



TRANSFERENCIA ACTIVOS Y CIERRE FINANCIERO INDIANA TOLL ROAD (JUNIO-06)



DESCRIPCION DE LA OPERACION

- Se ha efectuado el pago a la Indiana Finance Authority (IFA) y la transferencia de los activos de la Indiana Toll Road .
- Precio de adquisición: \$ 3.800 Mn (€3.029 Mn aprox.)
- Financiación de la operación:
 - Capital aportado por el consorcio: \$ 760 Mn (€606 Mn aprox.)
 - Deuda bancaria “senior” sin recurso a los socios: \$ 3.248 Mn (€2.589 Mn aprox.)
- Capital invertido por Cintra: \$ 380 Mn (€303 Mn).
- Consolidación en Cintra: Proporcional a partir del 1 de julio.



DESCRIPCION DEL ACTIVO



DESCRIPCION DEL ACTIVO

- Operativa desde 1956.
- Conecta Chicago con la costa este de Estados Unidos a lo largo de la frontera norte del Estado de Indiana.
- 157 millas (253 km) de autopista de peaje:
 - Tramo Oeste en la frontera entre Indiana e Illinois de 23 millas (37 km) de peaje abierto.
 - Tramo Este en la frontera entre Indiana y Ohio de 134 millas (216 Km) de peaje cerrado.
- 2+2, excepto en 8,8 millas (14,2 Km) donde se opera en 3+3. Existe obligación de ampliar hasta 3 carriles por sentido en ciertas secciones adicionales (6,7 millas-10,9 km) en los próximos 4 años. Además existe la obligación de ampliar el número de carriles cuando se alcance cierto nivel de congestión.
- Sin peaje electrónico en la actualidad
- Tarifas entre las más bajas de Estados Unidos y sin cambios desde 1985.





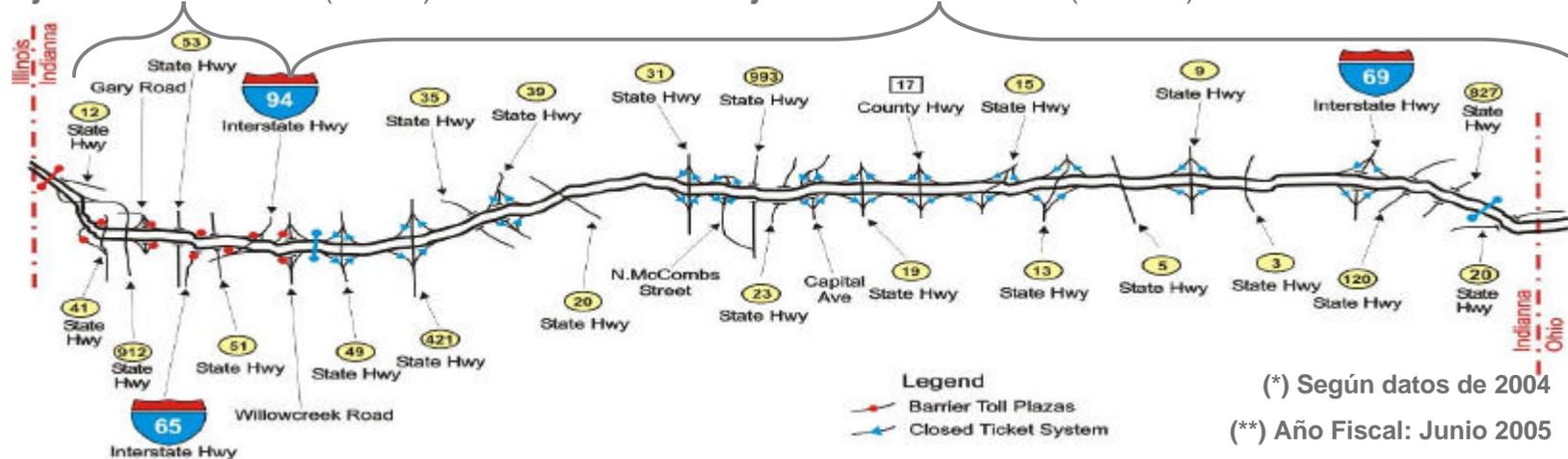
CONFIGURACION DE LA AUTOPISTA

La autopista está dividida en dos tramos diferenciados:

