

Cintra



Presentación
Resultados **1S09**



www.cintra.es

Cintra



Resumen del Período y Principales Magnitudes

- 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.
- Con el objeto de permitir la comparabilidad, y conforme a lo exigido por la NIC 8, toda la información comparable a junio de 2008 ha sido reexpresada, así como los saldos de balance a 31 de diciembre de 2008.
- Las principales sociedades afectadas son, la autopista Indiana Toll Road, M45 y autopistas griegas (Ionian Roads y Central Greece).

- **Detalle de los principales importes que han sido reexpresados tanto respecto a la cuenta de pérdidas y ganancias a junio 2008 como respecto al balance a diciembre de 2008.**

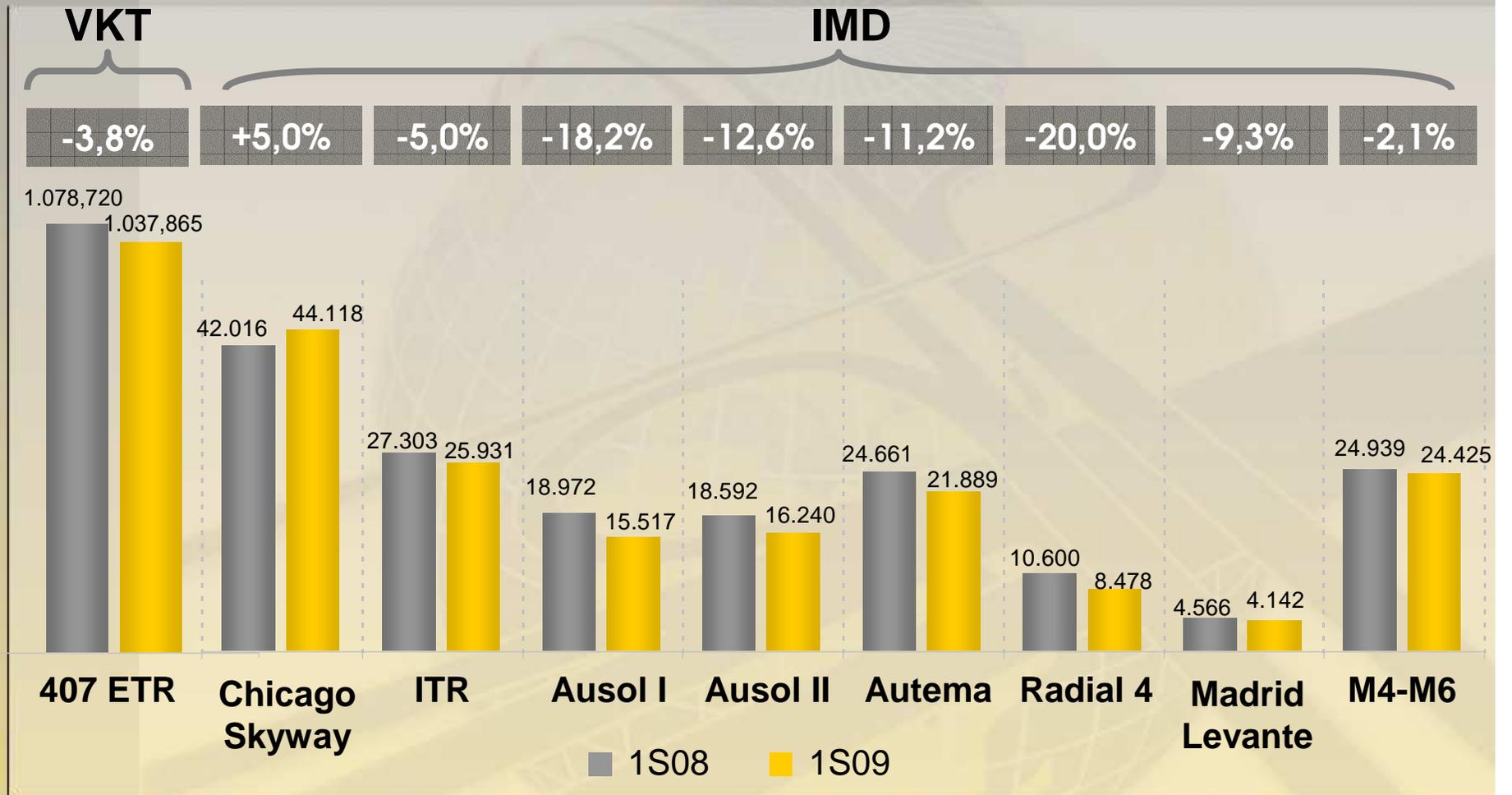
Principales Magnitudes Balance de Situación

