

Informe Anual 2007



Cintra en cifras

Cifras en millones de euros.

	2007	2006	2005	2004	% 07/06	2003	2002	2001
Datos Económico - Financieros⁽¹⁾								
Ingresos	1.024,677	884,704	696,223	483,901	15,8%	391,058	341,425	344,181
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	693,978	592,967	463,951	338,618	17,0%	270,198	238,185	222,333
Margen EBITDA	67,7%	67,0%	66,6%	70,0%	0,7%	69,1%	69,8%	64,6%
Total Activo	12.295,770	11.884,759	10.234,831	7.460,066	3,5%	7.197,692	6.334,423	6.859,183
Fondos Propios	1.034,703	1.261,000	1.148,729	1.152,916	-17,9%	1.233,222	1.024,636	672,742
Inversiones financieras brutas en:								
Autopistas	151,198	449,989	393,142	130,718	-66,4%	45,790	150,309	238,495
Aparcamientos y Otros	48,356	56,465	24,884	62,568	-14,4%			58,098

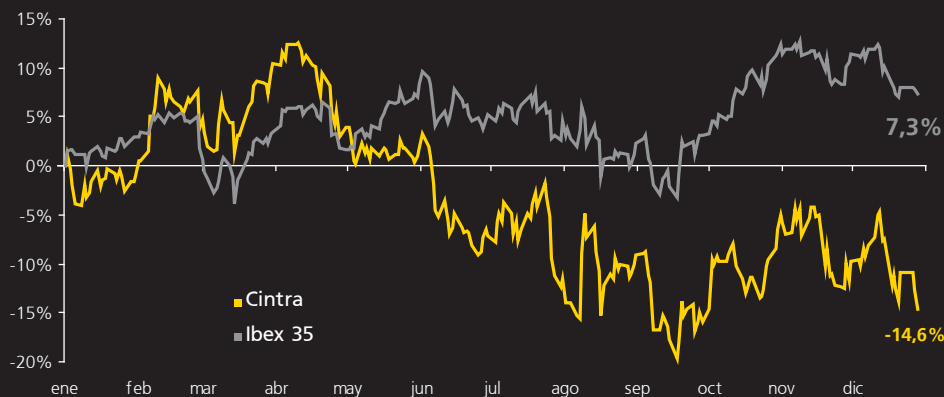
Datos Operativos

Número de concesiones	23	20	18	17	15,0%	16	15	14
Kilómetros de concesión	2.841	2.481	1.689	1.671	14,5%	1.658	1.588	1.552
407 ETR (Kms. recorridos millones)	2.253	2.124	2.064	1.960	6,1%	1.824	1.806	1.595
Ausol I (IMD)	21.482	20.772	19.973	19.340	3,4%	18.199	15.397	13.173
Ausol II (IMD)	21.170	19.782	18.286	16.565	7,0%	14.915	12.524	
Autema (IMD)	23.875	21.528	19.586	18.326	10,9%	16.952	15.007	13.773
Chicago Skyway (IMD)	49.570	50.514	48.422		-1,9%			
R-4 (Madrid-Ocaña) (IMD)	11.580	9.333	6.791		24,1%			
Indiana Toll Road (IMD)	31.508							
Eurolink (IMD)	24.506	20.939			17,0%			
Nº plazas aparcamiento	266.805	253.023	238.200	207.447	5,4%	181.150	173.759	161.096
Porcentaje de ocupación (rotación)	17,30%	18,66%	18,10%	18,61%	-1,4%	18,25%	18,94%	17,87%

Datos Bursátiles ⁽²⁾

Capitalización (MME)	5.593	6.549	4.798	3.968
Cotización cierre (€/ acc.)	10,33	12,70	9,77	8,08
Cotización cierre ajustado (€/ acc.) ⁽³⁾	10,33	12,10	8,86	7,39
Volumen medio diario negociado (efectivo en MME)	30,21	22,20	19,20	60,11
Revalorización anual	-14,6%	36,5%	20,9%	-1,9%
Nº acciones al final del ejercicio	541.456	515.672	491.116	491.116

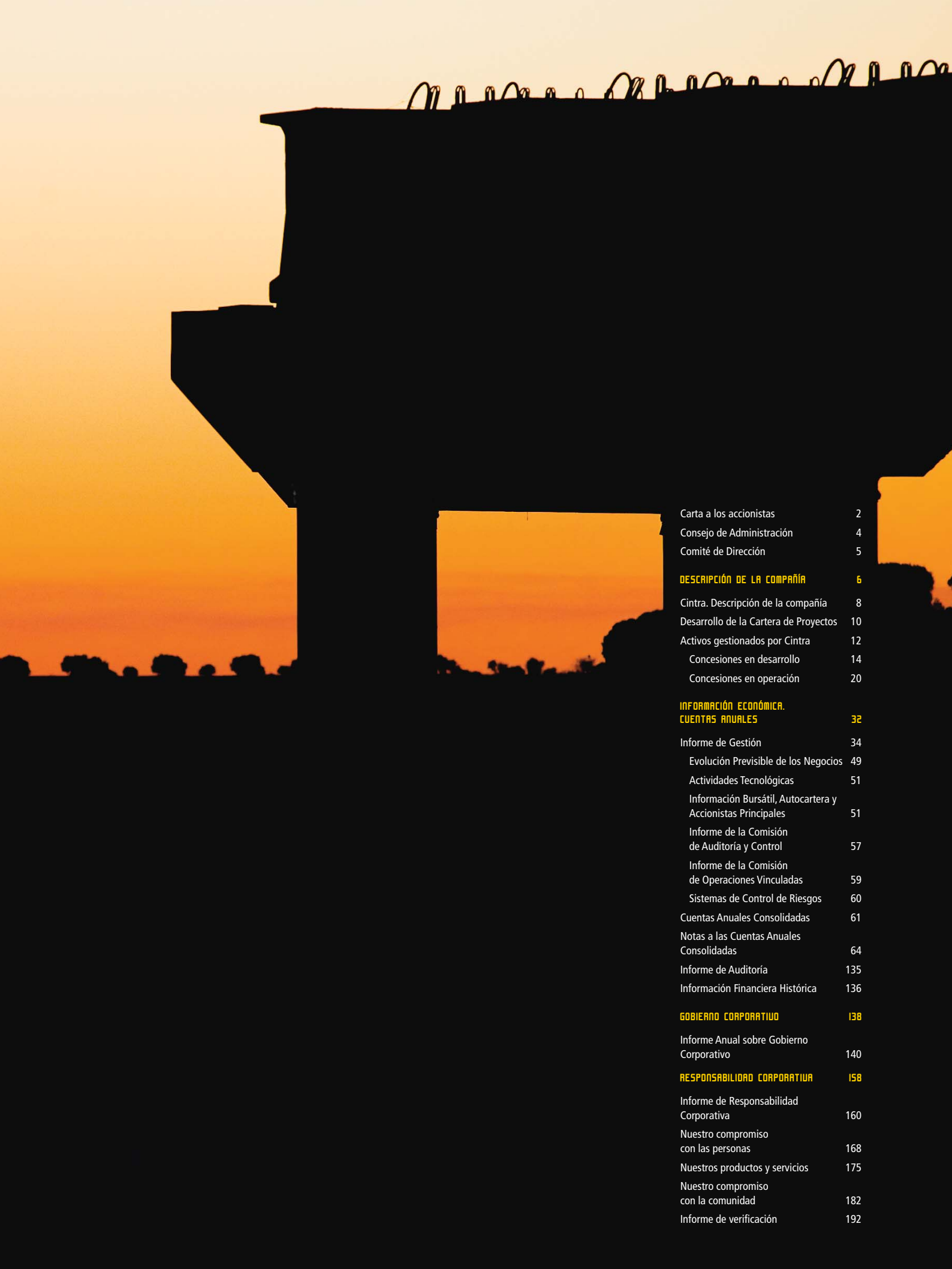
Evolución de Cintra e Ibex-35 en 2007



⁽¹⁾ Los datos financieros de 2007, 2006, 2005 y 2004 están preparados bajo la Normativa Internacional de Información Financiera. Los datos de 2003, 2002 y 2001 lo están según la normativa del Plan General de Contabilidad entonces vigente.

⁽²⁾ Fuente: Bolsas y Mercados Españoles.

⁽³⁾ Precio de cierre ajustado tras las ampliaciones de capital liberada de 1 acción nueva por cada 20 antiguas realizadas en noviembre de 2006 y 2007. Fuente: Bloomberg.



Carta a los accionistas	2
Consejo de Administración	4
Comité de Dirección	5
DESCRIPCIÓN DE LA COMPAÑÍA	6
Cintra. Descripción de la compañía	8
Desarrollo de la Cartera de Proyectos	10
Activos gestionados por Cintra	12
Concesiones en desarrollo	14
Concesiones en operación	20
INFORMACIÓN ECONÓMICA.	
CUENTAS ANUALES	32
Informe de Gestión	34
Evolución Previsible de los Negocios	49
Actividades Tecnológicas	51
Información Bursátil, Autocartera y Accionistas Principales	51
Informe de la Comisión de Auditoría y Control	57
Informe de la Comisión de Operaciones Vinculadas	59
Sistemas de Control de Riesgos	60
Cuentas Anuales Consolidadas	61
Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas	64
Informe de Auditoría	135
Información Financiera Histórica	136
GOBIERNO CORPORATIVO	138
Informe Anual sobre Gobierno Corporativo	140
RESPONSABILIDAD CORPORATIVA	158
Informe de Responsabilidad Corporativa	160
Nuestro compromiso con las personas	168
Nuestros productos y servicios	175
Nuestro compromiso con la comunidad	182
Informe de verificación	192

Cartera de autopistas y aparcamientos



INTELL
ENTE

IONIAN ROADS
CENTRAL GREECE
GREECE

APARCAMIENTOS

ANDORRA

ANDORRA
Escaldes -
Engordany

ESPAÑA

ESPAÑA

Andalucía
Almería
Cádiz
Granada
Huelva
Jerez
Málaga
Marbella
Punta Umbria
Sevilla

Aragón
Huesca
Teruel
Zaragoza

Asturias
Gijón

Baleares
Mallorca

Cantabria
Santander

Castilla y León
Ávila
Benavente
Burgos
León
Palencia
Salamanca
Valladolid
Zamora

Castilla la Mancha
Albacete

Ciudad Real
Cuenca
Toledo

Cataluña
Barcelona
Figueres
Gerona
Hospitalet
Lérida
Mataró
Palafrugell
Sabadell
Salou
San Cugat
San Feliu de Guixols
Sant Just Desuvern
Tarragona
Uells

Extremadura
Badajoz

Galicia
Orense
Pontevedra
Santiago
Vigo

Islas Canarias
Lanzarote
Las Palmas
Tenerife

La Rioja
Logroño

Madrid
Madrid

Murcia
Murcia

Navarra
Estella
Pamplona

País Vasco
Álava
Bilbao
Guipúzcoa
Irún
San Sebastián
Vitoria
Vizcaya

Valencia
Alicante
Castellón
Onteniente
Valencia

PUERTO RICO
San Juan

Carta del presidente

Señores y señoras accionistas:

Otro año más, tengo el placer de presentarles este informe anual, que repasa la evolución de nuestra actividad durante 2007 y donde se refleja, una vez más, el éxito de nuestra estrategia de crecimiento, basada en la búsqueda de las mejores oportunidades de inversión y en la gestión eficiente de las mismas, fundamentada en nuestra experiencia y en el conocimiento del capital humano que conforma nuestro equipo.

Cintra ha completado el ejercicio 2007 con un incremento del 15,8% en el importe neto de su cifra de negocios (INCN), superando, por primera vez, la cifra de 1.000 millones de euros, y con un resultado bruto de explotación (EBITDA) de 694 millones de euros, superior en un 17%, al del año anterior. Estos datos son un reflejo tanto de la positiva evolución de los activos de Cintra en fase de explotación, destacando, un año más, el comportamiento excepcional de la autopista 407-ETR, como de la incorporación, durante el ejercicio completo, de activos adquiridos o abiertos al tráfico en el año 2006.

Durante el año 2007, Cintra ha continuado su trayectoria de crecimiento en autopistas, firmando los contratos de concesión de las autopistas Central Greece (segundo proyecto en Grecia), M-3 (segundo proyecto en Irlanda) y los segmentos 5 y 6 de la autopista SH-130 (primer contrato en Texas). En el área de aparcamientos, Cintra refuerza su posición de liderazgo en España, incrementando el número de plazas gestionadas en 13.782, hasta superar las 266.000 plazas de aparcamiento.

A pesar de estos datos, el año 2007 ha sido un ejercicio de transición en lo referente a la incorporación de nuevos activos, después del éxito vivido en 2006. Tras una primera mitad de año en la que el número de proyectos licitados por las administraciones públicas fue limitado y en la que, la cancelación del proyecto de la SH-121, adjudicado inicialmente a Cintra, introdujo alguna incertidumbre en el desarrollo futuro de este mercado, se ha vuelto a producir una reactivación durante los últimos meses del año.

En la actualidad, Cintra se encuentra precalificada en 10 proyectos y está

trabajando activamente en 20 licitaciones, en las que espera presentar oferta durante 2008. Además, Cintra cuenta con 4 ofertas presentadas pendientes de adjudicación. Adicionalmente, hay que mencionar que Cintra realiza un seguimiento de otros mercados que, si bien no han formado parte de nuestra estrategia durante los últimos años, están evolucionando rápidamente y por tanto, podrían ser de interés. No se trata de desviar la atención de los mercados más tradicionales de Cintra, como Norteamérica y Europa, pero sí de ampliar el ámbito de inversión a largo plazo en mercados de alto potencial de crecimiento.

Seguimos, por tanto, comprometidos con una estrategia que apuesta por el crecimiento y por la creación de valor a largo plazo, invirtiendo en activos de calidad. Al mismo tiempo, continuamos mejorando la eficiencia de los sistemas de gestión y control de los activos en cartera, intentando maximizar día a día el valor de estos activos.

En 2007, la estrategia financiera de Cintra ha cobrado especial relevancia en el contexto de la crisis mundial de

los mercados financieros. En esta difícil situación, Cintra ha sido capaz de gestionar, de forma exitosa, los vencimientos de deuda existente en su cartera, además de completar las financiaciones pendientes en nuevos proyectos. Así, en este entorno, Cintra ha podido refinanciar en condiciones favorables deuda por importe de 925 millones de dólares canadienses que vencían en la 407-ETR. Igualmente, los bancos que financiaron nuevos proyectos de Cintra, como las autopistas M-3, Ionian Roads y Scut Azores, antes de la crisis, han podido syndicar estos préstamos en el mercado bancario. Por último, el único proyecto pendiente de financiar en Cintra, la SH130 segmentos 5 y 6, ha sido financiado recientemente a pesar de las condiciones adversas de los mercados.

A principios del 2008, se ha refinanciado toda la deuda de la autopista 407-ETR por lo que el único riesgo de refinanciación pendiente en este nuevo ejercicio se limita a la deuda bancaria existente en Autema, una concesión madura y de bajo perfil de

riesgo, por importe de 135 millones de euros. De esta forma, en la época de mayores turbulencias que se recuerda, Cintra ha vuelto a demostrar la excelencia de su gestión financiera, reconocida por todo el mercado.

En las fechas en que les escribo esta carta, se cumple el décimo aniversario de la constitución de Cintra, por lo que no quiero dejar escapar la oportunidad de repasar, brevemente, la exitosa trayectoria de esta joven pero experimentada compañía.