- **Peaje Abierto (“Barrier System”):** Tramo de 23 millas (37 km) de longitud desde la Chicago Skyway, en el que se efectúan distintos pagos fijos según tipo de recorrido. IMD Total 2005(**): 46.320 (***)
 - Supone el 18% de los ingresos de la ITR
 - Vehículos Ligeros*: Aprox. el 89% del tráfico y el 71% de los ingresos
- **Peaje Cerrado (“Ticket System”):** Tramo de 134 millas (216 km) de longitud hasta la frontera de Indiana con Ohio en el que el pago está asociado a la distancia recorrida: IMD Total 2005(**): 25.335
 - Supone el 82% de los ingresos de la ITR
 - Vehículos Pesados*: Aprox. el 40% del tráfico y el 65% de los ingresos

Peaje Abierto: 23 millas (37 Km)

Peaje Cerrado: 134 millas (216 Km)



(*) Según datos de 2004

(**) Año Fiscal: Junio 2005

(***) Medido en West Point toll barrier



PRINCIPALES MAGNITUDES

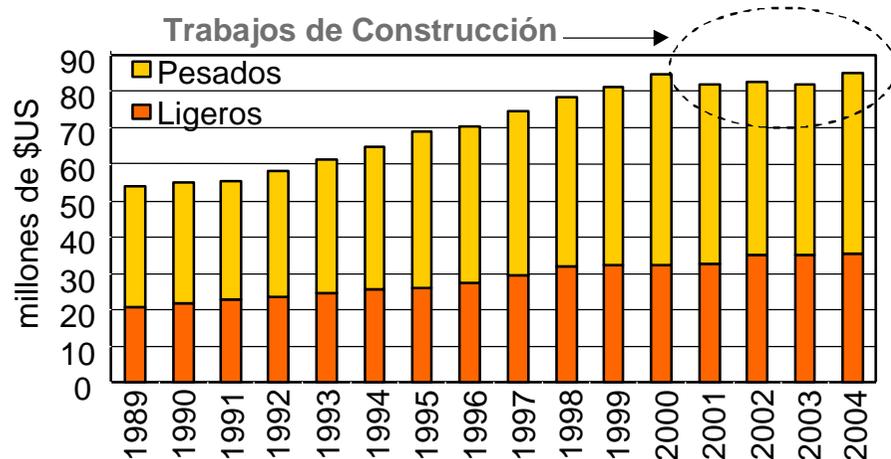
AÑO 2005 (*)

- Ingresos de peaje en 2005 (*) de \$ 88 Mn
- Durante los últimos 20 años la distribución de ingresos de peaje ha sido:
 - 40% vehículos ligeros
 - 60% vehículos pesados
- Los trabajos de construcción llevados a cabo entre 2001 y 2004 han tenido su efecto en el crecimiento del tráfico, especialmente en la sección Oeste, más próxima a la Skyway.

EVOLUCION HISTORICA: TRAFICO

| % CAA | 1989-1999 | 1995-2000 | 2000-2005 |
|---------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Crecimiento IMD Total | 4,2% | 5,3% | 1,5% |
| Crecimiento IMD en Peaje Abierto (**) | 7,5% | 9,0% | 1,8% |
| Crecimiento IMD en Peaje Cerrado | 3,4% | 4,4% | 1,3% |

EVOLUCION HISTORICA INGRESOS DE PEAJE



EVOLUCION HISTORICA: INGRESOS Y EBITDA

| \$US Mn | 2004 | 2005 |
|-------------------|------|------|
| Ingresos de Peaje | 84,9 | 88,0 |
| Ingresos Totales | 92,7 | 95,8 |
| EBITDA | 60,4 | 60,6 |

| % CAA | 1989-1999 | 1995-2000 | 2000-2005 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Crecimiento Ingresos de Peaje | 4,2% | 4,1% | 0,8% |

