

A LA COMISIÓN NACIONAL DEL MERCADO DE VALORES

SUPLEMENTO E INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA AL FOLLETO INFORMATIVO COMPLETO DE LA OFERTA PÚBLICA DE SUSCRIPCIÓN Y VENTA DE ACCIONES DE CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A.

1. SUPLEMENTO AL FOLLETO SOBRE EL CONCURSO PARA LA ADJUDICACIÓN DE LA CONCESIÓN “CHICAGO SKYWAY TOLL BRIDGE SYSTEM”

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 23.3 del Real Decreto 291/1992, de 27 de marzo, sobre emisiones y ofertas públicas de venta de valores, y en relación con la información sobre la licitación en curso de la concesión Chicago Skyway contenida en el apartado 7.2.2.1.b) (“Perspectivas Comerciales” - “Negocio de Autopistas” - “Licitaciones en curso a la fecha del presente Folleto”) del Folleto Informativo Completo de la Oferta Pública de Venta y Suscripción de acciones de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (“CINTRA” o la “Compañía”), inscrito en el registro oficial de esa Comisión el 8 de octubre de 2004 con el número 6.603, se hace constar el siguiente hecho acaecido con posterioridad al registro del mencionado Folleto:

La oferta del consorcio liderado por CINTRA ha resultado seleccionada como la ganadora en el concurso para la adjudicación de la concesión de la autopista de peaje “Chicago Skyway Toll Bridge System” por un plazo de 99 años desde su otorgamiento. La concesión está sujeta a su aprobación definitiva por el pleno del Ayuntamiento de Chicago y a la firma del correspondiente contrato de concesión. El cierre financiero de la operación deberá tener lugar en los 90 días siguientes a la firma del contrato.

El consorcio adquirente está formado por CINTRA con un 55% y el grupo australiano Macquarie Infrastructure Group con un 45%.

El precio ofertado por el consorcio asciende a 1.820 millones de dólares (equivalente a aproximadamente 1.470,47 millones de euros, al tipo de cambio euro/dólar del 14 de octubre de 2004). La tasa de rentabilidad del capital que se ha considerado para la fijación del precio de licitación de este proyecto es superior al 10%, lo que implica una prima de riesgo superior al 6% sobre el bono del tesoro estadounidense a 10 años, cuya rentabilidad actual es del 4,1%.

El pago del precio será financiado por la sociedad concesionaria mediante capital y deuda. En este sentido, está previsto que los socios aporten al capital de la sociedad concesionaria, en proporción a su participación en el capital de la misma, 898,6 millones de dólares (726,03 millones de euros), de los que 494,23 millones de dólares (aproximadamente 399,3 millones de euros) serán aportados por CINTRA, que financiará su aportación con cargo a sus recursos (incluidos los fondos recaudados en la Oferta Pública de Suscripción), sin que se prevea ninguna ampliación de capital adicional de CINTRA o la asunción de endeudamiento al nivel de la sociedad matriz. El importe restante del precio será financiado por la sociedad concesionaria mediante deuda. La financiación de la sociedad concesionaria cumple con la política de

CINTRA a este respecto, esto es, en modalidad de financiación de proyecto (sin recurso a los accionistas) y en moneda local (dólar estadounidense). Durante los diez primeros años de vida de la concesión no se esperan distribuciones significativas de recursos por parte de la sociedad concesionaria a sus accionistas.

La "Chicago Skyway Toll Bridge System" es una autopista inaugurada en 1959 que tiene seis carriles (tres carriles por cada sentido), de los que actualmente sólo tres están operativos y los otros tres están temporalmente cerrados por obras de conservación. La autopista cuenta con un 37% de estructuras elevadas, entre las que destaca el puente de 750 metros sobre el río Calumet, y conecta la Dan Ryan Express Way (acceso sur a la ciudad de Chicago) con la Indiana Toll Road (acceso a Indiana, Michigan y los estados del noreste). La autopista dispone de una importante capacidad excedentaria para absorber tráfico adicional, mientras que las rutas alternativas se encuentran actualmente más congestionadas.

La infraestructura de la autopista está siendo objeto de un amplio programa de obras de conservación y mejora que cubre el período 2001-2008 por un importe superior a 300 millones de dólares (242,38 millones de euros). La mayor parte de las obras estarán ya finalizadas a la fecha de cierre de la operación, asumiendo su coste el Ayuntamiento de Chicago, mientras que la sociedad concesionaria se hará cargo de la ejecución y el coste de las obras restantes en el período 2005-2008.

Con una población de 9 millones de habitantes, el área metropolitana de Chicago es el tercer centro más poblado de Estados Unidos. Según la información proporcionada por el Ayuntamiento de Chicago, la autopista registró un tráfico medio diario de 47.700 vehículos en 2003. Sin considerar los ejercicios 2002 y 2003, en los que la autopista estuvo en obras y hubo carriles cerrados al tráfico, el tráfico de vehículos registro un crecimiento anual acumulado del 8,8% en el período entre 1993 y 2001. En cuanto a la composición del tráfico, en 2003 el 92% de los vehículos que utilizaron la autopista fueron turismos y el restante 8% vehículos comerciales.

Los ingresos por peajes, por su parte, registraron un comportamiento similar: descontando los ejercicios 2002 y 2003 por las razones ya expresadas, entre 1993 y 2001 el crecimiento anual acumulado fue de un 9,3%.