Hace diez años, Ferrovial aportó su negocio de infraestructuras de transporte a Cintra, una sociedad de nueva creación. Por aquel entonces, los activos que Ferrovial integró en Cintra fueron Ausol I, Autema, Europistas, Eurovías y la autopista Talca-Chillán en Chile, además del negocio de aparcamientos. Desde entonces, Cintra ha recorrido un largo camino hasta convertirse en una de las principales compañías del sector y un referente de sus competidores a escala mundial. Primero, consolidamos nuestra presencia en los mercados español y chileno para posteriormen-

te, obtener la concesión en Toronto, de la Autopista 407 ETR, la mayor privatización de una autopista en la historia. A partir de ahí, entramos en Portugal e Irlanda, hasta comenzar nuestra andadura en bolsa en el año 2004. Luego han llegado nuevos países, Estados Unidos y Grecia, y esperamos seguir ampliando nuestros horizontes.

Estoy convencido, de que a pesar del éxito conseguido hasta ahora, todavía nos quedan nuevos desafíos a los que enfrentarnos, nuevos países en los que entrar y nuevos proyectos que ganar. Y que estos nuevos retos se conseguirán, como hemos hecho hasta ahora, gracias al talento de nuestro equipo de profesionales, al esfuerzo con el que cada día desarrollamos nuestro trabajo y a la voluntad que tenemos de hacer bien las cosas.

Nos enfrentamos, por tanto, a 2008 con optimismo y entusiasmo, y con la convicción de que será un nuevo año de éxitos para Cintra, continuando con la expansión internacional y la consolidación de la favorable evolución de los negocios en cartera.



A handwritten signature in black ink, reading "Rafael del Pino y Calvo-Sotelo".

Rafael del Pino y Calvo-Sotelo

PRESIDENTE DE CINTRA
Marzo de 2008

Consejo de administración



PRESIDENTE

Rafael del Pino y Calvo-Sotelo (1)

PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DESDE 1998.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Universidad Politécnica (Madrid) y MBA, Sloan School of Management, MIT.

Consejero Delegado de Grupo Ferrovial desde 1992 y Presidente desde el año 2000.

Miembro del Consejo de Administración de Banesto, del International Advisory Board of Harvard Business School, del Sloan Dean's Advisory Council (MIT) y del European Advisory Board de Blackstone.

VICEPRESIDENTE

Joaquín Ayuso García (2)

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DESDE 2002.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Universidad Politécnica (Madrid).

Desde 1992 hasta enero de 2002 ha sido Director General del Área de Construcción.

Consejero Delegado de Grupo Ferrovial desde 2002.

CONSEJERO DELEGADO

Enrique Díaz-Rato Revuelta ■ (3)

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DESDE 2006.

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Universidad Politécnica (Madrid).

Licenciado en Ciencias Económicas. Master por el EOI.

Ingresó en Grupo Ferrovial en 2000 y desde 2004 hasta 2006 ha sido Chief Executive Officer de la autopista 407ETR de Canadá.

Consejero Delegado de Cintra desde 2006.

CONSEJEROS

José M^a Pérez Tremps ● (4)

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DESDE 2004.

Licenciado en Derecho, Universidad Complutense de Madrid.

Letrado del Consejo de Estado.

Secretario General de Grupo Ferrovial desde 1990 y miembro del Consejo de Administración desde 1992.

Nicolás Villén Jiménez ● (5)

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DESDE 2004.

Ingeniero Industrial, Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid.

MBA por la Universidad de Columbia.

Master of Science por la Universidad de Florida.

Director General Económico Financiero de Grupo Ferrovial desde 1993.

José Fernando Sánchez-Junco Mans ● ■ (6)

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DESDE 2004.

Ingeniero Industrial, Universidad Politécnica de Barcelona.

Graduado ISMP en Harvard Business School.

Pertenece al Cuerpo de Ingenieros Industriales del Estado.

Presidente y Director General del Grupo MAXAM (anteriormente Grupo Unión Española de Explosivos, S.A.) desde noviembre de 1990. Vicepresidente de Dinamia Capital Privado y Vicepresidente de DEFEX, S.A.

Jaime Bergel Sainz de Baranda ■ (7)

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DESDE 2004.

Ingeniero Civil, Universidad de Texas.

MBA por Northwestern University (J.L. Kellogg Graduate School of Management).

Presidente de Gala Capital, Consejero de Bacardi Limited y Presidente de Bacardi España, S.A., Consejero de Jimmy Choo y miembro del Advisory Board de Towerbrook.

Fernando Abril-Martorell Hernández ● ■ (8)

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DESDE 2004.

Licenciado en Derecho y Ciencias Empresariales, Universidad Pontificia Comillas (ICADE E-3, Madrid).

Director General de Grupo Credit Suisse, España.

Consejero de Portugal Telecom y Consejero de Telecomunicaciones de Sao Paulo (Telesp).

SECRETARIO

Lucas Osorio Iturmendi (9)

Licenciado en Derecho, Universidad Pontificia Comillas (ICADE E-1, Madrid).

Abogado del Estado.

Director de la Asesoría Jurídica y Secretario del Consejo de Cintra desde 1998.

- Miembro de la Comisión de Auditoría y Control
- Miembro de la Comisión de Operaciones Vinculadas



Comité de dirección

Enrique Díaz-Rato Revuelta

CONSEJERO DELEGADO

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Licenciado en Ciencias Económicas. Master por el EOI. Ingresó en Grupo Ferrovial en 2000 y desde 2004 hasta 2006 ha sido Chief Executive Officer de la autopista 407-ETR de Canadá. Consejero Delegado de Cintra desde julio de 2006.

Francisco Clemente Sánchez

DIRECTOR ECONOMICO-FINANCIERO

Licenciado en Ciencias Económicas y MBA por el Instituto de Empresa. Se incorporó a Grupo Ferrovial en 1987 y desde 2002 es Director Económico Financiero de Cintra.

Jorge Gil Villén

DIRECTOR DE DESARROLLO CORPORATIVO Y RELACIONES CON INVERSORES

Licenciado en Ciencias Empresariales y Derecho (ICADE E-3). Se incorporó a Cintra en 2001 y ha sido responsable del Departamento de Financiación de Proyectos desde octubre de 2002. En julio de 2007 fue nombrado Director de Desarrollo Corporativo y Relaciones con Inversores.

Lucas Osorio Iturmendi

DIRECTOR DE LA ASESORIA JURIDICA

Licenciado en Derecho y Abogado del Estado. Ingresó en Grupo Ferrovial en 1996 como Jefe de la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Desarrollo y en 1998 fue nombrado Director de la Asesoría Jurídica y Secretario del Consejo de Cintra.

Nicolás Rubio de Cárdenas

DIRECTOR TÉCNICO Y DE LICITACION

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ingresó en Grupo Ferrovial en 1987 y desde 2000 ocupa el cargo de Director Técnico y de Licitación.

Ana Villacañas Beades

DIRECTORA DE RECURSOS HUMANOS, CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Se incorporó a Grupo Ferrovial en 1991 y desde 1998 es Directora de Recursos Humanos de Cintra. También es Directora de Calidad desde 2002 y Directora de Medioambiente desde 2005.

Rafael Fando Mestre

DIRECTOR DE SISTEMAS DE INFORMACION

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ingresó en Grupo Ferrovial en 1988 en la concesionaria Autema, desde donde pasó en 1997 a la dirección de Desarrollo y en 1998 a Cintra. Desde 1999 ocupa el cargo de Director de Sistemas de Información.

José María López de Fuentes

DIRECTOR ESTADOS UNIDOS

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. MBA por el IESE. Se incorporó a Grupo Ferrovial en 1997 y desde 2004 ocupa el cargo de Director para Estados Unidos.

Javier Pérez Fortea

DIRECTOR EUROPA Y CHILE

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Se incorporó a Grupo Ferrovial en 1999. Desde 2003 hasta 2006 ha dirigido las autopistas españolas y desde noviembre de 2006 es Director de las autopistas de Europa (Irlanda, Grecia y Portugal) y Chile.

Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo

DIRECTOR ESPAÑA

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. MBA por INSEAD. Ingresó en Grupo Ferrovial en 1998 y en 1999 fue nombrado Director del negocio de aparcamientos. Desde noviembre de 2006 es Director para España, que engloba la dirección de las autopistas españolas y de las empresas de aparcamientos.

Antonio de Santiago Peral

DIRECTOR CANADA

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ingresó en Grupo Ferrovial en 2001. Ha dirigido las concesiones que Cintra gestiona en Irlanda y Portugal y desde mayo del 2006 ocupa el cargo de Chief Executive Officer de la autopista 407-ETR de Canadá.

Descripción de la Compañía

Cintra

INFORME ANUAL 2006

Junta General de Acci

> LA
COMPAÑÍA

> LÍNEAS
DE NEGOCIO

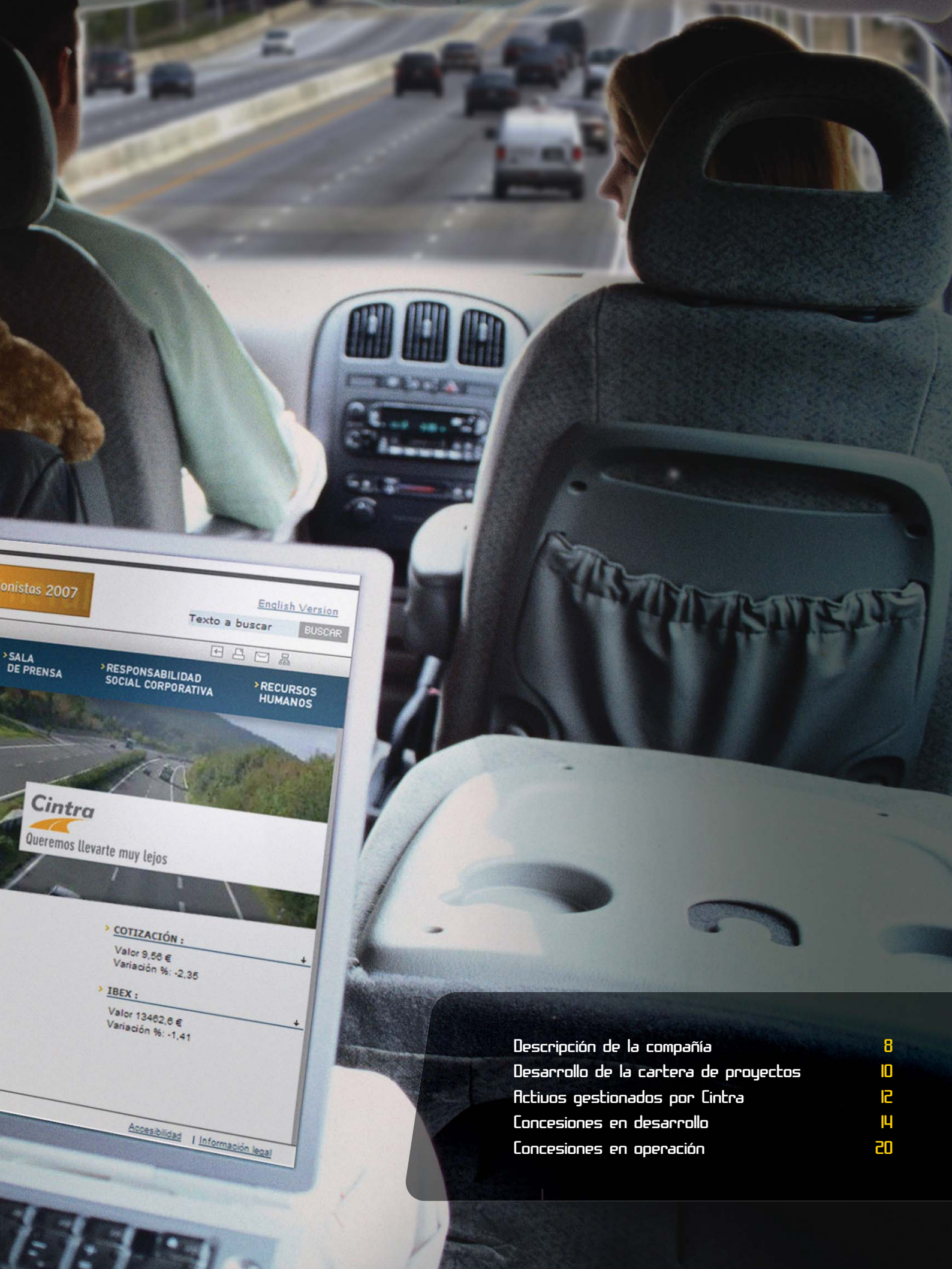
> INFORMACIÓN PARA
ACCIONISTAS E INVERSORES

NOTICIAS

31/12/2007- ETR anuncia sus tarifas para 2008
407 ETR anuncia el aumento de las tarifas para vehículos ligeros en hora punta en 1,85 céntimos por kilómetro, que comenzará el 1 de febrero de 2008.

25/10/2007- Cintra eleva el 20,8% su EBITDA, hasta los 520,5 millones de euros, entre enero y septiembre
El resultado de explotación (EBIT) crece el 38,1%, hasta los 380,5 millones de euros. La cifra de ventas sube un 20,3%, a 766,5 millones.

© CINTRA. Todos los derechos reservados. Conforme W3C [XHTML 1.0](#) | [CSS 2.0](#) | [WAI 'AA'](#)



onistas 2007

[English Version](#)

Texto a buscar

BUSCAR

> SALA
DE PRENSA

> RESPONSABILIDAD
SOCIAL CORPORATIVA

> RECURSOS
HUMANOS

Cintra

Queremos llevarte muy lejos

> **COTIZACIÓN :**

Valor 9,58 €

Variación %: -2,35

> **IBEX :**

Valor 13462,6 €

Variación %: -1,41

[Accesibilidad](#)

[Información legal](#)

Descripción de la compañía

8

Desarrollo de la cartera de proyectos

10

Activos gestionados por Cintra

12

Concesiones en desarrollo

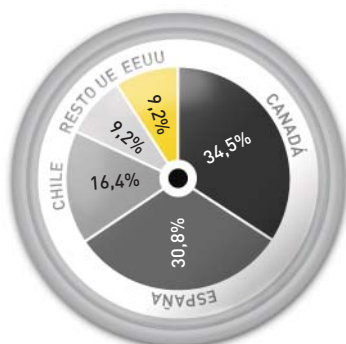
14

Concesiones en operación

20

Descripción de la compañía

INCEN POR PAISES 2007



EBITDA POR PAISES 2007



PLAZAS
APARCAMIENTOS
POR SECTORES 2007



INCEN
APARCAMIENTOS
POR SECTORES 2007



❖ Cintra se constituyó en febrero de 1998 mediante la aportación de las actividades de infraestructuras y aparcamientos de Grupo Ferrovial, recogiendo así su larga experiencia en la promoción de infraestructuras, iniciada en 1968 con la adjudicación de la concesión de la autopista de peaje A-8 Bilbao-Behobia, primera licitada en España con financiación y gestión privada, y los aparcamientos de Plaza Mayor y Plaza de las Cortes de Madrid.

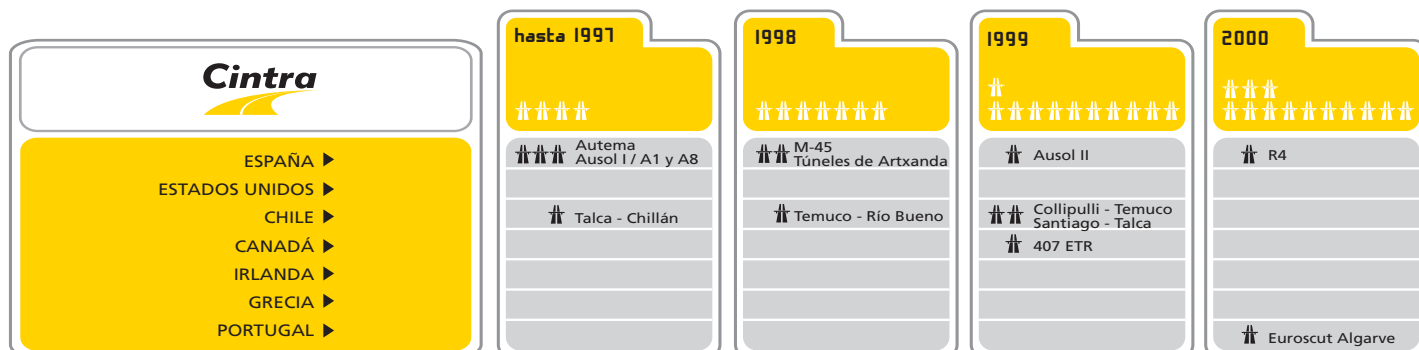
❖ Durante estos primeros diez años de andadura, Cintra ha recorrido un largo camino hasta convertirse en una empresa líder y en un referente mundial en la promoción privada de infraestructuras de transporte, además de ser la mayor empresa en España en el sector de aparcamientos.

