



SEGMENTOS 5&6 SH-130

(JUNIO-06)



DESCRIPCION DE LA OPERACION

- El consorcio liderado por Cintra ha llegado a un acuerdo con el Texas Department of Transportation (TxDOT) para la construcción, mantenimiento y explotación de los segmentos 5 y 6 de la autopista SH 130.
- Primer proyecto dentro del contrato del Trans Texas Corridor TTC-35
- 40 millas (64 km) de nueva construcción en la autopista SH-130:
 - Alternativa a la congestionada IH35 entre San Antonio y el norte de Austin
 - Circunvalación a la zona Central de Austin para los viajes de medio y largo recorrido.
- Consorcio: Cintra (65%) y Zachry American Infrastructure (35%).
- Plazo de concesión: 50 años desde final de construcción (estimado 5 años)
- Inversión inicial: aproximadamente 1,300 millones de dólares
- Adjudicación definitiva del Contrato sujeta a aprobaciones ambientales



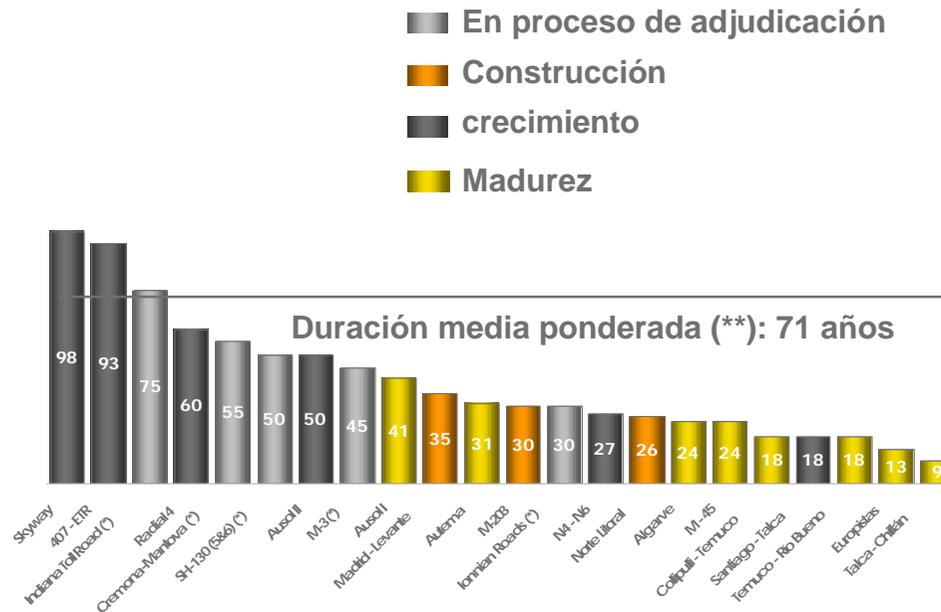
OBJETIVOS ESTRATEGICOS

- **Desarrollo del primer contrato del Trans-Texas Corridor TTC-35:**
 - Parte de los 6 proyectos identificados con una inversión total estimada de \$6.000 Mn
- **Nueva adjudicación de Cintra en Estados Unidos, un mercado estratégico:**
 - 1º Chicago Skyway
 - 2º Indiana Toll Road
 - 3º Segmentos 5 y 6 SH-130
- **Capacidad de generación de valor del activo:**
 - Esquema tarifario atractivo
 - Largo plazo de concesión
 - Capacidad de crecimiento:
 - Alternativa a una autopista altamente congestionada
 - Desarrollo del tráfico de largo recorrido en uno de los principales corredores Norte-Sur de EEUU potenciado por el acuerdo NAFTA
- **Operación coherente con objetivos estratégicos de Cintra:**
 - Rentabilidad: TIR estimada para el accionista, aproximadamente del 12%
 - Duración de la concesión: 50 años desde el final de la construcción
 - Riesgo de construcción transferido
 - Gestión: Participación mayoritaria de Cintra en el consorcio (65%)
 - Inversión en la economía más desarrollada del mundo.



