

**CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A. (CINTRA)**, pone en conocimiento de la Comisión Nacional del Mercado de Valores:

### **OTRAS COMUNICACIONES**

En los términos de las recientes recomendaciones de la CNMV sobre reuniones informativas con analistas, inversores institucionales y otros profesionales del mercado de valores, se acompaña información complementaria preparada por la Sociedad con posterioridad a la conferencia telefónica celebrada con analista el 23 de enero de 2006, cuya convocatoria fue remitida a la CNMV, como otras comunicaciones **nº 19848**, y que se celebró con motivo de la selección de un consorcio participado por CINTRA, con un 50%, como adjudicatario preferente (preffered bidder) para la concesión de la operación y mantenimiento de la autopista de peaje **Indiana Toll Road** (EEUU).

La información adicional fue solicitada por analistas en la conferencia como ampliación a la presentación remitida a la CNMV, otras comunicaciones número **19849**, y que no fueron contestadas oralmente en la conferencia telefónica, por lo tanto, no constan en la grabación de dicha conferencia que está a disposición de cualquier persona interesada en los medios comunicados en el anuncio de la convocatoria.

En Madrid a 27 de enero de 2006  
Departamento Relación con Inversores

## INFORMACION COMPLEMENTARIA

Con motivo de ampliar la información facilitada en la conferencia telefónica realizada el pasado lunes 23 de enero sobre la autopista Indiana Toll Road (ITR), adjuntamos nota aclaratoria sobre los siguientes puntos:

### 1. AMORTIZACION FUTURA DE INMOVILIZADO INMATERIAL:

Existen diferencias importantes en el plazo de amortización del inmovilizado concesional (aproximadamente \$Bn del precio de adquisición) según se utilicen criterios contables o fiscales:

- Amortización Contable:

- Inmovilizado Concesional: Se aplica, a la espera de la calificación final que se dé a los activos en la interpretación del IFRIC y el criterio de amortización que ésta determine, un criterio de amortización lineal a lo largo de la vida de la concesión (75 años).

- Amortización Fiscal:

- Inmovilizado Concesional: De manera acelerada en 15 años.

### 2. INVERSIONES FUTURAS:

Las inversiones futuras se pueden desglosar en:

- Inversiones de Mantenimiento: Para mantener las prestaciones de la infraestructura.
- Inversiones de Ampliación, Renovación y Sustitución: Para mejorar la infraestructura respecto a la ya existente. En este sentido, cabe distinguir entre:
  - Inversiones Comprometidas: Incluyen la implantación del peaje electrónico, las ampliaciones de carril (6,7 millas) y otros trabajos de mejora y acondicionamiento a realizar en los próximos cuatro años.
  - Inversiones de ampliación de carril: Incluye la ampliación de carril que se tendría que realizar en cualquier tramo de la autopista si el nivel de servicio en dicho tramo alcanza un umbral determinado. En caso de que dicho nivel no se alcance, no es necesario ampliar el número de carriles. Según las proyecciones de tráfico dichas ampliaciones no ocurrirían hasta la segunda mitad de la vida de la concesión.
  - Inversiones de Renovación: Principalmente la renovación de los activos existentes durante los últimos años antes del final de la concesión

Datos Acumulados por período	Capex Total (\$ USD '000) <sup>(a)</sup>		
	3 Años	25 Años	75 Años
<b>Inversiones de Mantenimiento</b>	<b>\$79.249</b>	<b>\$573.344</b>	<b>\$1.748.496</b>
<b>Inversiones de Ampliación Renovación y Sustitución</b>	<b>\$134.043</b>	<b>\$525.371</b>	<b>\$2.652.387</b>
<b>Total</b>	<b>\$213.292</b>	<b>\$1.098.716</b>	<b>\$4.400.883</b>

*(a) Real, sin ajustes de inflación*

### 3. RESULTADOS OPERATIVOS HISTORICOS:

Los resultados operativos al cierre del último ejercicio fiscal finalizado el 30 de Junio de 2005 se muestran en la siguiente tabla. Hay que tener en cuenta que los ingresos del 2005 están calculados sin tener en cuenta el incremento de tarifas que está previsto que entre en vigor el próximo 1 de abril de 2006. Dicho incremento de tarifas junto con el apalancamiento operativo propio del sector, deberían tener un impacto positivo en los resultados operativos futuros.

<b>\$US Mn</b>	<b>2005</b>
Ingresos de Peaje	88,0
Ingresos Totales	95,8
EBITDA	60,6
Margen EBITDA	63,3%
Depreciación	3,6
EBIT	57,0
Margen EBIT	59,5%