❖ Desde su creación, Cintra ha venido desarrollando una clara estrategia de crecimiento basada en la búsqueda de las mejores oportunidades de inversión y en la gestión eficiente de las mismas.

❖ Los proyectos que conforman la cartera de Cintra y los nuevos proyectos en los que invierte tienen un bajo perfil de riesgo y un elevado potencial de crecimiento.

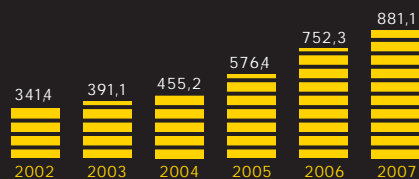
❖ El riesgo reducido de las inversiones obedece a que se trata de servicios públicos prestados en un régimen de competencia limitada, con ingresos y gastos estables y predecibles y con largos períodos

Evolución del número de concesiones 1997-2007

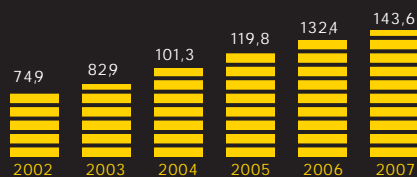


(1) En el año 2003 se produjo la finalización del contrato de concesión de la Autopista A8, controlada por Europistas
(2) En el año 2004 Cintra transfirió a Europistas la participación del 30% que mantenía en Túneles de Artxanda

CIFRA NEGOCIO AUTOPISTAS 2007



CIFRA NEGOCIO APARCAMIENTOS 2007



En 2008, Cintra cumple sus primeros diez años de andadura, en los que se ha convertido en una empresa líder y referente mundial en la promoción privada de infraestructuras de transporte.

concesionales que permiten compensar las incertidumbres de ciclo económico. Además, dichos activos se encuentran localizados en países política y económicamente estables, que cuentan con sistemas legales y jurídicos fiables. Adicionalmente, Cintra sigue una estrategia encaminada a eliminar tanto los riesgos financieros, mediante estructuras de financiación "Project Finance" sin recurso a los accionistas y en moneda local, como los riesgos de construcción, mediante contratos a precio y plazo cerrado con un grupo constructor liderado por Ferrovial bajo términos y condiciones acordados en firme antes de presentar la oferta.

Además, la cartera actual de proyectos cuenta con un elevado potencial de crecimiento ya que los activos más importantes se encuentran en sus fases iniciales del ciclo de actividad y cuentan con esquemas tarifarios que permiten capturar la disponibilidad a pagar por parte del usuario.

El éxito de esta estrategia de crecimiento, fundamentado en la experiencia adquirida y en el conocimiento aportado por el capital humano que conforma el equipo de Cintra, se ha visto reflejado en las 21 nuevas concesiones adjudicadas desde la constitución de la compañía.

A cierre del 2007, Cintra cuenta, en el área de autopistas, con una cartera de 23 concesiones repartidas entre España, Canadá, Estados Unidos, Portugal, Irlanda, Grecia y Chile, donde gestiona 2.841 kilómetros de autopista y 16.182 millones de euros de inversión. En Estados Unidos, además, Cintra es socio estratégico del Estado de Texas para el desarrollo del proyecto Trans-Texas Corridor.

En el área de aparcamientos, Cintra gestiona 266.805 plazas de estacionamiento en 137 ciudades de España, Andorra y Puerto Rico y mantiene una posición de liderazgo como proveedor global de soluciones integrales para sus clientes, principalmente Ayuntamientos, siendo la única empresa del sector con presencia en las 17 Comunidades Autónomas Españolas y en todas las líneas de actividad.

Por último, destacar que la búsqueda de los proyectos de inversión más atractivos, con independencia de la ubicación geográfica de los mismos, ha hecho que Cintra desarrolle una fuerte presencia en el exterior, convirtiendo a la compañía en una empresa multinacional: al cierre del ejercicio 2007, el 69,2% de la cifra de negocio y el 77,7% del resultado bruto de explotación (EBITDA) provienen de proyectos fuera de España.

2001

Euroscut
Norte - Litoral

2002



Eurolink (M4-M6)

2003/2004⁽³⁾Madrid - Levante
Chicago Skyway

2005



M - 203

2006⁽⁴⁾Indiana Toll Road
Ruta del BosqueIonian Roads
Scut Açores

2007

Segmentos 5 y 6
SH - 130⁽⁴⁾M3⁽⁴⁾
Central Greece

⁽³⁾ En el año 2006 se realizó la venta de la participación de Cintra en Europistas

⁽⁴⁾ En el año 2007 se firmaron los contratos de concesión de las autopistas M-3 y SH-130 Segmentos 5 y 6 que habían sido adjudicadas en 2005 y 2006

Desarrollo de la cartera de proyectos

❖ AUTOPISTAS

La estrategia de Cintra está enfocada al crecimiento, tanto mediante la incorporación de nuevos activos, en los que una gestión activa durante su ciclo de vida permita ir reduciendo los riesgos y, por tanto, aumentando su valor, como a través de la gestión eficiente de la cartera de proyectos existente.

Nuevos proyectos

Durante el ejercicio 2007, Cintra ha continuado su actividad de licitación con 6 ofertas presentadas a concursos de nuevas concesiones. Dos de ellas todavía están pendientes de adjudicación, mientras que la de la autopista SH-121, en la que la Cintra resultó seleccionada como "Propuesta más Favorable", fue cancelada por la Comisión de Transportes del Estado de Texas a finales de agosto.

En lo referente a la evolución del mercado, después del aumento del número de licitaciones visto en el año 2006, este ejercicio se puede calificar de transición, ya que tras una primera mitad de año en la que surgieron ciertas incertidumbres, se ha vuelto a producir una reactivación durante los últimos meses que esperamos que concluya con un incremento significativo en nuevas licitaciones a lo largo del 2008.

❖ Norteamérica:

Tras las elecciones de 2006 parecía que el año iba a arrancar reafirmando el patrón de desarrollo de infraestructuras con participación de capitales privados. Sin embargo, tras los primeros meses del ejercicio, aparecieron algunas incertidumbres. Así, en Texas se aprobó una legislación que frenaba, temporalmente, el desarrollo de este modelo y privilegia modelos desfasados como la promoción a través de entidades del sector público. Sin embargo, esas iniciativas legislativas no formulaban soluciones alternativas para resolver el problema del déficit de infraestructuras, acentuado por el trágico colapso de un puente en Minnesota en el verano. Por ello, en la segunda parte de 2007 se ha observado, de nuevo, un relanzamiento de los planes para desarrollar nuevas infraestructuras con modelos de participación privada, sobre todo en Florida y Texas pero también en Virginia, Pennsylvania, Georgia, y adicionalmente, en Canadá.

En este entorno, Cintra participó en los tres únicos concursos de autopistas de peaje licitados en el año en Estados Unidos, Florida, Colorado y Texas. Como ya hemos comentado, el proyecto de la SH-121 en Texas fue cancelado, mientras que el de Florida está pendiente de adjudicar. Asimismo, sigue pendiente de adjudicación el concurso I-285 licitado en Georgia en 2006. Por último, en marzo de este año, Cintra firmó el contrato de concesión de los segmentos 5 y 6 de la autopista SH-130, un proyecto que fue adjudicado en 2006.

❖ Europa:

En el mercado europeo se han completado los programas de autopistas en países donde Cintra ya estaba implantado, como Irlanda o Grecia. También se han relanzado nuevos proyectos en otros mercados como Italia, Portugal y Polonia, en donde, a pesar de algún imprevisto, como la cancelación de la adjudicación a Cintra de la autopista Mantua-Cremona, se espera un fuerte incremento de actividad con más de 10 nuevos concursos por importe cercano a 5.000 millones de euros.

En Europa, Cintra ha participado activamente en tres concursos en Italia, de los que uno está pendiente de adjudicación, y en los otros primaron criterios subjetivos en la adjudicación que la administración Italiana está tratando de eliminar a futuro. También se adjudicó el Contrato de Concesión de la autopista de peaje Central Greece, que fue licitado en 2006, y firmó el Contrato de la autopista M-3 en Irlanda, que había sido adjudicado en el año 2005.

❖ Otros mercados:

Por último, hay que mencionar que Cintra realiza un seguimiento de otros mercados que, si bien no han formado parte de su estrategia durante los últimos años, están evolucionando rápidamente y por tanto, podrían ser de interés. Es el caso, por ejemplo, de las próximas privatizaciones en México, Brasil e India. No se trata de desviar la atención de los objetivos en Norteamérica y Europa, pero sí, quizás, de ampliar el ámbito de inversión a largo plazo. En todo caso, es muy importante destacar, que en ningún caso, estos mercados pasarían a ser los prioritarios, por lo que, si finalmente se efectúa alguna inversión, será limitada en tamaño y desde luego con una rentabilidad ajustada al riesgo.

Para 2008 prevemos un incremento considerable en el volumen de actividad, especialmente concentrado en Norteamérica, y en menor medida, en los nuevos mercados.



Gestión de la cartera de proyectos

Como ya hemos comentado, Cintra realiza una gestión activa de su cartera de proyectos encaminada a maximizar el valor de los activos mediante la introducción de mejoras operativas que permiten optimizar la eficiencia en la gestión a la vez que se proporciona un servicio eficiente y de calidad a los usuarios.

Entre las acciones llevadas a cabo este año hay que destacar la finalización de las obras de ampliación de nuevos carriles en la autopista 407 ETR. A lo largo de este año se han abierto al tráfico 50 nuevos kilómetros de carriles que se unen a los 50 kilómetros añadidos en 2006 para completar las obras llevadas a cabo en los dos últimos ejercicios. La ampliación de capacidad unido al inicio del programa de fidelización de vehículos ligeros han ayudado a incrementar el nivel de satisfacción de los usuarios, como se refleja en el hecho de que la autopista alcanzó, el 5 de octubre, un nuevo récord histórico de tráfico diario con un total de 445.822 viajes.

Por otro lado, la autopista Indiana Toll Road puso en funcionamiento el sistema de peaje electrónico en el tramo de la concesión explotado en esquema de peaje abierto, de 37 Kilómetros de longitud, desde la autopista Chicago Skyway. La penetración del peaje electrónico se ha situado en niveles cercanos al 40%.

En la autopista R-4 se han finalizado las obras de construcción del último tramo de 7 kilómetros de la autopista M-50, lo que ha permitido cobrar el 100% de la tarifa tras el aumento de un 5% adicional llevado a cabo tras la puesta en servicio de este tramo.

Por último, mencionar que a finales de año se terminaron las obras de rehabilitación y mejora de la autopista Chicago Skyway lo que permitirá operar la autopista en su configuración de tres carriles por sentido.

Financiaciones

Dentro de las operaciones financieras llevadas a cabo en el año 2007, hay que destacar las realizadas en las autopistas Ionian Roads y M-3 donde se cerraron las estructuras de capital para financiar la inversión total prevista en cada uno de los proyectos, que ascienden a 1.580 y 575 millones de euros respectivamente.

Por otro lado, en marzo se realizó la refinanciación de la deuda existente en Ausol, por importe de 486,8 millones de euros y tres años de duración. El spread de la nueva deuda se redujo en, aproximadamente, 30 puntos básicos respecto al anterior.

Por último, la autopista 407-ETR refinanció CAD\$ 925 millones en dos emisiones distintas. La primera, por importe de CAD\$ 300 millones se efectuó en marzo, mientras que la segunda de CAD\$ 625 se realizó a principios de octubre que a pesar de las turbulencias en los mercados financieros en esos momentos, fue 2,1 veces sobresuscrita.

APARCAMIENTOS

A lo largo del año, Cintra Aparcamientos ha analizado 103 proyectos, ha presentado 49 ofertas y ha resultado ganadora en 29 de los 38 concursos resueltos, lo que supone un porcentaje de éxito de la compañía del 76,3%.

La inversión total comprometida en nuevos contratos a lo largo del año ha alcanzado la cifra de 53,43 millones de euros.

Durante el 2007, Cintra Aparcamientos ha resultado adjudicataria de nuevos contratos de aparcamientos de rotación, entre los que destacan la concesión por 50 años del aparcamiento de la zona Hospitalaria de Pamplona (1.408 plazas), los aparcamientos del Hospital y del Passeig Nou de Figueras (717 plazas) y la renovación del aparcamiento de Pombo en Santander (345 plazas).

Entre los hitos más importantes destaca la adjudicación de la gestión de los aparcamientos de la Expo 2008 de Zaragoza que se celebrará entre los meses de junio y septiembre. El servicio abarcará un total de 10.081 plazas repartidas en 2 aparcamientos y la estación de autobuses. Para llevar a cabo la gestión de estos aparcamientos se utilizarán tecnologías de última generación y aplicaciones diseñadas por los técnicos de Cintra.

En vía pública, a través de Dornier, se han conseguido las adjudicaciones de los servicios ORA en un total de 9 ciudades entre las que destacan Vigo (2.850 plazas), Palma de Mallorca (7.110 plazas) y Baracaldo (13.373 plazas).

En servicios de retirada de vehículos Dornier ha resultado adjudicataria de un total de 6 concursos destacando las nuevas implantaciones en Alcobendas y en el Aeropuerto de Bilbao, además de las renovaciones de los servicios en Valladolid, Palencia, Cuenca y Mondragón.

En 2007 ha continuado la expansión de Cintra Aparcamientos en los aeropuertos españoles alcanzando a finales de 2007 un total de 29.000 plazas tras la adjudicación de la gestión del aparcamiento del aeropuerto de San Sebastián (311 plazas), el de Tenerife Norte (1.561 plazas) y el de Lanzarote (1.632 plazas).