OBJETIVOS ESTRATEGICOS: DIVERSIFICACION CARTERA

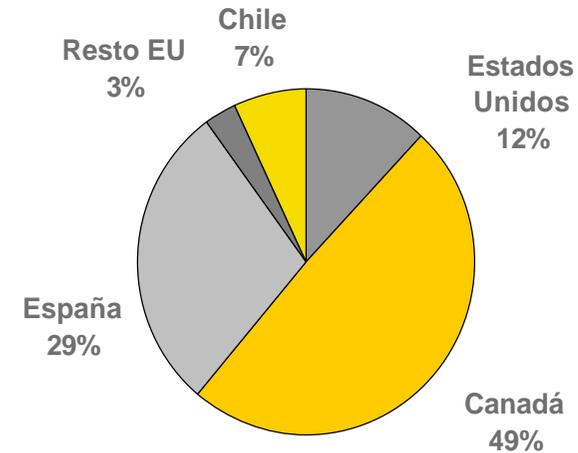
DURACION RESTANTE DE LA CARTERA DE CONCESIONES (**)



(*) Activos en proceso de adjudicación

(**) Media ponderada basada en las valoraciones proporcionadas al mercado en diciembre de 2005. Excluidos los activos en proceso de adjudicación con la excepción de Indiana

DISTRIBUCION POR PAISES DE LA CARTERA DE ACTIVOS (*)



(*) Media ponderada basada en las valoraciones proporcionadas al mercado en diciembre de 2005. Excluidos los activos en proceso de adjudicación con la excepción de Indiana que se valora a valor en libras



EL PROYECTO



DESCRIPCION DEL ACTIVO

- Alternativa a la IH35 entre San Antonio y el norte de Austin.
- Permitirá circunvalar la zona central de Austin que presenta altos niveles de congestión.
- Fuerte desarrollo económico del Estado: El crecimiento real del PIB de Texas ha sido mayor que el de Estados Unidos desde los 70's
- Corredor altamente poblado y fuerte crecimiento demográfico
- Absorberá los incrementos de tráfico de largo recorrido que se espera por el desarrollo del acuerdo NAFTA.





DESCRIPCION DEL ACTIVO

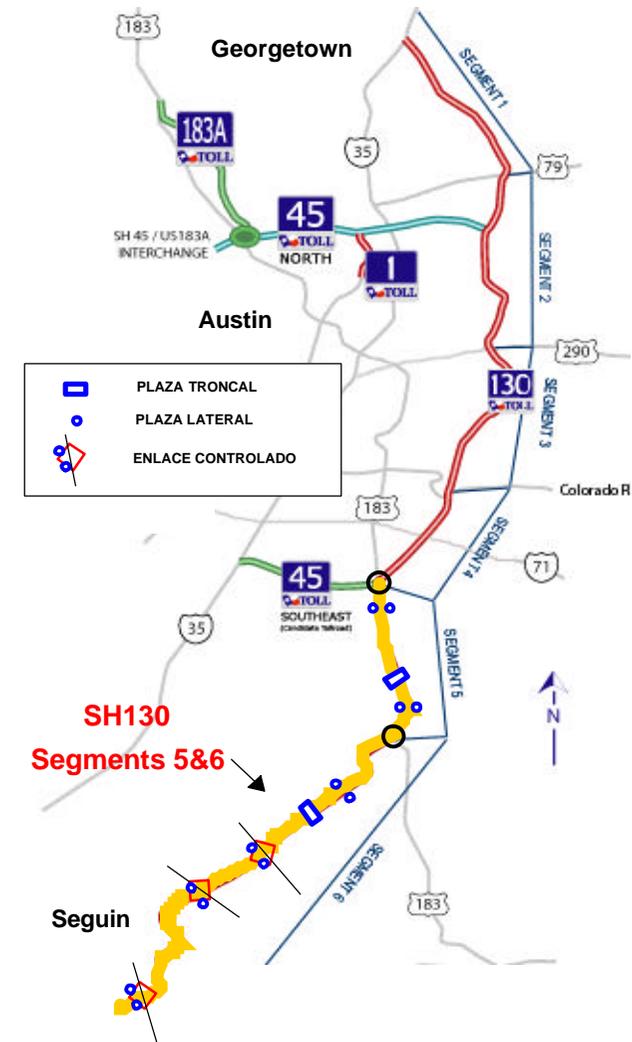
- La SH 130 es una autopista de peaje de 91 millas de longitud (145 km) entre el Norte de Georgetown y la intersección con la Autopista 10 cerca de Seguin.
- La autopista se divide en 6 segmentos:
 - Segmentos 1 a 4: Con una longitud de 51 millas (81 km) que serán explotados por TxDOT y que están en fase de construcción (apertura estimada a finales 2007 o principios de 2008).
 - Segmentos 5 y 6: Con una longitud de 40 millas (64 km) que serán construidos y explotados por el consorcio liderado por Cintra.
- Los segmentos 5 y 6 de la SH-130 discurren entre el sureste de Austin (en la intersección con la SH45) y la ciudad de Seguin en la intersección con la IH10:
 - Segmento 5: 11,7 millas (18,7 km)
 - Segmento 6: 28,3 millas (45,3 km)