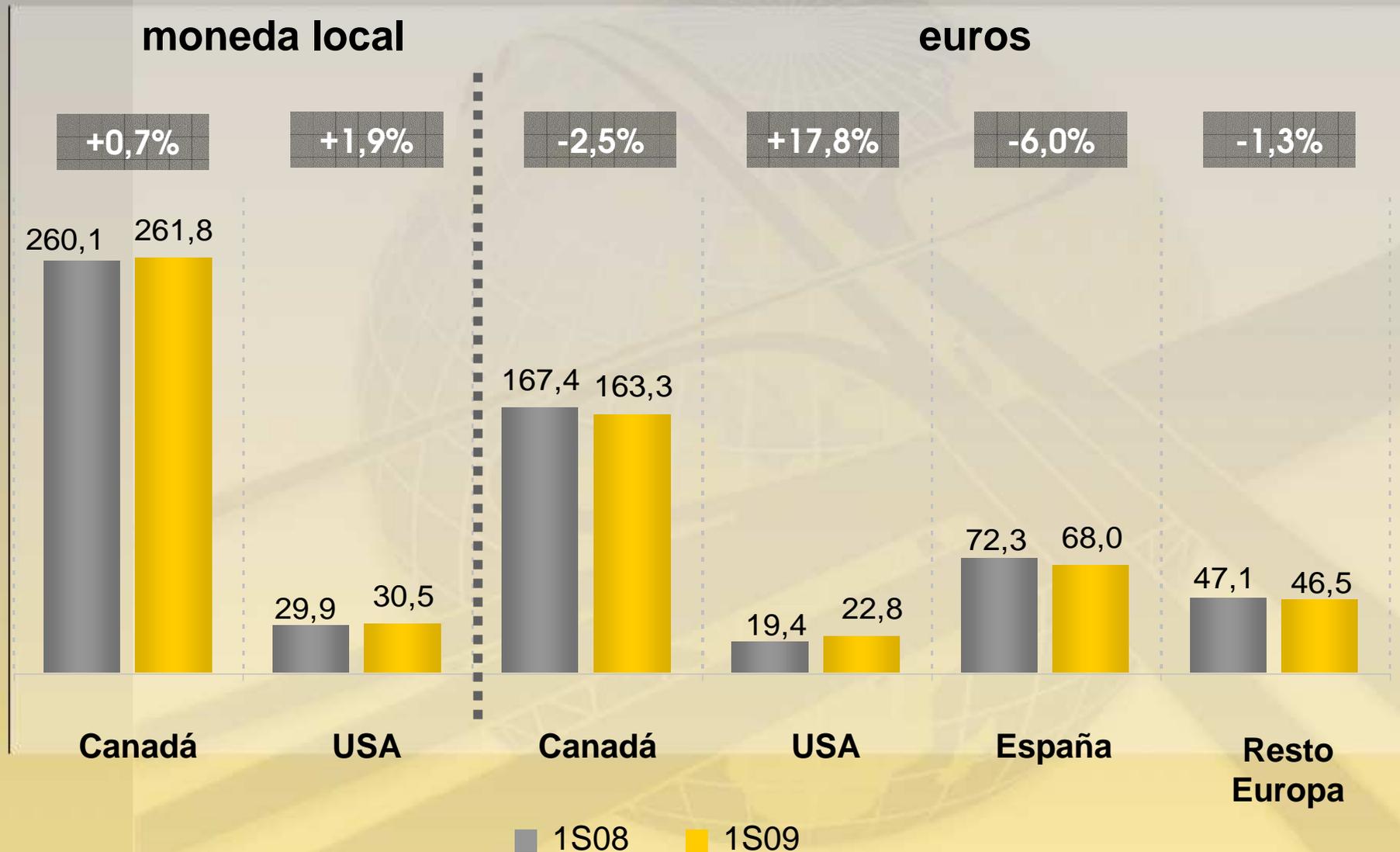
millones de euros	Dic 2008 Reexpresado	Dic 2008	Var.
Activos	11.364	13.417	-2.053
Posición Neta de Tesorería ⁽¹⁾	-6.181	-7.524	1.343
Fondos Propios Atribuidos a la Sociedad Dominante	612	339	273