Concesiones en Desarrollo



Autopista SH-130 segmentos 5 & 6

Km
64
Inversión gestionada
923,3
% Cintra
65,0
Localización
Estados Unidos
Período de concesión
estimado
2012-2062



Autopista M-3

Km
50
Inversión gestionada
484,1
% Cintra
95,0
Localización
Irlanda
Período de concesión
2007-2052



Asesoría Trans/ Texas Corridor

% Cintra
85
Localización
Estados Unidos
Período de asesoría
2005-2055



Autopista 401 ETR

Km
108
Inversión gestionada
2.961,8
% Cintra
53,2
Localización
Canadá
Período de concesión
1999-2098



Autopista Ionian Roads

Km
378,7
Inversión gestionada
1.100,0
% Cintra
33,34
Localización
Grecia
Período de concesión
2007-2037



Autopista Alcalá-O'Donnell

Km
12,3
Inversión gestionada
69,5
% Cintra
100
Localización
España
Período de concesión
2005-2035



Autopista Chicago Skyway

Km
12,5
Inversión gestionada
1.317,8
% Cintra
55
Localización
Estados Unidos
Período de concesión
2005-2104



Autopista Central Greece

Km
231
Inversión gestionada
1.450,0
% Cintra
33,34
Localización
Grecia
Período de concesión
2008-2038



Autopista Scut Açores

Km
93,7
Inversión gestionada
405,3
% Cintra
89,0
Localización
Portugal
Período de concesión
2006-2036



Autopista Indiana Toll Road

Km
252,6
Inversión gestionada
2.679,1
% Cintra
50
Localización
Estados Unidos
Período de concesión
2006-2081

Total Km
de autopista
2.841

Total de inversión
gestionada
(millones de euros)
16.182

Total plazas
de aparcamiento
266.805

Vida media
ponderada
autopistas (*)
74,7



Autopista Autema

Km
48,3
Inversión gestionada
228,6
% Cintra
76,3
Localización
España
Período de concesión
1986-2036



Autopista Madrid Sur (R4)

Km
97,2
Inversión gestionada
687,4
% Cintra
55
Localización
España
Período de concesión
2000-2065



Autopista Eurolink (M4-M6)

Km
36
Inversión gestionada
336,1
% Cintra
66
Localización
Irlanda
Período de concesión
2003-2033



Autopista Temuco-Río Bueno

Km
171,7
Inversión gestionada
162,4
% Cintra
75
Localización
Chile
Período de concesión
1998-2023



Autopista Ruta del Bosque

Km
160
Inversión gestionada
265,9
% Cintra
100
Localización
Chile
Período de concesión
2006-2021



Autopista Rusol I

Km
82,7
Inversión gestionada
474,3
% Cintra
80
Localización
España
Período de concesión
1996-2046



Autopista Madrid Levante

Km
182,8
Inversión gestionada
512,3
% Cintra
51,84
Localización
España
Período de concesión
2004-2040



Autopista Euroscut Algarve

Km
130
Inversión gestionada
282,2
% Cintra
77
Localización
Portugal
Período de concesión
2000-2030



Autopista Santiago-Talca

Km
237
Inversión gestionada
656,5
% Cintra
100
Localización
Chile
Período de concesión
1999-2024



Autopista Collipulli-Temuco

Km
144
Inversión gestionada
204,3
% Cintra
100
Localización
Chile
Período de concesión
1999-2024



Autopista Rusol II

Km
22,5
Inversión gestionada
199,4
% Cintra
80
Localización
España
Período de concesión
1999-2054



Autopista Trados 45 (M45)

Km
14,5
Inversión gestionada
196,5
% Cintra
50
Localización
España
Período de concesión
1998-2029



Autopista Euroscut Norte Litoral

Km
119
Inversión gestionada
366,7
% Cintra
75,5
Localización
Portugal
Período de concesión
2001-2031



Autopista Talca-Chillán

Km
193
Inversión gestionada
218,7
% Cintra
67,6
Localización
Chile
Período de concesión
1996-2015



Aparcamientos

Plazas de
aparcamiento
266.805
Localización
España
Puerto Rico
Andorra

Concesiones en Desarrollo

Las concesiones en desarrollo son aquellas que aún no se han abierto al tráfico en su totalidad manteniéndose en Fase de proyecto o construcción.

Autopista
SH 130
Segmentos 5 & 6

Autopista
Ionian Roads

Autopista
Central Greece

Autopista
M-3



Autopista

Alcalá-O'Donnell
M-203

Autopista

Scut Açores

Asesoría

Trans-Texas Corridor
TTC-35



Autopista SH-130 - Segmentos 5 & 6

64

Km de nueva construcción, que forman parte de la circunvalación a la zona Central de Austin, Texas.

50

años de concesión desde el final de la construcción, estimada en 5 años.

923,3

millones de euros de inversión.

■ La autopista SH-130 es una alternativa a la congestionada IH-35 a su paso por Austin.

■ Los segmentos 5 (18,7 km) y 6 (45,3 km) discurren entre el sureste de Austin (en la intersección con la SH45) y la ciudad de Seguin en la intersección con la IH10, vía que comunica Houston con San Antonio.

■ Los segmentos 1 a 4 serán explotados por TxDOT. Los tres primeros entraron en explotación a finales de 2007, el último lo hará en el primer cuatrimestre de 2008.

■ Sistema de cobro 100% free-flow sin barreras.

■ La revisión tarifaria será en función del PIB nominal per cápita del Estado de Texas.

■ Pago concesional al Estado (up-front payment): 25,8 millones de dólares.

■ Mecanismo de reparto de ingresos con el Estado según un sistema de bandas.

■ Compensación por infraestructuras competidoras en un corredor de 10 millas.

■ Compensación en caso de aumento del límite de velocidad en la I35.

■ Firma del contrato de concesión: 22 de marzo de 2007.



Autopista Ionian Roads

378,7

Km divididos en dos tramos independientes en las costas Este y Oeste de Grecia.

159

Km de nueva construcción.

161,7

Km ya construidos y en operación.

58

Km en construcción por el Estado.

30

años de concesión, de 2007 a 2037.

1.100,0

millones de euros de inversión.

■ Dos secciones de autopista de peaje independientes:

• Sección Pathe: 161,7 Km ya en operación + 58 Km en construcción por el Estado, desde Atenas a Tesalónica. El tramo en operación ha sido transferido al concesionario el 10 de enero de 2008.

• Sección Ionian Road: 159 Km de nueva construcción en la costa del Mar Jónico, desde Patras hasta Ioánina, en el Norte. Se prevé ponerlos en servicio en 6 años.

■ Tarifas indexadas a inflación.

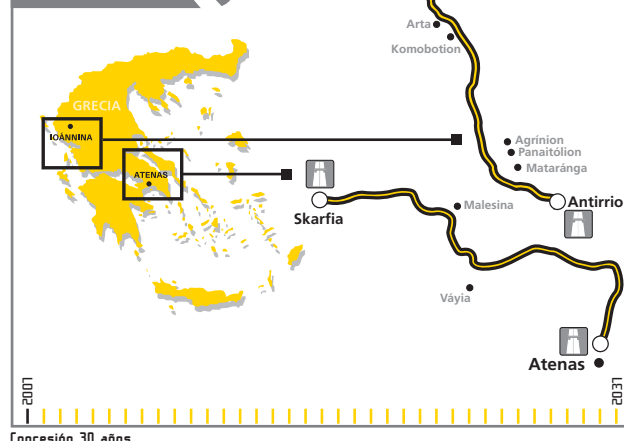
■ La sección Pathe es un corredor con fuerte tráfico, en especial en el tramo existente más cercano a Atenas (IMD 80.000 vehículos).

■ La operación del tramo existente proporciona unos ingresos sustanciales durante el período de construcción, disminuyendo las necesidades de financiación.

■ Mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico o TIR.

■ Cintra ha propuesto al Director General de la Concesionaria.

■ Fecha de inicio del período de concesión: 19 de diciembre de 2007.





Autopista Central Greece

231

Km en dirección
sur-noroeste por
el centro del país.

174

Km de nueva
construcción.

57

Km en construcción
por el Estado.

30

años de concesión,
de 2008 a 2038.

1.450,0

millones de euros
de inversión.

■ La autopista se divide en dos
secciones:

- La primera, denominada Central Greece, de 174 km de longitud, será construida íntegramente por el consorcio.
- La segunda, adyacente a la anterior, tiene una longitud de 57 km que serán construidos por el Gobierno y posteriormente transferidos a la concesionaria.

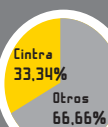
■ Tarifas indexadas a inflación.

■ Subvención estatal (fondos europeos): 500 millones de euros.

■ Cintra ha propuesto al Director General de la Concesionaria.

■ La firma del contrato de concesión se realizó el 31 de mayo y la ratificación por parte del Parlamento Griego fue el 31 de julio.

■ Fecha prevista de inicio de concesión: 12 de marzo de 2008. El comienzo de la operación se estima para finales del 2009, cuando se transfieran parte de los tramos que son construidos por la Administración.



2008

2038

Concesión 30 años



Autopista M-3

50

Km de nueva
construcción.

45

años de concesión,
desde 2007 a 2052.

484,1

millones de euros
de inversión.

■ La autopista de peaje de 50 Km de longitud discurre entre Clonee y el Norte de Kells, al Noroeste de Dublín.

■ Tarifas indexadas según la inflación.

■ Mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico.

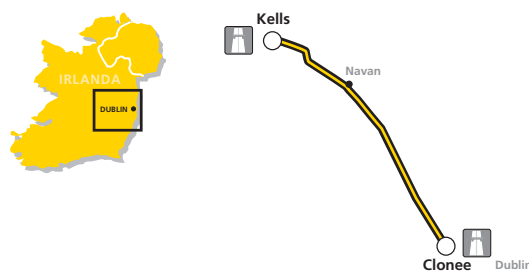
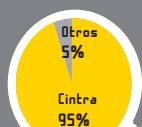
■ El proyecto tiene una garantía de tráfico por parte de la Administración, por la que el concesionario tiene derecho a una compensación por debajo de unos niveles mínimos de tráfico.

■ SIAC que posee el 5 % de la concesión tiene derecho a incrementar su participación hasta un 25%.

■ Firma del contrato de concesión: 7 de Marzo.

■ Comienzo del periodo concesional: 27 de Abril.

■ El progreso de las obras de construcción es del 37.83% a diciembre de 2007.



2007

2052

Concesión 45 años



Autopista Alcalá - O'Donnell (M-203)

12,3

Km de nueva construcción en la Comunidad de Madrid, entre la R-3 en Mejorada del Campo, y la A-2 en Alcalá de Henares.

30 o 31

años de concesión, de 2005 a 2035 o 2036 en función de los índices de siniestralidad.

69,5

millones de euros de inversión.

■ Localizada en una zona altamente congestionada, sobre todo a la altura de Alcalá de Henares.

■ La autopista mejorará sensiblemente los accesos desde el corredor del Henares hasta el centro y sur de Madrid, creando un eje transversal alternativo a la A-2.

■ Las tarifas están indexadas a la inflación.

■ El progreso de las obras de construcción es del 79,7% a diciembre de 2007.



Autopista Scut Açores

93,1

Km de peaje en sombra en la Isla de San Miguel.

45,9

Km de nueva construcción.

27,5

Km de rehabilitación y operación.

20,3

Km en operación.

30

años de concesión, desde 2006 a 2036.

405,3

millones de euros de inversión.

■ Sistema viario de gran capacidad que mejora significativamente la red de carreteras en la zona Central y Este de la isla de San Miguel.

■ La concesión está dividida en tres ejes:

- Eje Sur de 35,4 km: Conecta el aeropuerto y la principal ciudad con la zona sur de la isla.

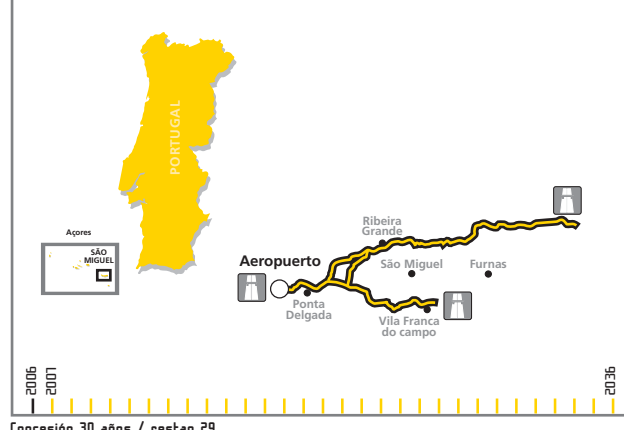
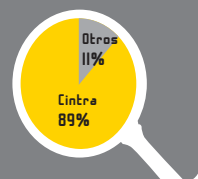
- Eje Norte-Sur 33,7 km: Mejora la conexión entre las dos principales poblaciones de la isla.

- Eje Nordeste 24,6 km: Favorecerá la comunicación de las poblaciones más deprimidas de la isla.

■ Riesgo de tráfico mitigado por el sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes sombra: se aplica una tarifa por vehículo decreciente según el tráfico vaya aumentando, hasta llegar a un techo por encima del cual la tarifa es cero. El sistema tiene como resultado un menor riesgo ya que se consigue la mayor parte de ingresos aunque el tráfico sea bajo.

■ Tarifas indexadas según una fórmula basada en el IPC de las Islas Acores.

■ Inicio del cobro del canon de peaje: Al término de la construcción pero no antes de 4 años desde la firma del Contrato de Concesión.





Asesoría Trans-Texas Corridor

50

años como socio estratégico del Departamento de Transportes para el diseño, planificación y desarrollo del corredor.

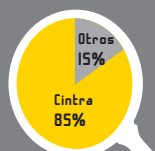
30.000

millones de \$ de inversión total aproximada (pública y privada) para el desarrollo del proyecto a lo largo de los próximos 50 años.

■ El proyecto, denominado High Priority Trans Texas Corridor (TTC-35), es el mayor plan de infraestructuras promovido en Estados Unidos desde la creación de la red de autopistas interestatales por Eisenhower.

■ El Consorcio liderado por Cintra es asesor del Departamento de Transportes del Estado de Texas (TxDOT) en el desarrollo del corredor, identificando los modos de transporte idóneos, las actuaciones prioritarias, y las fórmulas o sistemas de financiación óptimos para cada proyecto.

■ Además de una remuneración por sus servicios de asesoramiento, Cintra podrá negociar con el Estado la adjudicación de los proyectos de autopistas de peaje en concesión que se acuerden.



2005 2002 2055
Socio estratégico 50 años / Restan 47





Autopista
401 ETR

Autopista
Chicago
Skyway

Autopista
Indiana
Toll Road

Autopista
Autema

Autopista
Trados 45
M-45

Autopista
Euroscut
Norte-Litoral

Autopista
Euroscut
Algarve

Autopista
Eurolink
(M4-M6)
Kilcock - Kinnegad

Autopista
Collipulli-
Temuco

Las concesiones en operación
son aquellas que ya se encuentran
abiertas al tráfico.

Concesiones en Operación



Autopista
Ausol I

Autopista
Ausol II

Autopista
Madrid Sur
R-4 Madrid-Ocaña

Autopista
**Madrid
Levante**
Ocaña-La Roda

Autopista
**Temuco-
Río Bueno**

Autopista
**Santiago-
Talca**

Autopista
**Talca-
Chillán**

Autopista
**Ruta del
Bosque**



Autopista 407 ETR

108
Km de autopista de peaje urbana que forma el segundo anillo de circunvalación de Toronto.

99
años de concesión, desde 1999 a 2098.

2.961,8
millones de euros de inversión.

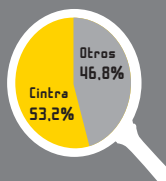
353,7
millones de euros de ingresos.

276,4
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

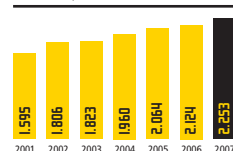
■ Ruta alternativa a uno de los corredores más congestionados de Norteamérica.

■ Sistema de peaje completamente electrónico, sin necesidad de barreras de peaje (freeflow). Permite manejar volúmenes de tráfico muy elevados sin esperas.

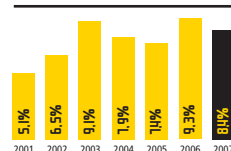
■ Esquema tarifario: Posibilidad de subir las tarifas libremente, sin penalización, siempre que el tráfico se mantenga por encima de un nivel determinado. Este sistema permite optimizar los ingresos de la concesionaria, ajustando la tarifa al ahorro de tiempo que proporciona la autopista.



Evolución histórica del tráfico
Vehículos por Km recorrido (millones).



Incremento anual de tarifas



Autopista Chicago Skyway

12.5
Km de autopista de peaje urbana que une el Sur de Chicago con la frontera con Indiana.

99
años de concesión, de enero de 2005 a enero de 2104.

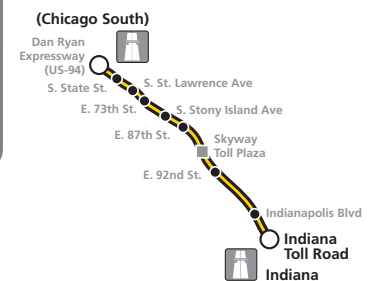
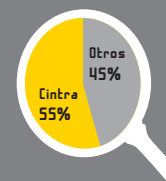
1.317,8
millones de euros de inversión.

39,2
millones de euros de ingresos.

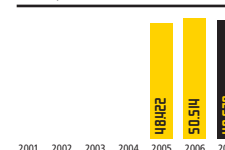
30,1
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

■ Proporciona una alternativa a un corredor altamente congestionado que une Chicago con una gran zona residencial y de ocio.

