

**PRESENTACIÓN DE  
RESULTADOS  
ENERO-MARZO 2009**

## **ÍNDICE**

- 1. HECHOS MÁS SIGNIFICATIVOS**
- 2. CRITERIOS DE PRESENTACIÓN**
- 3. PRINCIPALES MAGNITUDES**
- 4. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS**
- 5. ANÁLISIS DE RESULTADOS**
- 6. BALANCE CONSOLIDADO**
- 7. POSICIÓN NETA DE TESORERÍA**
- 8. INVERSIONES BRUTAS DEL PERÍODO**
- 9. INFORMACIÓN BURSÁTIL**

## 1. HECHOS MÁS SIGNIFICATIVOS

Se presentan a continuación los hechos más significativos que han tenido lugar en relación con las actividades de Cintra durante el primer trimestre del año, incluyendo aquellos ocurridos con posterioridad al 31 de marzo de 2009.

### ADJUDICACIONES:

- **Acuerdo con el Ministerio de Infraestructuras Polaco para la construcción y explotación de la autopista A1 (22 de enero)**

El consorcio liderado por Cintra (90%), en el que también participan Ferrovial Agromán (4,95%) y su filial Budimex (5,05%), resultó adjudicatario del concurso convocado por el Ministerio de Infraestructuras de Polonia para el diseño, construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje A1 entre las ciudades de Stryków y Pyrzowice.

El proyecto, de 180 kilómetros de longitud, forma parte de la Autopista Transeuropea Norte-Sur. El plazo de concesión es de 35 años desde la firma del contrato y la inversión prevista asciende a 2.100 millones de euros, con un coste de construcción, aproximado, de 1.800 millones de euros. Los trabajos de construcción comenzarán tras la firma del contrato.

El contrato establece un periodo inicial de 12 meses previo al cierre financiero durante el cual se procederá a evaluar y proponer ajustes a los parámetros económicos de la concesión debidos al impacto que la actual crisis económica y financiera tiene en las condiciones y costes de la financiación, en los del capital y en las previsiones de tráfico con respecto al momento de la presentación de la oferta. Si los términos resultan aceptables tanto para la concesionaria como para la Administración, se procederá al cierre financiero.

Como consecuencia de lo anterior, el contrato queda supeditado tanto a la libre decisión de la concesionaria como a la de la Administración Polaca. En ausencia de acuerdo, la concesionaria recuperaría los costes incurridos por las actividades de diseño y construcción y el contrato quedaría sin efecto.

- **La oferta liderada por Cintra seleccionada como "Propuesta más Favorable" para el proyecto North Tarrant Express en Texas (29 de enero)**

La propuesta presentada por el consorcio liderado por Cintra fue seleccionada, por la Comisión de Transportes de Texas, como "Propuesta más Favorable" ("Best Value Proposal") para la construcción, mantenimiento y explotación de 21,4 kilómetros de "Managed Lanes" (13,3 millas) de la autopista North Tarrant Express, ubicada en la zona Dallas/Fort Worth de Texas, Estados Unidos.

El contrato, que está pendiente de negociaciones finales con TxDOT, también incluye la reconstrucción y mantenimiento de los carriles existentes (sin peaje) en las autopistas IH820 y SH183 en el Condado de Tarrant, al nordeste de la zona metropolitana de Fort Worth.

El proyecto está dividido en dos segmentos de 10,3 kilómetros (6,4 millas) y 11,1 kilómetros (6,9 millas) respectivamente, que aumentan significativamente la capacidad en un corredor altamente congestionado en los accesos al norte de la ciudad de North Tarrant y al aeropuerto internacional de Dallas Fort Worth.

El sistema de peajes será totalmente electrónico, sin barreras. Ello permitirá un tráfico más fluido y el acceso de un mayor volumen de vehículos. El sistema tarifario será dinámico, en función de la demanda, por lo que la tarifa variará a lo largo del día con el objetivo de garantizar a los usuarios un nivel de servicio seguro y fiable. El tráfico de la autopista se monitorizará en tiempo real con el objetivo de mantener una velocidad mínima de 50 millas por hora en todos los segmentos.

La inversión prevista en el proyecto asciende a, aproximadamente, 2.000 millones de dólares y el plazo de concesión será de 52 años desde la firma del contrato. Está previsto que la construcción empiece a finales de 2010 y esté terminada en 2015. La financiación se espera cerrar a lo largo de, aproximadamente, los próximos dieciocho meses.

El consorcio ganador está formado por Cintra (75%) y Meridiam Infrastructure (25%). Adicionalmente, se está en negociaciones con el Dallas Police & Fire Pension System para la adquisición de un porcentaje aproximado del 8% de la participación de Cintra.

El adjudicatario del concurso actuará como asesor de TxDOT para el desarrollo del resto del corredor, con una longitud aproximada de 37 kilómetros adicionales.

La adjudicación definitiva está sujeta a la firma del Contrato de Concesión y a la obtención de los pertinentes permisos medioambientales y fondos públicos comprometidos.

- **La oferta liderada por Cintra seleccionada como "Propuesta más Favorable" para el proyecto el IH-635 Managed Lanes (26 de febrero)**

La propuesta presentada por el consorcio liderado por Cintra, fue seleccionada, por el Departamento de Transportes de Texas, como "Propuesta más Favorable" ("Best Value Proposal") para la construcción, mantenimiento y explotación de 27,2 kilómetros (17 millas) del proyecto IH-635 Managed Lanes, ubicado en la zona metropolitana de Dallas, Texas.

El contrato, que está pendiente de negociaciones finales con TxDOT, incluye la reconstrucción, explotación y mantenimiento de los carriles existentes (sin peaje) en la autopista IH-635, situado en la zona metropolitana de Dallas. Asimismo, se construirán nuevos carriles con peaje en las autopistas IH- 635 e I-35E para aportar capacidad adicional.

El sistema de peajes será totalmente electrónico, sin barreras. Ello permitirá un tráfico más fluido y el acceso de un mayor volumen de vehículos. El sistema tarifario será dinámico, en función de la demanda, por lo que la tarifa variará a lo largo del día con el objetivo de garantizar a los usuarios un nivel de servicio seguro y fiable. El tráfico de la autopista se monitorizará en tiempo real con el objetivo de mantener una velocidad mínima de 50 millas por hora en todos los segmentos.

La inversión prevista en el proyecto asciende a, aproximadamente, 2.700 millones de dólares y el plazo de concesión será de 52 años desde la firma del contrato. Está previsto que la construcción empiece entre mediados de 2010 y mediados de 2011 y esté terminada en 2016.

La financiación, que se espera cerrar a lo largo de, aproximadamente, los próximos dieciocho meses, contará con fondos públicos procedentes del Departamento de Transportes de Estados Unidos destinados a promover la participación privada en el desarrollo de infraestructuras. El consorcio ganador está formado por Cintra (55%) y Meridiam Infrastructure (45%). Adicionalmente, se está en negociaciones con el Dallas Police & Fire Pension System para la adquisición de un porcentaje aproximado del 10% de las participaciones de Cintra y Meridiam, manteniendo Cintra al menos una participación del 51% en el consorcio.