CONFIGURACION DE LA AUTOPISTA

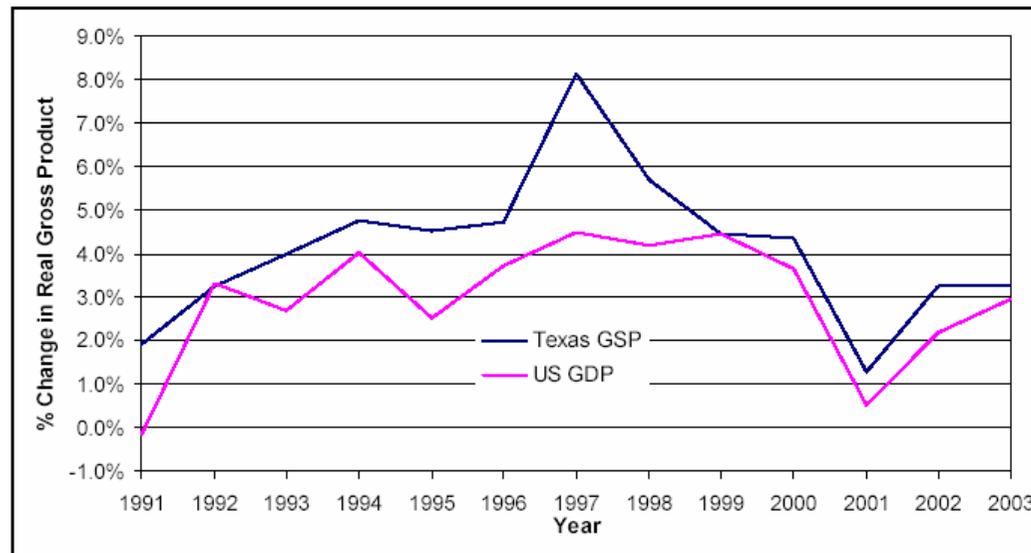
- Configuración inicial de 2+2 carriles, pero preparada para futuras ampliaciones de carril.
- Sistema de peaje abierto con dos controles en la vía principal y en todos los ramales de entrada y salida.
- Sistema de cobro 100% free-flow sin barreras
 - Mayor volumen de tráfico gestionado
 - Utilización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





REGIMEN TARIFARIO

- Revisión tarifaria para el periodo concesional:
 - Vehículos ligeros (\$0,125 por milla en 2006). Las tarifas se actualizan según el crecimiento del PIB nominal per cápita del Estado de Texas.
 - Vehículos pesados (\$0,50 por milla en 2006). Las tarifas se actualizan según el crecimiento del PIB nominal per cápita del Estado de Texas.
- Crecimiento del GSP de Texas en términos reales: 4,3% (1995-2005).



