



Cintra



**CIERRE FINANCIERO
SEGMENTOS 5&6 SH-130
(MARZO-08)**

1. Descripción de la Operación

- La Sociedad Concesionaria *SH 130 Concession Company LLC*, participada por Cintra en un 65%, ha cerrado la financiación para la construcción y explotación de los segmentos 5 y 6 de la autopista SH 130.
- La inversión total prevista durante la fase de construcción será de 1.358 millones de dólares.
- Estructura de capital:
 - Deuda bancaria *senior*: \$ 686 millones
 - Préstamo TIFIA de \$ 430 millones más intereses capitalizados durante la fase de construcción de \$ 45 millones
 - Fondos aportados por los socios ⁽¹⁾: \$ 197 millones
- El cierre financiero demuestra el interés del mercado por activos de gran calidad a pesar de las turbulencias financieras
- Con esta operación, Cintra vuelve a demostrar el éxito de su gestión financiera

⁽¹⁾ Adicionalmente existen fondos propios contingentes, para expropiaciones y como línea de liquidez, por importe máximo de 65 millones de dólares.



ESTRUCTURA FINANCIERA

2.1 Estado de Origen y Aplicación de Fondos (EOAF)

Origen de Fondos	Millones
Préstamo Bancario	\$685,8
Préstamo TIFIA	\$430,0
Intereses Capitalizados TIFIA	\$45,5
Fondos Propios	\$197,0
TOTAL	\$1.358,3

Aplicación de Fondos	Millones
Coste de Construcción	\$963,8
Expropiaciones	\$111,8
Intereses	\$104,2
Intereses Capitalizados TIFIA	\$45,5
Costes Operativos	\$35,3
Otras Inversiones	\$34,6
Pago a TxDOT	\$25,8
Otros	\$37,3
TOTAL	\$1.358,3

2.2 Deuda bancaria *senior*

- **Importe préstamo de construcción (Tramo A): \$ 685,8 millones**
 - Disponibilidad: Hasta un año después de la puesta en servicio
 - Duración: 30 años
 - Coste: Libor + 130-170 puntos básicos

- **Línea de liquidez adicional (Tramo B):**
 - Importe: \$ 35 millones
 - Disponibilidad: 10 años
 - Duración: 30 años
 - Coste: Libor + 130-170 puntos básicos

- **Ambos tramos tienen un *rating* Baa3 de Moody's**

2.3 Deuda TIFIA

- La *Transportation Infrastructure Finance and Innovation Act (TIFIA)* de 1998 establece un programa Federal por el que determinados proyectos de infraestructuras pueden recibir, del Departamento de Transportes (DOT) de Estados Unidos, financiación en condiciones ventajosas.
- El proyecto SH-130 Segmentos 5&6 ha sido incluido dentro del programa TIFIA
- **Importe del Préstamo: \$ 430 millones mas intereses capitalizados**
 - Duración: 35 años después de la puesta en funcionamiento
 - 10 años de capitalización de intereses (construcción + 5 tras puesta en funcionamiento).
 - Coste: 4,46% basado en bono del Gobierno Americano a largo plazo

2.4 Fondos Propios

- **Fondos propios aportados: \$ 197 millones**
- **Fondos propios contingentes para expropiaciones: Limitado a \$ 35 millones**
 - Sólo en caso de sobrepasar el presupuesto previsto para expropiaciones
 - Equivalente a un 30% sobre el total presupuestado
 - Disponible hasta que se termine completamente el período de expropiaciones (previsto 2 años)
- **Fondos propios contingentes como línea de liquidez: Limitado a \$ 30 millones**
 - Sólo en caso de ser necesarios durante los 5 primeros años de operación para cubrir cualquier déficit del proyecto

2.5 Otra información

- **Cobertura de tipo de interés:**
 - 100% durante la fase de construcción
 - 98% en operación