Principales Magnitudes Cuenta de Resultados

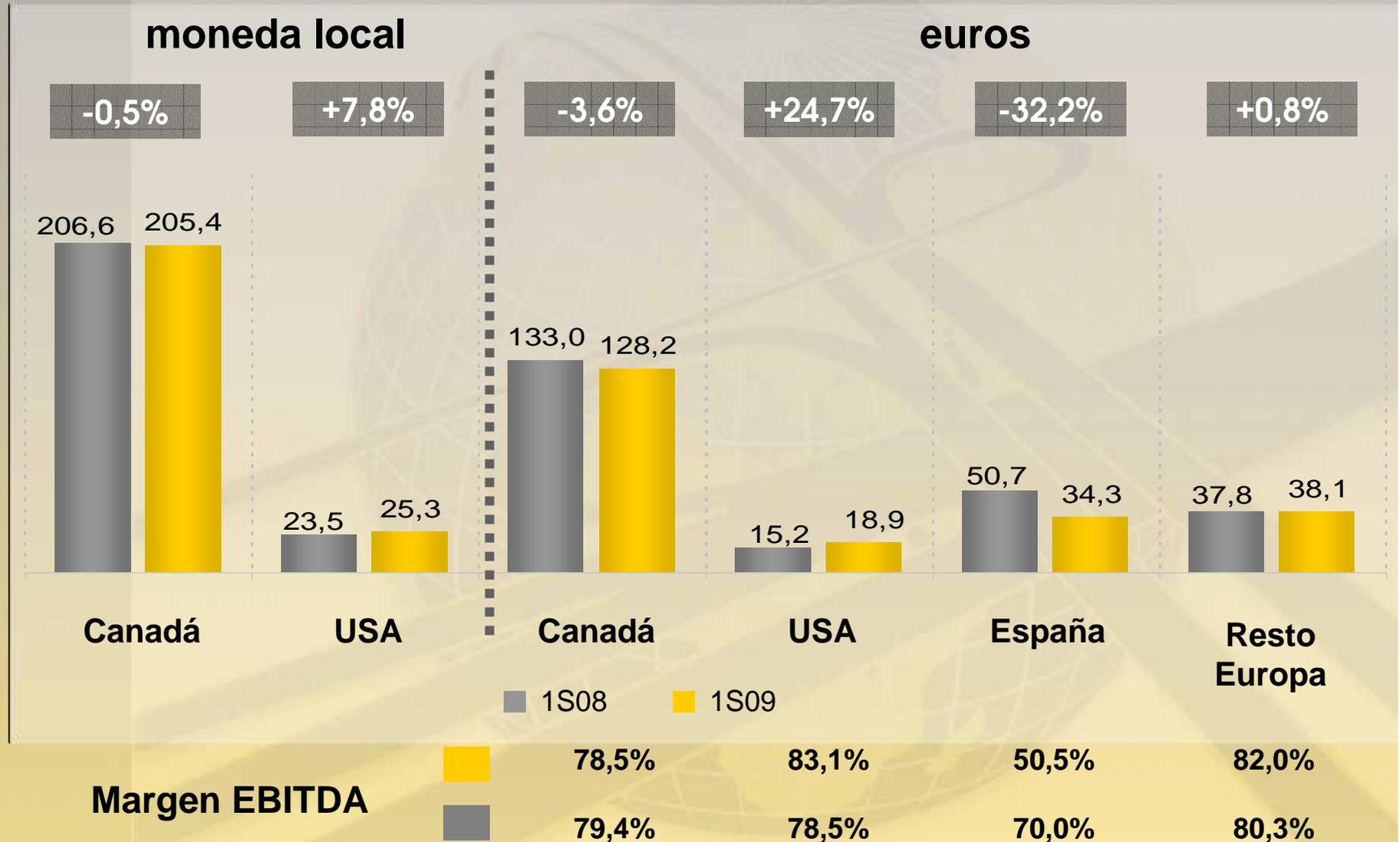
millones de euros	Jun 2008 Reexpresado	Jun 2008	Var.
Importe neto de la cifra de negocio	307	345	-38
Resultado bruto de explotación	221	250	-29
Resultado de explotación	169	190	-21
Resultado neto de la sociedad dominante	-51	-51	0

(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.





