

**PRESENTACIÓN DE
RESULTADOS
ENERO-SEPTIEMBRE 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 los nueve primeros meses del año, incluyendo aquellos ocurridos con posterioridad al 30 de septiembre 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.

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.

- **Selección como "Propuesta más Favorable" (29 de enero) y firma del "Comprehensive Development Agreement" (24 de junio) para el proyecto North Tarrant Express, en Texas.**

La propuesta presentada por el consorcio liderado por Cintra fue seleccionada, el pasado 29 de enero, 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 24 de junio se procedió a la firma, por parte del consorcio y del Departamento de Transportes de Texas (TxDOT), del "Comprehensive Development Agreement" (CDA) para el desarrollo de dicho proyecto. Los contratos fueron revisados y aprobados por el Texas Legislative Budget Board y la Texas Attorney General's Office.

El contrato 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, que se espera cerrar a lo largo de los próximos doce 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 integrado por Cintra (57,25%), Meridiam Infrastructure (32,75%) y Dallas Police & Fire Pension System (10%).

- **Selección como "Propuesta más Favorable" (26 de febrero) y firma del "Comprehensive Development Agreement" (7 de septiembre) para el proyecto IH-635 Managed Lanes, en Texas**

La propuesta presentada por el consorcio liderado por Cintra fue seleccionada, el pasado 26 de febrero, por la Comisión 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, en la zona metropolitana de Dallas, Texas.

El 7 de septiembre se procedió a la firma, por parte del consorcio y del Departamento de Transportes de Texas (TxDOT), del "Comprehensive Development Agreement" (CDA) para el desarrollo de dicho proyecto. Los contratos fueron revisados y aprobados por el Texas Legislative Budget Board y la Texas Attorney General's Office.

El contrato incluye la reconstrucción, explotación y mantenimiento de los carriles existentes (sin peaje) en la autopista IH-635. Asimismo, se construirán nuevos carriles con peaje en las autopistas IH-635 e I-35E para aportar capacidad adicional.

El sistema de peaje 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 (51%), Meridiam Infrastructure (42,4%) y Dallas Police & Fire Pension System (6,6%).

DESINVERSIONES:

- **Acuerdo (26 de junio) para la venta de la participación de Cintra en Cintra Aparcamientos y cierre del proceso (27 de julio)**

Cintra alcanzó, el pasado 26 de junio, un acuerdo para vender la totalidad de su participación en su filial Cintra Aparcamientos, S.A. (Cintra Aparcamientos), que asciende al 99,92% de su capital, a un consorcio integrado por Assip, Es Concessoes, Espirito Santo Infrastructure Fund I Fondo de Capital de Risco, Transport Infrastructure Investment Company (SCA) SICAR, Ahorro Corporación Infraestructuras, FCR, Ahorro Corporación Infraestructuras 2, SCR, S.A., Banco Espirito Santo de Inversión, S.A. El proceso de venta se cerró el pasado 27 de julio.

El importe de la transacción ha ascendido a 451 millones de euros y la operación supondrá una entrada de caja para Cintra por importe de 400 millones de euros.

- **Proceso de desinversión de las autopistas chilenas**

En noviembre de 2008 se decidió analizar la posible desinversión de las autopistas en Chile. Desde ese momento, dicha actividad se consolida como operación discontinuada, dejando de formar parte de las magnitudes operativas consolidadas. Dicho proceso siguen su curso sin que hasta la fecha se haya tomado ninguna decisión en firme.

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

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, es de 19,85 céntimos de dólar en la Regular Zone (al oeste de la autopista 400) y de 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 es 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 es de 25 céntimos por viaje.

- **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%.

OTROS:

- **Estudio de una posible fusión con Grupo Ferrovial (28 enero) y aprobación del proyecto común de fusión entre Cintra y Grupo Ferrovial (30 de julio)**

El pasado 28 de enero, el Consejo de Administración de Cintra aceptó iniciar el estudio de una posible fusión de la Sociedad con Grupo Ferrovial, S.A., su accionista mayoritario, que se había manifestado interesado en avanzar en el análisis de esta opción estratégica, sin hacer referencia, en aquel momento, a ninguna posible relación de canje.

Los Consejos de Administración de Cintra y Ferrovial aprobaron, en ambos casos por unanimidad, con fechas 29 y 28 de julio de 2009 respectivamente, el Proyecto Común de Fusión de ambas compañías. La relación de canje acordada es de cuatro acciones de Cintra por cada acción de Ferrovial.

BBVA y Merrill Lynch han expresado, en sus respectivas 'fairness opinions', que la relación de canje es equitativa para los accionistas de ambas empresas. La relación también ha sido verificada por el experto independiente nombrado por el Registro Mercantil.