La adjudicación definitiva está sujeta a la firma del Contrato de Concesión y a la obtención de los fondos públicos comprometidos.

### FINANCIACIONES:

- **Refinanciación de toda la deuda con vencimiento en el año 2009 de la autopista 407-ETR en Canadá (15 enero)**

La autopista 407-ETR anunció la refinanciación de la deuda con vencimiento en el año 2009 a través de dos emisiones de bonos distintas:

- La primera, por importe de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2012 y un cupón fijo del 4,65%.
- La segunda, por importe de 200 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2014 y un cupón fijo del 5,10%.

- **Extensión de la financiación de la autopista Radial-4 (16 enero)**

El consorcio liderado por Cintra alcanzó un acuerdo con las 29 entidades financieras, incluido el Banco Europeo de Inversiones (BEI), que financian la autopista Radial 4, para extender los términos y condiciones del actual paquete financiero durante dos años.

El importe total de la deuda de la autopista asciende a 556,6 millones de euros, dividida en tres tramos:

- Tramos A y B: 196,6 millones de euros de deuda comercial con vencimiento el 27 de enero de 2011.
- Tramo C: 360 millones de euros de préstamo BEI con vencimiento en 2032. Este tramo cuenta con garantías bancarias hasta el 27 de julio de 2011.

El tipo de la deuda es de Euribor a 3/6 meses más un diferencial de 130 puntos básicos.

Se trata de una financiación sin recurso al accionista. Sin embargo, existe una garantía contingente aportada por los socios para atender los posibles desfases, estimados, aproximadamente, en unos 20 millones de euros, en el pago de los intereses de la deuda durante este período de dos años, y otra garantía, con importe máximo de 23 millones de euros, aportada por los socios para facilitar la refinanciación al vencimiento del préstamo. Ambas garantías son mancomunadas entre los socios.

Tras este acuerdo y después de haber cerrado la refinanciación de la deuda de la 407-ETR, Cintra ha refinanciado toda la deuda con vencimiento en 2009, lo que demuestra la capacidad financiera de Cintra a pesar de las turbulencias de los mercados.

**NUEVOS CONTRATOS DE APARCAMIENTO:**

- **32.038 plazas adicionales (+12,0%) en la actividad de aparcamientos**

Cintra Aparcamientos incrementó el número de plazas bajo gestión en 45.481 plazas, lo que representa un aumento del 18%. En el trimestre resultó adjudicataria, directamente o a través de su filial Dornier, de los contratos de Explotación de los aparcamientos de rotación de la Concha y Cataluña (San Sebastian) con un total de 1.386 y 949 plazas respectivamente, durante 30 años. Adicionalmente se adjudicó el servicio de control horario de los aparcamientos en vía pública de Tomelloso (Ciudad Real) gestionando 484 plazas durante 12 años más 3 de prórroga.

**OTROS:**

- **Estudio de una posible fusión con Grupo Ferrovial (28 enero)**

El Consejo de Administración ha aceptado iniciar el estudio de una posible fusión de la Sociedad con Grupo Ferrovial, S.A., su accionista mayoritario, que se ha manifestado interesado en avanzar en el análisis de esta opción estratégica, sin hacer referencia, por el momento, a ninguna posible relación de canje.

La tutela del proceso de estudio y decisión sobre la fusión ha sido encomendada a la Comisión de Operaciones Vinculadas, que se ha constituido a estos efectos como "Comisión de Fusión". De esta Comisión forman parte exclusivamente los Consejeros externos no dominicales, en su mayoría, independientes.

Asimismo, el Consejo de Administración ha acordado designar como asesor financiero de la Sociedad en relación con el proceso a una entidad financiera, que realizará los trabajos de valoración adecuados para la emisión, en su momento y en su caso, de una "fairness opinion" sobre la ecuación de canje. En esta designación se ha tenido muy en cuenta la ausencia de conflictos de interés y en particular la inexistencia de relaciones significativas recientes de financiación o de negocio entre dicha entidad y el grupo Ferrovial.

**GESTION DE LA CARTERA DE PROYECTOS**

- **Entrada en vigor de las nuevas tarifas en la autopista 407-ETR (1 de febrero)**

La autopista 407 ETR ha empezado a aplicar, desde el 1 de febrero, las nuevas tarifas de la autopista. La tarifa para vehículos ligeros en hora punta, se situará en 19,85 céntimos de dólar en la Regular Zone (al oeste de la autopista 400) y en 19,25 céntimos de dólar en Light Zone (el este de la autopista 400). La tarifa en hora valle y durante los fines de semana en toda la autopista será de 18 céntimos de dólar para los vehículos ligeros.

El cambio de tarifas, también incluye la reducción del video-peaje para vehículos ligeros desde 3,60\$ a 3,25\$, la rebaja del alquiler mensual del transponder desde 2,55\$ a 2,50\$ dólares y la disminución de la tarifa para el mantenimiento de la cuenta de vídeo-peaje desde 2,55\$ a 2,50\$ dólares. Adicionalmente, se cobrará una tarifa por cada viaje en la autopista, en función del tamaño del vehículo, que para los vehículos ligeros será de 25 céntimos por viaje.

**HECHOS POSTERIORES AL CIERRE:**

- **Incremento de tarifas para vehículos pesados en la autopista Indiana Toll Road (1 de abril)**

El día 1 de abril se empezaron a aplicar las nuevas tarifas en la autopista Indiana Toll Road, que han supuesto un incremento medio para vehículos pesados del 18,7%.

- **Junta General Ordinaria de Accionistas (28 de abril)**

La Junta General Ordinaria de Accionistas aprobó, entre otros puntos del Orden del Día, los resultados del año 2008 y el pago de un dividendo bruto de 8,95 céntimos de euro por acción, que se hará efectivo a partir del 7 de mayo.

- **Procesos de desinversión**

En noviembre de 2008 se decidió analizar la posible desinversión de las actividades de aparcamientos y de autopistas en Chile. Desde ese momento, ambas actividades se consolidan como operaciones discontinuadas dejando de formar parte de las magnitudes operativas consolidadas. Dichos procesos siguen su curso sin que hasta la fecha se haya tomado ninguna decisión en firme.

## 2. CRITERIOS DE PRESENTACIÓN

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.

En línea con las bases de conclusiones de dicho “Exposure Draft”, la compañía considera que aplicar el método de puesta en equivalencia frente al método de integración proporcional contribuye a reflejar de forma más adecuada la imagen fiel, ya que realmente la sociedad no controla los activos ni tiene una obligación presente respecto a los pasivos de la entidad en la que existe control conjunto, sino que realmente lo que controla es una participación sobre dicha entidad.