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



ANALISIS DEL TRAFICO

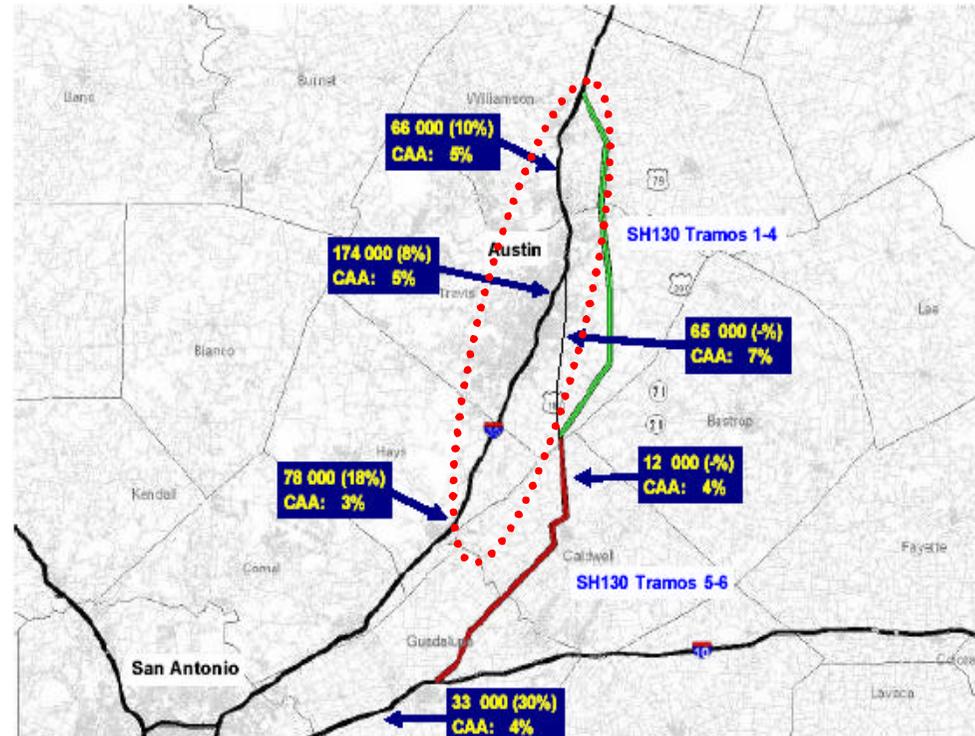
- **Capacidad de crecimiento:**
 - 2ª circunvalación de la zona central de Austin, estando la 1ª circunvalación (IH 35) muy congestionada (IMD 174.000).
 - Uno de los principales corredores norte-sur de Estados Unidos
 - Crecimiento adicional por el desarrollo del tratado NAFTA.
 - Zona demográficamente dinámica: Población de Texas 22,6 Mn, crecimiento medio anual desde 1990 del 2%
- **Las rutas alternativas están altamente congestionadas o no cumplen con los estándares de una “freeway” (semáforos, rotondas...):**
 - La IH-35
 - La US-183
 - La IH-10
- **Ahorro de tiempo respecto a las rutas alternativas**



ANALISIS DEL TRAFICO: RUTAS ALTERNATIVAS

La IH-35:

- Es la principal ruta norte-sur en el Estado de Texas hasta la frontera con México.
- Es una autopista de 4+4 en el tramo central de Austin y de 3+3 en el resto del trazado.
- De difícil expansión debido al desarrollo urbanístico y demográfico de la zona.
- El tráfico se puede dividir en tres secciones:



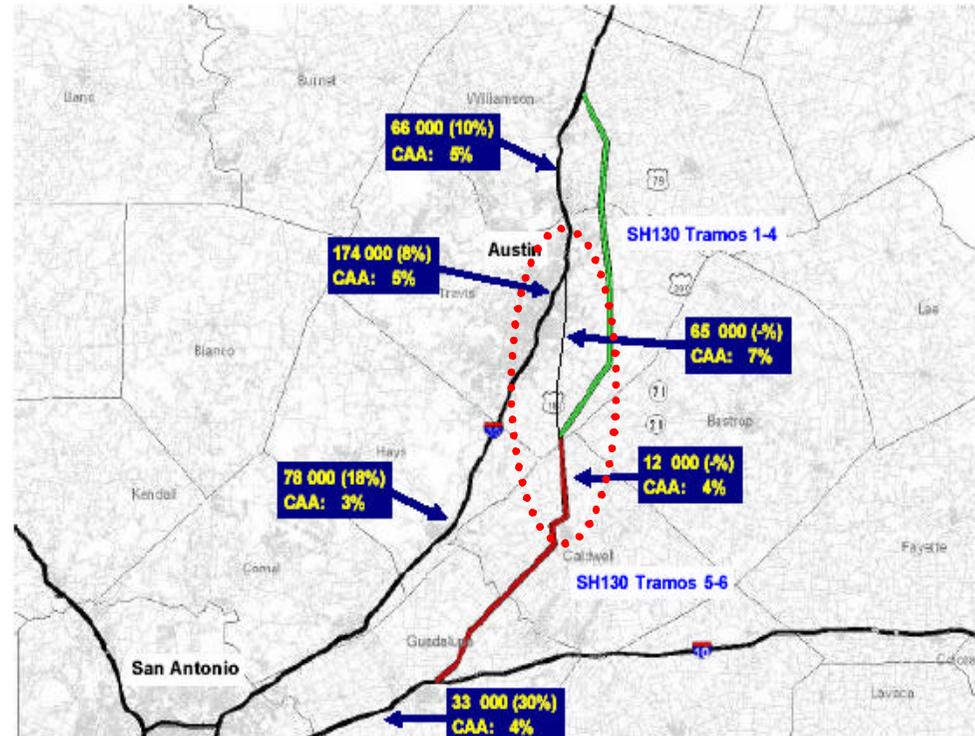
Sección	IMD (Año 2003)	% Vehículos Pesados	% TAAC Tráfico (10 Años)
Norte de Austin	66.000	10%	5%
Centro de Austin	174.000	8%	5%
Sur de Austin	78.000	18%	3%



ANALISIS DEL TRAFICO: RUTAS ALTERNATIVAS

La US-183:

- Conectará la IH-35 con el segmento 5 de la SH-130
- No cumple con los estándares de una "freeway"
- Cuenta con dos carriles por sentido
- Funcionará como vía de servicio de la SH-130
- El tráfico se puede dividir en dos secciones:



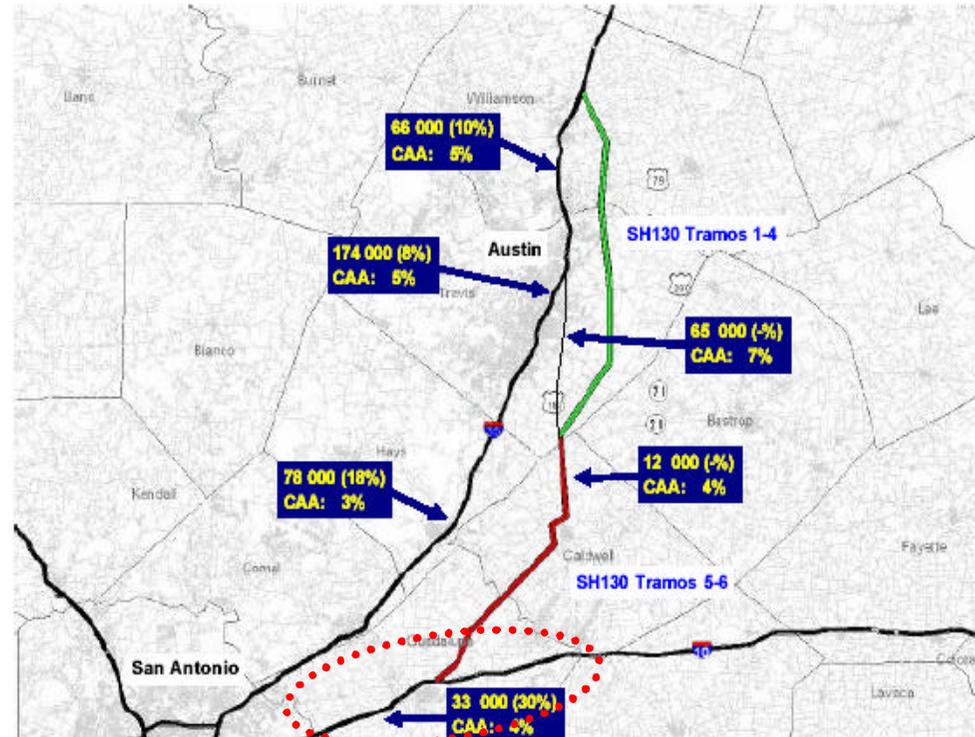
Sección	Características	IMD (Año 2003)	% TAAC Tráfico (10 Años)
Centro de Austin	Vía Urbana	65.000	7%
Sur de Austin	Vía Interurbana sin "by-pass"	12.000	4%