Cintra hace constar, finalmente, que su Consejo de Administración tal y como anunció mediante hecho relevante de 28 de enero, encomendó la tutela del proceso de estudio y decisión sobre la fusión a la Comisión de Operaciones Vinculadas, integrada exclusivamente por consejeros externos con mayoría de independientes y que se constituyó, a estos efectos, como Comisión de Fusión. En la misma línea y siguiendo las mejores prácticas de gobierno corporativo, el Proyecto Común de Fusión ha sido aprobado con abstención de todos los consejeros dominicales nombrados a instancias de Ferrovial, así como del Consejero Delegado, que forma parte del Comité de Dirección de Ferrovial.

- **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 realizó el pasado 7 de mayo.

HECHOS POSTERIORES AL CIERRE:

- **Junta General Extraordinaria de Accionistas (22 de octubre)**

La Junta General Extraordinaria de Accionistas aprobó, entre otros puntos del Orden del Día, la fusión de Cintra y Grupo Ferrovial.

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 septiembre 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 Toll Road, la autopista M-45 y las autopistas griegas, Ionian Roads y Central Greece.

A continuación se detallan los principales importes que han sido reexpresados tanto respecto a la cuenta de pérdidas y ganancias a septiembre de 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	11.364	13.417	-2.053
Posición Neta de Tesorería ⁽¹⁾	-6.181	-7.524	1.343
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)	sep-08 reexpresado	sep-08	Var.
Importe Neto Cifra de Negocios	498,8	560,1	-61,3
Resultado Bruto de Explotación	368,0	416,3	-48,4
Resultado de Explotación	286,4	321,5	-35,0
Resultado Neto atribuible a la dominante	2,4	-22,7	25,1

3. PRINCIPALES MAGNITUDES

El **Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCN)** alcanza los **493,3 millones de euros**, lo que representa un **descenso del 1,1%** respecto al mismo período del año anterior. **Sin la variación del tipo de cambio, el descenso hubiera sido del 0,6%**. Por otro lado, hay que tener en cuenta que los ingresos se han visto afectados por el hecho de que el **año pasado contó con un día más al ser bisiesto**. Esto ha reducido los ingresos del primer semestre del ejercicio 2009 en, **aproximadamente, un 0,36%**.

El **resultado bruto de explotación (EBITDA)** se sitúa en **354,5 millones de euros** lo que representa un descenso del 3,7%. Esta variación viene motivada, principalmente, por la **provisión extraordinaria**, por importe de **13,5 millones de euros**, dotada en **Autema (10,7 millones de euros)** y **Ausol (2,8 millones de euros)**, por la reclamación fiscal del IVA de la compensación recibida en ambas autopistas desde el ejercicio 2004. Adicionalmente la variación del tipo de cambio ha restado 2,1 millones de euros al EBITDA. **Sin estos efectos, el Resultado Bruto de Explotación hubiera aumentado un 0,6%**.

El **margen sobre INCN** se sitúa en un **71,9%**, comparado con el 73,8% del año pasado. **Sin tener en cuenta el efecto de la provisión extraordinaria, el margen sobre el INCN hubiera aumentado hasta el 74,6%**

El **resultado neto** se sitúa en **77,4 millones de euros**, incluyendo la plusvalía antes de impuestos por la venta de aparcamientos de **95,3 millones de euros (52,3 millones después de impuestos y minoritarios)**, comparado con los 2,4 millones del año anterior.

El **resultado neto ajustado**, sin incluir otras pérdidas y ganancias para ambos ejercicios, sería de **29,7 millones de euros**, comparado con 6,3 millones de euros del mismo período del año pasado.

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

FINANCIERAS:

(datos en millones de euros)	sep-09	sep-08	Var.
INCN	493,3	498,8	-1,1%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	354,5	368,0	-3,7%
Resultado Bruto de Explotación/ INCN	71,9%	73,8%	-1,9%
Resultado Neto de Explotación	272,7	286,4	-4,8%
Resultado Neto	77,4	2,4	

OPERATIVAS:

Evolución Tráfico Autopistas	sep-09	sep-08	% Var	%Var 1ºT	%Var 2ºT	%Var 3ºT
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	1.648,020	1.692,323	-2,6%	-4,6%	-3,1%	-0,6%
Chicago Skyway	47.968	45.232	6,0%	-2,0%	11,2%	7,7%
Ausol I	17.681	20.757	-14,8%	-22,5%	-14,3%	-9,7%
Ausol II	17.947	20.193	-11,1%	-15,8%	-9,6%	-8,8%
Autema	21.169	23.495	-9,9%	-11,3%	-11,2%	-6,8%
Radial 4	9.450	11.357	-16,8%	-30,4%	-10,4%	-11,6%
Ocaña-La Roda	5.005	5.414	-7,6%	-24,5%	3,8%	-5,5%
M4-M6	25.301	25.691	-1,5%	-2,4%	-1,8%	-0,6%
Euroscut Algarve	20.853	21.178	-1,5%	-7,3%	2,5%	-1,0%
Euroscut Norte Litoral	31.556	30.320	4,1%	2,2%	4,2%	5,4%

4. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

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, la actividad de Aparcamientos, se ha consolidado como operación discontinuada hasta julio de 2009, cuando se produjo el cierre definitivo de la operación mientras que el negocio de autopistas en Chile, continúa consolidándose como operaciones discontinuadas, por lo que sólo se contabiliza su resultado neto antes de minoritarios, dejando de formar parte de las magnitudes operativas.