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.

A continuación se detallan 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

(datos en millones de euros)	dic-08 reexpresado	dic-08	Var.
Activos	11.362	13.417	-2.055
Posición Neta de Tesorería (1)	-6.240	-7.524	1.284
Fondos Propios Atribuidos a la Sociedad Dominante	612	339	273

(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.

### Principales Magnitudes Cuenta de Resultados

(datos en millones de euros)	mar-08 reexpresado	mar-08	Var.
Importe Neto Cifra de Negocios	146	163	-17
Resultado Bruto de Explotación	100	113	-13
Resultado de Explotación	75	84	-9
Resultado Neto atribuible a la dominante	-7	-16	9



### 3. PRINCIPALES MAGNITUDES

Las actividades de Aparcamientos y de autopistas en Chile se consolidan, desde noviembre de 2008, como operaciones discontinuadas, por lo que sólo se contabiliza su resultado neto antes de minoritarios, dejando de formar parte de las magnitudes operativas.

El **Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN)** disminuye un **6,1%** respecto al mismo período del año anterior y se sitúa en **136,9 millones de euros**. Sin tener en cuenta las **variaciones del tipo de cambio**, el descenso del INCN hubiera sido del **4,4%**. Hay que tener en cuenta que los ingresos se han visto afectados por el hecho de que el año pasado fue bisiesto, lo que reduce el número de días del año en el primer trimestre del ejercicio 2009 en **1,1%**.

El **resultado bruto de explotación (EBITDA)** ha alcanzado **95,8 millones de euros** y disminuye un **4,1%**. Sin tener en cuenta el tipo de cambio, el **Resultado Bruto de Explotación** hubiera retrocedido un **2,3%**. El **margen sobre INCN** sube hasta el **70%**, lo que representa un **aumento del 1,5%** respecto al margen del 68,5% del primer trimestre del año pasado.

El **resultado neto de explotación (EBIT)** alcanza **71,9 millones de euros** comparado con los 74,9 millones del primer trimestre de 2008, mientras que el **resultado neto se sitúa en una ganancia de 12 millones de euros** comparado con una pérdida de 6,7 millones de euros del mismo período del año anterior.

La evolución de las principales variables financieras y operativas se presenta a continuación:

#### FINANCIERAS:

(datos en millones de euros)	mar-09	mar-08	Var.
INCN	136,9	145,8	-6,1%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	95,8	99,9	-4,1%
Resultado Bruto de Explotación/ INCN	70,0%	68,5%	1,5%
Resultado Neto de Explotación	71,9	74,9	-4,1%
Resultado Neto	12,0	-6,7	

#### OPERATIVAS:

La comparativa de tráfico durante el primer trimestre se ha visto afectada por el efecto estacional provocado por el cambio de fechas de la Semana Santa. Para facilitar la comparación de la evolución real del tráfico, además de los datos acumulados durante el primer trimestre, se facilita la variación del tráfico acumulado hasta 15 de abril de ambos ejercicios.

	mar-09	mar-08	Var	Var ene-15abr09/08
<b>Evolución Tráfico Autopistas</b>				
407 ETR (Mill. Vehículos Km.)	478,677	501,807	-4,6%	-5,2%
Chicago Skyway	39.025	39.835	-2,0%	0,0%
Ausol I	14.305	18.449	-22,5%	-20,2%
Ausol II	15.466	18.367	-15,8%	-13,8%
Autema	22.620	25.494	-11,3%	-12,5%
Radial 4	7.150	10.273	-30,4%	-18,7%
Ocaña-La Roda	3.221	4.268	-24,5%	-5,4%
M4-M6	23.167	23.725	-2,4%	-1,8%
Euroscut Algarve	15.845	17.097	-7,3%	-3,1%
Euroscut Norte Litoral	28.944	28.313	2,2%	2,3%

## 4. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

En marzo 2009 se ha procedido a cambiar voluntariamente, y con aplicación retroactiva, el criterio de integración de las entidades controladas de forma conjunta, pasando de un criterio de integración proporcional a un criterio de puesta en equivalencia. Las entidades afectadas por este cambio son: Indiana Toll Road, Autopista Trados 45, Central Greece e Ionian Roads.

Adicionalmente, las actividades de Aparcamientos y de autopistas en Chile han pasado a consolidarse como operaciones discontinuadas, por lo que sólo se contabiliza su resultado neto antes de minoritarios y dejan de formar parte de las magnitudes operativas.

La información que se presenta está homogeneizada en marzo 2009 y marzo 2008.

	2009			2008			Var.
	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2009	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2008	
<b>INCEN</b>	<b>136,9</b>		<b>136,9</b>	<b>145,8</b>		<b>145,8</b>	<b>-6,1%</b>
Otros Ingresos	0,1		0,1	0,0		0,0	
<b>Total Ingresos de Explotación</b>	<b>137,1</b>		<b>137,1</b>	<b>145,8</b>		<b>145,8</b>	<b>-6,0%</b>
Gastos Externos y de Explotación	23,7		23,7	26,4		26,4	-10,3%
Gastos de Personal	16,0		16,0	15,8		15,8	1,4%
Variación Provisiones de circulante	1,5		1,5	3,7		3,7	-58,3%
<b>RBE (EBITDA)</b>	<b>95,8</b>		<b>95,8</b>	<b>99,9</b>		<b>99,9</b>	<b>-4,1%</b>
<b>Margen EBITDA</b>	<b>70%</b>		<b>70%</b>	<b>69%</b>		<b>69%</b>	<b>1,5%</b>
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	24,0		24,0	25,0		25,0	-4,1%
<b>Total Gastos de Explotación</b>	<b>65,2</b>		<b>65,2</b>	<b>70,9</b>		<b>70,9</b>	<b>-8,0%</b>
<b>RESULTADO NETO EXPLOTACION</b>	<b>71,9</b>		<b>71,9</b>	<b>74,9</b>		<b>74,9</b>	<b>-4,1%</b>
<b>Resultado Financiero</b>	<b>-71,7</b>	<b>-23,6</b>	<b>-95,3</b>	<b>-93,8</b>	<b>-7,7</b>	<b>-101,5</b>	<b>-6,1%</b>
Proyectos de Infraestructuras	-70,6	-17,0	-87,6	-97,6	-6,2	-103,8	-15,6%
Resto de Sociedades	-1,1	-6,6	-7,7	3,8	-1,5	2,3	
Rdo. Puesta en Equivalencia	2,5		2,5	3,9		3,9	-36,0%
Otras Pérdidas y Ganancias	-3,0		-3,0	-1,2		-1,2	
<b>RESULTADO ANTES IMPUESTOS</b>	<b>-0,3</b>	<b>-23,6</b>	<b>-24,0</b>	<b>-16,2</b>	<b>-7,7</b>	<b>-23,9</b>	<b>0,3%</b>
Impuesto sobre beneficios	3,6	7,4	11,0	6,7	2,6	9,3	18,4%
<b>RDO CONSOLIDADO ACTIVIDAD CONTINUADAS</b>	<b>3,2</b>	<b>-16,2</b>	<b>-13,0</b>	<b>-9,5</b>	<b>-5,1</b>	<b>-14,7</b>	<b>-11,2%</b>
Resultado neto operaciones discontinuadas	24,2		24,2	0,9		0,9	
Resultado Atribuido a Socios Externos	-4,7	5,5	0,8	5,4	1,8	7,1	
<b>RESULTADO NETO ATRIBUIBLE</b>	<b>22,7</b>	<b>-10,7</b>	<b>12,0</b>	<b>-3,3</b>	<b>-3,4</b>	<b>-6,7</b>	

