecten a las ocupaciones. Cabe esperar crecimientos más agresivos de la ocupación en aquellos aparcamientos que se van incorporando paulatinamente a la cartera y que ahora se encuentran en construcción. Actualmente se está inmerso en 2 licitaciones pendientes de adjudicar, con una inversión estimada de 34 millones de euros, y en 3 proyectos en fase de licitación.

###### Superficie:

Dado que este negocio se basa en facturaciones a los Ayuntamientos principalmente, con poco peso del componente ocupación y teniendo en cuenta que el crecimiento del negocio a través de nuevas plazas se va a tratar mas adelante, la evolución futura de esta parte del negocio vendrá marcada principalmente por las cláusulas de revisión de precios de los contratos. Actualmente se han presentado 8 ofertas pendientes de adjudicar y en 2 proyectos en fase de licitación.

### Residentes:

Se prevé la finalización y entrega de las plazas que se encuentran en construcción en este momento: 294 en Madrid y 198 en Valencia, con fechas previstas de finalización diciembre de 2004 y octubre de 2005, respectivamente. El importe estimado de las ventas de estas plazas será de 4,3 millones de euros. Asimismo, existe una oferta presentada y pendiente de adjudicar.

Por último, cabe destacar que será una constante en la evolución del negocio de aparcamientos la introducción de mejoras en la eficacia a través de nuevas tecnologías (telecontrol de varios aparcamientos en una misma ciudad, por ejemplo) así como de constante análisis de las posibles sinergias entre las distintas ramas del negocio.

#### **b) Crecimiento a través de nuevas concesiones.**

El crecimiento futuro del negocio de aparcamientos se centrará, principalmente, en el negocio de rotación, en el negocio con clientes privados (hospitales, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, etc.) donde existe un potencial crecimiento muy atractivo. No se olvidará, en ningún caso, el estudio de licitaciones públicas así como, en un futuro más lejano, la posible renovación de las existentes.

En el negocio de superficie se prevé que las oportunidades se presenten en ciudades de en torno a 70.000 – 100.000 habitantes. En este sentido, en España el ratio de aparcamiento en superficie regulado es aún bajo en comparación con la media de UE.

En el negocio de residentes, se espera un auge de este tipo de aparcamientos en ciudades de tamaño medio en las que el problema de estacionamiento se empieza a parecer al de las grandes ciudades así como en las “ciudades dormitorio” de las grandes urbes.

#### **7.2.3. Perspectivas financieras**

A la fecha de registro del presente Folleto, CINTRA no cumple con el requisito de obtención de beneficios netos suficientes a nivel individual en los dos últimos ejercicios cerrados o en tres ejercicios no consecutivos de los últimos cinco para haber repartido un dividendo de al menos el 6% del capital nominal desembolsado, exigido para la admisión a negociación de las acciones de CINTRA por el Artículo 32 del Real Decreto 1506/1967, de 30 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de las Bolsas de Comercio.

Por este motivo, CINTRA ha solicitado a la CNMV la aplicación del régimen de excepción al referido requisito de beneficios establecido en el artículo 32.1.c) del citado Real Decreto, y a tal efecto, ha presentado un informe elaborado por su Consejo de Administración sobre las perspectivas de negocio y financieras de la Sociedad y sobre las consecuencias que, a su juicio, tendrán sobre la evolución de sus resultados en los ejercicios venideros, tal y como establece la Orden Ministerial de 19 de junio de 1997, en su redacción dada por la Orden Ministerial de 22 de diciembre de 1999. El presente apartado 7.2.3 recoge el contenido del citado informe.

### **7.2.3.1. Metodología**

Para la preparación del informe del Consejo de Administración mencionado anteriormente, se han seguido unas pautas y una metodología concretas. En particular, los administradores de CINTRA han :