La información que se presenta está homogeneizada a 30 de septiembre de ambos ejercicios.

	sep-09			sep-08			Var.
	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2009	Antes de ajustes Valor Razonable	Ajustes Valor Razonable (*)	Total 2008	
INCN	493,3		493,3	498,8		498,8	-1,1%
Otros Ingresos	0,4		0,4	0,1		0,1	
Total Ingresos de Explotación	493,7		493,7	498,9		498,9	-1,0%
Gastos Externos y de Explotación	-67,2		-67,2	-73,8		-73,8	-9,1%
Gastos de Personal	-49,6		-49,6	-48,3		-48,3	2,6%
Variación Provisiones de circulante	-22,4		-22,4	-8,7		-8,7	
RBE (EBITDA)	354,5		354,5	368,0		368,0	-3,7%
Margen EBITDA	71,9%		71,9%	73,8%		73,8%	-1,9%
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	-81,8		-81,8	-81,5		-81,5	0,3%
Total Gastos de Explotación	-221,0		-221,0	-212,4		-212,4	4,0%
RESULTADO NETO EXPLOTACION	272,7		272,7	286,4		286,4	-4,8%
Resultado Financiero	-273,0	-18,9	-291,9	-301,2	0,6	-300,5	-2,9%
Proyectos de Infraestructuras	-264,5	-31,4	-296,0	-307,0	6,8	-300,2	-1,4%
Resto de Sociedades	-8,4	12,6	4,1	5,8	-6,2	-0,4	
Rdo. Puesta en Equivalencia	10,5	0,5	10,9	10,8	0,0	10,9	0,7%
Otras Pérdidas y Ganancias	88,6		88,6	-5,5		-5,5	
RESULTADO ANTES IMPUESTOS	98,8	-18,4	80,4	-9,4	0,7	-8,8	
Impuesto sobre beneficios	-57,7	6,6	-51,1	73,6	-0,6	73,1	
RDO CONSOLIDADO ACTIVIDAD CONTINUADAS	41,1	-11,8	29,3	64,2	0,1	64,3	-54,5%
Resultado neto operaciones discontinuadas	33,7		33,7	-37,0		-37,0	
Resultado Atribuido a Socios Externos	4,5	9,9	14,4	-22,7	-2,2	-24,9	
RESULTADO NETO ATRIBUIBLE	79,3	-1,9	77,4	4,5	-2,1	2,4	

(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de instrumentos de cobertura.

5. ANÁLISIS DE RESULTADOS

5.1 IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO – VENTAS

El **INCN** alcanza los **493,3 millones de euros** lo que representa un **descenso del 1,1%** respecto al mismo período del ejercicio anterior. **Excluyendo el efecto del tipo de cambio, el descenso hubiera sido del 0,6%.**

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

(datos en millones de euros)	sep-09	sep-08	% Var €	% Var. Moneda local
Autopistas	489,6	493,9	-0,9%	
407 ETR	263,4	266,1	-1,0%	1,3%
Chicago Skyway	36,0	31,9	13,0%	1,8%
Ausol	47,3	51,7	-8,5%	
Autema	36,6	34,9	5,0%	
Radial 4	16,8	19,2	-12,5%	
Ocaña-La Roda	15,1	15,7	-3,9%	
M4-M6	17,0	18,8	-9,3%	
Euroscut Algarve	28,4	27,8	1,8%	
Euroscut Norte Litoral	28,9	27,6	4,6%	
Resto de Autopistas	0,0	0,1		
Matrices Autopistas	3,7	4,9		
Total	493,3	498,8	-1,1%	-0,6%

Los principales motivos de esta evolución son los siguientes:

- **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. En cualquier caso, durante el segundo y el tercer trimestre del año se ha producido una desaceleración en los ritmos de caída en la mayoría de las autopistas, destacando el crecimiento en Chicago Skyway y la buena evolución en la 407-ETR, que ha terminado el tercer trimestre casi sin cambios.