(\*) 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

## 5. ANÁLISIS DE RESULTADOS

### 5.1 IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO – VENTAS

El **INCN** alcanza los **136,9 millones de euros** lo que representa un **descenso del 6,1%** respecto al primer trimestre del ejercicio anterior. **Excluyendo el efecto del tipo de cambio, el descenso hubiera sido del 4,4%.**

La evolución del INCN por actividades y en las principales sociedades es la siguiente:

(datos en millones de euros)	mar-09	mar-08	% Var €	% Var. Moneda local
<b>Autopistas</b>	<b>136,6</b>	<b>145,5</b>	<b>-6,1%</b>	
407 ETR (Mill EUR)	73,8	78,3	-5,7%	-0,3%
Chicago Skyway (Mill Euro)	10,6	9,3	13,2%	-4,2%
Ausol	9,9	13,2	-24,5%	
Autema	13,1	12,2	7,1%	
Radial 4	4,3	5,9	-27,3%	
Ocaña-La Roda	2,8	3,9	-27,3%	
M4-M6	5,1	5,9	-12,8%	
Euroscut Algarve	8,1	8,2	-1,9%	
Euroscut Norte Litoral	8,9	8,6	4,4%	
Resto de Autopistas	0,0	0,1		
<b>Matrices Autopistas</b>	<b>0,3</b>	<b>0,4</b>	<b>-19,3%</b>	
<b>Total</b>	<b>136,9</b>	<b>145,8</b>	<b>-6,1%</b>	<b>-4,4%</b>

Los principales motivos de esta evolución son los siguientes:

- **Número de días del trimestre:** El primer trimestre de 2009 ha contado con un día menos, ya que el año anterior fue bisiesto. Esto supone **reducir el número de días del trimestre en un 1,1%**, lo cual tiene un efecto directo en los ingresos de cada concesión.
- **Efecto calendario:** El **cambio de fechas de Semana Santa**, disminuye el número de días festivos del trimestre y provoca un efecto estacional que influye, de manera distinta, en la evolución del tráfico de cada autopista. **Este cambio es especialmente significativo en la evolución las autopistas españolas, principalmente Ausol, Radial-4 y Ocaña-La Roda, además de la autopista portuguesa Euroscut Algarve.**
- **Evolución del tráfico de las distintas autopistas.** El tráfico de las distintas autopistas recoge el efecto de la desaceleración económica en los diferentes países, lo que ha supuesto una reducción de los viajes privados así como la caída del tráfico de mercancías. Dentro de la evolución de las principales autopistas hay que destacar:

- **407-ETR:** La reducción en el número de kilómetros recorridos recoge el hecho de que este trimestre ha tenido un día menos, así como el efecto de la caída del crecimiento provocada por la crisis económica. En cuanto a la distribución de los días, este trimestre ha contado con el mismo número de días laborables (62), mientras el número de días no laborables se ha visto reducido en uno (28 Vs 29). Adicionalmente, **las peores condiciones meteorológicas** durante el mes de enero afectaron a la evolución del trimestre.
- **Chicago Skyway:** A pesar de que el descenso del tráfico durante el trimestre ha sido del 2%, **durante el mes de marzo se produjo el primer crecimiento mensual desde agosto de 2007**. Esta mejora relativa viene apoyada, en parte, por el comienzo de las obras en la autopista Borman Expressway, cerca del enlace I-64, el pasado 1 de marzo y a las favorables condiciones meteorológicas durante el período.
- **Ausol I y Ausol II:** La evolución de ambas autopistas recoge el efecto de la desaceleración económica que está siendo especialmente intensa en la costa debido a la fuerte caída de la actividad inmobiliaria y de construcción.

Adicionalmente, los **ingresos** de ambas autopistas recogen el **efecto estacional** del cambio de fechas de Semana Santa ya que las **tarifas que se aplican en este período** y durante la semana siguiente (en un total de 17 días) **son un 60% más altas, para vehículos ligeros, que las aplicadas habitualmente**.

- **Autema:** El tráfico de la autopista recoge el efecto del descenso en el nivel de actividad económica. Sin embargo, **el contrato de concesión garantiza un nivel de ingresos a la concesionaria**, lo que ha permitido **alcanzar un incremento de las ventas del 7,1%**. La cifra de INCN refleja esta garantía e incluye **4,6 millones de euros de compensación por la Generalitat**.
  - **Radial-4:** El tráfico de la autopista se incrementa sustancialmente durante los períodos vacacionales respecto a sus volúmenes habituales. Por eso, el cambio de fechas de la Semana Santa ha tenido un efecto muy negativo en su evolución. **Eliminando dicho efecto, el descenso hubiera sido del 18,7%** que viene motivado por la caída en el nivel de actividad y por **la apertura del último tramo de la Ruta de la Plata** (Mérida-Sevilla), que **proporciona una ruta alternativa** a los usuarios hacia el norte de España a su paso por Madrid.
  - **Ocaña-La Roda:** Esta autopista es esencialmente utilizada durante los fines de semana y los períodos vacacionales ya que proporciona una ruta alternativa desde Madrid a la costa de Alicante y Murcia. Por tanto, el cambio de fechas de la Semana Santa ha tenido un efecto negativo en la evolución durante el trimestre. **Eliminando dicho efecto, el descenso hubiera sido del 5,4%**.
  - **M4-M6:** A pesar de que el ligero descenso del tráfico (-1,8%) se ha visto compensado por el incremento de tarifas, los ingresos de la autopista se han visto afectados por **la menor subvención recibida por parte de la Administración**, tal y como estaba previsto en el Contrato de Concesión. **Eliminando este efecto**, que ha supuesto un menor ingreso de 0,9 millones de euros, **los ingresos del trimestre hubieran crecido un 3,1%**.
- **Las subidas de tarifa en las distintas autopistas**, destacando las realizadas en:

- **407-ETR:** Las nuevas tarifas de la autopista entraron en vigor el pasado 1 de febrero. La tarifa para vehículos ligeros en hora punta, se sitúa en 19,85 céntimos de dólar en la Regular Zone (al oeste de la autopista 400) y en 19,25 céntimos de dólar en Light Zone (el este de la autopista 400). La tarifa en hora valle y durante los fines de semana en toda la autopista será de 18 céntimos de dólar para los vehículos ligeros.