- Asumido que la reestructuración de CINTRA descrita en el apartado 6.2.2. del presente Folleto ha tenido lugar;
- Revisado el modelo financiero conforme al cual se han emitido las previsiones;
- Revisado la razonabilidad de las asunciones empleadas para determinar la evolución previsible de los distintos parámetros considerados en el modelo financiero al que se ha hecho referencia en el párrafo anterior;
- Obtenido una carta de la firma de auditoría de Deloitte, S.L. sobre la corrección matemática de los cálculos realizados en las proyecciones financieras y la coherencia del modelo financiero de base con los principios contables de aplicación en España y con los principios contables y bases de presentación aplicados por CINTRA en la elaboración de sus cuentas anuales individuales históricas.
- Recibido del equipo directivo de CINTRA y Cintra Aparcamientos, S.A. información histórica y del ejercicio corriente sobre la evolución financiera de todos los activos clave de CINTRA;
- Comentado con el equipo directivo de CINTRA y Cintra Aparcamientos, S.A. sus opiniones sobre el rendimiento financiero y las perspectivas de los activos de CINTRA, incluyendo la 407 ETR, Ausol y Autema;
- Revisado informes independientes sobre tráfico e ingresos preparados en relación con la 407 ETR y Ausol;
- Revisado las proyecciones financieras para las concesiones individuales en las que CINTRA tiene inversiones y participaciones;
- Revisado borradores avanzados del Folleto y del International Offering Memorandum para la Oferta Pública y seguido los procedimientos de “due diligence” respecto a ambos documentos.
- Revisado la información proporcionada por Ferrovial en julio 2004 y Macquarie Infrastructure Group en agosto 2004 en relación con las proyecciones de los principales activos.
- Revisado cierta información pública sobre CINTRA incluyendo determinados informes (incluyendo previsiones) realizados por analistas financieros que la Sociedad ha asumido que han sido preparados de forma razonable, con base en asunciones que reflejan la información y las estimaciones disponibles en la actualidad;

- Revisado información pública sobre determinadas compañías en industrias similares o sobre índices comparables similares a los del negocio de CINTRA, incluyendo las cotizaciones de mercado y otra información financiera;
- Mantenido conversaciones con asesores profesionales de CINTRA, incluyendo asesores financieros, legales y contables; y
- Mantenido conversaciones relativas a cuantos asuntos han considerado necesarios a los efectos de la preparación del citado informe.

### **7.2.3.2. Asunciones relativas a las perspectivas de negocio**

#### **(a) Asunciones generales**

Las perspectivas y previsiones contenidas en el presente apartado 7.2. han sido formuladas sobre la base de una serie de hipótesis que incluyen, entre otras, las que se señalan a continuación:

- Mantenimiento de las previsiones macroeconómicas actuales respecto de la evolución de las economías de España, Portugal, Irlanda, Chile y Canadá, sin variaciones relevantes:

	<b>Inflación</b>	<b>Tipo de cambio del €</b>	<b>Tipos de interés</b>
Zona Euro	2,5%	-----	4,24%
Canadá	2,5%	1,60	4,70%
Chile	2,5%	764	6,50%

*Fuente: la Sociedad*

*Fecha: Agosto 2004*

- Ausencia de cambios o contingencias de índole regulatoria o fiscal que puedan afectar al negocio de CINTRA.
- Ausencia de alteraciones significativas en el entorno competitivo de CINTRA.
- Ausencia de circunstancias excepcionales tales como catástrofes meteorológicas, situaciones de guerra o alteraciones significativas en el entorno social, económico y político en los países en los que CINTRA opera.
- Ausencia de interrupciones significativas en cualquiera de los negocios de la Sociedad.
- Ausencia de alteraciones sustanciales en las compañías del grupo CINTRA distintas de las nuevas concesiones que se adjudiquen, según se especifica en el apartado 7.2.3.2 (b) siguiente.

- En relación a las estimaciones de ingresos individuales de CINTRA, se ha asumido lo siguiente:
  - (i) Madurez de las concesiones: se ha supuesto que los distintos factores que han afectado a la generación de ingresos concesionales en el pasado (tales como crecimiento del PIB, incremento de tráfico, índice de motorización, valor del tiempo, precio de los carburantes, generación de empleo) continuarán influenciando los ingresos de las concesiones en el futuro.
  - (ii) Factores que afectan a la política de dividendos:
    1. Construcción: se asume que las concesiones en fase de construcción a la fecha del presente Folleto y que está previsto entren en explotación en el período 2005-2008, y las que se puedan incorporar como nuevas concesiones durante este período, no reportarán dividendo alguno durante este período.
    2. Operativas: se asume que las concesiones operativas distribuirán dividendos a CINTRA dependiendo en cada caso de su situación de caja y de su generación de resultado.
  - (iii) Se espera que los flujos de caja reales sean superiores a los pagos de dividendos durante el periodo estimado. Las devoluciones de capital no se contabilizan como un ingreso a pesar de que suponen una entrada de fondos.
- No se han considerado en las proyecciones reapalancamientos por parte de las filiales de CINTRA a fin de distribuir fondos a su matriz. Asimismo, se ha asumido que no habrá cambios en el capital social de CINTRA distintos de la ampliación de capital objeto de la Oferta Pública.
- Evolución positiva en la resolución de las disputas en curso, principalmente el litigio de la sociedad concesionaria de la autopista 407 con la Provincia de Ontario.
- Mantenimiento de la actual normativa contable aplicable en España.