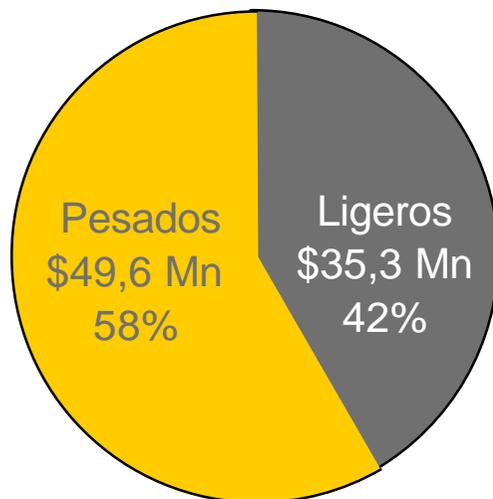
(*) Cierre del año fiscal: junio 2005

(**) En West Point toll barrier



PRINCIPALES MAGNITUDES: DISTRIBUCION DE INGRESOS

INGRESOS DE PEAJE 2004



PEAJE ABIERTO



PEAJE CERRADO



OTROS INGRESOS CONCESIONALES

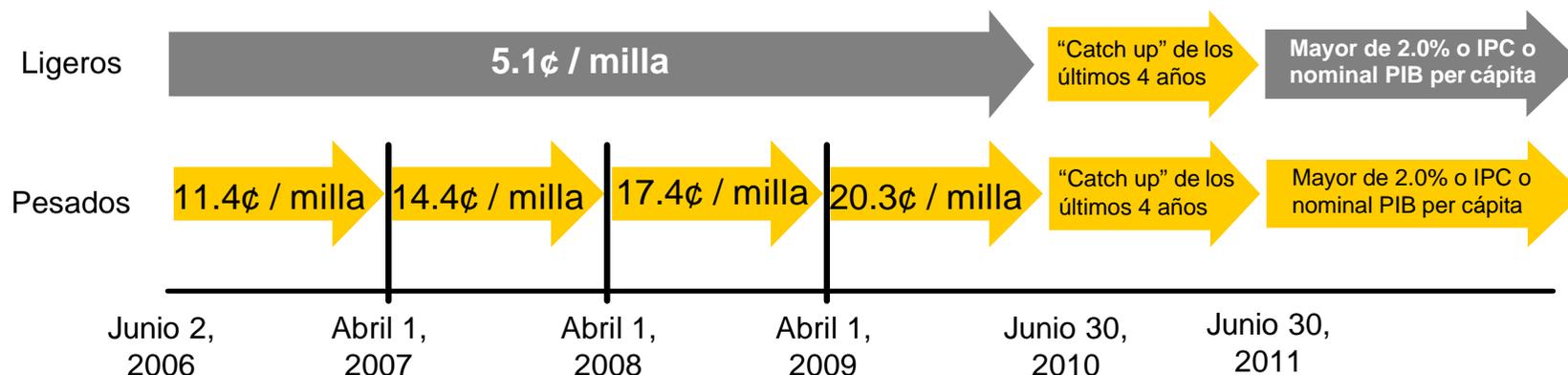
- Cánones de las concesiones en las áreas de servicio:
 - 10 en la autopista (5 por sentido)
 - 1 restaurante en cada área
 - 1 gasolinera en cada área

| US\$ Mn | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Otros Ingresos Concesionales | \$5,9 | \$6,5 | \$7,0 | \$7,0 |
| Crecimiento % | na | 10,0% | 7,7% | 0,0% |
| % de Ingresos | 6,7% | 7,3% | 7,6% | 7,3% |



REGIMEN TARIFARIO

- El régimen tarifario acordado establece un incremento de tarifas, por parte del Estado de Indiana, que se llevó a cabo el pasado 2 de junio de 2006 con descuentos a vehículos ligeros (ver página siguiente):
 - La tarifa de Ligeros pasa de 3,0¢ / milla hasta 5,1 ¢ / milla
 - La tarifa de Pesados pasa de 9,0¢ / milla hasta 11,4 ¢ / milla
- La revisión tarifaria para el periodo concesional es:
 - Hasta 2010: Esquema fijado según la tabla inferior
 - En 2010: Máximo del 2%, IPC o PIB nominal per capita, acumulado desde enero 2006 hasta diciembre 2009.
 - A partir de 2011 hasta el final de la concesión: Revisión anual en función del máximo del 2%, IPC o PIB nominal per cápita