Dentro de la evolución de las principales autopistas hay que destacar:

- **407-ETR:** A pesar del descenso acumulado del número total de kilómetros recorridos provocado por el menor crecimiento económico, se ha producido una reducción en los ritmos de caída durante los últimos meses. De esta forma, los kilómetros recorridos en el tercer trimestre del año se han mantenido casi sin cambios respecto al ejercicio pasado.
- **Chicago Skyway:** Como hemos comentado anteriormente, el tráfico de los dos últimos trimestres se ha mantenido en tasas positivas, lo que ha permitido que el tráfico acumulado durante el año se haya incrementado en un 6%. Este aumento ha venido apoyado por las obras en la autopista Borman Expressway, cerca del enlace I-64, que durarán hasta mediados de 2011.

- **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.
- **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 5%**. La cifra de INCN refleja esta garantía e incluye **12,8 millones de euros de compensación por la Generalitat**.
- **Radial-4:** La caída del tráfico viene motivada 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:** La evolución de ambas autopistas recoge el efecto de la desaceleración económica.
- **M4-M6:** A pesar de que el ligero descenso del tráfico (-1,5%) 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 2,6 millones de euros, **los ingresos del período hubieran crecido un 4,9%**.
- **Número de días del período:** El año 2009 ha contado con un día menos, ya que el año anterior fue bisiesto. Esto supone **reducir el número de días del período en un 0,36%**, lo cual tiene un efecto directo en los ingresos de cada concesión.
- **Las subidas de tarifa en las distintas autopistas**, destacando la realizada en la **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 **depreciación del dólar canadiense (2,4%)** ha reducido los ingresos en euros de 407-ETR en 6,1 millones de euros, que se ha visto parcialmente compensada por la **apreciación del dólar americano (9,9%)** lo que ha incrementado la cifra de negocio consolidada en 3,5 millones de euros.

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

407-ETR	sep-09	sep-08	Var.
Ventas en millones de dólares canadienses	418,4	413,0	1,3%
Ventas en millones de euros	263,4	266,1	-1,0%
Tipo de cambio CAD/ EUR	1,5885	1,5519	2,4%

Chicago Skyway	sep-09	sep-08	Var.
Ventas en millones de dólares	49,4	48,5	1,8%
Ventas en millones de euros	36,0	31,9	13,0%
Tipo de cambio USD/ EUR	1,3709	1,5220	-9,9%

La distribución geográfica del INCN es la siguiente:

(datos en millones de euros)	sep-09	%	sep-08	%
España	119,5	24,2%	126,4	25,3%
Resto de Europa	74,3	15,1%	74,4	14,9%
Canadá	263,4	53,4%	266,1	53,4%
EEUU	36,1	7,3%	31,9	6,4%
Total	493,3	100,0%	498,8	100,0%

- La **actividad internacional** representa **más del 75% de la cifra de negocio consolidada** de Cintra.
- La buena evolución del tráfico de la autopista Chicago Skyway durante el segundo y el tercer trimestre del año unido a la **depreciación del euro respecto al dólar americano, hacen que se incremente** la contribución de los activos norteamericanos a la cifra de negocio consolidada del Grupo.
- La actividad en Europa se incrementa por la mejor evolución del tráfico de sus autopistas comparado con los activos españoles, que disminuyen su contribución a la cifra de negocio consolidada de la compañía

5.2 RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN – EBITDA

El resultado bruto de explotación (EBITDA) disminuye un 3,7% y se sitúa en 354,5 millones de euros, motivado, principalmente, por la provisión extraordinaria, por importe de 13,5 millones de euros, dotada en Autema (10,7 millones de euros) y Ausol (2,8 millones de euros), por la reclamación fiscal del IVA de la compensación recibida desde el año 2004. Adicionalmente la variación del tipo de cambio ha restado 2,1 millones de euros al EBITDA. Sin estos efectos, el Resultado Bruto de Explotación hubiera aumentado un 0,6%.

La evolución del EBITDA por actividades es la siguiente:

(datos en millones de euros)	sep-09	sep-08	% Var €	% Var. Moneda local
Autopistas	371,6	389,3	-4,6%	
407 ETR	209,0	213,4	-2,1%	0,3%
Chicago Skyway	30,1	26,2	15,0%	3,6%
Ausol	35,7	43,2	-17,5%	
Autema	18,8	27,1	-30,6%	
Radial 4	8,3	10,2	-18,7%	
Ocaña-La Roda	8,4	8,7	-3,7%	
M4-M6	11,5	13,4	-13,9%	
Euroscut Algarve	25,3	24,3	4,5%	
Euroscut Norte Litoral	24,7	22,8	8,7%	
Resto de Autopistas	-0,3	0,1		
Matrices Autopistas	-17,1	-21,4	-20,1%	
Total	354,5	368,0	-3,7%	-3,1%