**(b) Asunciones específicas**

La Sociedad ha estimado una evolución de los ingresos y gastos individuales derivados de su actividad en el período 2004-2008. El desglose de estas previsiones y perspectivas que, por su propia naturaleza, no suponen ninguna garantía de la evolución futura de los resultados individuales de CINTRA, se exponen a continuación.

La proyección de las cifras individuales a cierre del ejercicio 2004 (“Compuesto 2004”) se ha realizado para ingresos y gastos de explotación combinando las cifras reales hasta agosto de 2004 y extrapolando estas cifras al resultado del ejercicio completo. La Sociedad, basándose en la experiencia histórica, considera que la extrapolación del resultado del ejercicio completo sobre la base de las cifras al 31 de agosto es un método fiable y apropiado para predecir las cifras individuales a final de año con una precisión razonable.

Para el período 2005-2008, debido al tipo de proyectos licitados y los mercados donde la Sociedad espera estar presente en el futuro, que son similares a aquellos en que la Sociedad opera en la actualidad, las previsiones se han realizado de la siguiente forma:

- para partidas de explotación, se ha tomado como base el Compuesto 2004 y se ha proyectado a futuro usando un factor de revisión.
- para otros conceptos, utilizando las estimaciones realizadas por la dirección.

### **7.2.3.3. Estimaciones financieras**

#### **INGRESOS DE EXPLOTACIÓN**

##### ***Ingresos por adjudicaciones***

Esta categoría de ingresos recoge las comisiones de éxito facturadas por CINTRA a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje filiales de CINTRA cuando obtienen una nueva concesión. Por lo tanto, el importe por este concepto depende de las nuevas concesiones que se puedan obtener en el período considerado.

Considerando los doce proyectos en los que la Sociedad está licitando en la actualidad y asumiendo que el ratio de éxito histórico de CINTRA en las licitaciones del 30% se mantiene, la Sociedad prevé la adjudicación de cuatro nuevas concesiones, una cada año entre 2004 y 2007. Se ha asumido una inversión anual de 125 millones de euros en capital para nuevas concesiones de autopistas.

El ingreso medio previsto anual por este concepto es de 2 millones de Euros que se facturará normalmente en el ejercicio siguiente al que se obtiene la adjudicación.

Los ingresos por adjudicaciones se han proyectado con un incremento anual acorde con las estimaciones relativas a la evolución de la inflación. Se ha sumido una tasa de inflación del 2,5% fija durante el periodo considerado.

##### ***Ingresos recurrentes***

##### ***Ingresos por servicios***

Estos ingresos están vinculados con la prestación de servicios que realiza CINTRA tanto a sus filiales concesionarias de autopistas y aparcamientos como a otras filiales del Grupo Ferrovial (Aeropuertos). No se han tenido en cuenta en la proyección de ingresos por este concepto aquellos que podrían provenir de sociedades concesionarias que actualmente no generan dichos ingresos.

El dato de partida utilizado para realizar la proyección para el año 2004 es el resultado Compuesto 2004. A partir de entonces, el ingreso por servicios se ha proyectado con un aumento anual acorde con la tasa de inflación prevista (2,5% fijo).

### *Ingresos por refacturaciones*

Estos ingresos incluyen las refacturaciones de gastos en los que incurre CINTRA por cuenta de sus sociedades concesionarias de autopistas y aparcamientos así como por cuenta de otras filiales del Grupo Ferrovial (Aeropuertos). Dichos gastos se facturan a las filiales.

El dato de partida utilizado para realizar la proyección ha sido el resultado Compuesto 2004. Para los años sucesivos, se ha proyectado este importe asumiendo un crecimiento anual de los ingresos de 200 puntos básicos sobre la inflación anual prevista del 2,5%.

## **GASTOS EXPLOTACIÓN**

### *Gastos de personal*

Este concepto de gasto recoge los costes del personal que trabaja en CINTRA. La plantilla media que se ha considerado para el periodo 2005-2008 ha sido 105 personas, habiéndose proyectado un aumento de 5 personas con respecto a la plantilla de 2004.

El dato usado como base para las proyecciones es el resultado Compuesto 2004.