El cambio de tarifas, también incluye la reducción del video-peaje para vehículos ligeros desde \$3,60 a \$3,25, la rebaja del alquiler mensual del transponder desde \$2,55 a \$2,50 dólares y la disminución de la tarifa para el mantenimiento de la cuenta de vídeo-peaje desde \$2,55 a \$2,50 dólares. Adicionalmente, **se cobrará una tarifa por cada viaje en la autopista, en función del tamaño del vehículo, que para los vehículos ligeros será de 25 céntimos por viaje.**

- **Variación del tipo de cambio:** La fuerte **depreciación del dólar canadiense (5,7%)** ha reducido los ingresos en euros de 407-ETR en 4,2 millones de euros, que se ha visto parcialmente compensada por la **apreciación del dólar americano (15,4%)** lo que ha incrementado la cifra de negocio consolidada en 1,7 millones de euros.

En las siguientes tablas se presenta la evolución en euros y en moneda local de los principales activos internacionales:

407-ETR	mar-09	mar-08	Var.
Ventas en millones de dólares canadienses	119,7	120,1	-0,3%
Ventas en millones de euros	73,8	78,3	-5,7%
Tipo de cambio CAD/ EUR	1,6213	1,5340	5,7%

Chicago Skyway	mar-09	mar-08	Var.
Ventas en millones de dólares	13,7	14,3	-4,3%
Ventas en millones de euros	10,6	9,3	13,2%
Tipo de cambio USD/ EUR	1,2924	1,5278	-15,4%

La distribución geográfica del INCN es la siguiente:

(datos en millones de euros)	mar-09	%	mar-08	%
España	30,4	22,2%	35,5	24,4%
Resto de Europa	22,1	16,1%	22,7	15,6%
Canadá	73,8	53,9%	78,3	53,7%
EEUU	10,6	7,7%	9,4	6,4%
<b>Total</b>	<b>136,9</b>	<b>100,0%</b>	<b>145,8</b>	<b>100,0%</b>

- La **depreciación del euro respecto al dólar americano hace que se incremente** la contribución de los activos norteamericanos a la cifra de negocio consolidada del Grupo.
- El incremento del peso de los activos europeos se debe, principalmente, a la mejor evolución relativa del tráfico en dichas autopistas.

### 5.2 RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN – EBITDA

El resultado bruto de explotación (EBITDA) disminuye un 4,1% y se sitúa en 95,8 millones de euros. Sin tener en cuenta el tipo de cambio, el EBITDA hubiera disminuido un 2,3%.

La evolución del EBITDA por actividades es la siguiente:

(datos en millones de euros)	mar-09	mar-08	Var
<b>Autopistas</b>	<b>103,0</b>	<b>109,3</b>	<b>-5,8%</b>
407 ETR (Mill Euro)	56,4	59,2	-4,7%
407 ETR (Mill CAD)	91,5	90,8	0,8%
Chicago Skyway (Mill Euro)	8,4	7,3	14,9%
Chicago Skyway (Mill USD)	10,9	11,2	-2,8%
Ausol	7,0	10,1	-30,2%
Autema	11,0	9,7	12,9%
Radial 4	1,2	3,0	-59,4%
Ocaña-La Roda	0,5	1,6	-66,3%
M4-M6	3,4	4,3	-20,8%
Euroscut Algarve	7,1	7,0	0,6%
Euroscut Norte Litoral	7,8	7,0	11,8%
Resto de Autopistas	0,0	0,0	
<b>Matrices Autopistas</b>	<b>-7,1</b>	<b>-9,4</b>	<b>-24,3%</b>
<b>Total</b>	<b>95,8</b>	<b>99,9</b>	<b>-4,1%</b>

Los principales motivos de esta evolución durante el período son los siguientes:

- La buena **evolución operativa de la autopista Chicago Skyway y 407-ETR.**
- **Menores gastos de estructura** contabilizados en matrices de autopistas **debido a que en el ejercicio 2008 se produjo un aumento de los gastos de licitación** como consecuencia del análisis de oportunidades de inversión en nuevos mercados.
- El hecho de que el año **2008 fue bisiesto y contó con un día más.**
- El **apalancamiento operativo** propio de la actividad.
- La **variación del tipo de cambio** de las distintas divisas respecto al euro.

La distribución geográfica del resultado bruto de explotación (EBITDA) es la siguiente:

(datos en millones de euros)	mar-09	%	mar-08	%
España	13,4	13,9%	15,5	15,5%
Resto de Europa	18,2	19,0%	18,1	18,1%
Canadá	56,4	58,9%	59,2	59,3%
EEUU	7,8	8,1%	7,1	7,1%
<b>Total</b>	<b>95,8</b>	<b>100,0%</b>	<b>99,9</b>	<b>100,0%</b>

La actividad internacional representa más del 86% del resultado bruto de explotación consolidado de Cintra.

El margen EBITDA sobre INCN de las principales concesiones es el siguiente:

(datos en millones de euros)	mar-09	mar-08	Var
<b>Autopistas</b>	<b>75,3%</b>	<b>75,2%</b>	<b>0,2%</b>
407 ETR	76,5%	75,7%	0,8%
Chicago Skyway	79,6%	78,5%	1,2%
Ausol	71,0%	76,8%	-5,9%
Autema	83,8%	79,5%	4,3%
Radial 4	28,9%	51,6%	-22,8%
Ocaña-La Roda	19,1%	41,1%	-22,0%
M4-M6	66,6%	73,3%	-6,7%
Euroscut Algarve	87,8%	85,6%	2,2%
Euroscut Norte Litoral	87,1%	81,3%	5,7%
Resto de Autopistas		58,6%	
<b>Matrices Autopistas</b>			
<b>Total</b>	<b>70,0%</b>	<b>68,5%</b>	<b>1,5%</b>

El margen bruto sobre INCN aumenta un 1,5% y se sitúa en el 70,0% frente al 68,5% del año anterior. Este incremento se debe, fundamentalmente, a las mejoras operativas en las autopistas 407-ETR, gracias a la contención de los gastos operativos, y Chicago Skyway, donde se ha incrementado el ingreso y se ha conseguido mantener el gasto operativo.

Hay que mencionar que el fuerte descenso del margen bruto en Ausol se explica, principalmente, por el efecto estacional provocado por el cambio de fechas de Semana Santa. En este período, las tarifas para vehículos ligeros son un 60% más altas. Esto afecta a la evolución a los ingresos del período y se refleja, casi directamente, en el resultado bruto de explotación. Este efecto se revertirá durante el segundo trimestre del año.

Los descensos de márgenes en las autopistas Radial-4 y Ocaña-La Roda se deben al fuerte descenso del tráfico, en parte debido al cambio de fechas de Semana Santa, que tiene su reflejo en el resultado bruto de explotación por el alto nivel de apalancamiento operativo propio de la actividad.