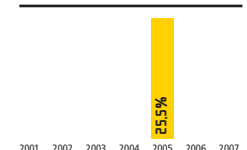
■ Régimen tarifario que permite aumentos de tarifa superiores a la inflación, desde los US\$ 2,5 de 2007 para vehículos ligeros hasta US\$ 5 en 2017, con un aumento posterior anual igual al mayor de los siguientes incrementos: 2%, inflación del período o crecimiento del PIB nominal per cápita.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente.



Incremento anual de tarifas





Autopista Indiana Toll Road

252.6

Km de autopista de peaje que une Chicago con las principales ciudades de la costa este de Estados Unidos.

15

años de concesión, desde 2006 hasta 2081.

2.679,1

millones de euros de inversión.

109.9

millones de euros de ingresos netos.

80.9

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

■ Dos tramos diferentes:

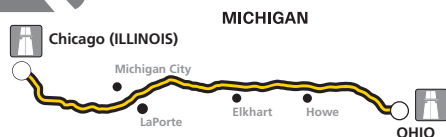
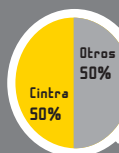
- Tramo Oeste, de 37 Km, con peaje abierto que conecta con Chicago Skyway. Proporciona una alternativa en un corredor muy congestionado.
- Tramo este, de 216 Km de peaje cerrado, hasta la frontera con Ohio. Forma parte de la principal ruta de conexión entre Chicago y el Medio-Oeste con Nueva York, con fuerte tráfico de mercancías.

■ Sistema tarifario muy atractivo, con incrementos superiores a la inflación.

- Aumento gradual para vehículos pesados hasta 2010.

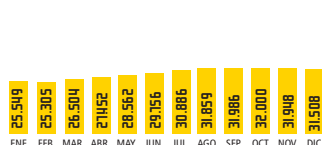
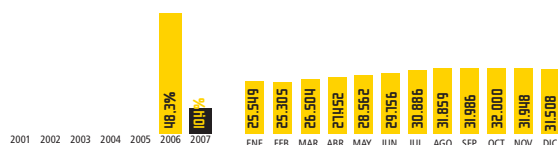
- En 2010 incremento del máximo del 2%, IPC o PIB nominal per cápita acumulado en los cuatro años anteriores.

- A partir de 2011, revisión anual en función del máximo del 2%, IPC o PIB nominal per cápita.



Incremento anual de tarifas

Evolución mensual del tráfico 2007
IMD Acumulada.



Concesión 15 años / Restan 13



Autopista Autema

48.3

Km de autopista de peaje entre San Cugat, Terrassa y Manresa.

50

años de concesión, de 1986 a 2036.

228.6

millones de euros de inversión.

43.9

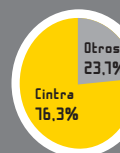
millones de euros de ingresos netos.

34.5

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

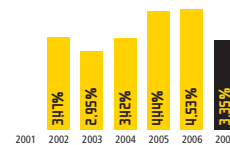
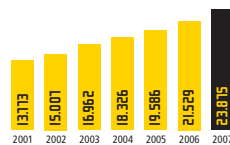
■ En el año 1999, la Concesionaria llegó a un acuerdo con la Generalitat por el que, a cambio de una sustancial reducción de tarifas, ésta le abone anualmente la diferencia entre los ingresos reales de cada año y los previstos en el Plan Económico Financiero entonces vigente, más un ajuste por los mayores gastos de explotación debidos al aumento de tráfico derivado de la reducción de tarifas.

■ Tarifas indexadas a inflación.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente

Incremento anual de tarifas



Concesión 50 años / Restan 29



Autopista Rusol I

82,1

Km entre Málaga y Estepona.

50

años de concesión de 1996 a 2046.

474,3

millones de euros de inversión.

52,6

millones de euros de ingresos netos.

43,8

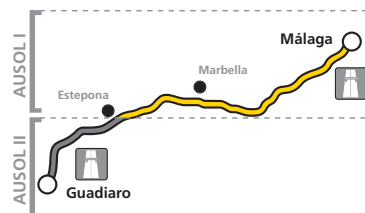
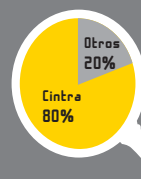
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

■ Autopista situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España.

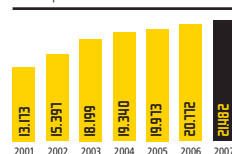
■ La tarifa se adecúa a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.

■ Itinerario alternativo a un corredor semi-urbano altamente congestionado.

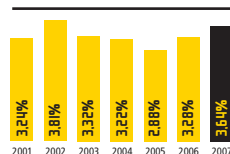
■ Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



Rusol I: Concesión 50 años / Restan 39



Autopista Rusol II

22,5

Km entre Estepona y Guadiaro.

55

años de concesión de 1999 a 2054.

199,4

millones de euros de inversión.

13,3

millones de euros de ingresos netos.

9,9

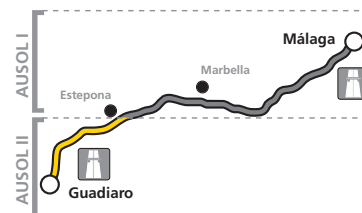
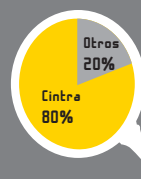
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

■ Autopista situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España.

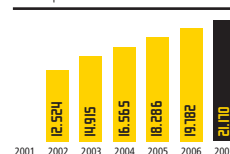
■ La tarifa se adecúa a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.

■ Itinerario alternativo a un corredor semi-urbano altamente congestionado.

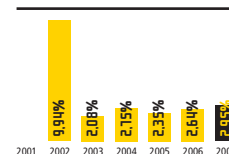
■ Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



Rusol II: Concesión 55 años / Restan 41



Autopista Madrid-Sur (R4 Madrid Ocaña)

91,2

Km de concesión entre Madrid y la N-IV en Ocaña.

52,5

Km de peaje, entre la circunvalación de Madrid M-50 y Ocaña.

44,7

Km libres de peaje en la circunvalación de Madrid M-50.

65

años de concesión, de 2000 a 2065.

681,4

millones de euros de inversión.

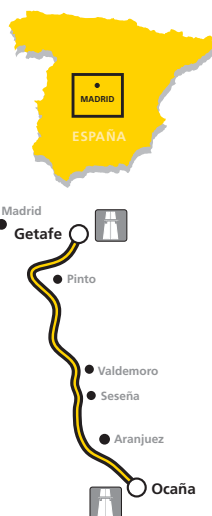
25,0

millones de euros de ingresos netos.

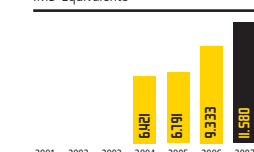
14,2

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

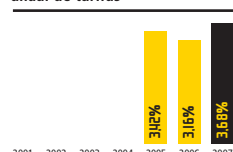
- Ruta alternativa de acceso a Madrid en un corredor muy congestionado.
- Situada en una zona de gran desarrollo urbano.
- Conecta con la Autopista Madrid-Levante, completando una conexión de peaje de 190 km entre Madrid y la costa Este.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico real supera al previsto.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



Concesión 65 años / Restan 58



Autopista Madrid-Levante (Ocaña-La Roda)

182,8

Km entre Ocaña y La Roda.

125,5

km de peaje.

51,3

km libres de peaje en la confluencia de la A-3 y la A-31.

36 o 40

años de concesión, de 2004 a 2040 o 2044 si se cumplen ciertos parámetros de calidad de servicio.

512,3

millones de euros de inversión.

18,0

millones de euros de ingresos netos.

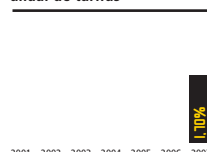
8,1

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

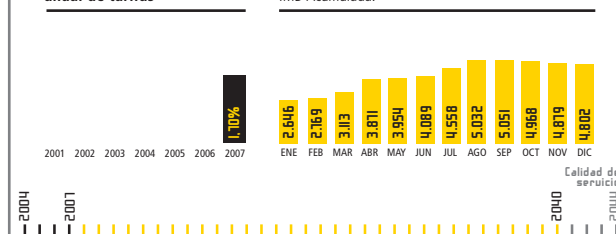
- Ruta entre Madrid y la costa este que abre una alternativa a la Nacional III en un corredor con tráficos elevados y problemas de congestión. La autopista conecta directamente con la R-4, también gestionada por Cintra, en su entrada a Madrid.
- La duración de la concesión se podrá ampliar cuatro años si se cumplen ciertos parámetros de calidad del servicio
- Tarifas indexadas a inflación con un ajuste si el tráfico real supera al previsto.



Incremento anual de tarifas



Evolución mensual del tráfico 2007
IMD Acumulada.



Concesión 36 años / Restan 32



Autopista Trados 45 (M-45)

14,5
Km de autopista de peaje en sombra entre el Eje O'Donell y la A-IV y que forma parte de la M-45, una circunvalación de Madrid.

31
años de concesión, de 1998 a 2029.

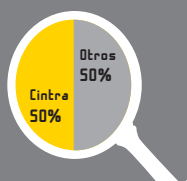
196,5
millones de euros de inversión.

25,1
millones de euros de ingresos netos.

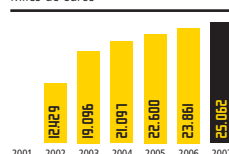
23,3
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

■ El riesgo de tráfico es limitado en virtud del sistema de bandas utilizado en los peajes en sombra. En este momento, la autopista tiene unos niveles de tráfico que se aproximan al techo del que cada año el concesionario está obteniendo el ingreso máximo.

■ Las tarifas y el importe del pago máximo están indexadas a inflación.



Evolución histórica de ingresos
Miles de euros



1998 2029
Concesión 31 años / Restan 22



Autopista Eurolink M4-M6 (Kilcock-Kinnegad)

36
Km de autopista de peaje de nueva construcción entre Kinnegad y Kilcock, en Irlanda.

30
años de concesión, de 2003 a 2033.

336,1
millones de euros de inversión.

23,5
millones de euros de ingresos netos.

16,8
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

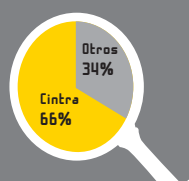
■ Localizada en un país con una economía muy dinámica pero con una red de carreteras en la que apenas hay autopistas.

■ Es el primer tramo construido de autopista en el corredor Este-Oeste (Dublín-Galway), uno de los de mayor tráfico de Irlanda.

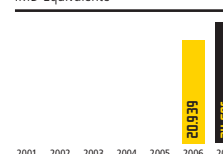
■ Tarifas indexadas a inflación.

■ Existe un mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico.

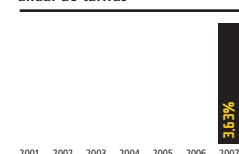
■ Sistema de peaje electrónico interoperable con el resto de autopistas Irlandesas.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



2003 2033
Concesión 30 años / Restan 26



Autopista Euroscut Algarve

130

Km de autopista de peaje en sombra al sur de Portugal.

95

Km de rehabilitación.

35

km de nueva construcción.

30

años de concesión, de 2000 a 2030.

282,2

millones de euros de inversión.

35,3

millones de euros de ingresos netos.

31,3

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

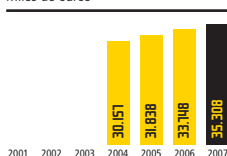
■ Autopista de peaje sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador): No es el usuario quien paga el peaje por el uso de la autopista, sino la Administración concedente.

■ Riesgo de tráfico mitigado por el sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes sombra: se aplica una tarifa por vehículo decreciente en tres tramos (bandas de tráfico) según el tráfico vaya aumentando, hasta llegar a un techo por encima del cual la tarifa es cero. El sistema tiene como resultado un menor riesgo para el concesionario, ya que, al ser la tarifa más alta la que se aplica en la primera banda de tráfico, éste consigue la mayor parte de sus ingresos aunque el tráfico sea bajo.

■ Las tarifas están indexadas a inflación.



Evolución histórica de ingresos
Miles de euros



Concesión 30 años / Restan 23



Autopista Euroscut Norte-Litoral

119

Km de peaje en sombra entre Oporto y la frontera Norte con España.

72

Km de rehabilitación de carreteras existentes.

47

km de nueva construcción.

30

años de concesión, de 2001 a 2031.

366,7

millones de euros de inversión.

35,2

millones de euros de ingresos netos.

28,5

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

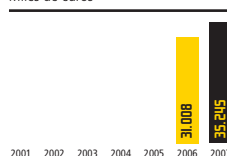
■ Autopista de peaje sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador) consistente en que no es el usuario quien paga por el uso, sino la Administración concedente.

■ Riesgo de tráfico mitigado por el sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes sombra en los que se aplica una tarifa por vehículo creciente en tres tramos (bandas de tráfico) según el tráfico vaya aumentando, hasta llegar a un techo por encima del cual la tarifa es cero. El sistema tiene como resultado un menor riesgo para el Concesionario, ya que, al ser la tarifa más alta la que se aplica en la primera banda de tráfico, éste consigue la mayor parte de sus ingresos aunque el tráfico sea bajo.

■ Las tarifas están indexadas a inflación.



Evolución histórica de ingresos
Miles de euros



Concesión 30 años / Restan 24



Autopista Temuco-Río Bueno

171,7
Km de autopista de peaje desde Temuco hasta Río Bueno, en la Ruta 5, principal eje viario Norte-Sur de Chile.

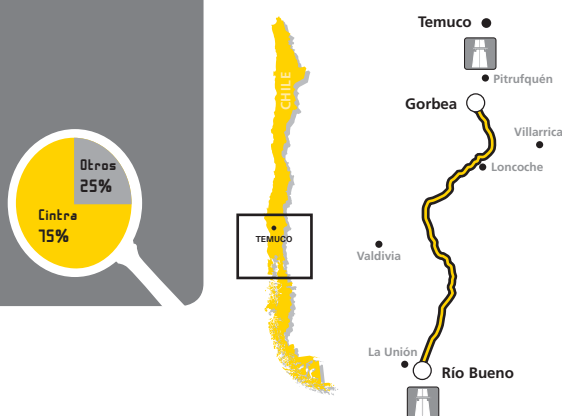
25
años de concesión, de 1998 a 2023.

162,4
millones de euros de inversión.

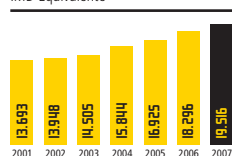
24,3
millones de euros de ingresos netos.

20,9
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

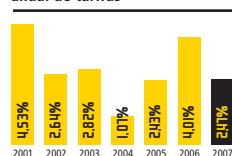
- Autopista localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



Concesión 25 años / Restan 16



Autopista Santiago-Talca

237
Km de autopista de peaje desde Santiago de Chile hasta Talca, en la Ruta 5.

45
años de período esperado de concesión, de 1999 a 2044, ya que tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos el plazo pasa a ser variable.

656,5
millones de euros de inversión.

55,9
millones de euros de ingresos netos.

38,5
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

■ Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.

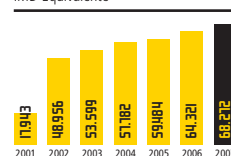
■ El riesgo asociado a la autopista se reduce gracias a la garantía establecida en el Mecanismo de Distribución de Ingresos, lo que permite un mayor apalancamiento financiero en la Concesionaria.

■ Localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.

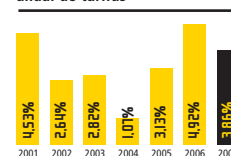
■ Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



Concesión 25 años / Restan 17 - Convenio MDI (+ 20 años E)



Autopista Talca-Chillán

193

Km de autopista de peaje desde Talca hasta Chillán, en la Ruta 5, principal eje viario Norte-Sur de Chile.

29

años de período de concesión esperado, de 1996 a 2025, ya que tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos el plazo pasa a ser variable.

