

# Presentación Resultados 1T09

The background of the slide features a 3D rendering of a globe with a white grid of latitude and longitude lines. The globe is set against a dark grey gradient background. Several thick, black, curved lines representing orbital paths or trajectories are overlaid on the globe, creating a sense of dynamic movement and global connectivity. The lines are rendered with a slight 3D effect, appearing to float above or below the globe's surface.

# **Resumen del Período y Principales Magnitudes**

- Con efectos 1 de enero de 2009 se ha decidido modificar el criterio contable de consolidación de los negocios en los que existe control conjunto, pasando a aplicar el método de puesta en equivalencia frente al método de integración proporcional que hasta la fecha se venía aplicando. Dicho cambio de criterio se ha realizado en base a la alternativa permitida por la NIC 31 y está en línea con la reforma propuesta por el IASB (“Exposure Draft 9”) en relación con el criterio de consolidación para este tipo de entidades.
- Con el objeto de permitir la comparabilidad, y conforme a lo exigido por la NIC 8, toda la información comparable a marzo de 2008 ha sido reexpresada, así como los saldos de balance a 31 de diciembre de 2008.
- Las principales sociedades afectadas son, la autopista de Indiana, M45 y autopistas griegas.

- **Detalle de los principales importes que han sido reexpresados tanto respecto a la cuenta de pérdidas y ganancias a marzo 2008 como respecto al balance a diciembre de 2008.**

## Principales Magnitudes Balance de Situación

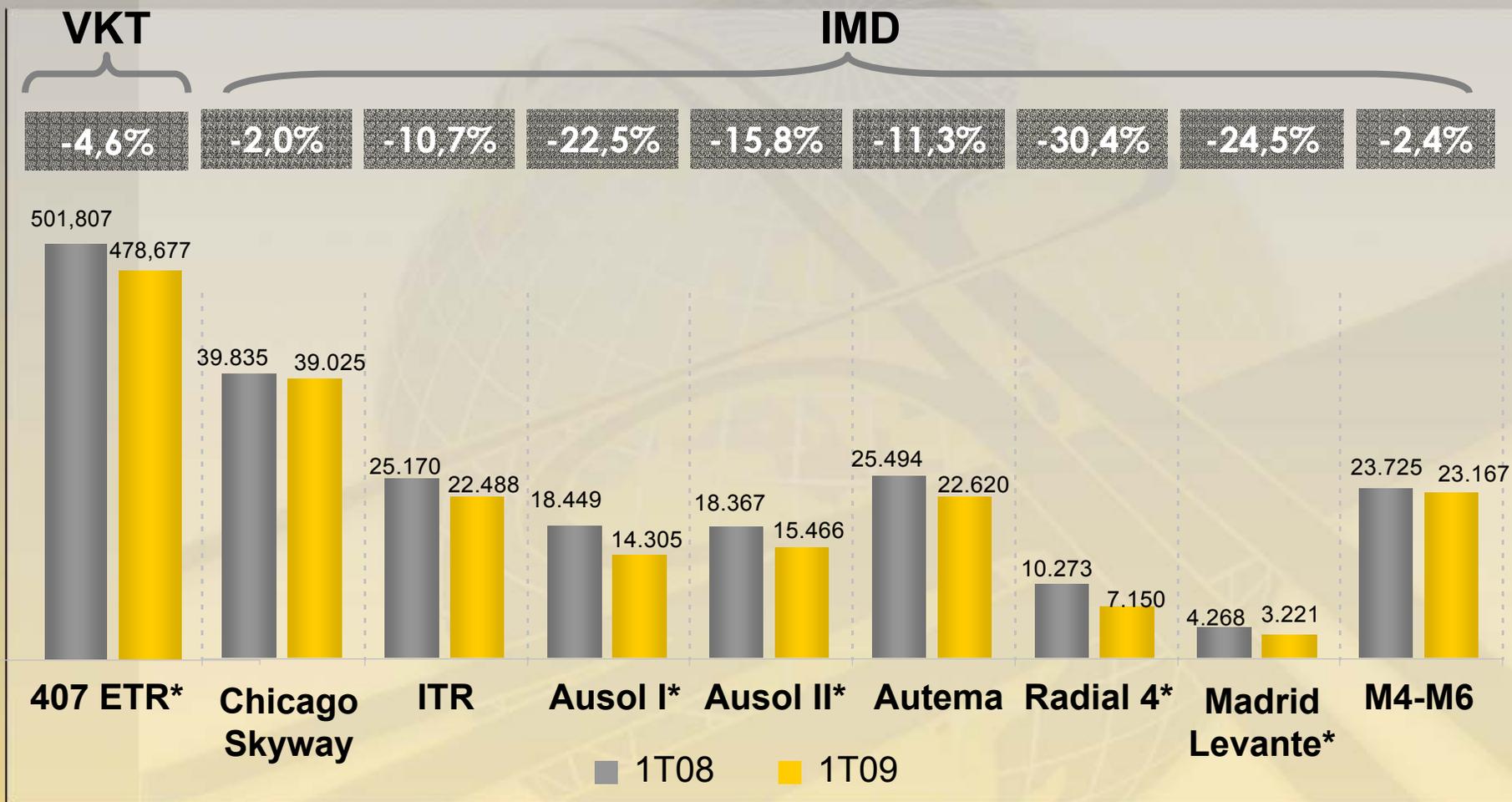
millones de euros	Dic 2008 Reexpresado	Dic 2008	Var.
Activos	11.362	13.417	-2.055
Posición Neta de Tesorería <sup>(1)</sup>	-6.240	-7.524	1.284
Fondos Propios Atribuidos a la Sociedad Dominante	612	339	273