ANALISIS DEL TRAFICO: RUTAS ALTERNATIVAS

La IH-10 :

- Es una ruta este-oeste al sur del Estado de Texas entre Seguin y San Antonio.
- Cuenta con dos carriles por sentido
- IMD: 33,000 vehículos/día
- 30% pesados.
- Crecimiento últimos 10 años: 4%





TERMINOS DEL CONTRATO



TERMINOS DEL CONTRATO

- Duración de la concesión: 50 años desde inicio de operación.
- Plazo de construcción: 5 años (desde obtención aprobación medioambiental).
- Pago concesional al Estado (up-front payment): 25 millones de dólares
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Estado según un sistema de bandas:
 - Se establecen 3 bandas de reparto en función de unos ingresos determinados
 - Porcentaje de reparto: (1ª banda: 4,65%; 2ª banda: 9,3%; 3ª banda: 50%)
- Sin restricciones a la refinanciación durante el periodo de operación
- Compensación por infraestructuras competidoras en un corredor de 10 millas
- Compensación en caso de aumento del límite de velocidad en la I35.



EJECUCION DE LA OPERACION



EJECUCION DE LA OPERACION

- **Situación actual: Carta de compromiso con TxDOT para firmar el contrato una vez que se cumplan una serie de condiciones:**
 - Entrega por el consorcio de documentación técnica y administrativa
 - Obtención por TxDOT de aprobación ambiental del proyecto
- **El contrato sólo se puede modificar en caso de que la aprobación ambiental imponga modificaciones.**
- **En caso de modificación, se efectuará el reequilibrio del proyecto para que el Concesionario mantenga la TIR objetivo**
- **Fecha prevista por TxDOT para la aprobación ambiental: :6-8 meses**
- **Firma del contrato tras aprobación ambiental**



FINANCIACION PREVISTA



FINANCIACION PREVISTA

- La financiación aún no está cerrada debido a la situación actual del proceso y los plazos previsibles
- Se está diseñando una estructura de financiación para que esté disponible a la fecha de firma del contrato con las siguientes características:
 - Financiación sin recurso
 - En moneda local y a largo plazo
 - Se contempla deuda bancaria senior así como fuentes alternativas de financiación (fondos TIFIA)
 - Consorcio bancario en exclusividad
 - Proceso competitivo entre entidades financieras
 - Apalancamiento previsto:
 - Fondos Propios: 20%σ30%
 - Deuda: 80%σ70%



CONCLUSIONES



CONCLUSIONES

- **Inversión atractiva:**
 - Potencial de crecimiento:
 - Esquema tarifario atractivo: Incremento de tarifas ligado el PIB nominal de Texas
 - Alternativa a una ruta muy congestionada
 - Absorción del tráfico de largo recorrido en uno de los principales corredores Norte – Sur de Estados Unidos potenciado por el acuerdo NAFTA
 - Largo plazo de la inversión
 - Consolidación en el mercado americano

- **Operación coherente con objetivos estratégicos de Cintra:**
 - Rentabilidad: TIR estimada para el accionista, aproximadamente del 12%
 - Duración de la concesión: 50 años desde la finalización de la construcción
 - Financiación de la operación en moneda local y sin recurso a los socios
 - Gestión: Participación de control (65%).
 - Inversión en la primera potencia económica del mundo.



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.