Por último, el menor margen de la autopista irlandesa M4-M6 se debe a la contabilización, en 2008, de la subvención recibida por parte de la Administración.

### 5.3 AMORTIZACIONES

La dotación a la amortización del inmovilizado se sitúa en 24 millones de euros, lo que representa una disminución del 4,1% respecto a los 25 millones de euros del mismo período del ejercicio anterior.

### 5.4 RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN - EBIT

El **Resultado Neto de Explotación (EBIT)** alcanza **71,9 millones de euros** y supone una **disminución del 4,1%** respecto al primer trimestre del ejercicio pasado.

El desglose por actividades es el siguiente:

(datos en millones de euros)	mar-09	mar-08	Var.
<b>Autopistas</b>	<b>79,1</b>	<b>84,4</b>	<b>-6,3%</b>
407 ETR	46,4	47,8	-3,0%
Chicago Skyw ay	6,5	5,8	10,5%
Ausol	5,2	8,1	-35,4%
Autema	10,0	8,8	14,2%
Radial 4	0,0	2,0	-98,8%
Ocaña-La Roda	-1,0	0,0	
M4-M6	2,3	3,3	-30,5%
Euroscut Algarve	5,0	4,8	4,9%
Euroscut Norte Litoral	4,8	3,8	25,4%
Resto de Autopistas	-0,1	-0,1	-39,5%
<b>Matrices Autopistas</b>	<b>-7,2</b>	<b>-9,5</b>	<b>23,9%</b>
<b>Total</b>	<b>71,9</b>	<b>74,9</b>	<b>-4,1%</b>

### 5.5 RESULTADO FINANCIERO

El resultado financiero consolidado mejora en 6,2 millones de euros y se sitúa en 95,3 millones de euros. **El resultado financiero pagado (ingresos y gastos) en caja es de 68,6 millones de euros**, y disminuye en 0,2 millones de euros respecto al año anterior.

(datos en millones de euros)	mar-09	mar-08	Var.
Concesionarias de Autopistas	-87,6	-103,8	16,2
Matrices Autopistas	-7,7	2,3	-10,0
<b>Total</b>	<b>-95,3</b>	<b>-101,5</b>	<b>6,2</b>
Resultado Financiero pagado (caja)	-68,6	-68,8	0,2
Resultado Financiero Contable	-26,8	-32,7	5,9
<b>Total</b>	<b>-95,3</b>	<b>-101,5</b>	<b>6,2</b>

La disminución del gasto financiero por importe de 6,2 millones de euros se debe principalmente a:

- **El incremento del gasto financiero en Autema debido al mayor volumen de deuda** tras la operación de refinanciación realizada en junio de 2008.
- **Los ajustes a valor razonable de la deuda con inflación en la 407 ETR reducen el gasto financiero en 5,6 millones de euros.**
- **La provisión realizada en 2008 en la 407 ETR** por la reducción del valor de las inversiones en ABCP's mejora el resultado financiero de este año por importe de **11,8 millones de euros**.



- El **resultado de matrices incluye una provisión de 6,6 millones de euros**, relacionada con los **equity swaps** contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones de Cintra y Ferrovial.

Estos tres últimos efectos no tienen impacto en el flujo de caja.

### 5.6 RESULTADOS POR PUESTA EN EQUIVALENCIA

El **resultado por puesta en equivalencia recoge los resultados después de impuestos de las autopistas Indiana Toll Road, Ionian Roads, Central Greece y la M-45.**

El resultado neto de estas sociedades alcanza los **2,5 millones de euros** frente a los 3,9 millones de euros obtenidos durante los tres primeros meses del ejercicio anterior.

La evolución operativa de las distintas concesiones que integran esta partida es la siguiente:

- Indiana Toll Road:**

ITR (datos en millones de euros)	mar-09	mar-08	Var.
Ventas en millones de dólares	16,1	16,4	-2,0%
Ventas en millones de euros	12,5	10,7	15,8%
Tipo de cambio USD/ EUR	1,2924	1,5278	-15,4%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	8,9	7,1	24,8%
Margen Bruto de Explotación	71,5%	66,3%	5,1%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	4,8	4,1	15,7%
Margen Neto de Explotación	38,3%	38,4%	-0,1%
IMD	22.488	25.170	-10,7%

El tráfico de la autopista recoge el efecto de la caída de actividad en Estados Unidos. Sin embargo, **la subida de tarifas**, aplicada desde el 1 de abril de 2008, que ha supuesto incremento para vehículos pesados cercana al 20%, ha servido para compensar este descenso. Adicionalmente, la apreciación del dólar ha favorecido la evolución **de los ingresos en euros, que aumentan un 15,8%.**

Por otro lado, cabe destacar **la mejora de márgenes** como consecuencia de la contención de los gastos operativos de la autopista.

- Ionian Roads:**

Ionian Roads (datos en millones de euros)	mar-09	mar-08	Var.
INCN	4,5	3,2	42,6%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	2,7	2,6	2,8%
Margen Bruto de Explotación	60,2%	83,4%	-23,2%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	2,7	2,6	2,2%
Margen Neto de Explotación	59,6%	83,2%	-23,5%

El fuerte incremento de los ingresos de la autopista se debe a:

- La aplicación de las **nuevas tarifas de la autopista**, que entraron en vigor el pasado 1 de enero y que han supuesto un **incremento medio para vehículos ligeros del 37,5%**.
- La **consolidación**, durante 2009, **de los resultados del trimestre completo** mientras que el ejercicio anterior se consolidó a partir del 10 de enero.

Estos dos efectos han servido para más que compensar la disminución del tráfico, que como en otros países, se ha visto afectado por la caída de actividad económica.

Por otro lado, el menor crecimiento del resultado bruto de explotación se debe a que la mayoría de los gastos de operación y mantenimiento durante el primer trimestre de 2008 fue asumida directamente por la Administración Pública. Esto ha supuesto un aumento de los gastos de explotación de 1,5 millones de euros.

- **M-45:**

M-45 (datos en millones de euros)	mar-09	mar-08	Var.
INCN	2,6	3,1	-16,3%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	2,4	2,9	-17,7%
Margen Bruto de Explotación	92,3%	93,9%	-1,7%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	1,6	2,3	-29,4%
Margen Neto de Explotación	62,5%	74,2%	-11,6%
IMD	61.539	63.378	-2,9%

La evolución del tráfico se ha visto afectada por la caída de la actividad económica. En cualquier caso, la M-45 es una autopista de peaje en sombra en la que los ingresos están ligados a unos niveles de tráfico establecidos en el contrato. En la actualidad, los niveles de tráfico están próximos al techo establecido en el que cada año el concesionario obtiene el ingreso máximo.

El **descenso de los ingresos de debe al retraso en la emisión de la factura a la Administración durante mes de marzo**, lo que ha supuesto un menor ingreso de, aproximadamente, 1,1 millones de euros. Este efecto se revertirá en los próximos meses.