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

- La contabilización en **Autema** de una **provisión extraordinaria**, por importe de **10,7 millones de euros**, por la reclamación del IVA de la compensación pagada por la Generalitat desde el año 2004. **Sin tener en cuenta este efecto, el EBITDA de Autema hubiera aumentado un 8,9%.**
- En la autopista **407 ETR** la **contención de costes operativos** se ha visto afectada por la contabilización del "Provincial Capital Tax", que en España se contabiliza por encima del Resultado Bruto de Explotación. El importe de esta partida ha sido de 5,3 millones de dólares canadienses durante este período de 2009 frente a los 1,8 millones de dólares canadienses del mismo período del ejercicio anterior.
- La contabilización en **Ausol** de una **provisión extraordinaria**, por importe de **2,8 millones de euros**, por la reclamación del IVA de la compensación recibida desde el año 2004. Adicionalmente, durante el año 2008, se **actualizaron los valores catastrales** en **Ausol**, lo que provocó **una reducción de los gastos operativos por importe de 0,8 millones de euros**. **Sin tener en cuenta estos efectos, el EBITDA de Ausol hubiera disminuido un 9,2%.**

- La buena **evolución operativa de la autopista Chicago Skyway**.
- El hecho de que el año **2008 fue bisiesto y contó con un día más**.
- El **apalancamiento operativo** propio de la actividad, que ha afectado, en mayor medida, a las autopistas Radial-4 y Ocaña-La Roda.
- La **menor subvención** en la autopista M4-M6, en Irlanda.
- **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.
- La **variación del tipo de cambio** de las distintas divisas respecto al euro.

En cuanto a la distribución geográfica del resultado bruto de explotación, **la actividad internacional representa ya casi el 85% del EBITDA consolidado de Cintra:**

(datos en millones de euros)	sep-09	%	sep-08	%
España	54,2	15,3%	69,0	18,7%
Resto de Europa	61,2	17,3%	60,0	16,3%
Canadá	209,0	59,0%	213,4	58,0%
EEUU	30,1	8,5%	25,6	7,0%
Total	354,5	100,0%	368,0	100,0%

El **margen bruto sobre INCN** se sitúa en el 71,9% frente al 73,8% del año anterior. **Eliminando el efecto de la provisión extraordinaria, el margen bruto hubiera sido del 74,6%, un 0,8% superior al del mismo período del año pasado.**

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

	sep-09	sep-08	Var
Autopistas	75,9%	78,8%	-2,9%
407 ETR	79,3%	80,2%	-0,8%
Chicago Skyway	83,6%	82,2%	1,4%
Ausol	75,3%	83,6%	-8,3%
Autema	51,4%	77,8%	-26,4%
Radial 4	49,4%	53,1%	-3,8%
Ocaña-La Roda	55,6%	55,4%	0,1%
M4-M6	67,7%	71,3%	-3,6%
Euroscut Algarve	89,4%	87,1%	2,3%
Euroscut Norte Litoral	85,6%	82,4%	3,2%
Resto de Autopistas	0,0%	65,0%	
Matrices Autopistas			
Total	71,9%	73,8%	-1,9%

El fuerte descenso del margen de **Autema**, viene motivado por la contabilización de la provisión extraordinaria anteriormente mencionada. Sin tener en cuenta este efecto el margen EBITDA de Autema hubiera aumentado hasta **80,6%**.

El retroceso del margen EBITDA en **Ausol** se explica, parcialmente, por la contabilización de la provisión extraordinaria ya mencionada. Eliminando este efecto, el margen hubiera retrocedido hasta **81,2%**.

Los descensos de márgenes en las autopistas Radial-4 y Ocaña-La Roda se deben al descenso del tráfico que afecta a la evolución de los ingresos del período y se refleja, casi directamente, en el resultado bruto de explotación por el alto nivel de apalancamiento operativo propio de la actividad.

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.

Por último, cabe destacar la mejora del margen de la autopista Chicago Skyway así como de las autopistas portuguesas, Euroscut Algarve y Euroscut Norte-Litoral, debido al crecimiento de los ingresos y a la contención de los gastos operativos.

5.3 AMORTIZACIONES

La dotación para la **amortización del inmovilizado** se sitúa en **81,8 millones de euros**, por lo que se mantiene casi sin cambios respecto a los 81,5 millones de euros del mismo período del ejercicio anterior.

5.4 RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN - EBIT

El **Resultado Neto de Explotación (EBIT)** alcanza **272,7 millones de euros** y supone una **disminución del 4,8%** respecto a la del mismo período del ejercicio pasado.