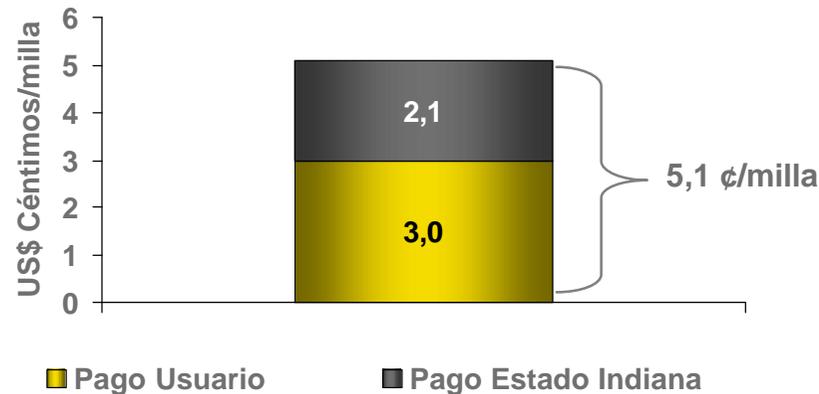




REGIMEN TARIFARIO

- La subida real de tarifas es “cero” para vehículos ligeros y el Estado subvenciona a la Concesionaria con el diferencial completo hasta la total implantación del sistema de peaje electrónico en toda la autopista con un plazo máximo de dos años.
- Después de la implantación del peaje electrónico, el Estado subvenciona directamente al usuario de vehículos ligeros que haya adquirido un “transponder”, durante un período máximo de 10 años.
- Peaje electrónico: Implantación de vías dedicadas con barrera en todas las plazas.
- El menor pago directo por el usuario debería tener un impacto positivo en el tráfico hasta transcurridos 10 años.

Tarifa Vehículos Ligeros





ANALISIS DEL TRAFICO

- Capacidad de crecimiento:
 - La ITR está en la principal ruta de conexión entre los principales centros logísticos de Estados Unidos: Seattle/Los Angeles/Chicago/New York-New Jersey/Boston.
 - Población de Indiana: 6,1 Mn (en 2000) con un crecimiento anual (2000- 2030) del 0,38% (*)
- Las rutas alternativas presentan desventajas para los usuarios:
 - Tramo de Peaje Abierto: Alternativa con altos niveles de tráfico: IMD 156.000 Vs 46.000 ITR(**)
 - Tramos de Peaje Cerrado, no existen rutas alternativas de estándar comparables (“freeways”)
- Ahorro de tiempo y distancia respecto a las rutas alternativas



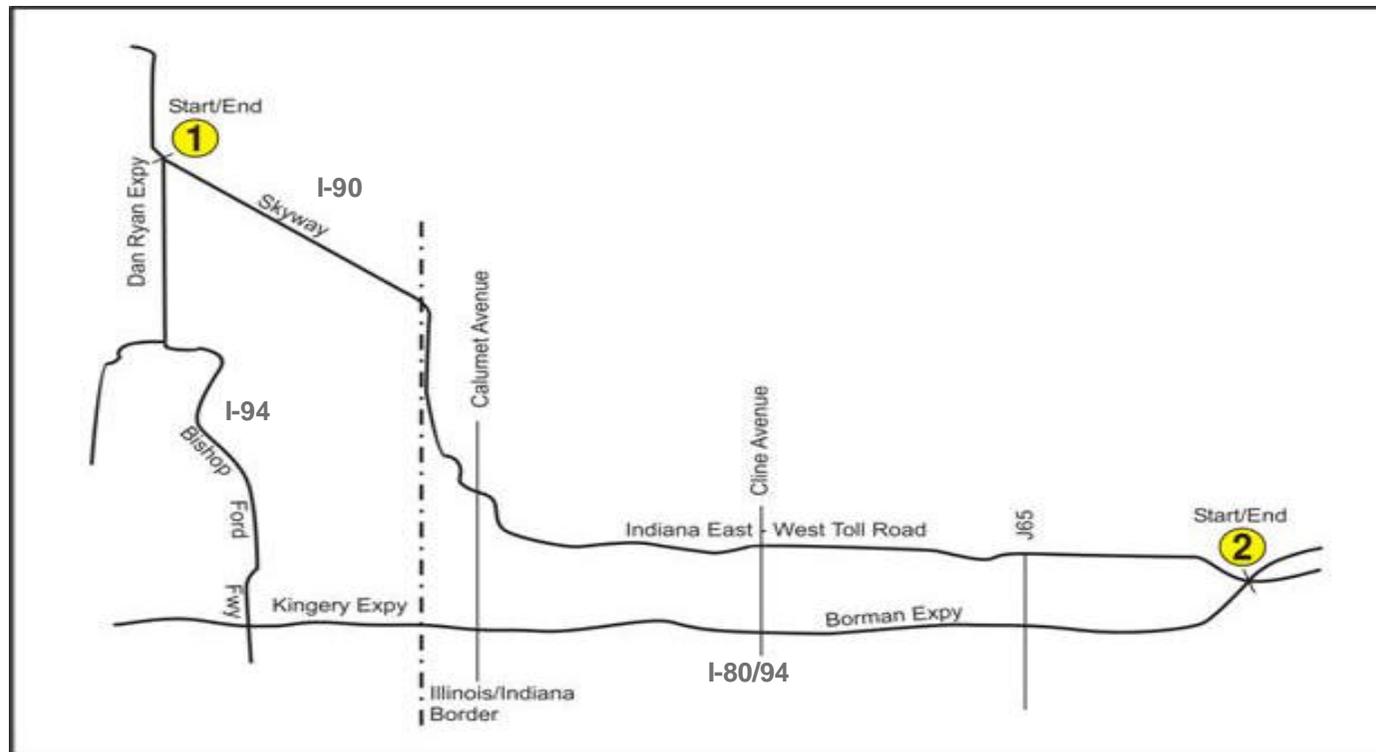
(*) U.S. Census Bureau.