### 5.7 OTRAS PÉRDIDAS Y GANANCIAS

La **diferencia de conversión por la variación del tipo de cambio en las devoluciones de capital** de las autopistas Indiana Toll Road, Chicago Skyway y 407 ETR, ha generado un resultado negativo de 3,0 millones de euros.

### 5.8 IMPUESTOS

El **Impuesto de Sociedades supone un ingreso por 11 millones de euros**, comparado con el ingreso de 9,3 millones de euros del primer trimestre del ejercicio anterior.

### 5.9 RESULTADO NETO DE OPERACIONES DISCONTINUADAS

El resultado neto de operaciones discontinuadas recoge **la aportación de las actividades en Chile y el negocio de Aparcamientos**. La ganancia neta antes de minoritarios aportada por estas dos actividades ha sido de **24,2 millones de euros**, frente a 0,9 millones de euros que el mismo período del año anterior.

La mejora producida durante el período se debe a que en 2009 **no se registra la amortización de dichos activos**, según la aplicación de las NIC, mientras que en 2008 se registró hasta el mes de octubre, cuando fueron clasificadas como Operaciones Discontinuadas.

Adicionalmente, se produce una **mejora en el resultado financiero de Chile debido, principalmente, al menor componente de inflación de la deuda denominada en UF**.

La evolución de las principales **variables operativas de las autopistas en Chile** durante el primer trimestre del ejercicio 2009 ha sido la siguiente:

(datos en millones de euros)	mar-09	mar-08	Var.
Ventas millones de pesos	44.496,3	40.369,2	10,2%
Ventas millones de euros	57,4	58,6	-1,9%
Tipo de cambio CHP/ EUR	774,8	689,4	12,4%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	42,4	44,0	-3,7%
Margen Bruto de Explotación	73,8%	75,1%	-1,3%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	42,4	29,6	43,0%
Margen Neto de Explotación	73,8%	50,6%	23,2%

La variación que se produce en el INCN, se debe, básicamente, a:

- **La buena evolución relativa en los tráficos** de las concesionarias:

Evolución tráfico IMD	mar-09	mar-08	Var
Santiago-Talca	88.700	83.362	6,4%
Talca-Chillán	53.709	53.305	0,8%
Chillán-Collipull	32.737	32.716	0,1%
Collipulli-Temuco	38.808	38.435	1,0%
Temuco-Río Bueno	25.064	25.240	-0,7%

- **El aumento de las tarifas**, ya que al incremento por inflación hay que añadir la **prima de seguridad obtenida en las cinco autopistas** que gestiona Cintra: Autopista del Maipo **(+3,48%)**, Talca-Chillán **(+3,66%)**, Ruta del Bosque **(+3,59%)**, Ruta de la Araucanía **(+2,45%)** y Temuco Río Bueno **(+0,82%)**.
- **La depreciación del peso chileno** respecto al euro en un 12,4%.

La evolución de las principales **variables operativas de Cintra Aparcamientos** durante el primer trimestre del año ha sido la siguiente:

(datos en millones de euros)	mar-09	mar-08	Var.
INCN	34,8	34,6	0,6%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	14,3	12,9	11,4%
Margen Bruto de Explotación	41,2%	37,2%	4,0%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	14,3	8,9	61,9%
Margen Neto de Explotación	41,2%	25,6%	15,6%
Plazas de Aparcamiento	298.766	266.728	12,0%

El **INCN crece un 0,6% y alcanza los 34,8 millones**. Hay que tener en cuenta que aunque el número de plazas bajo gestión ha aumentado en 32.038 (+12%), la mayoría de este incremento se produce con la incorporación del contrato de gestión del aeropuerto de Stansted, que aporta 28.363 nuevas plazas y que empezó a consolidarse en octubre del año pasado.

	mar-09	mar-08	Var
<b>Plazas de Aparcamiento</b>	298.766	266.728	12,0%
Rotación	112.592	83.676	34,6%
Zona Azul	159.166	156.044	2,0%
Residentes	27.008	27.008	0,0%
<b>Porcentaje de Ocupación (Rotación)</b>	15,2%	16,1%	-0,9%

El **Resultado Bruto de Explotación (EBITDA) de la actividad de aparcamientos** aumenta hasta **14,3 millones** de euros por la reversión de una provisión dotada en 2008.

### 5.10 RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS

El resultado atribuible a los socios minoritarios de CINTRA supone un ingreso por importe de 0,8 debido, principalmente, al resultado generado en la autopista 407-ETR.

### 5.11 RESULTADO NETO

El **resultado neto** del período se sitúa en una ganancia de **12 millones de euros**, lo que representa **una mejora de 18,7 millones de euros** respecto a la pérdida de 6,7 millones de euros generados en el primer trimestre del ejercicio anterior.

## 6. BALANCE CONSOLIDADO

A continuación se presenta la evolución del balance consolidado, según la normativa NIIF, respecto al cierre del ejercicio 2008

(datos en millones de euros)	mar-09	dic-08
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>8.082,1</b>	<b>7.773,7</b>
Activos intangibles	0,0	0,0
Activos en proyectos de infraestructuras	7.631,8	7.352,4
Inmovilizaciones materiales	0,0	0,0
Participaciones puestas en equivalencia	40,5	39,8
Inmovilizaciones financieras	61,0	58,3
Caja Restringida	225,3	197,8
Derivados financieros a valor razonable	123,4	125,4
<b>ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS</b>	<b>1.900,9</b>	<b>1.701,5</b>
<b>FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACION</b>	<b>98,6</b>	<b>97,3</b>
<b>IMPUESTOS DIFERIDOS</b>	<b>715,4</b>	<b>739,0</b>
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>1.356,8</b>	<b>1.051,0</b>
Existencias	4,7	3,6
Clientes y otras cuentas a cobrar	284,0	296,7
Tesorería y equivalentes	1.067,3	747,4
Sociedades de proyectos de infraestructuras	675,2	352,6
Resto de Sociedades	392,1	394,8
Otros activos	0,8	3,3
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>12.153,8</b>	<b>11.362,4</b>
<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>704,0</b>	<b>743,3</b>
PATRIMONIO NETO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS	576,1	612,1
SOCIOS EXTERNOS	127,9	131,3
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>385,3</b>	<b>203,9</b>
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>	<b>381,4</b>	<b>371,3</b>
<b>ACREEDORES NO CORRIENTES</b>	<b>8.398,1</b>	<b>7.879,1</b>
Deuda financiera	7.283,6	6.766,2
Sociedades de proyectos de infraestructuras	7.283,6	6.766,2
Resto de sociedades	0,0	0,0
Deudas no financieras	102,6	96,5
Derivados financieros a valor razonable	1.011,9	1.016,4
<b>PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS</b>	<b>1.618,4</b>	<b>1.373,5</b>
<b>IMPUESTOS DIFERIDOS</b>	<b>167,6</b>	<b>188,8</b>
<b>ACREEDORES CORRIENTES</b>	<b>498,9</b>	<b>602,4</b>
Deuda financiera	334,6	418,8
Sociedades de proyectos de infraestructuras	331,7	416,2
Resto de sociedades	2,9	2,6
Deudas por operaciones de tráfico	157,7	176,7
Otros pasivos	6,7	7,0
<b>PROVISIONES POR OPERACIONES DE TRÁFICO</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>12.153,8</b>	<b>11.362,4</b>