El desglose por actividades es el siguiente:

(datos en millones de euros)	sep-09	sep-08	Var.
Autopistas	290,0	308,0	-5,9%
407 ETR	179,3	178,9	0,3%
Chicago Skyway	21,9	19,8	10,8%
Ausol	27,3	36,3	-24,8%
Autema	15,9	24,2	-34,5%
Radial 4	3,7	7,2	-48,5%
Ocaña-La Roda	1,2	3,2	-61,6%
M4-M6	9,1	10,5	-13,4%
Euroscut Algarve	16,9	15,9	6,6%
Euroscut Norte Litoral	15,4	12,4	23,9%
Resto de Autopistas	-0,7	-0,3	
Matrices Autopistas	-17,3	-21,6	19,9%
Total	272,7	286,4	-4,8%

5.5 RESULTADO FINANCIERO

El resultado financiero consolidado mejora en 8,7 millones de euros y se sitúa en 291,9 millones de euros. **El resultado financiero pagado (ingresos y gastos) en caja es de 243 millones de euros**, y disminuye en 24,3 millones de euros respecto al del año anterior.

(datos en millones de euros)	sep-09	sep-08	Var.
Concesionarias de Autopistas	-296,0	-300,2	4,2
Matrices Autopistas	4,1	-0,4	4,5
Total	-291,9	-300,5	8,7
Resultado Financiero pagado (caja)	-243,0	-267,3	24,3
Resultado Financiero Contable	-48,9	-33,2	-15,7
Total	-291,9	-300,5	8,7

La disminución del gasto financiero por importe de 8,7 millones de euros se debe principalmente a:

- El menor **gasto por el componente de inflación de los RRB's y SIP's** debido a la menores tasa de inflación, mejora el gasto financiero en **43,8 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 **25,4 millones de euros**.
- El ajuste del **Fair Value de los SIP's en 407 ETR** empeora el resultado financiero en **69,9 millones de euros**.
- El **ajuste positivo de coste amortizado en las autopistas españolas** debido a menores tasas a futuro mejora el resultado financiero en **20,6 millones de euros**.
- El **mayor coste de la deuda en la 407 ETR** aumenta el gasto financiero en **10,2 millones de euros**.
- La **variación del tipo de cambio del euro** respecto a las principales divisas, lo que afecta al importe en euros de la financiación en dichas divisas y por tanto a los gastos financieros de la misma. Dicho efecto **aumenta los gastos financieros del período en 2,9 millones de euros**.

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 **10,9 millones de euros**, por lo que no sufre modificaciones respecto al alcanzado en los primeros nueve meses del año anterior.

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

- **Indiana Toll Road:**

ITR (datos en millones de euros)	sep-09	sep-08	Var.
Ventas en millones de dólares	59,7	59,1	0,9%
Ventas en millones de euros	43,5	38,8	12,0%
Tipo de cambio USD/ EUR	1,3709	1,5220	-9,9%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	34,1	29,2	16,7%
Margen Bruto de Explotación	78,3%	75,2%	3,1%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	19,4	18,2	6,6%
Margen Neto de Explotación	44,6%	46,9%	-2,3%
IMD	28.485	29.539	-3,6%

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 2009, que ha supuesto incremento para vehículos pesados cercana al 18%, ha servido para compensar este descenso. Adicionalmente, la apreciación del dólar ha favorecido la evolución **de los ingresos en euros, que aumentan un 12%**.

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)	sep-09	sep-08	Var.
INCN	15,6	13,9	12,5%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	10,5	10,2	2,8%
Margen Bruto de Explotación	67,1%	73,5%	-6,4%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	10,4	10,2	2,3%
Margen Neto de Explotación	66,6%	73,3%	-6,7%

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 período 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)	sep-09	sep-08	Var.
INCN	9,3	9,6	-3,0%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	8,6	9,0	-3,7%
Margen Bruto de Explotación	93,1%	93,8%	-0,7%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	6,2	6,6	-6,1%
Margen Neto de Explotación	67,3%	69,5%	-2,2%
IMD	60.092	63.084	-4,7%

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.

5.7 OTRAS PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Otras pérdidas y ganancias incluyen el **resultado de la venta de aparcamientos** que ha ascendido a **95,3 millones de euros**. Adicionalmente, 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 6,7 millones de euros.

5.8 IMPUESTOS

El **Impuesto de Sociedades se eleva a 51,1 millones de euros**, principalmente como consecuencia de la plusvalía generada en la venta de la actividad de aparcamientos, comparado con el ingreso de 73,1 millones de euros del primer semestre 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 hasta julio de este año**. La ganancia neta antes de minoritarios aportada por estas dos actividades ha sido de **33,7 millones de euros**, frente a una pérdida de 37 millones de euros durante 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 junto con la depreciación del peso chileno.**

La evolución de las principales **variables operativas de las autopistas en Chile** durante el los tres primeros trimestres del ejercicio 2009 ha sido la siguiente:

(datos en millones de euros)	sep-09	sep-08	Var.
Ventas millones de pesos	114.860,3	103.687,9	10,8%
Ventas millones de euros	147,5	139,9	5,5%
Tipo de cambio CHP/ EUR	778,487	741,380	5,0%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	102,0	96,6	5,6%
Margen Bruto de Explotación	69,1%	69,0%	0,1%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	102,0	61,5	65,8%
Margen Neto de Explotación	69,1%	44,0%	25,1%

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

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

Evolución tráfico IMD	sep-09	sep-08	Var
Santiago-Talca	76.949	72.566	6,0%
Talca-Chillán	45.779	45.187	1,3%
Chillán-Collipulli	26.563	27.128	-2,1%
Collipulli-Temuco	31.012	30.876	0,4%
Temuco-Río Bueno	19.876	20.797	-4,4%

- **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 5%.