## Principales Magnitudes Cuenta de Resultados

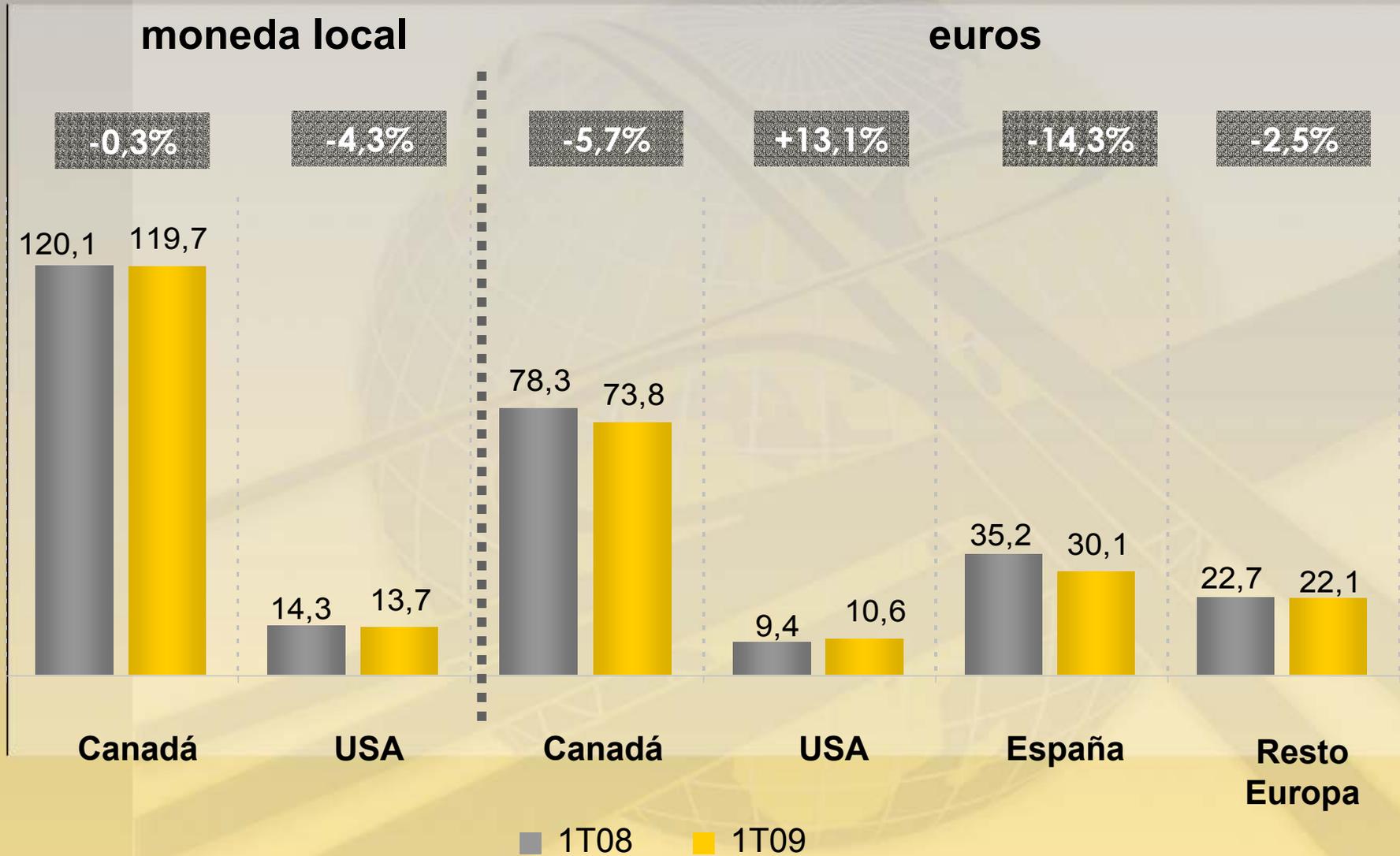
millones de euros	Mar 2008 Reexpresado	Mar 2008	Var.
Importe neto de la cifra de negocio	146	163	-17
Resultado bruto de explotación	100	113	-13
Resultado de explotación	75	84	-9
Resultado neto de la sociedad dominante	-7	-16	9

(1) Se entiende por Posición Neta de Tesorería el saldo de las partidas incluidas en tesorería y equivalentes (incluida la caja restringida a corto plazo) y la caja restringida a largo plazo, minorado por el importe de las deudas financieras (deuda bancaria y obligaciones) tanto a corto como a largo plazo, según se explica en la nota 17 de las Cuentas Anuales Consolidadas de la Sociedad correspondientes al ejercicio 2008.