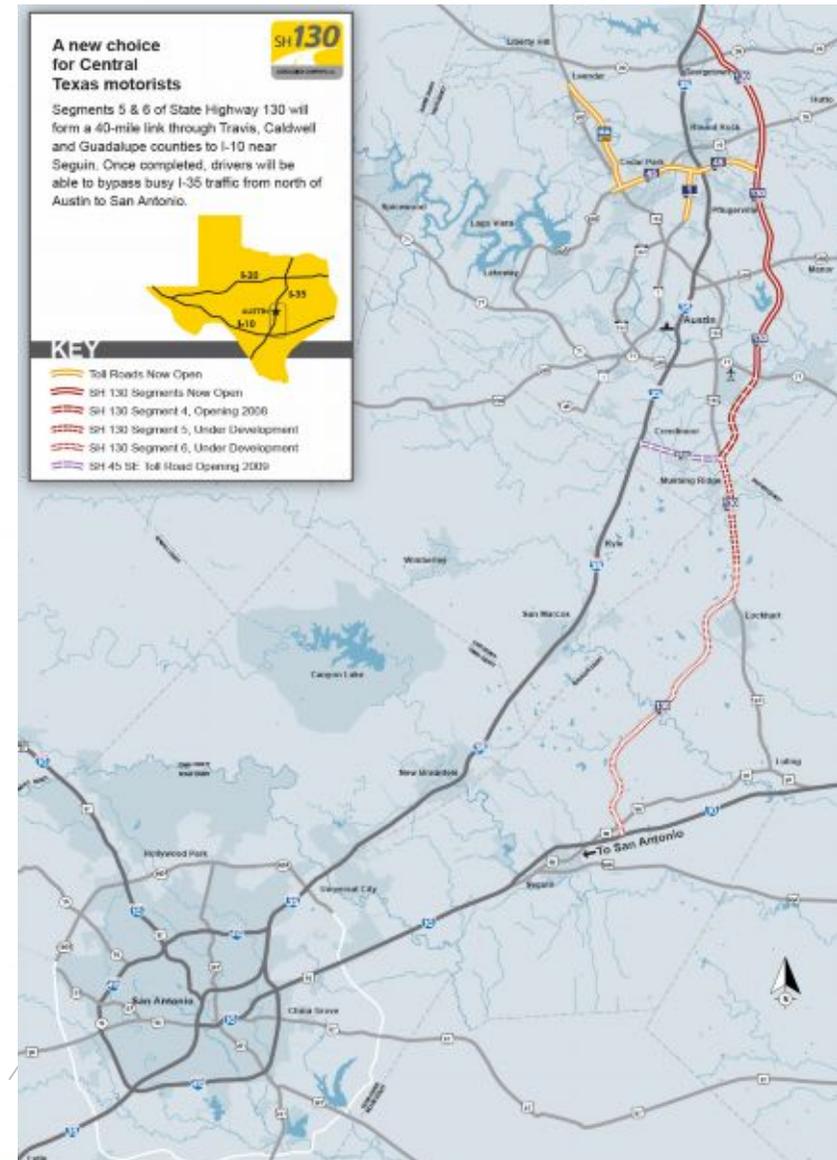
- ***Mandated Lead Arrangers:***
 - Banco Santander
 - Caja Madrid
 - Caixa Geral
 - Fortis Bank
 - Banco Espirito Santo