218,1

millones de euros de inversión.

36,2

millones de euros de ingresos netos.

16,8

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).



■ Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.

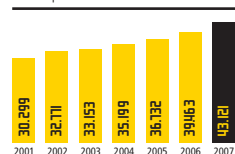
■ El riesgo asociado a la autopista se reduce gracias a la garantía establecida en el Mecanismo de Distribución de Ingresos, lo que permite un mayor apalancamiento financiero en la Concesionaria.

■ Localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.

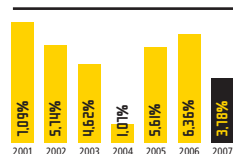
■ Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



Concesión 19 años / Restan 8 - Convenio MDI (+ 10 años E)



Autopista Ruta del Bosque

160

Km de autopista de peaje desde Chillán hasta Collipulli, en la Ruta 5, principal eje viario Norte-Sur de Chile.

15

años de período de concesión esperado, desde la compra de la sociedad en 2006 a 2021, ya que tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos el plazo pasa a ser variable.

265,9

millones de euros de inversión.

27,3

millones de euros de ingresos netos.

21,7

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).



■ Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.

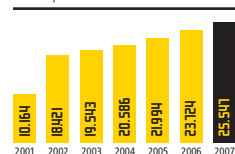
■ El riesgo asociado a la autopista se reduce gracias a la garantía establecida en el Mecanismo de Distribución de Ingresos, lo que permite un mayor apalancamiento financiero en la Concesionaria.

■ Localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.

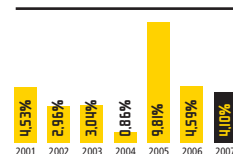
■ Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



Concesión 15 años / Restan 14



Autopista Collipulli-Temuco

144
Km de autopista de peaje de la Ruta 5 Sur y la circunvalación de Temuco.

24
años de período esperado de concesión, de 1999 a 2023, ya que tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos el plazo pasa a ser variable.

204,3
millones de euros de inversión.

23,9
millones de euros de ingresos netos.

16,5
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

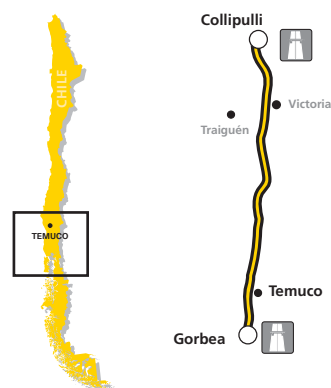


■ Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.

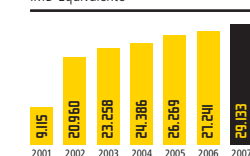
■ El riesgo asociado a la autopista se reduce gracias a la garantía establecida en el Mecanismo de Distribución de Ingresos, lo que permite un mayor apalancamiento financiero en la Concesionaria.

■ Localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.

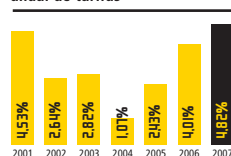
■ Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



Concesión 25 años / Restan 17 - Convenio MDI [- 1 año E]



Aparcamientos

266.805
plazas de aparcamiento, en todas las líneas del negocio.

131
ciudades en España, Puerto Rico y Andorra.

336
contratos de concesión.

76,3%
de éxito en la adjudicación de nuevos contratos.

5,4%
de crecimiento en número de plazas.

143,6
millones de euros de ingresos.

8,4%
de crecimiento de ingresos.

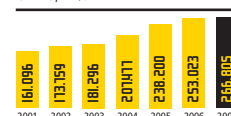
3,4%
de crecimiento de EBITDA.

■ Actividad en todas las líneas del negocio: promoción y explotación de aparcamientos de rotación, regulación y gestión de estacionamientos en la vía pública (O.R.A.), y promoción y cesión de uso de estacionamientos para residentes, además del servicio de retirada de vehículos.

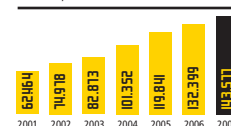
■ Presencia en todo el territorio nacional, liderando el mercado español de promoción privada de aparcamientos.

■ Oferta de soluciones integrales a los problemas de movilidad y estacionamiento de sus clientes, lo que permite maximizar la venta cruzada de diferentes productos.

Evolución plazas de aparcamiento
CAA 8,77%



Cifra de negocio
CAA 14,88%



○ O.R.A. 156.603

● ROTACIÓN 113 Aparc. 83.194 Plazas

● RESIDENTES 81 Aparc. 27.008 Plazas

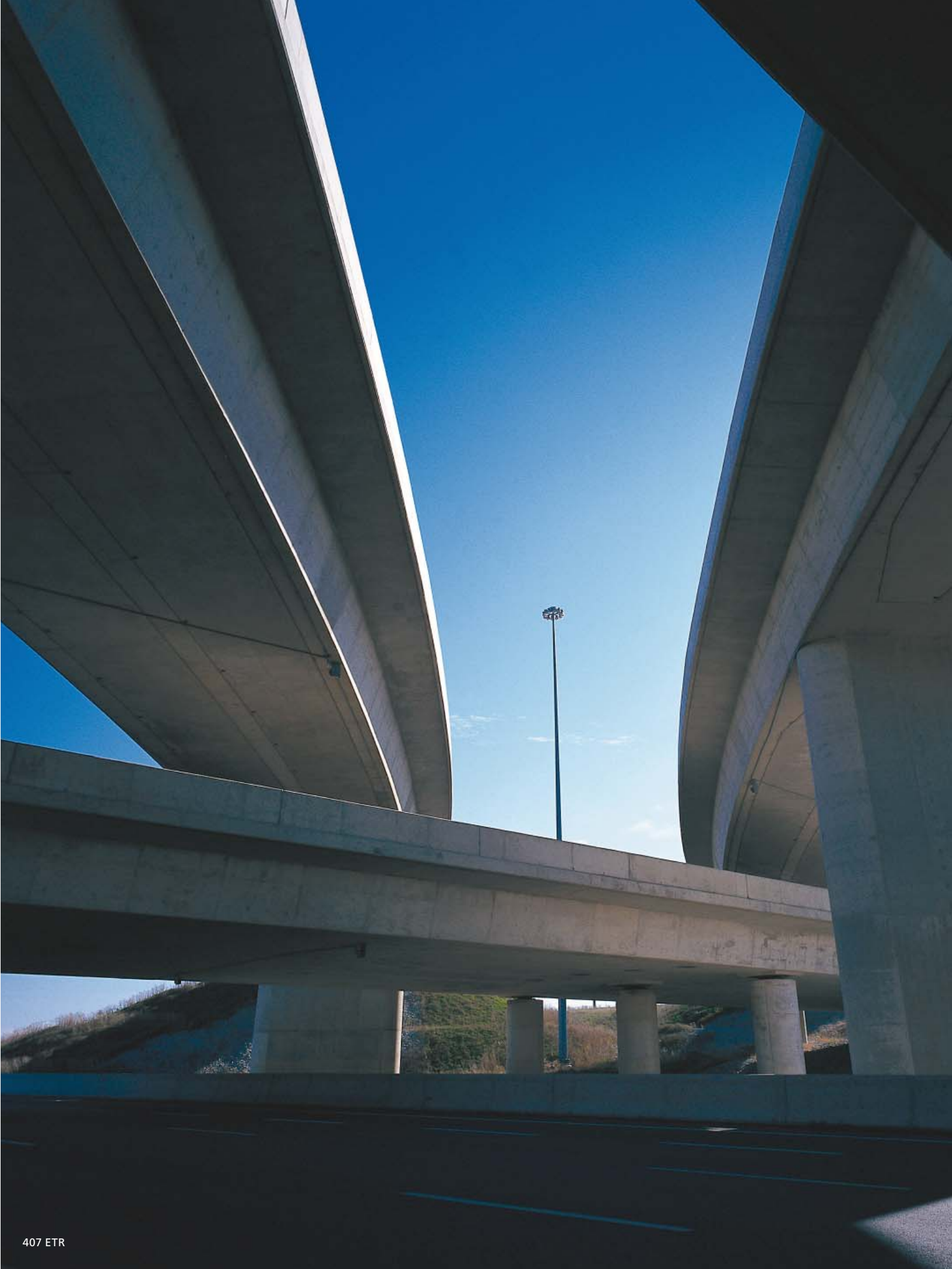
● GRÚA

España



Puerto Rico

Andorra



Información económica

Cuentas Anuales

Informe de Gestión	34
Evolución Previsible de los negocios	49
Actividades Tecnológicas	51
Información Bursátil, Autocartera y Accionistas Principales	51
Informe de la Comisión de Auditoría y Control	57
Informe de la Comisión de Operaciones Vinculadas	59
Sistemas de Control de Riesgos	60
Cuentas Anuales Consolidadas	61
Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas del Ejercicio 2007	64
Informe de Auditoría	135
Información Financiera Histórica	136





En 2007, el Resultado Bruto de Explotación (EBITDA) aumentó en un 17,0% gracias a la buena evolución operativa de los principales activos existentes y a la consolidación durante el año completo de los activos adquiridos y abiertos a lo largo de 2006.

Informe de gestión año 2007

I. Hechos más significativos del año

Se presentan a continuación los hechos más significativos que han tenido lugar en relación con las actividades de Cintra durante el ejercicio 2007, incluyendo, además, aquellos ocurridos con posterioridad al cierre del año.

Nuevos proyectos

- **Adjudicación Provisional (5 de febrero) y firma del Contrato de Concesión (31 de mayo) de la autopista Central Greece Motorway -E65-, en Grecia**

El Consorcio participado en un 33,34% por Cintra, fue seleccionado como "Provisional Contractor" para la construcción y explotación, durante 30 años, de la autopista de peaje Central Greece. La firma del Contrato de Concesión se realizó el pasado 31 de mayo. Cintra, que acude a este proyecto en consorcio con otras dos compañías, ambas con un 33,33%, propondrá la designación del Director General de la Concesionaria.

La autopista tiene una longitud de 231 kilómetros y está dividida en dos tramos. El primero, de 174 kilómetros, será construido por la Concesionaria mientras que el segundo, de 57 kilómetros, será construido por la Administración y posteriormente será transferido a la Concesionaria. El plazo estimado de ejecución de las obras de construcción es de 66 meses y el inicio de la actividad podría producirse a finales de 2009, una vez sean transferidos los tramos construidos por la Administración. Las tarifas serán revisadas anualmente en función de la inflación.

La inversión asciende a 1.580,4 millones de euros, que serán financiados mediante: una subvención por importe de 500 millones de euros; un préstamo bancario sin recurso a los socios de 948,7 millones de euros y un plazo de 26 años; el resto de los fondos los aportarán los socios en función de su participación en el Consorcio en forma de deuda subordinada por importe de 66,7 millones de euros, y capital por importe de 65 millones de euros.

- **Firma del Contrato de Concesión de la autopista M-3 en Irlanda (7 de marzo)**

El consorcio Eurolink, liderado por Cintra (95%), firmó el Contrato de Concesión para la construcción y explotación de la autopista de peaje M-3. SIAC Construction Limited cuenta con una participación del 5% en el consorcio, que podría incrementarse hasta el 25%.

La autopista cuenta con una longitud de 50 kilómetros entre Clonee y el Norte de Kells al Noroeste de Dublín, mientras que el plazo de concesión es de 45 años. La inversión total prevista del proyecto es de 575 millones de euros y se financiará con: un préstamo bancario, sin recur-

so a los socios, por importe de 266 millones de euros y un plazo de 19 años; un pago por parte de la Administración, durante la fase de construcción, de 246 millones de euros; el resto de fondos, 63 millones de euros, lo aportarán los socios en función de su participación.

- **Formalización del Contrato de Concesión para la construcción y operación de los segmentos 5&6 de la autopista SH-130 en Texas, Estados Unidos (26 de marzo)**

El consorcio liderado por Cintra (65%) y el Estado de Texas (EEUU), procedieron, una vez cumplidas las condiciones precedentes, a la formalización del Contrato de Concesión para el diseño, construcción y operación de los segmentos 5 y 6 de la autopista de peaje SH-130.

La autopista, de 40 millas (64 kilómetros) de longitud, cuenta con una inversión total aproximada de 1.300 millones de dólares y la duración del contrato de concesión será de 50 años desde la finalización de la construcción, estimada en 5 años. El proyecto, que proporcionará una ruta alternativa a la congestionada IH35 a su paso por Austin, tiene un esquema tarifario muy atractivo ya que las tarifas se actualizarán anualmente según el crecimiento del Producto Interior Bruto (PIB) nominal per cápita del Estado de Texas.

- **Elección como "Propuesta más Favorable" (28 de febrero) y posterior decisión de la Comisión de Transportes del Estado de Texas (23 de agosto) de cancelar el concurso para la construcción y explotación de la autopista SH- 121 en Texas, Estados Unidos**

El pasado 23 de agosto, la Comisión de Transportes del Estado de Texas (CTET) decidió cancelar el concurso en el que el consorcio liderado por Cintra (85%) fue declarado, el pasado 28 de febrero, como "Apparent Best Value Proposer", para el diseño, construcción y explotación de la autopista de peaje SH121 en los condados de Collin y Denton.

Cintra continuará trabajando, tanto en Texas como en Estados Unidos, en la búsqueda de las soluciones más eficientes que ayuden al sector público a mejorar las infraestructuras, reducir la congestión e incrementar la seguridad de los usuarios.

- **Transmisión de la participación en Euroscut Açores de Ferrovia Infraestructuras a Cintra (24 de octubre)**

El pasado 24 de octubre se completó, mediante la firma de la oportuna documentación, la transmisión de la titularidad de las acciones de la sociedad portuguesa Euroscut Azores - Sociedade Concessionaria da Scut dos Azores, S.A. que pertenecían a Ferrovia Infraestructuras, S.A. a favor de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. De esta forma Cintra controla el 89% de la sociedad concesionaria.

- **13.782 nuevas plazas en la actividad de aparcamientos (+5,4%)**

A lo largo del año, Cintra Aparcamientos ha incrementado el número de plazas en aparcamientos de rotación tras haber resultado adjudicataria, entre otros, de los contratos del Hospital y del Passeig Nou de Figueras, y de la zona Hospitalaria de Pamplona, además de haber renovado el aparcamiento de Pombo en Santander.

En vía pública, a través de Dornier, se han conseguido las adjudicaciones de los servicios de estacionamiento regulado en un total de 9 ciudades entre las que destacan Vigo, Palma de Mallorca y Baracaldo.

Cintra Aparcamientos continúa su expansión en los aeropuertos españoles alcanzando a finales de 2007 un total de 29.000 plazas tras la adjudicación de la gestión del aparcamiento del aeropuerto de San Sebastián, el de Tenerife Norte y el de Lanzarote.

En 2007 Cintra Aparcamientos ha resultado adjudicataria de la gestión de los aparcamientos de la Expo 2008 de Zaragoza con un total de 10.081 plazas repartidas en 2 aparcamientos y la estación de autobuses.

Aperturas

- **Inauguración del peaje electrónico en la autopista Indiana Toll Road (25 de junio)**

La autopista Indiana Toll Road puso en funcionamiento el sistema de peaje electrónico en el tramo de la concesión explotado en esquema de peaje abierto, de 23 millas (37 kilómetros) de longitud desde la autopista Chicago Skyway.

- **Finalización de las obras del tramo de autopista de la M-50 lo que permitió el cobro del 100% de la tarifa (26 de junio) en la Autopista Madrid-Sur (Radial 4)**

Tras la finalización de las obras del último tramo de 7 kilómetros de la autopista M-50, la autopista R-4 ha llevado a cabo un incremento adicional de un 5% en el porcentaje de incremento de sus tarifas, lo que ha permitido cobrar el 100% de la tarifa.