(*) No incluye matrices de autopistas



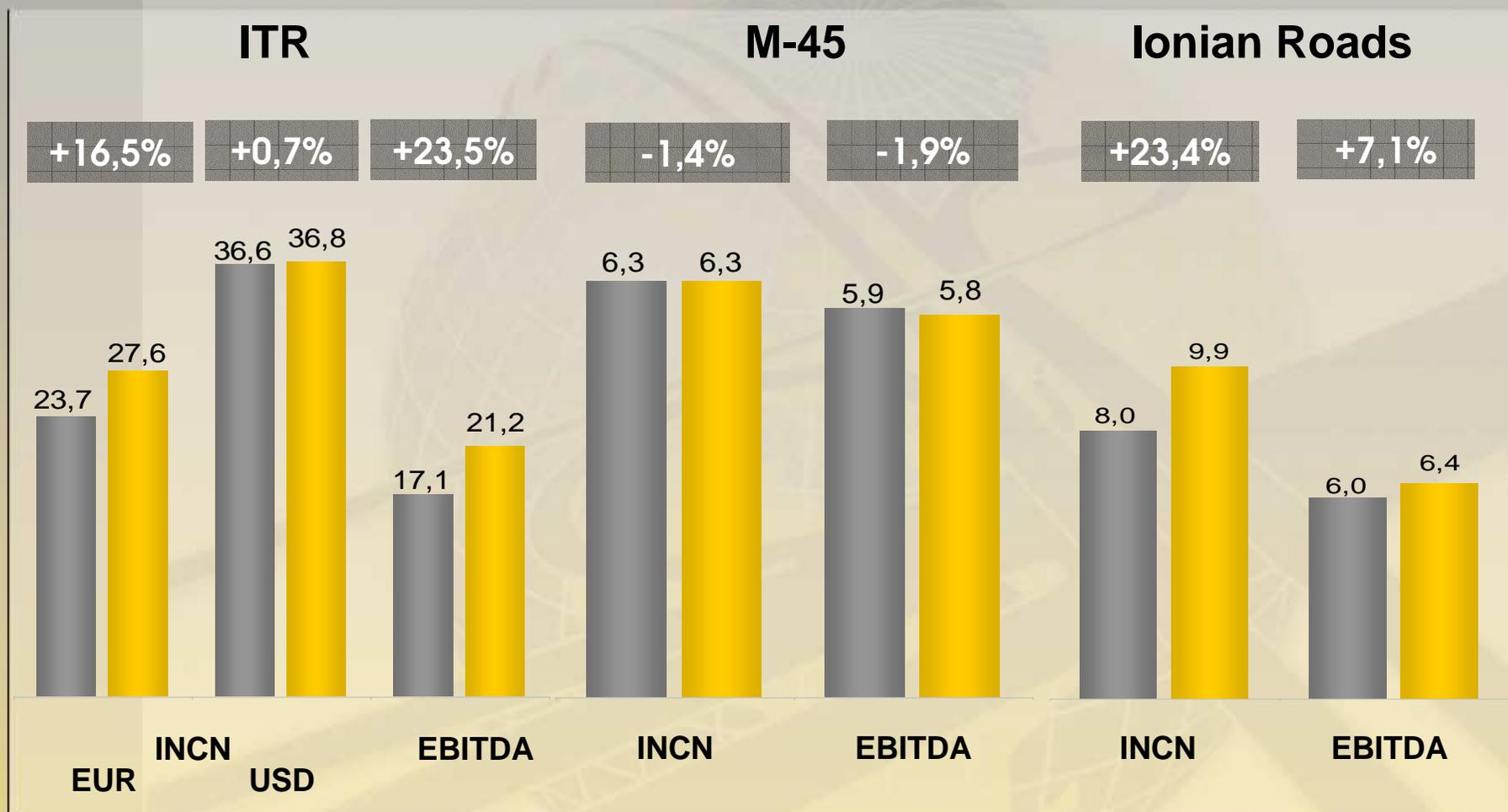
(*) No incluye matrices de autopistas

Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Antes de ajustes valor razonable	Ajustes valor Razonable*	Total jun 2009	Mn€	Antes de ajustes valor razonable	Ajustes valor Razonable*	Total jun 2008	Var %
301,6		301,6	INCN	307,4		307,4	-1,9%
205,4		205,4	RBE (EBITDA)	220,8		220,8	-7,0%
51,6		51,6	Amortizaciones	51,4		51,4	0,4%
153,8		153,8	RDO. EXPLOTACIÓN	169,4		169,4	-9,2%