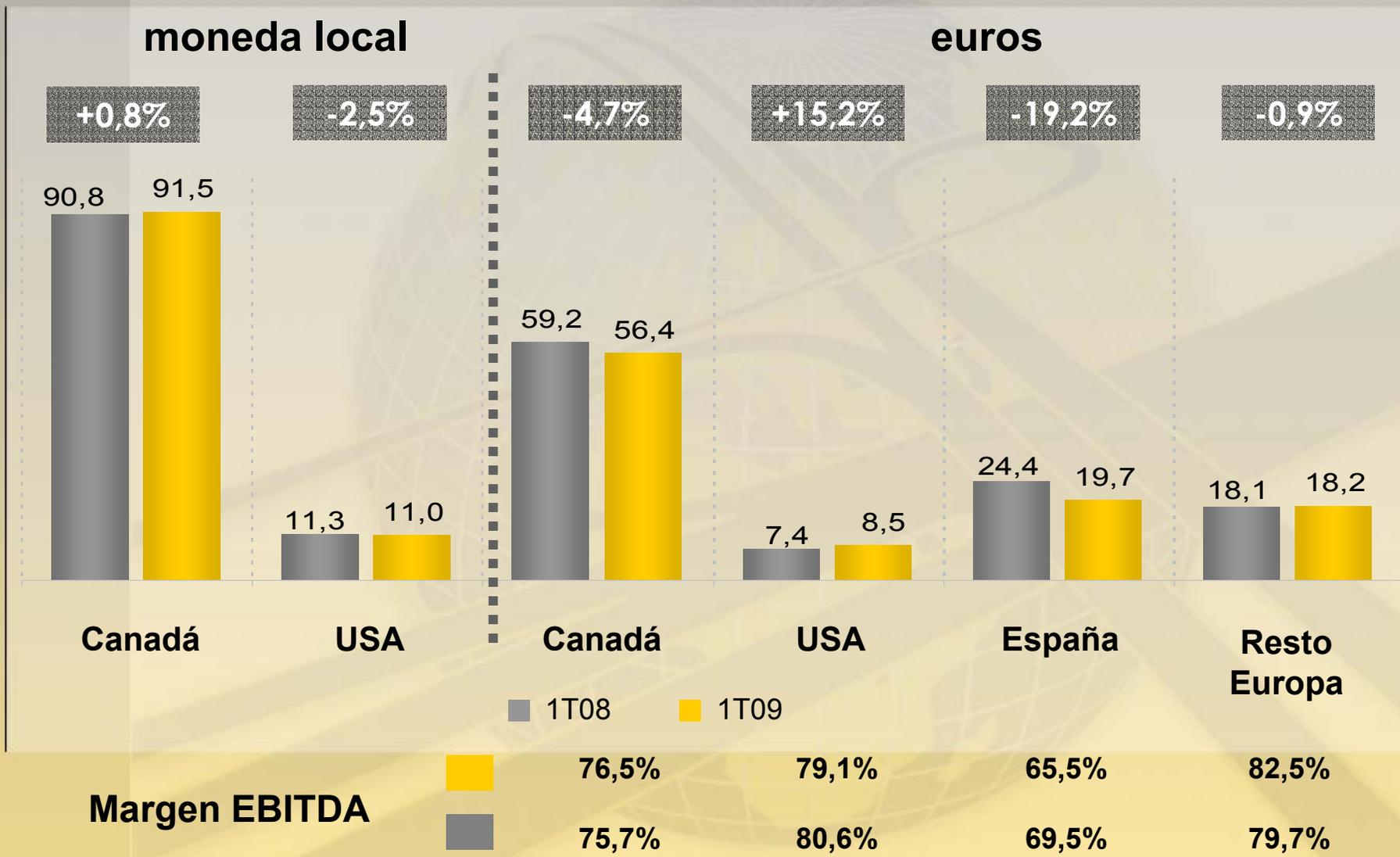




\* El tráfico durante el primer trimestre del año se ha visto afectado por el efecto estacional provocado por las fechas de Semana Santa.



(\* No incluye matrices de autopistas)