Para el ejercicio 2005 dicho importe ha sido incrementado en 400 puntos básicos sobre la inflación prevista (2,5%) de los que 200 puntos básicos se deben al incremento de plantilla y 200 puntos básicos son incrementos salariales por encima de la inflación. En adelante, se ha revisado este gasto asumiendo un crecimiento anual conforme a la inflación anual prevista incrementada en un 2%.

### *Amortizaciones*

La amortización del inmovilizado material de CINTRA incluye el importe del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales derivado de la ampliación de capital del año 2002. Se ha proyectado la amortización total de esta partida en el ejercicio 2006. Los gastos de ampliación de capital del ejercicio 2004 se han contabilizado y forman parte de los gastos extraordinarios del ejercicio corriente.

El dato de partida de las proyecciones es el resultado Compuesto 2004. Para los años sucesivos se ha proyectado este importe asumiendo un crecimiento anual de 200 puntos básicos sobre la inflación anual prevista (2,5%) como consecuencia de nuevas adquisiciones de inmovilizado.

En los ejercicios 2007 y 2008, se proyecta una disminución del importe de amortizaciones debido a que los gastos de ampliación de capital contabilizados en el año 2002 finalizan su amortización en el año 2006.

### *Otros Gastos de Explotación*

#### *Gastos de servicios de terceros, informática, generales, de viaje y otros*

Este apartado recoge aquellos gastos que son necesarios para el desarrollo cotidiano del negocio.



El dato de partida utilizado para realizar la proyección para el ejercicio 2004 es el resultado Compuesto 2004.

Para los años sucesivos se ha proyectado esta partida asumiendo un crecimiento anual conforme a la inflación anual prevista incrementada en un 2%.

## INGRESOS FINANCIEROS

### *Ingresos de participaciones en capital*

Este concepto incluye el cobro de dividendos pagados por las empresas del Grupo. Se estima que en el período objeto de esta proyección Europistas, Autema, Ausol, M-45, Cintra Chile, Cintra Aparcamientos y Toronto Highway BV pagarán dividendos a CINTRA. Dichos dividendos recibidos por CINTRA dependen principalmente de las asunciones operativas (de tráfico, costes, mantenimiento e inversiones), y financieras (deuda, restricciones al pago de dividendos) de las sociedades.

La siguiente tabla desglosa los dividendos que pagan las sociedades del Grupo, bien con cargo a resultados o bien con cargo a reservas:

Datos en Miles €	Años a 31 de Diciembre				
	2004	2005	2006	2007	2008
Europistas	17.982	6.645	6.541	6.449	6.729
Autema	5.464	8.255	5.745	7.131	8.506
Ausol	5.329	6.123	12.787	13.684	24.417
M45	3.533	2.107	2.196	2.327	2.273
Cintra Chile	0	5.918	1.684	870	1.532
Cintra Aparcamientos	0	13.136	12.669	9.818	10.106
Toronto Highway BV	0	0	0	3.833	30.378
<b>Total Dividendos</b>	<b>32.308</b>	<b>42.183</b>	<b>41.623</b>	<b>44.111</b>	<b>83.942</b>

#### Notas

- Se espera que los flujos de caja reales sean superiores a los pagos de dividendos durante el periodo estimado, en particular debido a las devoluciones de capital de las sociedades concesionarias, tales como la sociedad concesionaria de la M-45 y de Toronto Highway BV. Esta partida no se contabiliza como un ingreso a pesar de que supone una entrada de fondos.
- El importe de dividendos en Europistas recoge, para el año 2004, el cobro de un importe extraordinario por la venta de Ausol. Se ha asumido que las devoluciones de fondos propios que realice Europistas se harán con cargo a reservas.
- El reparto de dividendos en Autema es más alto en 2005 porque la sociedad tiene caja y resultados de años anteriores pendientes de distribución.
- El reparto de dividendos de Ausol está sujeto al límite impuesto por el contrato de financiación. Los mayores dividendos de los años 2006 y 2007 son debidos a los límites establecidos por el contrato de financiación. En el año 2008, momento en que expira el

citado límite, se espera que exista suficiente caja y resultados pendientes de distribución que se repartirán en ese momento.

- En el caso de la M-45, se prevé que a partir del año 2005 se obtengan devoluciones de capital además de dividendos.
- Cintra Chile disminuye su capacidad de reparto de dividendos, ya que Ruta de los Ríos aumenta la dotación de reservas de caja.
- Las inversiones realizadas por Cintra Aparcamientos en el año 2004, limitan el reparto de dividendos que se espera que se produzca en los años siguientes.
- La sociedad holding de CINTRA para la 407 ETR, Toronto Highway BV, no se prevé que tenga resultados suficientes para poder distribuir dividendos hasta el año 2007. Hasta ese momento, se espera que los flujos de caja provengan de devoluciones de capital.