-168,8	-19,8	-188,6	Rdo. Financiero	-179,5	-37,5	-217,0	-13,1%
6,1		6,1	Rdo. Pta. Equivalencia	-10,1		-10,1	
-4,8		-4,8	Otras Pérdidas y Ganancias	-3,4		-3,4	
-13,7	-19,8	-33,5	BAI	-23,6	-37,5	-61,0	-45,1%
8,3	6,5	14,8	Impuesto de sociedades	8,5	12,4	20,9	-29,1%
35,3		35,3	Rdo. Oper. Discontinuas	-23,2		-23,2	
-1,7	6,0	4,3	Rdo. Socios externos	3,5	8,8	12,4	
28,2	-7,3	20,9	BENEFICIO NETO	-34,8	-16,2	-51,0	

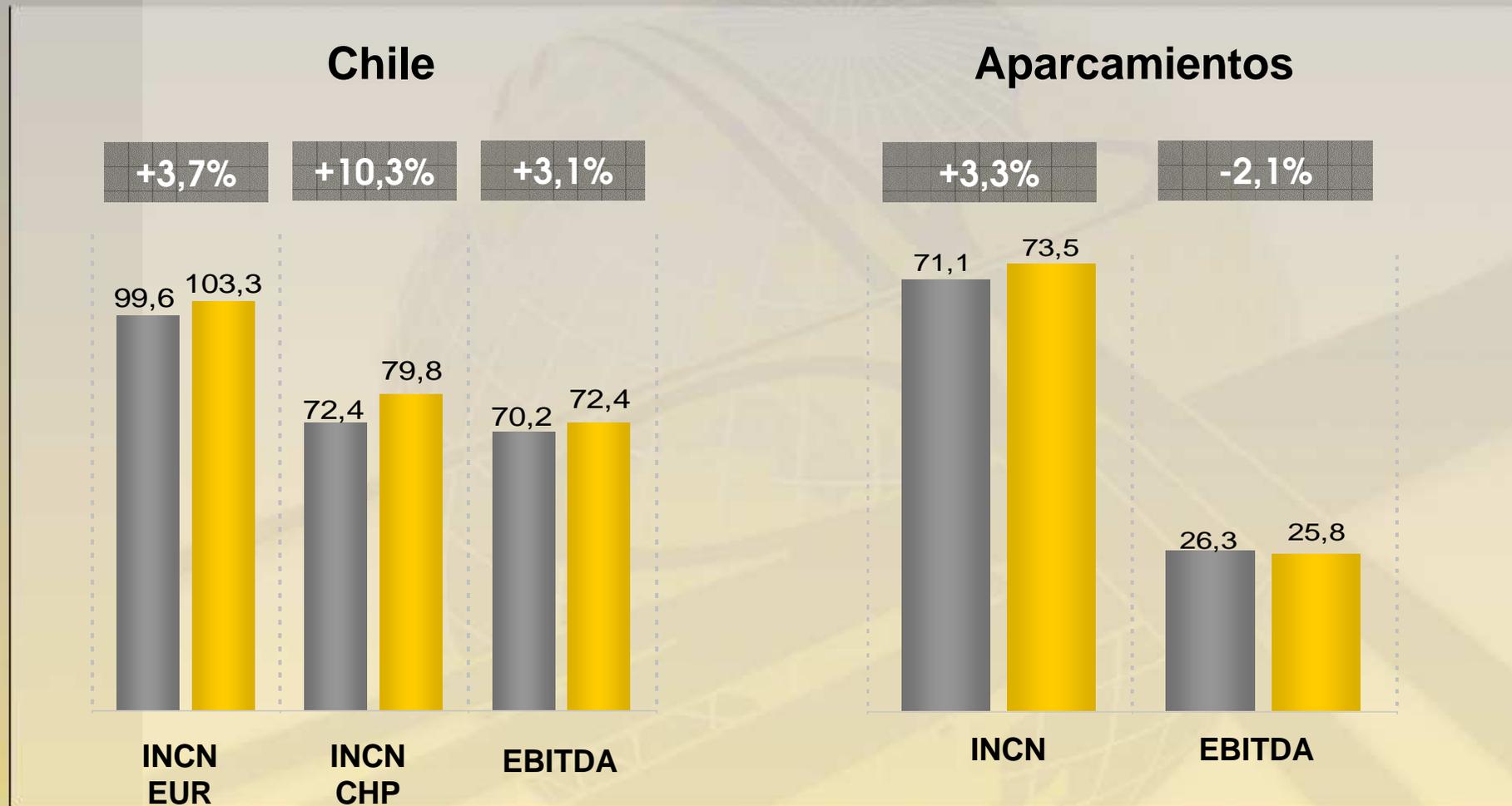
(*) Corresponde a resultados por variación en el valor razonable de instrumentos de cobertura