- **Apertura de la ampliación de carriles en la 407-ETR (19 de septiembre) y nuevo récord de tráfico diario (5 de octubre)**

La autopista 407 ETR terminó las obras de ampliación de los segmentos C-2 y C-3, lo que ha supuesto añadir 50 nuevos kilómetros de carriles en la autopista. La apertura ha sido progresiva, según se terminaban los trabajos de construcción. Los primeros 23 kilómetros, entre las autopistas 410 y 427, se abrieron el 8 de agosto y los restantes 27 Kilómetros, entre las autopistas 401 y 410, el 19 de

septiembre. Con ello se finaliza el proyecto de construcción de 100 kilómetros de nuevos carriles, entre las autopistas 401 y 404, programado para los años 2006 y 2007.

Tras dicha ampliación, la autopista 407-ETR registró, el pasado 5 de octubre, un nuevo récord histórico de tráfico diario con un total de 445.822 viajes.

- **Inicio de período de concesión (19 de diciembre) y transferencia del tramo operativo de la autopista Ionian Roads (10 de enero de 2008)**

El pasado 19 de diciembre se produjo, tras haberse cumplido las condiciones previas necesarias, el inicio del período de concesión de la autopista Ionian Roads. En enero de 2008 se procedió a la transferencia, por parte del Estado, del tramo operativo de la autopista, por lo que desde ese momento la concesionaria empieza a cobrar el peaje en dicho tramo.

Financiaciones

- **Refinanciación de la autopista Ausol (marzo)**

La autopista Ausol llevó a cabo la refinanciación de su deuda con un nuevo préstamo por importe de € 486,8 millones y tres años de duración. El spread de la nueva deuda se redujo en, aproximadamente, 30 puntos básicos respecto al anterior.

- **Refinanciación de la autopista 407 ETR (2 de octubre)**

La autopista 407-ETR anunció la refinanciación de la deuda que vencía a finales de 2007 mediante una nueva emisión de deuda "senior" (rating A por S&P y DBRS) por importe de 625 millones de dólares canadienses con vencimiento en octubre de 2010 y un cupón fijo del 4,90%. La emisión, con ordenes por parte de 44 inversores por valor de más de 1.300 millones de dólares canadienses, estuvo 2,1 veces sobresuscrita, lo que refleja el interés del mercado por los activos de alta calidad.

Nombramientos

- **Cambios organizativos (9 de Mayo)**

El Consejo de Administración aceptó la dimisión presentada, por voluntad propia, por D. Juan Béjar Ochoa como Consejero y Vicepresidente Segundo Ejecutivo de la Sociedad. D. Enrique Diaz-Rato Revuelta seguirá al frente de la Sociedad como primer ejecutivo de la misma, en su condición de Consejero-Delegado.

Otros

- **Incremento de tarifas e inicio del programa de fidelización de vehículos ligeros de la autopista 407-ETR, Canadá (1 de febrero 2007)**

La autopista 407 ETR, en Canadá, procedió a aplicar las nuevas tarifas de la autopista, que han supuesto un incremento del 8,3% en hora punta y del 8,4% en hora valle.

Al mismo tiempo, puso en funcionamiento el programa de fidelización para vehículos ligeros por el que los usuarios habituales obtendrán kilómetros gratuitos para utilizar la autopista durante los fines de semana además de descuentos en el precio de los carburantes.

El programa, que beneficiará a más de 100.000 clientes, divide a los usuarios en diferentes categorías en función de los kilómetros recorridos, ofreciendo mayores descuentos a los viajeros que más utilicen la autopista. La implantación del programa tendrá un coste total, durante los cuatros años de duración, de CAD\$ 40 millones y permitirá incrementar el nivel de satisfacción de los usuarios así como fomentar su frecuencia de uso de la autopista.

- **Junta General Ordinaria de Accionistas (27 de marzo)**

La Junta General Ordinaria de Accionistas aprobó, entre otros puntos del Orden del Día, los resultados del año 2006 y el pago de un dividendo bruto de 9,7 céntimos de euro por acción, que se hizo efectivo el pasado 16 de abril. Asimismo, se acordó una ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada veinte acciones en circulación. El período de asignación gratuita de la ampliación se produjo entre los días 6 y 20 de noviembre, y las nuevas acciones empezaron a cotizar el 3 de diciembre.

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

La autopista Indiana Toll Road procedió a aplicar las nuevas tarifas de la autopista para vehículos pesados. Según lo establecido en el Contrato de Concesión, las tarifas para vehículos de cinco ejes, que son los más habituales, se han incrementado en un 25%.

- **Anulación de la adjudicación provisional del concurso para la concesión del diseño, construcción y explotación de la autopista Cremona-Mantua, en Italia (9 de julio)**

El Consejo de Estado de Italia, órgano judicial superior de dicho país, publicó la sentencia que anula la adjudicación provisional del concurso de concesión de la autopista de peaje entre las ciudades de Cremona y Mantua.

La sentencia estima el recurso presentado por otro grupo licitador contra la sentencia dictada en primera instan-

cia por el Tribunal Administrativo de la Región de Lombardía que confirmó la legalidad del proceso de adjudicación. Cintra lideraba el Consorcio que el pasado 14 de diciembre de 2005 fue seleccionado como adjudicatario provisional.

- **Transformación en peaje explícito de las autopistas Portuguesas**

Cintra continúa con las conversaciones con el Gobierno Portugués para la transformación en peaje explícito de alguna de sus autopistas portuguesas.

Hechos posteriores al cierre

- **Incremento de tarifas en la autopista Chicago Skyway (1 enero 2008)**

La autopista Chicago Skyway ha incrementado en un 20% las tarifas de vehículos ligeros, pasando de 2,5 dólares a 3 dólares.

- **Refinanciación de toda la deuda con vencimiento en 2008 en la autopista 407-ETR en Canadá (enero de 2008)**

La autopista 407-ETR anunció la refinanciación de la deuda con vencimiento en el año 2008 a través de dos emisiones de bonos distintas:

- La primera, realizada el 22 de enero de 2008, a través una emisión de bonos *senior* (*rating* A por S&P y DBRS) por importe de 250 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2011 y un cupón fijo del 4,50%.
- La segunda, realizada el 24 de enero de 2008, mediante una emisión de bonos subordinados (*rating* BBB por S&P y DBRS) por importe de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2011 y un cupón fijo del 5%.

La autopista 407-ETR ha emitido, desde octubre de 2007, bonos por importe de 1.175 millones de dólares canadienses, lo que refleja la capacidad de la autopista en refinanciar su deuda a pesar de las turbulencias en los mercados financieros.

- **Entrada en vigor de las nuevas tarifas en la autopista 407-ETR en Canadá (1 de febrero de 2008)**

La autopista 407 ETR, en Canadá, ha empezado a aplicar, desde el pasado 1 de febrero de 2008, las nuevas tarifas de la autopista, que suponen un incremento del 9,4% en hora punta en la "Regular Zone" (entre las Autovías 401 y 404), y del 8,0% en hora punta en la "Light Zone" (resto de la autopista). El aumento para la hora valle en toda la autopista es del 7,1%.

2. Principales magnitudes

El **INCN** aumenta un **15,8%** respecto al año anterior y se sitúa en **1.024,7 millones de euros**.

El **resultado bruto de explotación (EBITDA)** ha alcanzado **694,0 millones de euros**, lo que representa un **incremento del 17,0%**, con una **mejora del margen sobre INCN del 0,7%** respecto al año anterior hasta **situarse en el 67,7%**. El **resultado neto de explotación (EBIT)** crece un **41,2%** hasta alcanzar **508,2 millones de euros**.

Financieras

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCN	1.024,7	884,7	15,8%
Autopistas	881,1	752,3	17,1%
Aparcamientos	143,6	132,4	8,4%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	694,0	593,0	17,0%
Autopistas	646,4	547,0	18,2%
Aparcamientos	47,6	46,0	3,4%
Resultado Bruto de Explotación/ INCN	67,7%	67,0%	0,7%
Autopistas	73,4%	72,7%	0,7%
Aparcamientos	33,1%	34,7%	-1,6%
Resultado Neto de Explotación	508,2	359,8	41,2%
Resultado Neto	-26,2	155,6	-116,8%
Flujo de Operaciones Matrices	269,2	238,6	12,8%
Flujo de Operaciones Concesionarias	696,4	508,0	37,1%
Inversión Bruta Matrices			
Autopistas	151,2	450,0	-66,4%
Inversión Bruta Aparcamientos	48,4	56,5	-14,4%

Operativas

	dic-07	dic-06	Var.
Evolución Tráfico Autopistas			
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	2.253,334	2.124,145	6,1%
Chicago Skyway	49.570	50.514	-1,9%
Indiana Toll Road	31.508		
Ausol I	21.482	20.772	3,4%
Ausol II	21.170	19.782	7,0%
Autema	23.875	21.529	10,9%
Radial 4	11.580	9.333	24,1%
Ocaña-La Roda	4.802		
M-45	77.690	86.537	-10,2%
Santiago-Talca	68.272	64.322	6,1%
Talca-Chillán	43.121	39.463	9,3%
Ruta del Bosque	25.547	23.724	7,7%
Collipulli-Temuco	29.133	27.241	6,9%
Temuco-Río Bueno	19.516	18.296	6,7%
M4-M6	24.506	20.939	17,0%
Euroscut Algarve	20.146	19.098	5,5%
Euroscut Norte Litoral	30.477	29.625	2,9%
Plazas de Aparcamiento	266.805	253.023	5,4%
Rotación	83.194	66.957	24,2%
Zona Azul	156.603	159.271	-1,7%
Residentes	27.008	26.795	0,8%
Porcentaje de Ocupación (Rotación)	17,3%	18,7%	-1,3%

NOTA: No se presentan datos de tráfico para el año 2006 en las autopistas Indiana Toll Road y Ocaña-La Roda al no consolidarse durante el ejercicio completo.

3. Cuenta de pérdidas y ganancias

	dic-07	dic-06	Var.
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO	1.024,7	884,7	15,8%
Otros Ingresos	1,1	0,8	40,6%
Total Ingresos de Explotación	1.025,8	885,5	15,8%
Gastos Externos y de Explotación	197,8	182,0	8,6%
Gastos de Personal	118,9	110,5	7,6%
Variaciones de circulante	15,1		n/s
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACION (EBITDA)	694,0	593,0	17,0%
Margen EBITDA	67,7%	67,0%	0,7%
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	185,8	220,8	-15,9%
Variación Provisiones de Circulante		12,4	n/s
Total Gastos de Explotación	517,6	525,7	-1,5%
RESULTADO NETO DE EXPLOTACION	508,2	359,8	41,2%
Resultado Financiero	-650,6	-468,8	38,8%
Resultado Financiero Proyectos de Infraestructuras	-653,1	-467,5	39,7%
Resultado Financiero del resto de Sociedades	2,5	-1,3	n/s
Resultados por Puesta en Equivalencia y Otros	1,5	7,2	-79,5%
Otras Pérdidas y Ganancias	-2,5	202,4	n/s
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-143,5	100,6	n/s
Impuesto sobre beneficios	146,0	-24,2	n/s
RESULTADO CONSOLIDADO ACTIVIDAD CONTINUADAS	2,5	76,4	-96,7
Resultado neto operaciones discontinuadas	0,0	0,0	n/s
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	2,5	76,4	-96,7
Resultado Atribuido a Socios Externos	-28,7	79,3	n/s
RESULTADO NETO ATRIBUIBLE	-26,2	155,6	-116,8%

4. Análisis de resultados

4.1 Importe neto de la cifra de negocio – ventas

El INCN alcanza **1.024,7 millones de euros**, con un **crecimiento del 15,8%** respecto a 2006.

La evolución del INCN por actividades es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Variación
Autopistas	874,8	741,6	18,0%
Aparcamientos	143,6	132,4	8,4%
Matrices Autopistas	6,3	10,7	-41,3%
TOTAL	1.024,7	884,7	15,8%

Los principales motivos de esta evolución son

- **La buena evolución del tráfico**, con crecimientos significativos en todas las autopistas a excepción de la Chicago Skyway y la M-45. La primera se ha visto afectada por los trabajos de construcción en la propia autopista y en la Dan Ryan así como por la finalización de las obras de la ruta alternativa 294. La segunda ha recogido el efecto tanto de la apertura del tramo de la M-50 que discurre entre las autovías A-3 y A-2, como de la finalización de las obras de los túneles de la M-30.
- **El aumento de tarifas en la autopista 407-ETR**. La tarifa en hora punta aumentó un 8,3%, hasta los 17,6 céntimos de dólar canadiense por kilómetro, mientras que la de hora valle se incrementó en un 8,4%. A pesar de este incremento de tarifas, el número total de kilómetros recorridos creció un 6,1% mientras que la media de viajes diarios lo hizo en un 5,4%.
- **La subida de tarifas de la autopista Indiana Toll Road**. La autopista empezó, el pasado 1 de abril, a aplicar las nuevas tarifas para vehículos pesados, con un incremento del 25% respecto a las anteriores.
- **La variación del perímetro de consolidación** por:
 - La **incorporación de la autopista Indiana Toll Road**, que empezó a consolidarse por integración proporcional desde el 1 de julio de 2006.
 - La **integración global de la autopista chilena Talca-Chillán**. Después de que Cintra incrementase su participación hasta el 67,61%, la concesionaria ha pasado a consolidarse, desde el 1 de mayo de 2006, por integración global. Anteriormente, la autopista se consolidaba por puesta en equivalencia.
 - La **adquisición** en octubre de 2006 de la **Ruta del Bosque en Chile**, que se empezó a consolidar desde el 1 de noviembre.

- La **apertura**, el pasado 27 de julio de 2006, de la nueva **autopista Madrid-Levante (Ocaña-La Roda)**.
- **Incremento de 13.782 en el número de plazas gestionadas** en la actividad de aparcamientos, lo que representa un crecimiento del 5,4% respecto al año anterior.
- **Variación del tipo de cambio**. Las **depreciaciones del dólar canadiense, el dólar americano y el peso chileno respecto al euro** (2,4%; 8,2% y 6,7% respectivamente) han reducido en 22,5 millones de euros los ingresos consolidados del Grupo.

Evolución de los tipos de cambio	dic-07	dic-06	Variación
CAD/EUR	1,4672	1,4320	-2,4%
USD/EUR	1,3785	1,2650	-8,2%
CHP/EUR	717,8158	669,3969	-6,7%

- Los menores ingresos de matrices de autopistas se deben, fundamentalmente, a la recuperación, en el ejercicio 2006, de los gastos de licitación de la autopista Indiana Toll Road.

La distribución geográfica del INCN es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-07	%	dic-06	%
España	315,2	30,8%	279,7	31,6%
Resto de Europa	94,1	9,2%	80,2	9,1%
Canadá	353,7	34,5%	318,2	36,0%
EEUU	94,2	9,2%	77,1	8,7%
Chile	167,6	16,4%	129,4	14,6%
TOTAL	1.024,7	100,0%	884,7	100,0%

La contabilización durante el año completo de las operaciones en la autopista Indiana Toll Road, ha ayudado, de manera significativa, al aumento de la aportación al INCN consolidado de la actividad en Estados Unidos.

La buena evolución del tráfico en las autopistas chilenas unido a la consolidación durante el año completo de las autopistas Talca-Chillán y Ruta del Bosque, elevan la contribución de Chile dentro de la actividad consolidada de Cintra.

4.3 Gastos de personal

La partida registra un incremento del 7,6% hasta alcanzar un importe de 118,9 millones de euros. La **plantilla media** a diciembre de 2007 **aumenta** hasta los **4.110 empleados** frente a los 4.017 (+2,3%) a diciembre de 2006, crecimiento derivado, principalmente de los cambios en el perímetro de consolidación ya mencionados.

4.4 Provisiones

Durante el ejercicio 2007, la variación de **las provisiones de circulante se contabilizan antes que el Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)** mientras que en el año 2006 se imputaban después del EBITDA. Este cambio supone reducir el EBITDA del año 2007 en 15,1 millones de euros respecto al mismo período del año anterior.