EL PROYECTO

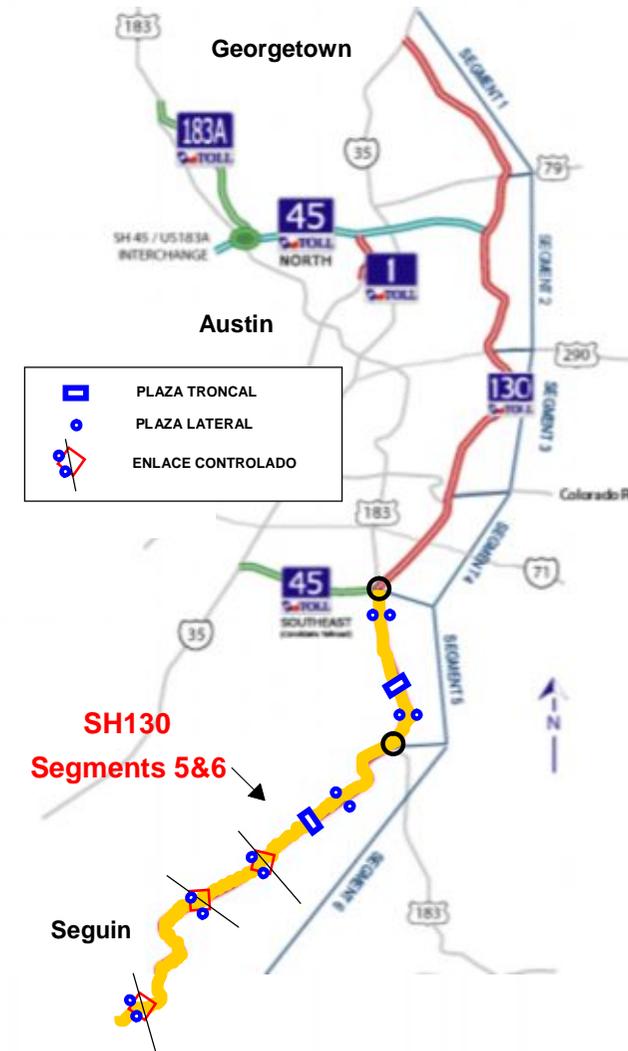
3.1 Descripción del Activo

- Una vez completada, la SH 130 será una autopista de peaje de 91 millas de longitud (145 km) entre el Norte de Georgetown y la intersección con la Autopista IH10 cerca de Seguin.
- Es una ruta alternativa a la IH35 que permitirá circunvalar la zona central de Austin, con altos niveles de congestión.
- La autopista se divide en 6 segmentos:
 - Segmentos 1 a 4: Con una longitud de 51 millas (81 km) que serán explotados por TxDOT. Los tres primeros ya está abiertos y el cuarto se abrirá próximamente.
 - Segmentos 5 y 6: Con una longitud de 40 millas (64 km) que serán construidos y explotados por el consorcio liderado por Cintra.
- Los segmentos 5 y 6 de la SH-130 discurren entre el sureste de Austin (en la intersección con la SH45) y la ciudad de Seguin en la intersección con la IH10:
 - Segmento 5: 11,7 millas (18,7 km)
 - Segmento 6: 28,3 millas (45,3 km)



3.2 Configuración de la Autopista

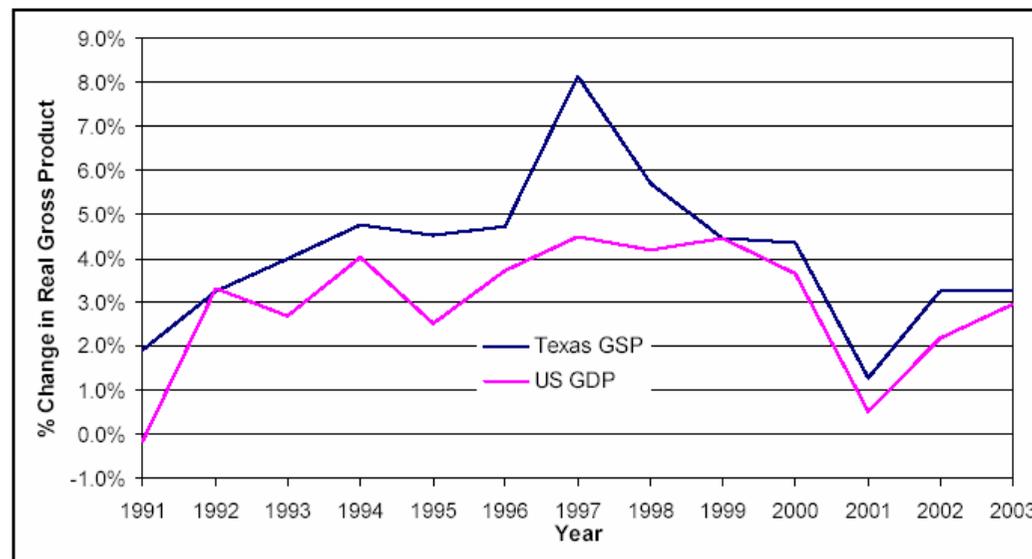
- Configuración inicial de 2+2 carriles, preparada para futuras ampliaciones de carril.
- Sistema de peaje abierto con dos controles en la vía principal y en todos los ramales de entrada y salida.
- Sistema de cobro 100% free-flow sin barreras
 - Mayor volumen de tráfico gestionado
 - Utilización de transponders o video-tolling
 - Aumento de la captación de tráfico: menor percepción del coste
 - TxDOT proporciona todo el servicio de back-office:
 - El Concesionario factura a TxDOT
 - TxDOT asume el riesgo de ilegibles, no facturables e impagados.
 - El Concesionario asume únicamente el riesgo de ilegibles debidos a fallos del sistema