El dato mostrado al cierre del ejercicio 2004 es el resultado Compuesto 2004.

Los ingresos por dividendos proyectados para el período 2005-2008 se basan en las proyecciones estimadas por cada filial.

### ***Ingresos financieros***

Esta fuente de ingresos depende de la posición neta de flujos de caja de CINTRA.

El dato utilizado como base para las proyecciones es el resultado Compuesto 2004, incluyendo los fondos netos que la Sociedad captará a través de la Oferta Pública, asumiendo el ejercicio íntegro de la opción de suscripción “*green-shoe*”.

Para el período 2005-2008, los ingresos se han estimado teniendo en cuenta todos los orígenes y aplicaciones de fondos estimados, incluyendo los cobros por dividendos, las devoluciones de capital de las filiales, las nuevas inversiones, y las nuevas aportaciones de capital en las filiales.

### **GASTOS FINANCIEROS**

Las proyecciones incluyen gastos asociados a avales otorgados en la licitación de nuevas concesiones o en relación con concesiones en fase de construcción o explotación.

En el 2004 se han incluido otros gastos financieros realizados hasta agosto de 2004.

Tanto para el ejercicio corriente como para el período 2005-2008, por lo que respecta al gasto por avales, se han proyectado incrementos anuales del 4,5%.

### **RESULTADO EXTRAORDINARIO**

El dato utilizado como base para las proyecciones es el resultado a agosto de 2004 y lo que la compañía espera tener hasta finales del ejercicio. Asimismo, se ha incluido en el 2004 el resultado extraordinario neto proveniente de la reestructuración societaria que tendrá lugar a la culminación de la Oferta Pública.

A su vez, las provisiones para el ejercicio 2004 incluyen la totalidad de los gastos ocasionados por la Oferta Pública: de auditores, abogados, bancos, de comercialización y otros.

Dado el carácter impredecible de los resultados extraordinarios, para el período 2005-2008 no se ha estimado ningún importe por este concepto.

## IMPUESTO DE SOCIEDADES

Esta partida incluye la situación neta del impuesto de sociedades de la Sociedad teniendo en cuenta su aportación al consolidado fiscal del Grupo. A los efectos de estas previsiones, se han ajustado los dividendos recibidos tanto de las sociedades españolas pertenecientes al grupo consolidado fiscal como de filiales extranjeras y se ha asumido la aplicación en su totalidad de las deducciones por doble imposición.

Para el ejercicio 2004 se han considerado los movimientos reales hasta la fecha, así como aquellos que la Sociedad espera que se realicen antes de final de año. Asimismo, se ha eliminado de la base imponible los resultados extraordinarios originados por las operaciones de reestructuración societaria citadas en el apartado 6.2.2. precedente del Capítulo 6 del presente Folleto.

## CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS INDIVIDUAL ESTIMADA PARA EL PERIODO 2004-2008

(datos en miles de Euros)

Concepto	31 DIC '04	31 DIC '05	31 DIC '06	31 DIC '07	31 DIC '08
Ingresos adjudicación	894	2.000	2.050	2.101	2.154
Ingresos recurrentes	8.616	8.905	9.205	9.516	9.839
<b>Ingresos Explotación</b>	<b>9.510</b>	<b>10.905</b>	<b>11.255</b>	<b>11.618</b>	<b>11.993</b>
Gastos de personal	-8.139	-8.668	-9.058	-9.466	-9.892
Amortizaciones	-2.007	-2.097	-2.192	-550	-575
Otros gastos explotación	-9.014	-9.420	-9.844	-10.286	-10.749
<b>Gastos Explotación</b>	<b>-19.160</b>	<b>-20.185</b>	<b>-21.093</b>	<b>-20.303</b>	<b>-21.216</b>
<b>Resultado Explotación</b>	<b>-9.651</b>	<b>-9.280</b>	<b>-9.838</b>	<b>-8.685</b>	<b>-9.223</b>
Ingresos participaciones capital	32.308	42.183	41.623	44.111	83.942
Otros ingresos financieros	2.314	10.235	7.231	4.177	1.930
<b>Ingresos Financieros</b>	<b>34.622</b>	<b>52.418</b>	<b>48.854</b>	<b>48.288</b>	<b>85.872</b>
Otros gastos financieros	-1.228	-600	-600	-600	-600
<b>Gastos Financieros</b>	<b>-1.228</b>	<b>-600</b>	<b>-600</b>	<b>-600</b>	<b>-600</b>
<b>Resultado Financiero</b>	<b>33.395</b>	<b>51.818</b>	<b>48.254</b>	<b>47.688</b>	<b>85.272</b>
<b>Resultado Actividades Ordinarias</b>	<b>23.744</b>	<b>42.538</b>	<b>38.416</b>	<b>39.003</b>	<b>76.049</b>
<b>Resultado extraordinario</b>	<b>54.969</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultado antes impuesto</b>	<b>78.714</b>	<b>42.538</b>	<b>38.416</b>	<b>39.003</b>	<b>76.049</b>
Impuesto sociedades	-11.560	-2.195	533	1.484	2.226
<b>Resultado después impuestos</b>	<b>67.153</b>	<b>40.342</b>	<b>38.949</b>	<b>40.487</b>	<b>78.275</b>