En 2003, según los datos del Ayuntamiento de Chicago, los ingresos se elevaron a 39,7 millones de dólares (32,08 millones de euros), alcanzándose un EBITDA (bajo principios de contabilidad estadounidenses) de 28,2 millones de dólares, equivalente al 71% de los ingresos.

Las tarifas actualmente aplicables en la autopista son de \$2.00 por vehículo de pasajeros y \$1.20 por eje para vehículos comerciales. El acuerdo de concesión establece el siguiente régimen de tarifas:

- (i) Las tarifas para los vehículos de pasajeros se incrementarán hasta \$2.50 a partir del 1 de enero de 2005 y en los días 1 de enero de 2008, 2011, 2013, 2015 y 2017, respectivamente, podrán incrementarse en el mayor importe de los siguientes: \$0.50 o el aumento en el índice de los precios al consumo ("IPC") durante el período mediado entre el 1 de enero anterior y la fecha en que tiene lugar el aumento. A partir del 1 de enero de 2018, las tarifas podrán incrementarse

anualmente en el mayor importe de los siguientes: (i) 2.0%, (ii) el aumento del IPC o (iii) el aumento del producto doméstico bruto per capita

- (ii) Las tarifas para los vehículos comerciales podrán incrementarse los días 1 de enero de 2005, 2008, 2011, 2013, 2015 y 2017, respectivamente, en el mayor importe de los siguientes. \$0.60 o el aumento del IPC en el período considerado. A partir de 1 de enero de 2018, las tarifas podrán incrementarse anualmente en el mayor importe de los siguientes (i) 2,0%, (ii) el aumento del IPC o (iii) el aumento del producto doméstico bruto per cápita. A partir del 1 de enero de 2005, las tarifas diurnas podrán incrementarse en un 40% adicional, siempre que las tarifas nocturnas (para las horas comprendidas entre 8pm y 4am) se reduzcan en igual medida.

Esta operación supondrá la entrada de CINTRA en Estados Unidos, un mercado estratégico en los planes de expansión de la Compañía, donde en estos momentos compete por otro contrato de concesión en Texas, el proyecto Trans Texas Corridor. Constituye además la primera privatización de una autopista de peaje ya construida y en funcionamiento que se realiza en este país.

La operación es plenamente coherente con los objetivos estratégicos de CINTRA para la expansión de su negocio. Se trata de una inversión de importe significativo, en un país con una situación política y económica estable, en una concesión a largo plazo (99 años) y ostentando una participación de control en la sociedad concesionaria.

2. INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA AL FOLLETO SOBRE EL IMPACTO QUE LA ADOPCIÓN DE LAS NORMAS INTERNACIONALES DE INFORMACIÓN FINANCIERA PODRÁ TENER EN LOS ESTADOS FINANCIEROS FUTUROS DE CINTRA

Tras la presente Oferta Pública de Venta y en cuanto que sociedad cotizada cabecera de grupo, CINTRA, de conformidad con la nueva regulación europea, 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) y sucesivos conforme a las Normas Internacionales de Información Financiera.

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 incrementado¹.

Para lograr este efecto, los citados intereses se contabilizan como un activo. Dicha operación contable se conoce habitualmente como activación de gastos financieros.

¹ Véase Norma 7ª, apartado 3 de la Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1998, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje.

Las NIIF no permiten, en principio, la utilización de esta técnica contable, pues no contemplan que se activen gastos financieros una vez que la autopista haya sido terminada². No obstante, las autoridades españolas han instado al comité internacional que interpreta las citadas NIIF al llamado "Internacional Financial Reporting Interpretations Committee" (IFRIC)- y a la Comisión Europea a que se pronuncien sobre si sería posible una interpretación de las citadas NIIF que permita a las concesionarias de autopistas el mantenimiento de las reglas actualmente vigentes en España. El IFRIC empezó a considerar esa solicitud en octubre de 2003, pero no se ha pronunciado al efecto, ni es previsible que lo haga hasta, como pronto, el segundo trimestre de 2005.

En consecuencia, la aplicación al Grupo Cintra de las citadas NIIF entrañará 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 se pondrán 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.

Tomando como hipótesis la postura más prudente de que las NIIF no permitirán 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, tendrá 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 tendrá 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.

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 gastos financieros, este hecho afectaría negativamente a los resultados consolidados futuros, pudiendo eventualmente éstos llegar a ser negativos.

² Véase la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) número 23, párrafos 10, 11, 20, 25 y 27.

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, que no será preciso adaptar a las reglas NIFF. Obsérvese, además, que 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.

En el caso de que las NIFF no permitieran finalmente aplicar a las concesionarias de autopistas las reglas actualmente vigentes en España, u otras de efectos análogos, Cintra estudiaría la posibilidad de valorar sus activos en los negocios concesionales en base a su valor razonable ("fair value").

En Madrid, a 19 de octubre de 2004.

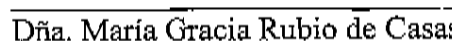
CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS
DE TRANSPORTE, S.A.

P.p.

 / Dña. María Gracia Rubio de Casas

MACQUARIE INFRASTRUCTURE (LUXEMBOURG), S.A.

P.p.

 / Dña. María Gracia Rubio de Casas