Resultado por puesta en equivalencia



Margen EBITDA %:
 1S08: 72,4% 1S09: 76,8% +4,4% 1S08: 93,7% 1S09: 93,3% -0,4% 1S08: 75,0% 1S09: 65,0% -9,9%

■ 1S08 ■ 1S09



Margen EBITDA %: 1S08: 70,5% 1S09: 70,1% -0,4%

Margen EBITDA %: 1S08: 37,0% 1S09: 35,0% -1,9%

■ 1S08 ■ 1S09

Cintra



Estructura de la Deuda

Cintra mantiene una sólida posición financiera

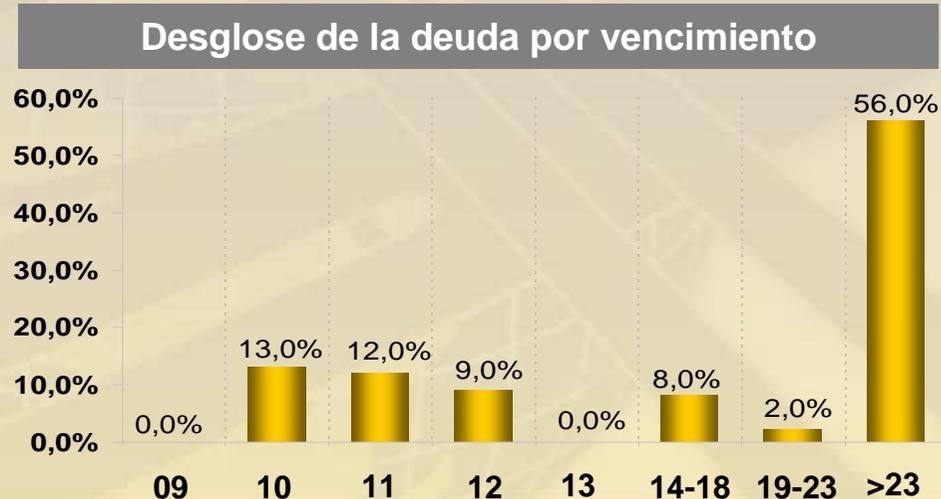
- Posición de tesorería en la matriz: €362 mn
- Deuda a largo plazo: Vida media 14 años
- 65% a tipo fijo o con cobertura a tipo fijo
- Resultado financiero en PyG: €188,6 mn
- Resultado financiero en caja: €153,8 mn
- EBITDA: €220,8 mn

30-Jun-09	Total deuda	% tipo fijo		% tipo variable	Vida media
		Nominal	Real		
407 ETR	3.020	41%	32%	27%	2024
Chicago	1.056	100%			2024
Ausol	481			100%	2010
Autema	622	92%		8%	2035
Radial 4	544	18%		82%	2011
Madrid Levante	491	48%		52%	2012
Otras autopistas	1.234	62%		38%	2029
TOTAL	7.447	52%	13%	35%	2023