## EVOLUCIÓN DEL CAPITAL SOCIAL Y DEL BENEFICIO DISTRIBUIBLE

Las estimaciones realizadas para el capital social, el beneficio neto distribuible individual y el ratio de capital social sobre beneficio neto distribuible individual (a estos efectos se estima que las dotaciones a las reservas legales previstas por la Ley de Sociedades Anónimas se completarán en 2005) son las siguientes:

(datos en miles de Euros)

Concepto	Años a 31 de Diciembre				
	2004	2005	2006	2007	2008
Capital Social	102.009	102.009	102.009	102.009	102.009
Beneficio Distribuible (neto de reserva legal)	60.438	36.308	38.949	40.487	78.275
<b>Beneficio distribuible/Capital social</b>	<b>59,25%</b>	<b>35,59%</b>	<b>38,18%</b>	<b>39,69%</b>	<b>76,73%</b>

#### 7.2.3.4. Análisis de sensibilidad del resultado neto

La Sociedad considera que las variables que podrían afectar en una mayor medida a su resultado neto individual son las siguientes:

- Tráfico
- Tipo de Cambio
- Inflación

CINTRA ha procedido a realizar un análisis de sensibilidad a las citadas variables.

No se ha realizado ningún análisis de sensibilidad al impacto de la nueva normativa contable a aplicar a la Sociedad, debido a que las Normas de Contabilidad Internacional no se aplican por el momento a los estados financieros individuales de la Sociedad.

No se ha realizado un análisis de sensibilidad al tipo de interés, ya que, prácticamente el 80% de la totalidad de la deuda de las sociedades del grupo está a tipo de interés fijo durante el periodo estimado.

##### *Sensibilidad al tráfico*

Este análisis de sensibilidad se ha realizado sobre tres concesiones de autopistas: 407 ETR, Autopista del Sol, y Autopista Terrassa-Manresa (las tres concesiones más importantes de la cartera de la Sociedad). Se ha asumido una variación al alza y a la baja del 5% respecto del escenario de tráfico base.

Más 5%	2005	2006	2007	2008
Variación resultado neto individual	5,87%	0,44%	27,44%	17,24%
Menos 5%	2005	2006	2007	2008
Variación resultado neto individual	-3,97%	-0,44%	-10,13%	-17,40%

El tráfico tiene un efecto sobre los flujos recibidos de la 407 ETR. Puesto que, como se indica anteriormente, se ha proyectado que los flujos de la 407 ETR consistan en devoluciones de capital en los ejercicios 2005 y 2006, el efecto positivo o negativo de la evolución del tráfico en el beneficio neto de CINTRA es inferior que en los dos ejercicios siguientes, en los que se asume que los flujos serán percibidos como dividendos.

Para el año 2005, la variación se debe a que Autema cobra con un año de decalaje la compensación de la Generalitat de Cataluña. Aunque la desviación porcentual es de entre un 4% y un 5%, en términos absolutos no es significativa.

#### *Sensibilidad al tipo de cambio*

La política de la Sociedad es cubrir su exposición a los tipos de cambio de las monedas extranjeras sobre los flujos que espera recibir en los próximos dos años. A los efectos de este análisis de sensibilidad no se ha tenido en cuenta dicha política de cobertura.

Este análisis de sensibilidad se ha realizado sobre cobros y pagos en moneda extranjera, asumiendo una variación al alza y a la baja del 10% respecto al tipo de cambio existente a 31 de agosto de 2004.

El tipo de cambio afecta fundamentalmente a los cobros recibidos de Toronto Highway BV.