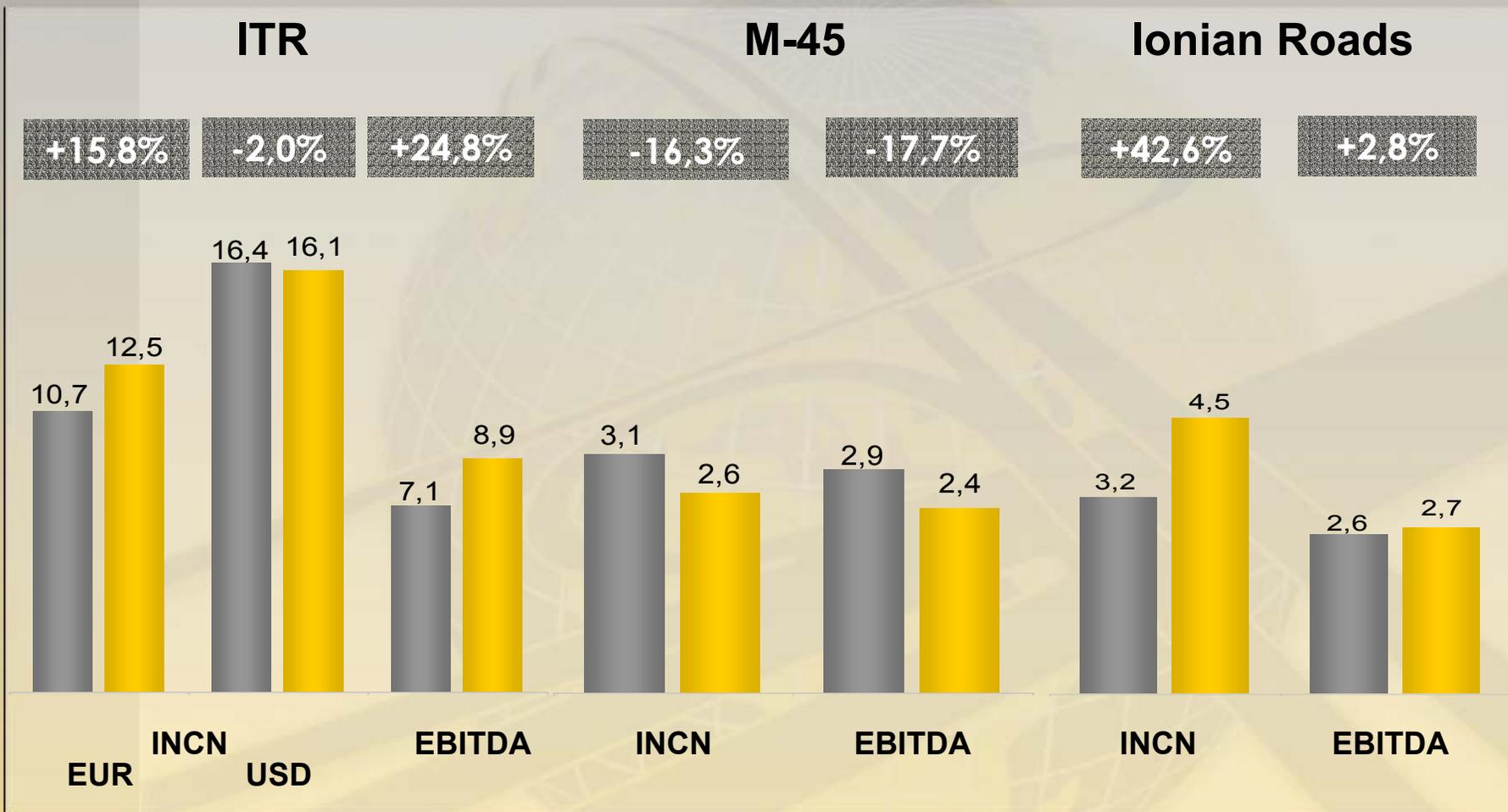
(\* No incluye matrices de autopistas)

## Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Antes de ajustes valor razonable	Ajustes valor Razonable*	Total mar 2009	Mn€	Antes de ajustes valor razonable	Ajustes valor Razonable*	Total mar 2008	Var %
136,9		136,9	INCN	145,8		145,8	-6,1%
95,8		95,8	<b>RBE (EBITDA)</b>	99,9		99,9	-4,1%
24,0		24,0	Amortizaciones	25,0		25,0	-4,1%
71,9		71,9	<b>RDO. EXPLOTACIÓN</b>	74,9		74,9	-4,1%
-71,7	-23,6	-95,3	Rdo. Financiero	-93,8	-7,7	-101,5	-6,1%
2,5		2,5	Rdo. Pta. Equivalencia	3,9		3,9	-36,0%
-3,0		-3,0	Otras Pérdidas y Ganancias	-1,2		-1,2	
-0,3	-23,6	-24,0	<b>BAI</b>	-16,2	-7,7	-23,9	0,3%
3,6	7,4	11,0	Impuestos sobre beneficios	6,7	2,6	9,3	18,4%
24,2		24,2	Rdo. Oper. Discontinuas	0,9		0,9	
-4,7	5,5	0,8	Rdo. Socios externos	5,4	1,8	7,1	
22,7	-10,7	12,0	<b>BENEFICIO NETO</b>	-3,3	-3,4	-6,7	

(\*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de instrumentos de cobertura de tipo de interés, de inflación y de los "equity swap" contratados para las coberturas de planes de opciones sobre acciones

# Resultado por puesta en equivalencia



Margen EBITDA %:

1T08: 66,3% 1T09: 71,5% +5,1%

1T08: 93,9% 1T09: 92,3% -1,7%

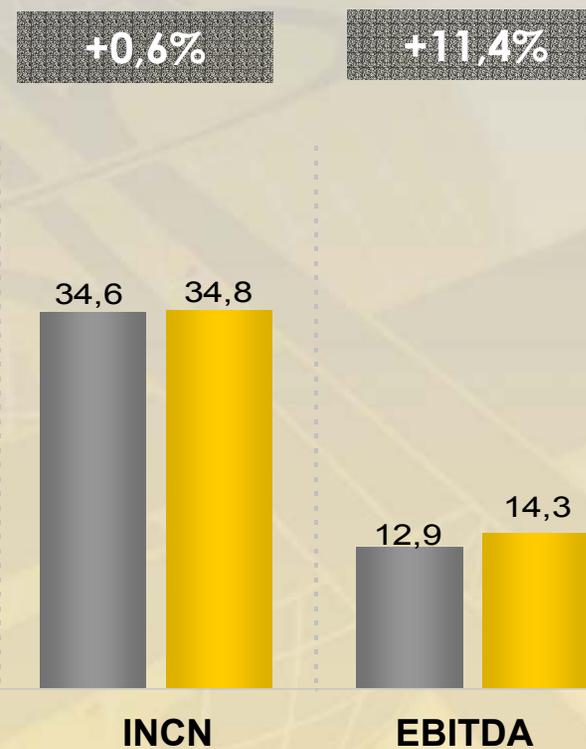
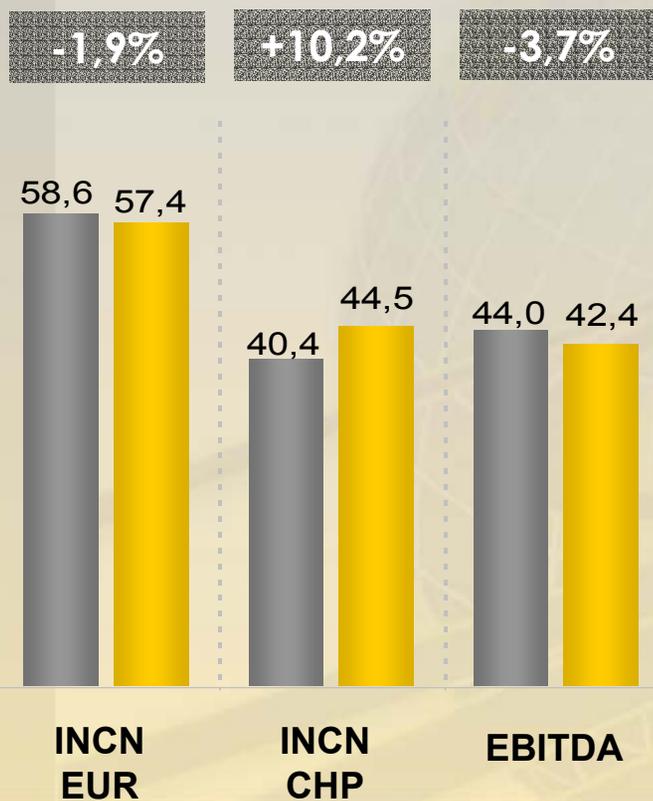
1T08: 83,4% 1T09: 60,2% -23,2%

■ 1T08

■ 1T09

## Chile

## Aparcamientos



Margen EBITDA %: 1T08: 75,1% 1T09: 73,8% -1,3%

Margen EBITDA %: 1T08: 37,2% 1T09: 41,2% +4,0%

■ 1T08

■ 1T09



# Estructura de la Deuda

## Cintra mantiene una sólida posición financiera

- Posición de tesorería en la matriz: €389 mn
- Deuda a largo plazo: Vida media 14 años
- 65% a tipo fijo o con cobertura a tipo fijo
- Resultado financiero en PyG: €95,3 mn
- Resultado financiero en caja: €68,6 mn
- EBITDA: €95,8 mn

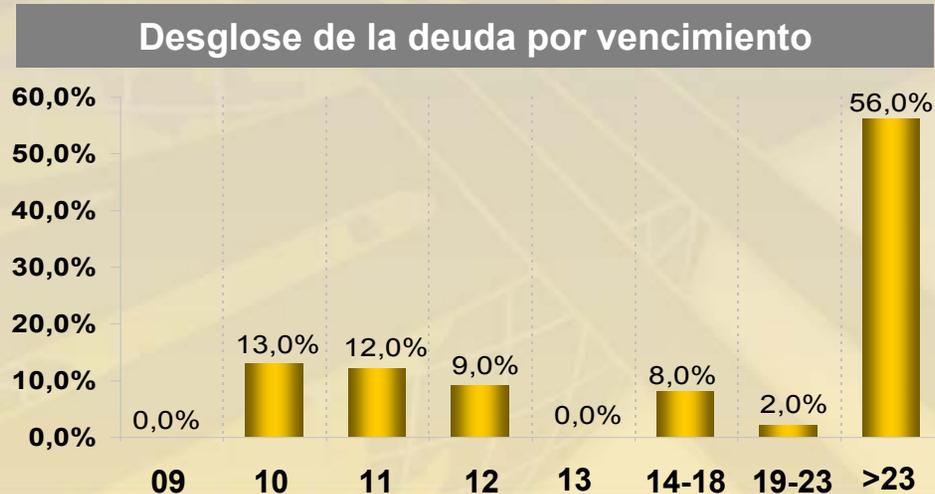
31-Mar-09	Total deuda	% tipo fijo		% tipo variable	Vida media
		Nominal	Real		
407 ETR	3.150	36%	31%	33%	2024
Chicago	1.131	100%			2024
Ausol	481			100%	2010
Autema	627	100%			2035
Radial 4	546	18%		82%	2011
Madrid Levante	485	49%		51%	2012
Otras autopistas	1.195	60%		40%	2028
<b>TOTAL*</b>	<b>7.615</b>	<b>52%</b>	<b>13%</b>	<b>35%</b>	<b>2023</b>