## 7. POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (31-Mar-09)

(datos en millones de euros)	Concesionarias Autopistas	Matrices Autopistas	Total
<b>Deuda</b>	<b>-7.615,3</b>	<b>-2,9</b>	<b>-7.618,3</b>
Largo Plazo	-7.283,6		-7.283,6
Corto Plazo	-331,7	-2,9	-334,6
<b>Caja Restringida</b>	<b>225,3</b>		<b>225,3</b>
<b>Inversiones financieras a lp</b>	<b>61,2</b>		<b>61,2</b>
<b>Tesorería + IFT</b>	<b>675,2</b>	<b>392,1</b>	<b>1.067,3</b>
<b>Posición Neta</b>	<b>-6.653,6</b>	<b>389,2</b>	<b>-6.264,4</b>

## 8. INVERSIONES BRUTAS DEL PERÍODO

Las inversiones brutas de Matrices de Autopistas durante los tres primeros meses del año 2009 son las siguientes:

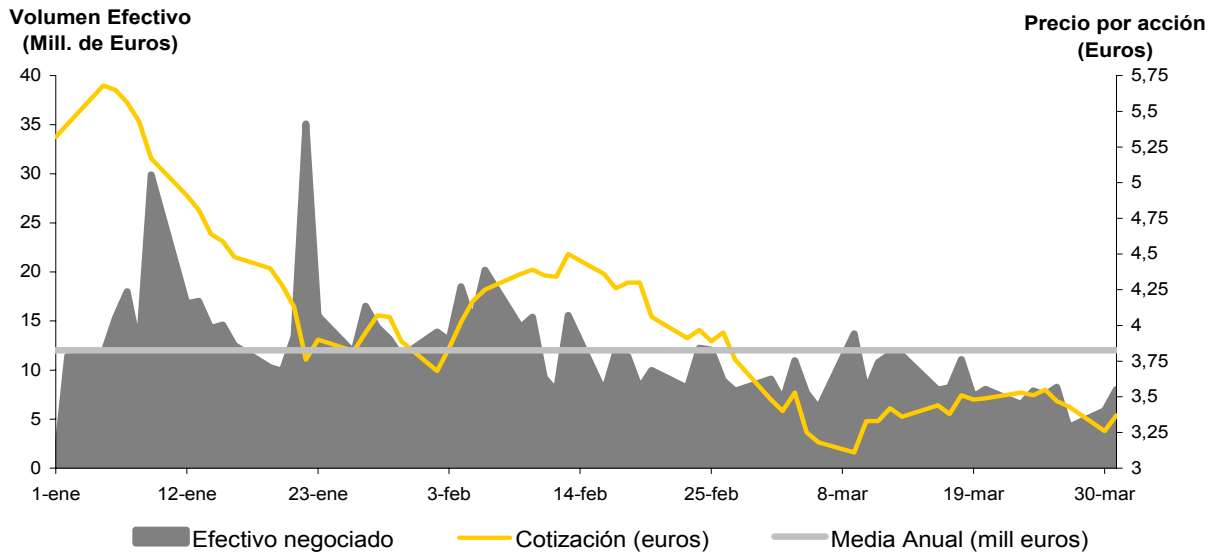
(datos en millones de euros)	mar-09
Matrices Autopistas	6,7
<b>Total</b>	<b>6,7</b>

Las principales inversiones del período son:

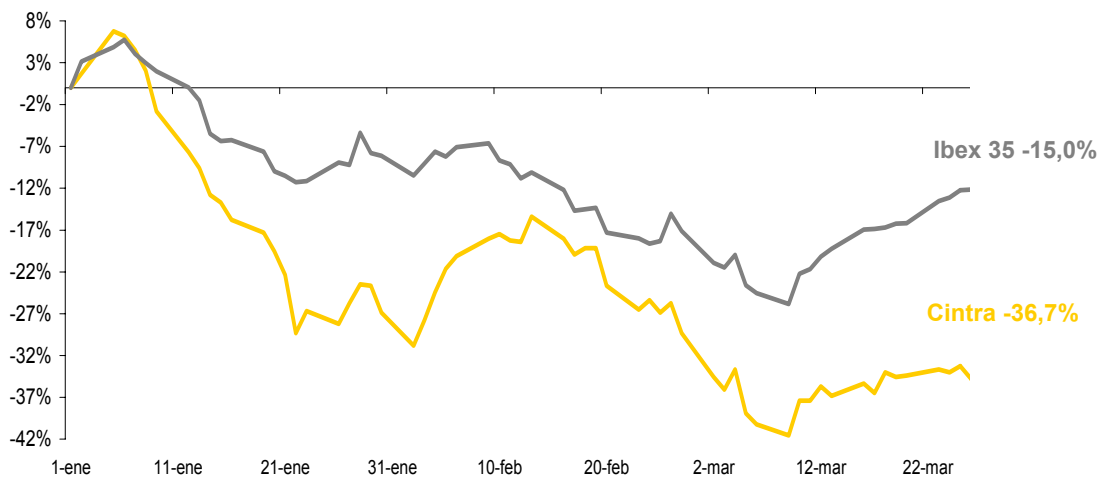
- Radial 4: 3,4 millones de euros
- Azores: 3,0 millones de euros
- IH-365 Managed Lanes: 0,3 millones de euros

## 9. INFORMACIÓN BURSÁTIL

### EVOLUCIÓN ENERO – MARZO 2009



### EVOLUCIÓN DE CINTRA vs IBEX-35



## **DATOS DE CONTACTO**

### **Accionistas:**

Departamento de Atención al Accionista  
Plaza de Manuel Gómez Moreno, 2  
Edificio Alfredo Mahou  
28020 Madrid  
Teléfono: 900 10 11 38  
Fax: +34 91 555 50 32  
e-mail: [accionistascintra@cintra.es](mailto:accionistascintra@cintra.es)  
web: [www.cintra.es](http://www.cintra.es)

### **Inversores y Analistas:**

Departamento de Relaciones con Inversores y Analistas  
Plaza de Manuel Gómez Moreno, 2  
Edificio Alfredo Mahou  
28020 Madrid  
Teléfono: 91 418 57 72  
Fax: +34 91 555 50 32  
e-mail: [ir@cintra.es](mailto:ir@cintra.es)  
web: [www.cintra.es](http://www.cintra.es)