Riesgo limitado de refinanciación en los próximos años

- Sin riesgo de refinanciación en 2009: 407-ETR y R-4 han sido refinanciados
- El 56% de la deuda con vencimiento a partir del 2023
- Sólo el 25% de la deuda necesita refinanciarse entre 2010 y 2011
- Refinanciaciones en 2010:
 - 407-ETR
 - Ausol

	Hasta (€Mn)			
	2009	2010	2011	2012
407 ETR		483	336	183
Ausol		487		
Radial 4			557	
Madrid Levante				494
TOTAL	0	970	893	677



El mercado de crédito sigue abierto para los activos de calidad:

✓ Refinanciación de activos existentes

Oct-07	407-ETR	CAD\$ 625 Mn	3 años y cupón fijo: 4,9%
Ene-08	407-ETR	CAD\$ 550 Mn	3 años y cupón fijo: 4,5% - 5%
Ene-09	407-ETR	CAD\$ 500 Mn	3-5 años y cupón fijo: 4,65% - 5,1%
Ene-09	Radial - 4	€ 556 Mn	2 años: Euribor +130 pb

✓ Reapalancamientos

Jun-08	AUTEMA	€ 618 Mn	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento: 27 años (hasta fin con.) • Spread: 140-160 puntos básicos
--------	--------	----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

✓ Financiación de nuevos activos

Feb-08	Ionian Roads	€ 401 Mn	Sindicación bancaria 1,6 sobresuscrita
Mar-08	SH-130 5&6	USD\$ 1,162 Mn	30 años con un spread de 130-170 pb

TOTAL

€ 3,5 Bn



Principales Hechos del Período

➤ **Financiaciones:**

- ❑ 407-ETR: Refinanciación deuda con vencimiento 2009 (CAD\$ 500 Mn): 15 enero
- ❑ Radial-4: Extensión condiciones de la deuda durante 2 años (€ 556,6 Mn): 16 enero

➤ **Adjudicaciones de nuevos contratos:**

- ❑ A1 (Polonia): 22 enero
- ❑ North Tarrant Express, Texas (Estados Unidos): 29 enero y 24 junio
- ❑ IH 635 Managed Lines, Texas (Estados Unidos): 26 febrero (“*Best Value Proposal*”)