En cuanto a la evolución de las principales **variables operativas de Cintra Aparcamientos**, hay que tener en cuenta que los resultados de 2009 sólo incluyen la actividad realizada hasta julio, momento en el que se cerró definitivamente la operación, mientras que para el año 2008 se contabiliza todo el resultado obtenido durante los nueve meses.

(datos en millones de euros)	sep-09	sep-08	Var.
INCN	86,0	106,9	-19,6%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	26,8	33,0	-18,7%
Margen Bruto de Explotación	31,2%	30,9%	0,3%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	26,8	20,6	30,6%
Margen Neto de Explotación	31,2%	19,2%	12,0%

5.10 RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS

El resultado atribuible a los socios minoritarios de Cintra supone un ingreso por importe de 14,4 millones de euros.

5.11 RESULTADO NETO

El **resultado neto** del período se sitúa en una ganancia de **77,4 millones de euros**, lo que representa **una mejora de 75 millones de euros** respecto al beneficio de 2,4 millones de euros generados en los nueve primeros meses del ejercicio anterior.

El resultado neto ajustado, sin incluir otras pérdidas y ganancias para ambos ejercicios, sería de **29,7 millones de euros**, comparado con 6,3 millones de euros del mismo período del año pasado.

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)	sep-09	dic-08
ACTIVO NO CORRIENTE	8.268,4	7.770,2
Activos intangibles	0,0	0,0
Activos en proyectos de infraestructuras	7.829,8	7.347,1
Inmovilizaciones materiales	1,5	1,9
Participaciones puestas en equivalencia	54,1	39,7
Inmovilizaciones financieras	85,3	58,3
Caja Restringida	224,4	197,8
Derivados financieros a valor razonable	73,3	125,4
ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	1.424,1	1.701,5
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACION	103,5	97,3
IMPUESTOS DIFERIDOS	624,3	739,0
ACTIVO CORRIENTE	1.529,0	1.056,4
Existencias	6,0	3,6
Clientes y otras cuentas a cobrar	322,0	305,4
Tesorería y equivalentes	1.201,1	747,4
Sociedades de proyectos de infraestructuras	477,2	352,6
Resto de Sociedades	723,9	394,8
Otros activos		
TOTAL ACTIVO	11.949,3	11.364,2
PATRIMONIO NETO	745,5	743,2
PATRIMONIO NETO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS	660,6	612,1
SOCIOS EXTERNOS	84,9	131,1
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	435,2	203,9
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	413,7	371,3
ACREEDORES NO CORRIENTES	7.815,4	7.879,1
Deuda financiera	6.898,1	6.766,2
Sociedades de proyectos de infraestructuras	6.898,1	6.766,2
Resto de sociedades	0,0	0,0
Deudas no financieras	106,3	96,5
Derivados financieros a valor razonable	811,0	1.016,4
PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	1.430,6	1.373,5
IMPUESTOS DIFERIDOS	154,8	188,8
ACREEDORES CORRIENTES	954,1	604,4
Deuda financiera	693,8	418,8
Sociedades de proyectos de infraestructuras	693,7	416,2
Resto de sociedades	0,2	2,6
Deudas por operaciones de tráfico	260,3	185,6
Otros pasivos		0,0
PROVISIONES POR OPERACIONES DE TRÁFICO		0,0
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	11.949,3	11.364,2

7. POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (30-Sep-09)

(datos en millones de euros)	Concesionarias Autopistas	Matrices Autopistas	Total
Deuda	-7.591,8	-0,1	-7.591,9
Largo Plazo	-6.898,1	0,0	-6.898,1
Corto Plazo	-693,7	-0,1	-693,8
Caja Restringida	334,9		334,9
Largo Plazo	224,4	0,0	224,4
Corto Plazo	110,5	0,0	110,5
Inversiones financieras a lp	76,0	2,1	78,1
Tesorería + IFT cp	366,7	723,9	1.090,6
Posición Neta	-6.814,2	725,9	-6.088,3

8. INVERSIONES BRUTAS DEL PERÍODO

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

(datos en millones de euros)	sep-09
Matrices Autopistas	64,3
Desinversiones	-451,0
Total	-386,7