3.3 Régimen Tarifario

- **Revisión tarifaria para el período concesional:**
 - Las tarifas se actualizan según el crecimiento del PIB nominal per cápita del Estado de Texas.

- **Crecimiento del GSP de Texas en términos reales: 4,3% (1995-2005):**
 - El crecimiento real del PIB de Texas ha sido mayor que el de Estados Unidos desde los 70's



Fuente: Fall 2004 State Economic Forecast, Carole Keeton Strayhorn, Texas Comptroller.

3.4 Capacidad de crecimiento

- Segunda circunvalación de la zona central de Austin, estando la primera circunvalación (IH 35) muy congestionada (IMD 174.000).
- Uno de los principales corredores norte-sur de Estados Unidos
- Crecimiento adicional por el desarrollo del tratado NAFTA.
- Zona demográficamente dinámica: Población de Texas 22,6 Millones, crecimiento medio anual desde 1990 del 2%
- Las rutas alternativas están altamente congestionadas o no cumplen con los estándares de una “freeway” (semáforos, rotondas...).
- Ahorro de tiempo y certeza de duración del viaje respecto a las rutas alternativas



TERMINOS DEL CONTRATO

4.1 Términos del Contrato

- Duración de la concesión: 50 años desde inicio de operación.
- Plazo de construcción: 5 años (desde Noviembre 2007).
- Pago concesional al Estado (up-front payment): 25,8 millones de dólares
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Estado según un sistema de bandas:
 - Se establecen 3 bandas de reparto en función de unos ingresos determinados
 - Porcentaje de reparto: (1ª banda: 4,65%; 2ª banda: 9,3%; 3ª banda: 50%)
- Sin restricciones a la refinanciación durante el período de operación



CONCLUSION

5.1 Conclusión

- Estructura de capital muy competitiva a pesar del difícil entorno de mercado
- Coste de la deuda muy similar al previsto en la Oferta
- Interés del mercado por activos de calidad, a pesar de las turbulencias del mercado.
- Éxito de la gestión financiera de Cintra en los mercados de deuda:
 - La autopista 407-ETR ha refinanciado CAD\$ 1.175 millones en los últimos 6 meses.
 - Riesgo de refinanciación en 2008: € 135 millones en Autema, un activo maduro y con muy bajo perfil de riesgo.
 - Sindicación exitosa de la deuda de Ionian Roads, M-3 y Scut Açores
 - Cierre financiero de la SH-130, Segmentos 5&6

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.

Asimismo, CINTRA ha incluido en esta presentación, a efectos meramente ilustrativos, ciertos modelos financieros. Los modelos se han elaborado por CINTRA para su planificación y valoraciones internas y pueden diferir de los modelos preparados por otras personas, incluido socios, o para otra finalidad. Cintra no garantiza la exactitud o adecuación de estos modelos, las estimaciones utilizadas o su utilidad. No tiene intención que se utilicen como sustituto de sus propios análisis financieros del negocio de CINTRA y no deberán confiar, de forma exclusiva, en ellos para la toma de sus decisiones de inversión.

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.