\* La deuda Pro-forma que incluye las concesiones que consolidan por puesta en equivalencia y las operaciones discontinuadas es de 10.214 millones de euros

## Riesgo limitado de refinanciación en los próximos años

- Sin riesgo de refinanciación en 2009: 407-ETR y R-4 han sido refinanciados
- El 56% de la deuda con vencimiento a partir del 2023
- Sólo el 25% de la deuda necesita refianciarse entre 2010 y 2011
- Refinanciaciones en 2010:
  - 407-ETR
  - Ausol

	Hasta (€Mn)			
	2009	2010	2011	2012
407 ETR		472	328	179
Ausol		481		
Radial 4			546	
Madrid Levante				485
<b>TOTAL</b>	<b>0</b>	<b>953</b>	<b>874</b>	<b>664</b>



## El mercado de crédito sigue abierto para los activos de calidad:

### ✓ Refinanciación de activos existentes

Oct-07	407-ETR	CAD\$ 625 Mn	3 años y cupón fijo: 4,9%
Ene-08	407-ETR	CAD\$ 550 Mn	3 años y cupón fijo: 4,5% - 5%
Ene-09	407-ETR	CAD\$ 500 Mn	3-5 años y cupón fijo: 4,65% - 5,1%
Ene-09	Radial - 4	€ 556 Mn	2 años: Euribor +130 pb

### ✓ Reapalancamientos

Jun-08	AUTEMA	€ 618 Mn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento: 27 años (hasta fin con.)</li> <li>• Spread: 140-160 puntos básicos</li> </ul>
--------	--------	----------	---

### ✓ Financiación de nuevos activos

Feb-08	Ionian Roads	€ 401 Mn	Sindicación bancaria 1,6 sobresuscrita
Mar-08	SH-130 5&6	USD\$ 1,162 Mn	30 años con un spread de 130-170 pb

**TOTAL**

**€ 3,5 Bn**



# Principales Hechos del Período

### ➤ **Financiaciones:**

- ❑ 407-ETR: Refinanciación deuda con vencimiento 2009 (CAD\$ 500 Mn): 15 enero 09
- ❑ Radial-4: Extensión condiciones de la deuda durante 2 años (€ 556,6 Mn): 16 enero 2009

### ➤ **Adjudicaciones de nuevos contratos:**

- ❑ A1 (Polonia): 22 enero 2009
- ❑ North Tarrant Express, Texas (Estados Unidos): 29 enero 2009
- ❑ IH 635 Managed Lines, Texas (Estados Unidos): 26 febrero 2009

### ➤ **Consejo inicia estudio de una posible fusión con Grupo Ferrovial**

### ➤ **Incremento de tarifas 407 ETR:**

- ❑ Entrada en vigor nuevas tarifas en la autopista 407-ETR: 1-febrero-09.