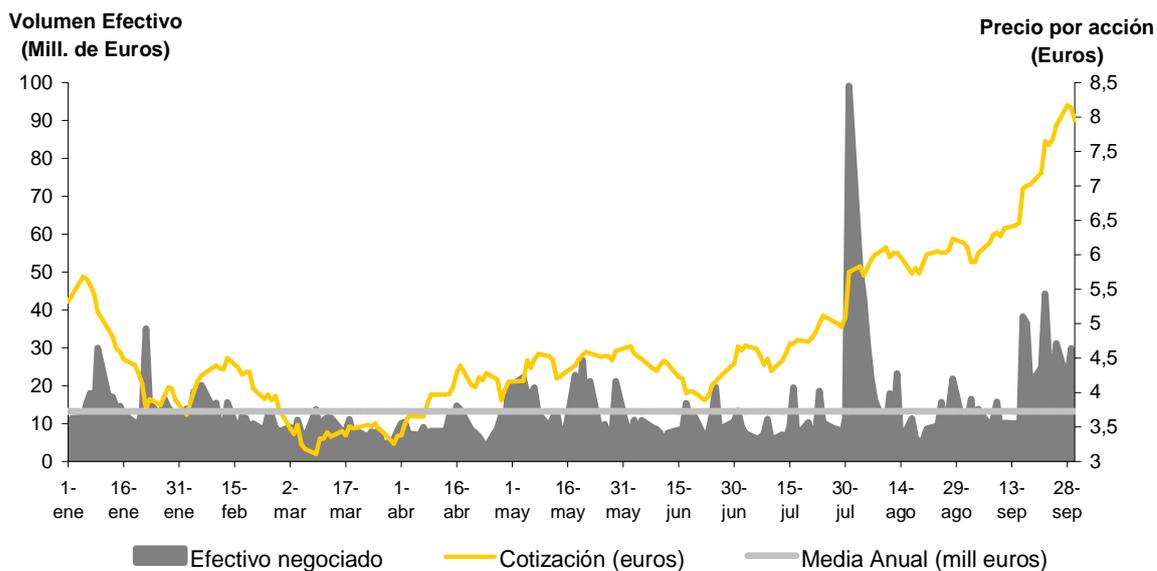
La principal desinversión ha sido la venta de la actividad de aparcamientos por un importe total de 451 millones de euros.

En cuanto a las principales inversiones realizadas en el período, hay que destacar la siguientes:

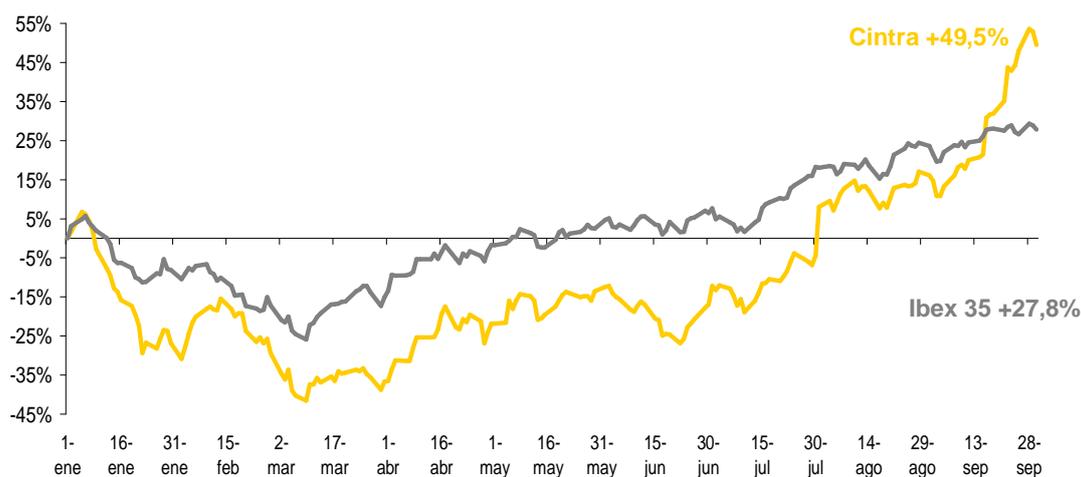
- A . Poludnie: 37,4 millones de euros
- Azores: 9,6 millones de euros
- Ionian Roads: 7,7 millones de euros
- Radial 4: 6,9 millones de euros
- Ocaña-La Roda: 1,5 millones de euros
- North Tarrant: 0,8 millones de euros
- IH-365 Managed Lanes: 0,3 millones de euros

9. INFORMACIÓN BURSÁTIL

EVOLUCIÓN ENERO – SEPTIEMBRE 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
web: 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
web: www.cintra.es