(**) Medido en West Point toll barrier



ANALISIS DEL TRAFICO: PEAJE ABIERTO

- Ruta de conexión con la Skyway, utilizada a diario por un gran número de usuarios con entrada/salida a/desde Chicago:
 - Elevado tráfico en hora punta
 - Aumento del tráfico en los meses de verano
- La ruta alternativa (I-80/I-94) es un 20% más larga y un 60% más lenta, además de presentar una alta variabilidad de los tiempo de viaje.





ANALISIS DEL TRAFICO: PEAJE CERRADO

- Mayor relevancia del tráfico de vehículos pesados.
- Importancia del tráfico de largo recorrido. Reducida estacionalidad del tráfico.
- Rutas alternativas: (US-20 y US-12 son carreteras de 1+1 con restricciones de velocidad en las ciudades):
 - I-94/US-20: 15% más lenta
 - I-94/US-12: 35% más lenta





FINANCIACION DE LA OPERACION



ORIGEN Y APLICACIÓN DE FONDOS

- El Estado de Origen y Aplicación de Fondos es el siguiente

| ORIGEN | (\$ Mn) | % | APLICACIÓN | (\$ Mn) | % |
|----------------|----------------|-------------|-------------------|----------------|-------------|
| Deuda Bancaria | 3.248 | 81,0% | Precio de Compra | 3.800 | 94,8% |
| Equity Cintra | 380 | 9,5% | Reservas | 100 | 2,5% |
| Equity MIG | 380 | 9,5% | Otros gastos | 108 | 2,7% |
| TOTAL | 4.008 | 100% | TOTAL | 4.008 | 100% |



CARACTERISTICAS DE LA FINANCIACION

- **Tipo de financiación:** Bancaria sin recurso.
- **Importes:**
 - Tramo A – Adquisición, reservas y otros gastos: \$ 3.248 Mn
 - Tramo B - Línea de liquidez: \$ 150 Mn
 - Tramo C - Línea de capex: \$ 665 Mn
- **Plazo:** 9 años para los tres tramos.
- **Cobertura de tipos de interés:** cubierto al 100% con “step-up swap” (swap bonificado) hasta 2026.
- **Cuentas de reserva y swap bonificado** permiten distribuir dividendos desde el primer momento.
- **Entidades participantes:** BBVA, Banco Santander, BNP, CajaMadrid, Depfa, Dexia y RBS.



RESULTADO PARA CINTRA

- **TIR muy atractiva y de calidad:**
 - TIR estimada para el accionista, aproximadamente del 12,5%
 - “Yield” desde los primeros años (superior al 3,5% p.a.)
- **Compromiso de contribución de capital equilibrado:**
 - \$ 380 Mn (por el 50%): A financiar con la caja disponible en Cintra
 - No compromete la capacidad de crecimiento futuro de Cintra:
 - Flujos Operativos Anuales
 - Reapalancamientos posibles en participadas: €600 Mn
 - Otras fuentes de financiación:
 - Posibilidad de rotación de activos
 - Endeudamiento temporal de la matriz
- **Eficiencia financiera:**
 - Apalancamiento del 81%.
 - Estructura financiera que se adapta a la generación de flujos de caja del proyecto.



ADVERTENCIA LEGAL

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

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

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