Menos 10%	2005	2006	2007	2008
Variación resultado neto individual	0,05%	0,15%	3,84%	4,49%

Más 10%	2005	2006	2007	2008
Variación resultado neto individual	-0,04%	-0,12%	-3,15%	-3,68%

#### *Sensibilidad a la inflación*

Este análisis de sensibilidad se ha realizado sobre tres concesiones de autopistas. 407 ETR, Autopista del Sol, y Autopista Terrassa-Manresa (las tres concesiones más importantes de la cartera de la Sociedad). Se ha asumido una variación al alza y a la baja de 0,5% respecto del escenario base.

Más 0,5%	2005	2006	2007	2008
Variación resultado neto individual	0,43%	0,31%	8,42%	7,05%

Menos 0,5%	2005	2006	2007	2008
Variación resultado neto individual	-0,42%	-0,29%	-8,33%	-6,99%

La inflación tiene un efecto sobre los flujos recibidos de la 407 ETR. Puesto que en los ejercicios 2005 y 2006 se ha proyectado que los flujos de la 407 ETR consistan en devoluciones de capital, el efecto en el beneficio neto es inferior que el proyectado para los dos años siguientes en los que se asume que los cobros provenientes de Toronto Highway B.V. se harán en forma de dividendos.

#### **7.2.4. Política de inversiones**

##### **(a) Inversiones comprometidas en inmovilizado material e inmaterial.**

A 30 de junio de 2004, las sociedades integradas en el Grupo CINTRA tienen comprometidas inversiones en inmovilizado inmaterial por valor de 3 millones de euros y en inmovilizado material de 1.130 millones de euros. Estas inversiones comprometidas (que se detallan por cada sociedad en el apartado 4.5.2. del presente Folleto) se corresponden básicamente con trabajos de construcción pendientes de ejecutar.

##### **(b) Inversiones comprometidas en inmovilizado financiero**

CINTRA tiene comprometido por compra y/o desembolsos de capital la cantidad de 268 millones de euros.

Estos compromisos alcanzan hasta el año 2006.

##### **(c) Estimación orientativa del nivel de posibles inversiones futuras asociadas a nuevas concesiones.**

Al realizar un estudio de las oportunidades de nuevos proyectos que se le presentan a CINTRA, el importe total de inversión que representan esos proyectos asciende a aproximadamente 8.000 millones de euros.

Asumiendo que el ratio de adjudicación histórico de CINTRA de aproximadamente un 30% de los proyectos que licita se mantiene, y considerando un apalancamiento medio por proyecto del 33% (medido como la proporción de fondos propios sobre el total pasivo) y una participación media de CINTRA del 60% (participación de control) en dichos proyectos, el importe potencial a invertir podría alcanzar los 500 millones de Euros.

#### **7.2.5. Política de dividendos**

La política de remuneración al accionista de CINTRA está previsto que sea, en el futuro, el pago de un dividendo anual. En este sentido, se estima que la rentabilidad por dividendo (esto es, el valor del dividendo anual sobre la cotización de la acción) podría oscilar entre el 1% y el 2%. No obstante, el Consejo de Administración decidirá en su caso la propuesta de reparto de dividendos que se presente a la Junta General de Accionistas dependiendo, principalmente, de las oportunidades de inversión. Las distribuciones de dividendos se harán en el futuro con cargo a beneficios distribuibles o, en su caso, a reservas disponibles.

#### **7.2.6. Potencial impacto que la adopción de las Normas Internacionales de Información Financiera podrían tener en los estados financieros futuros de la Sociedad**

El grupo CINTRA prepara sus estados financieros consolidados de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados en España. En junio de 2002, la Unión Europea promulgó un reglamento que exige que todas las sociedades sujetas a las leyes de un Estado Miembro de la Unión Europea y cuyos títulos de capital se hayan admitido a negociación en un mercado regulado de cualquiera de los Estados Miembros, situación en que la Sociedad se encontrará una vez realizada la Oferta Pública, preparen sus estados financieros consolidados para los ejercicios que se inicien a partir del 1 de enero de 2005, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

Como resultado, el grupo CINTRA tendrá que preparar sus estados financieros consolidados para el ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2005 (que comprenderán asimismo información comparativa con el ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2004) conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera.