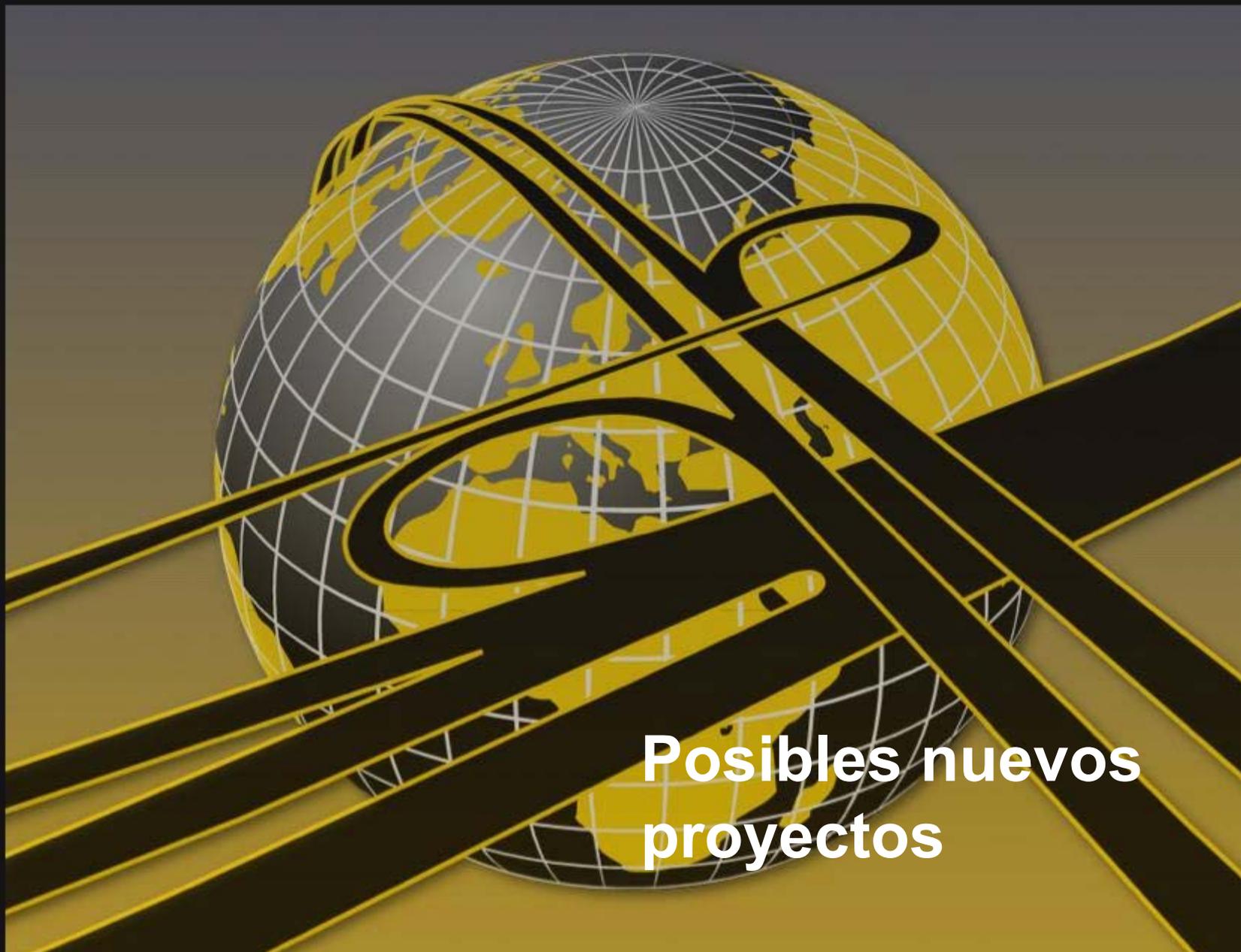
### ❖ Hechos posteriores al cierre

#### ➤ Incremento de tarifas en ITR:

- ❑ Incremento de tarifas para vehículos pesados del 18,7%: 1 abril 09

#### Junta Ordinaria de Accionistas (28-abril-09):

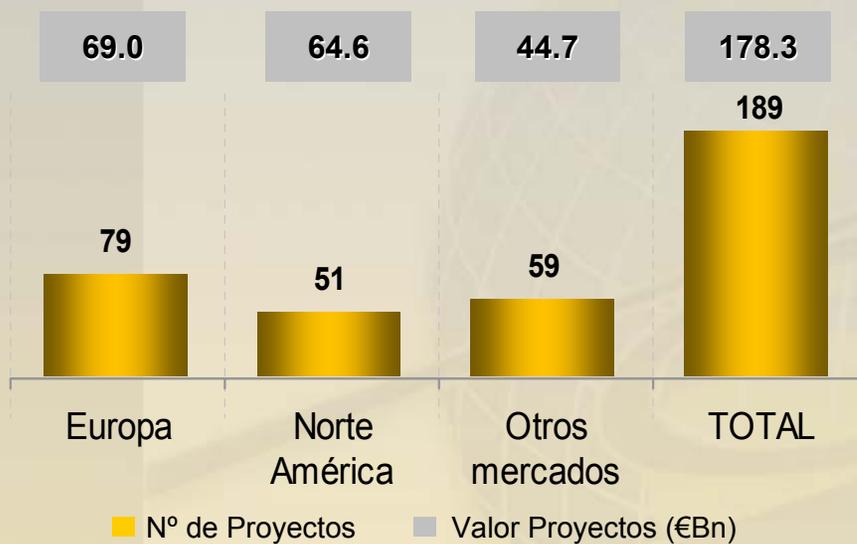
- ❑ Dividendo: 8,95 céntimos: 7 mayo 09



**Posibles nuevos  
proyectos**

## ❖ Proyectos de interés

### Planeamiento de proyectos<sup>(1)</sup>



### Pipeline de Cintra 2009-2010



*Otros Mercados incluye proyectos en Australia, Brazil, Mexico, Chile e India*

(1) Fuente: Infra-News y Departamento de estudios de Cintra

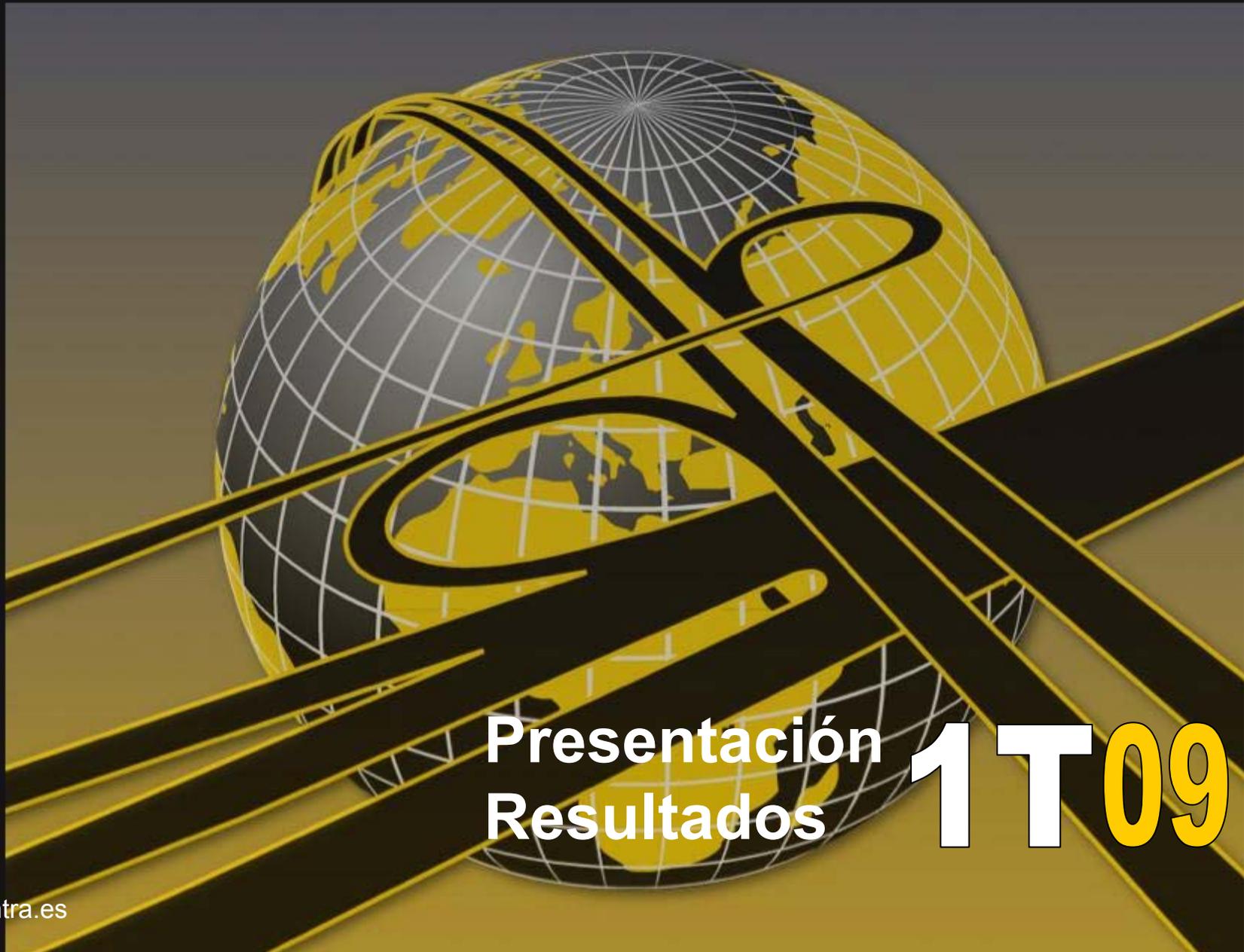
	<b>A-1 <sup>(1)</sup> POLONIA</b>	<b>North Tarrant Express <sup>(2)</sup> TEXAS-USA</b>	<b>IH 635 Managed Lanes <sup>(2)</sup> TEXAS-USA</b>
■ <b>% Cintra:</b>	<b>90%</b>	<b>75% <sup>(3)</sup></b>	<b>55% <sup>(4)</sup></b>
■ <b>Período de Concesión:</b>	<b>35 Años</b>	<b>52 Años</b>	<b>52 Años</b>
■ <b>Inversión total:</b>	<b>2,100 mill €</b>	<b>2,000 mill \$</b>	<b>2,700 mill \$</b>
■ <b>Longitud:</b>	<b>180 km</b>	<b>21,4 km</b>	<b>27,2 km</b>

<sup>(1)</sup> El contrato establece un período inicial de doce meses antes del cierre de la financiación. Si los términos resultan aceptables tanto para la concesionaria como para la Administración, se procederá al cierre financiero. Por lo tanto, el contrato queda supeditado tanto a la libre decisión de la concesionaria como a la de la Administración Polaca. En caso de que no se llegue a un acuerdo, la Concesionaria recuperará los costes incurridos por el diseño y la construcción y el contrato quedaría sin efecto.

<sup>(2)</sup> La adjudicación definitiva está sujeta a la firma del Contrato de Concesión, a la obtención de los pertinentes permisos medioambientales y a la obtención de los fondos públicos comprometidos.

<sup>(3)</sup> En negociaciones con el Dallas Police & Fire Pension System para la adquisición de un porcentaje aproximado del 10% de la participación de Cintra.

<sup>(4)</sup> En negociaciones con el Dallas Police & Fire Pension System para la adquisición de un porcentaje aproximado del 10% de la participación de Cintra y Meridiam, manteniendo Cintra al menos una participación del 51% en el consorcio.



# Presentación Resultados 1T09

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

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

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