➤ **Consejo inicia estudio de una posible fusión con Grupo Ferrovial**

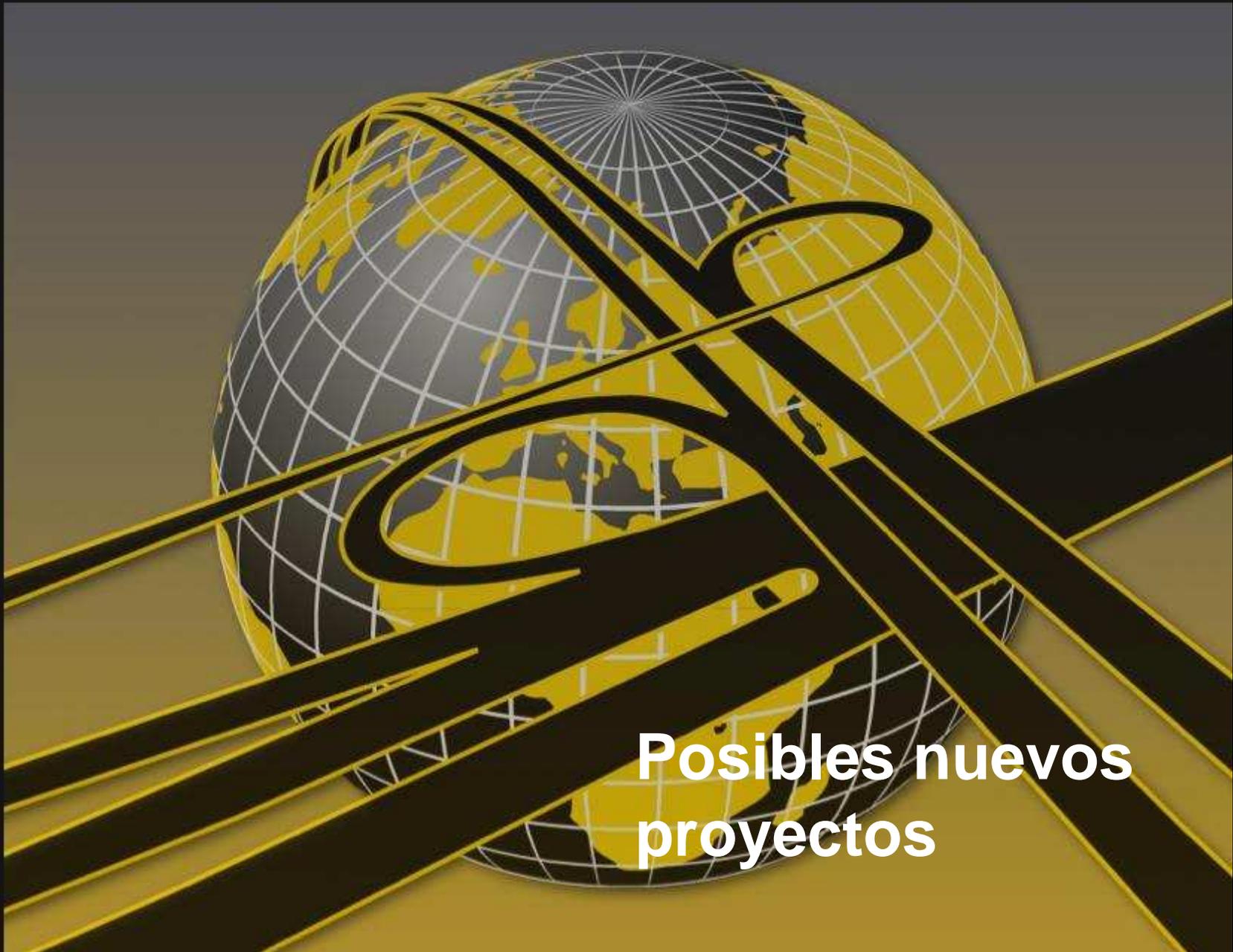
➤ **Incremento de tarifas 407 ETR:**

- ❑ Entrada en vigor nuevas tarifas en la autopista 407-ETR: 1 febrero.

- **Incremento de tarifas en ITR:**
 - ❑ Incremento de tarifas para vehículos pesados del 18,7%: 1 abril

- **Junta Ordinaria de Accionistas (28 abril):**
 - ❑ Dividendo: 8,95 céntimos: 7 mayo 2009

- **Acuerdo en la venta Cintra Aparcamientos (26 junio) y cierre del proceso (27 julio):**
 - ❑ Importe: 451 millones de euros
 - ❑ Caja: 400 millones de euros



**Posibles nuevos
proyectos**

❖ Proyectos de interés

Planeamiento de proyectos⁽¹⁾



Pipeline de Cintra 2009-2010



Otros Mercados incluye proyectos en Australia, Brasil, México, Chile e India

(1) Fuente: Infra-News y Departamento de estudios de Cintra

	A-1 ⁽¹⁾ POLONIA	North Tarrant Express TEXAS-USA	IH 635 Managed Lanes ⁽²⁾ TEXAS-USA
■ % Cintra:	90%	57,25%	51%
■ Período de Concesión:	35 Años	52 Años	52 Años
■ Inversión total:	2,100 mill €	2,000 mill \$	2,700 mill \$
■ Longitud:	180 km	21,4 km	27,2 km

⁽¹⁾ El contrato establece un período inicial de doce meses antes del cierre de la financiación. Si los términos resultan aceptables tanto para la concesionaria como para la Administración, se procederá al cierre financiero. Por lo tanto, el contrato queda supeditado tanto a la libre decisión de la concesionaria como a la de la Administración Polaca. En caso de que no se llegue a un acuerdo, la Concesionaria recuperará los costes incurridos por el diseño y la construcción y el contrato quedaría sin efecto.

⁽²⁾ La adjudicación definitiva está sujeta a la firma del Contrato de Concesión, a la obtención de los pertinentes permisos medioambientales y a la obtención de los fondos públicos comprometidos.



Presentación Resultados **1S09**



www.cintra.es

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 o invitación de compra, venta, 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 y 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., así como en el entorno en el que CINTRA espera operar en el futuro.