En la actualidad, organismos del IASB (International Accounting Standard Boards), en concreto el IFRIC (Internacional Financial Reporting Interpretations Committee), están discutiendo la aplicación de las NIIF a los contratos de concesión de servicios, principalmente en lo referente a la calificación de activos y al reconocimiento de ingresos y de periodificación de gastos, sin que hasta la fecha exista una posición clara o definitiva al respecto. Las características especiales del sector en que el grupo CINTRA desarrolla sus actividades, podría implicar que la aplicación de las NIIF, sin tomar en consideración las peculiaridades específicas del sector, afectara a la adecuada imagen fiel de los estados financieros conforme a las actividades y negocios del grupo CINTRA. En este sentido, no existe un claro consenso sobre la forma de aplicación de las NIIF al sector de concesiones de autopistas, en el que principalmente actúa el grupo CINTRA.

En consecuencia, en el momento de adopción de las NIIF en el ejercicio 2005 y siguientes, podrían ponerse de manifiesto diferencias que afectaran de manera significativa a los estados financieros preparados en la actualidad por el grupo CINTRA de acuerdo con principios generalmente aceptados en España.

Los auditores de CINTRA, conjuntamente con la Sociedad, han calculado el impacto que habrían tenido la no capitalización de los gastos financieros durante el ejercicio 2002 y 2003, tal y como queda reflejado en el apartado 5.4.1. del presente Folleto.

Diferencias de la misma naturaleza y de importes igualmente significativos se producirán a partir del ejercicio 2005. Si en la incorporación de nuevas inversiones a la cartera de proyectos y en la consolidación de sus estados financieros se incrementaran el nivel de endeudamiento y de gasto financiero, este hecho afectaría negativamente a los resultados consolidados futuros, pudiendo eventualmente éstos llegar a ser negativos.

En la fecha actual no es posible determinar con seguridad el impacto que tendrán estas normas

### **7.2.7. Estructura financiera y endeudamiento**

La política de financiación que CINTRA tiene como objetivo llevar a cabo se puede dividir en dos partes, aquella a aplicar a la sociedad matriz y aquella a implantar en las sociedades concesionarias.

En el apartado referente a la sociedad matriz se plantea que sus orígenes de fondos estén constituidos por los flujos distribuidos por las sociedades concesionarias, los fondos excedentarios provenientes de reapalancamientos efectuados en las mismas así como la obtención de fondos que se produzca en la salida a bolsa.

Sus aplicaciones las constituirán los gastos de estructura, los dividendos a pagar a los accionistas, y las inversiones que se lleven a cabo, en nuevos proyectos y en los existentes.

Por lo tanto, se plantea que la sociedad matriz no utilice deuda para financiar sus necesidades de forma estructural, aunque puntualmente sí pueda utilizarla.

Los fondos comprometidos en inmovilizado financiero (268 millones de euros) y las necesidades de fondos para nuevos proyectos estimadas en 500 millones de euros, se prevé que se cubrirán con los fondos obtenidos mediante la Oferta Pública y con los fondos que generen las sociedades del grupo y reviertan en la sociedad matriz, sin que sea previsible, tal y como se ha mencionado anteriormente, la utilización de deuda a nivel de la sociedad matriz.

En cuanto a las sociedades concesionarias se refiere la estrategia financiera continuará siendo la optimización del importe de la deuda, en moneda local y sin recurso a la sociedad matriz. A medida que mejora el perfil de riesgo de los proyectos, se estudian posibilidades que optimicen el importe y los términos y condiciones de la financiación de la deuda de las sociedades concesionarias.

De esta manera, el principal objetivo de la estrategia de financiación consiste en que la deuda se encuentre en el nivel de las sociedades concesionarias, dejando la posibilidad de apalancar la matriz o de disponer de líneas de crédito a corto plazo como una solución extraordinaria.

Cabe mencionar que CINTRA permanece alerta a las posibilidades que ofrece el mercado financiero como fuente de mejora para sus proyectos. Refinanciar y/o reapalancar las sociedades filiales concesionarias de CINTRA en el futuro podrá ser otra forma de crear valor en el negocio de la Sociedad. En particular, en la actualidad se están estudiando posibilidades para varios proyectos entre los que se encuentran Ausol y Autema, entre otros.





En Madrid, a 7 de octubre de 2004

CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A.

P.p.

---

D. Juan Béjar Ochoa

---

D. David Stephen Harrison

MACQUARIE INFRASTRUCTURE (LUXEMBOURG), S.A. <sup>(1)</sup>

---

D. David Stephen Harrison

<sup>(1)</sup> MILSA asume responsabilidad exclusivamente por el contenido del apartado 0.1 del Capítulo 0 y del Capítulo II del presente Folleto, así como del Anexo VI del mismo.

---