4.5 Resultado bruto de explotación

El **resultado bruto de explotación (EBITDA) aumenta 17,0%** durante el ejercicio y se sitúa en **694,0 millones de euros**.

La evolución del EBITDA por actividades es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
Autopistas	665,0	555,8	19,6%
Aparcamientos	47,6	46,0	3,4%
Matrices Autopistas	-18,5	-8,8	-110,1%
TOTAL	694,0	593,0	17,0%

Como ya hemos comentado, este año **la variación de las provisiones se contabiliza antes del Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)**. Este cambio supone reducir el EBITDA del año 2007 en 15,1 millones de euros respecto al calculado el año anterior. **Sin tener en cuenta este efecto, el EBITDA hubiera aumentado un 19,6%.**

El margen bruto de explotación sobre INCN consolidado aumenta hasta el 67,7% desde el 67,0% del año anterior. **Este incremento de 0,70%** se debe a la mejora del margen en la actividad de autopistas, **que ha aumentado desde el 72,7% hasta el 73,4%**. Sin el cambio de criterio en provisiones, el margen EBITDA hubiera pasado de 67% a 69,2% (+2,2%).

El menor resultado de matrices de autopistas, se debe, principalmente, a la reducción de ingresos unido al incremento de los gastos por el aumento de las provisiones por costes de licitación.

La distribución del EBITDA por zonas geográficas es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-07	%	dic-06	%
España	154,9	22,3%	137,8	23,2%
Resto de Europa	74,8	10,8%	61,6	10,4%
Canadá	276,4	39,8%	249,2	42,0%
EEUU	71,3	10,3%	57,4	9,7%
Chile	116,5	16,8%	86,9	14,7%
TOTAL	694,0	100,0%	593,0	100,0%

4.6 Amortizaciones

La dotación a la amortización del inmovilizado a diciembre de 2007 alcanzó los 185,8 millones de euros, un 15,9% menos que los 220,8 millones de euros del año anterior.

Con efecto en el ejercicio 2007, **la compañía ha revisado el criterio con el que estima el consumo de los beneficios económicos de los activos vinculados a contratos de concesiones de autopistas de peaje a efectos de su amortización, pasando de un criterio lineal a un criterio basado en las estimaciones de tráfico en el período de concesión**. Dicha revisión de criterio tiene la consideración de cambio de estimaciones conforme a lo indicado en el párrafo 35 de la NIC 8 y por lo tanto debe de reconocerse de forma prospectiva en el ejercicio 2007 y siguientes, sin modificar la información de ejercicios anteriores.

La revisión del criterio, para el ejercicio 2007, ha supuesto un impacto diferencial en la línea de amortizaciones (menores amortizaciones) de 81,3 millones de euros, y un impacto en el resultado neto atribuible a los accionistas mayoritarios (mayor resultado) de 36,9 millones de euros.

4.7 Resultado neto de explotación

El **resultado neto de explotación** aumenta hasta 508,2 millones de euros, con un **incremento del 41,2%** respecto al ejercicio pasado.

El margen neto de explotación aumenta hasta el 49,6% desde el 40,7% obtenido durante el ejercicio 2006.

La mejora, tanto del resultado de explotación como del margen sobre INCN, recoge la buena evolución operativa de las distintas actividades además de la revisión del criterio de amortización de las autopistas que en vez de ser lineal pasa a ser creciente en función de las estimaciones de tráfico durante el período de concesión.

El desglose por actividades es el siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
Autopistas	497,5	341,9	45,5%
Aparcamientos	31,1	27,8	11,8%
Matrices Autopistas	-20,4	-9,9	-106,4%
TOTAL	508,2	359,8	41,2%

4.8 Resultado financiero

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
Autopistas	-653,1	-467,5	-185,6
Aparcamientos	-3,5	-2,8	-0,7
Matrices Autopistas	5,9	1,5	4,4
TOTAL	-650,6	-468,8	-181,8

La variación en los gastos financieros durante el ejercicio 2007 se debe, principalmente, a:

- **La incorporación durante el año completo del servicio de la deuda de las nuevas concesiones**, que incrementa los gastos financieros del período en **100,9 millones de euros**:
 - Incorporación de Indiana Toll Road, que aumenta el gasto financiero, en moneda local, en 50,2 millones de euros.
 - Adquisición de la Ruta del Bosque, que incrementa el gasto financiero, en moneda local, en 31,3 millones de euros.
 - Consolidación por integración global de Talca-Chillán, con un efecto negativo, en moneda local, de 10,4 millones de euros
 - Entrada en funcionamiento de Ocaña-La Roda, que ha incrementado los gastos financieros en 9 millones de euros.
- **Mayor gasto financiero en la 407-ETR de 32,7 millones de euros en moneda local** debido fundamentalmente al mayor volumen de deuda y al incremento en el componente de inflación de los RRBs.
- **Mayor componente de inflación de la deuda en el resto de las autopistas chilenas denominadas en UF**, lo que ha aumentado el gasto financiero en moneda local en **34,4 millones de euros**.
- **El mayor endeudamiento de la autopista Santiago-Talca**, lo que incrementa el gasto financiero en moneda local en **6,6 millones de euros**.
- **Incremento del gasto financiero en Ausol en 11,1 millones de euros** debido, principalmente, a los costes de refinanciación de la deuda de la Concesionaria y al aumento de los tipos de interés de la nueva deuda, ya que, a pesar de que el margen se ha reducido en aproximadamente 30 puntos básicos, está referenciada a un tipo variable. La duración de la nueva deuda es de tres años.
- **Apreciación 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 disminuye los gastos financieros del período en **18 millones de euros**.
- **Mayores ingresos financieros de matrices** debido a la mayor posición de tesorería.

4.9 Resultados por puesta en equivalencia

La menor aportación del resultado por puesta en equivalencia, que **pasa de 7,2 millones de euros en 2006 a 1,5 millones de euros en 2007**, viene motivada por **la venta de la participación de Europistas y por el cambio en el perímetro de consolidación de la autopista chilena Talca-Chillán**, que pasa a consolidarse por integración global.

4.10 Otras pérdidas y ganancias

Otras pérdidas del período alcanzan los 2,5 millones de euros comparado con unas ganancias de 202,4 millones de euros del año anterior.

La diferencia entre ambos períodos se debe, fundamentalmente, a que en el año 2006, se produjo **la venta del 32,49% de Europistas y del aparcamiento de Montalbán** que generaron unas **plusvalías de 199,8 millones de euros y 7,2 millones de euros**, respectivamente. Además, la diferencia de conversión en las devoluciones de capital de las autopistas chilenas Talca-Chillán y Temuco-Río Bueno generaron un resultado negativo de 8,9 millones de euros.

En el ejercicio 2007, la **diferencia de conversión** en las devoluciones de capital de las autopistas **Indiana Toll Road, Chicago Skyway y 407 ETR**, ha generado un resultado negativo de **2,5 millones de euros**.

4.11 Impuestos

Cintra ha registrado un ingreso por Impuesto de sociedades en 2007 de 146,0 millones de euros frente al gasto de 24,2 millones de euros en 2006.

4.12 Resultado neto

El **resultado neto del período alcanza los -26,2 millones de euros** comparado con los 155,6 millones de euros del mismo período del año anterior. **El resultado neto ajustado, sin tener en cuenta las "otras pérdidas y ganancias" de ambos períodos, hubiera sido de -24,9 millones de euros comparado con -12,4 millones de euros del ejercicio pasado.**

5. Análisis áreas de negocio

5.1 Autopistas

Las principales magnitudes operativas de la actividad de autopistas, incluyendo matrices, es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCN	881,1	752,3	17,1%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	646,4	547,0	18,2%
Margen Bruto de Explotación	73,4%	72,7%	0,7%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	477,1	332,0	43,7%
Margen Neto de Explotación	54,1%	44,1%	10,0%

La evolución de las principales autopistas, es la siguiente:

5.2 407-ETR

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCN	353,7	318,2	11,1%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	276,4	249,2	10,9%
Margen Bruto de Explotación	78,2%	78,3%	-0,2%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	229,7	178,7	28,5%
Margen Neto de Explotación	64,9%	56,2%	8,8%
Km. Recorridos (millones)	2.253	2.124	6,1%
Viajes diarios medios	308.169	292.501	5,4%

La variación de los ingresos viene motivado por:

- **El aumento de tarifas:** La autopista empezó aplicar, el pasado 1 de febrero de 2007, sus nuevas tarifas que han supuesto un incremento del **8,3% en hora punta** y del **8,4% en hora valle**.
- **El buen comportamiento del tráfico que aumentó en un 6,1%** en términos de kilómetros recorridos y un 5,4% en cuanto al número medio de viajes diarios. La evolución del tráfico recoge el efecto positivo de las obras de ampliación de carril llevadas a cabo en los dos últimos ejercicios y que han supuesto añadir 100 kilómetros de nuevos carriles en los segmentos centrales de la misma. Hay que mencionar que, el pasado 5 de octubre, la autopista alcanzó un nuevo récord histórico de tráfico diario con un total de 445.822 viajes.

Por otro lado, la autopista puso en funcionamiento, el pasado 1 de febrero, el programa de fidelización para vehículos ligeros por el que los usuarios habituales obten-

drán kilómetros gratuitos para utilizar la autopista durante los fines de semana además de descuentos en el precio de los carburantes. La implantación del programa tendrá un coste total, durante los cuatro años de duración, de CAD\$ 40 millones y permitirá incrementar el nivel de satisfacción de los usuarios así como fomentar su frecuencia de uso de la autopista.

- **La depreciación del dólar canadiense respecto al euro en un 2,4%** a lo largo de 2007.

407-ETR	dic-07	dic-06	Var.
Ventas en millones de dólares canadienses	518,9	455,7	13,9%
Ventas en millones de euros	353,7	318,2	11,1%
Tipo de cambio CAD/ EUR	1,4672	1,4320	-2,4%

Como ya hemos comentado, este año las provisiones **se contabilizan por encima del EBITDA**, lo que ha restado 14,3 millones de euros al resultado bruto de explotación de la autopista. **Sin tener en cuenta este efecto, el crecimiento del EBITDA en la 407-ETR hubiera sido del 16,6% y su margen sobre INCN hubiera aumentado hasta el 82,2% (+3,9%).**

5.3 Chicago Skyway

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCN	39,2	44,8	-12,6%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	30,7	35,8	-14,2%
Margen Bruto de Explotación	78,4%	79,9%	-1,5%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	22,8	16,5	38,7%
Margen Neto de Explotación	58,3%	36,8%	21,6%
IMD	49.570	50.514	-1,9%

La variación de los ingresos se debe a:

- **La depreciación del dólar frente al euro ha disminuido los ingresos en un 8,2%.**

Chicago Skyway	dic-07	dic-06	Var.
Ventas en millones de dólares	54,0	56,7	-4,7%
Ventas en millones de euros	39,2	44,8	-12,6%
Tipo de cambio USD/ EUR	1,3785	1,2650	-8,2%

- **El comportamiento errático del tráfico** que se ha visto afectado tanto **por las obras de acondicionamiento y mejora en la propia autopista y en la Dan Ryan**, como por la finalización de **las obras de la autopista 294 entre las intersecciones de Bishop Ford y Kingery**, que sirve de ruta alternativa para el tráfico de vehículos pesado. El impacto

ha sido mayor en el tráfico de vehículos pesados que en el de ligeros. Adicionalmente, el tráfico recoge el efecto de las adversas condiciones climatológicas durante el primer trimestre del año.

La evolución del resultado bruto de explotación recoge el efecto del menor tráfico de la autopista junto con el aumento de los gastos por mantenimiento invernal.

5.4 Indiana Toll Road

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCEN	54,9	29,8	84,4%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	40,5	21,5	88,0%
Margen Bruto de Explotación	73,6%	72,2%	1,4%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	23,4	4,7	398,4%
Margen Neto de Explotación	42,7%	15,8%	26,9%
IMD	31.508		

Integración proporcional: Datos consolidados al 50%.

El incremento de ingresos viene motivado por:

- **La consolidación de la autopista durante el año completo**, mientras que el ejercicio 2006 sólo incluye la consolidación desde el 1 de julio.
- **La subida de tarifas para vehículos pesados** aplicada el pasado 1 de abril. Según lo establecido en el Contrato de Concesión, las tarifas para vehículos pesados de cinco ejes, que son los más habituales, se **han incrementado en un 25%**.

Indiana Toll Road	dic-07	dic-06	Var.
Ventas en millones de dólares	75,7	37,7	101,0%
Ventas en millones de euros	54,9	29,8	84,4%
Tipo de cambio USD/ EUR	1,3785	1,2650	-8,2%

5.5 Ausol

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCEN	66,0	61,6	7,0%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	59,1	50,3	17,6%
Margen Bruto de Explotación	89,7%	81,6%	8,1%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	50,3	34,6	45,3%
Margen Neto de Explotación	76,3%	56,2%	20,1%
IMD Ausol I	21.482	20.772	3,4%
IMD Ausol II	21.170	19.782	7,0%

El incremento de las ventas se debe a:

- **La evolución del tráfico, que aumentó un 3,4% en Ausol I y un 7,0% en Ausol II.** El tráfico acumulado durante el año, especialmente en Ausol II, se ha visto positivamente afec-

tado por las obras de ampliación del puerto de Algeciras, que han incrementado el tránsito de vehículos pesados en la autopista. La finalización en septiembre de gran parte de estas obras hará que la evolución del tráfico de los próximos meses vuelva a un ritmo de crecimiento más normalizado.

- **El aumento de las tarifas en un 3,64% y 2,95% en Ausol I y Ausol II, respectivamente.**

En cuanto a la evolución del EBITDA, ésta se ha visto afectada por la contabilización, en el ejercicio 2007, de la reversión del resto de las provisiones dotadas entre los años 2002 y 2004 por el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI) por importe de 6 millones de euros, mientras en el ejercicio 2006 se revirtieron provisiones por 1,2 millones de euros.

Este hecho, unido a los gastos de licitación de la autopista Málaga-Las Pedrizas en los que se incurrió el año pasado, ha provocado un aumento del margen EBITDA desde el 81,6% del año 2006 al 89,7% en el 2007.

5.6 Autema

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCEN	43,9	40,2	9,3%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	34,5	31,0	11,1%
Margen Bruto de Explotación	78,5%	77,3%	1,2%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	30,7	25,6	19,9%
Margen Neto de Explotación	69,8%	63,7%	6,1%
IMD	23.875	21.529	10,9%

El aumento producido en las ventas es inferior al resultado de la aplicación del incremento del **tráfico (10,9%) y de tarifas (3,35%)** debido a las medidas de gratuidad, establecidas en el contrato, que se aplican en el peaje de Les Fonts. En cualquier caso, el contrato de concesión garantiza un nivel de ingresos a la concesionaria. La cifra de INCEN refleja esta garantía e incluye 9,7 millones de euros de pago por la Generalitat.

5.7 Madrid-Sur (Radial 4)

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCEN	25,0	18,9	32,3%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	14,2	8,3	72,0%
Margen Bruto de Explotación	56,8%	43,7%	13,1%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	10,1	-3,3	n/s
Margen Neto de Explotación	40,4%	-17,3%	n/s
IMD	11.580	9.333	24,1%

El incremento en las ventas viene motivado por:

- **La buena evolución del tráfico, que aumentó en un 24,1%.** Este incremento se debe a que la autopista se encuentra en su fase inicial de actividad, donde el crecimiento del tráfico es más elevado, unido a la inducción de tráfico generada tras la apertura de la autopista Madrid-Levante, que conecta directamente con la R-4.
- **El incremento de las tarifas en un 3,68%.** Hay que mencionar que, el 25 de junio, tras la apertura al tráfico de un tramo de 7 kilómetros de la autopista M-50, se produjo un incremento del 5% en el porcentaje de subida de tarifas, que ha permitido cobrar el 100% de la tarifa.
- El aumento de los **ingresos de las estaciones de servicio** que alcanzaron los **1,7 millones de euros** comparado con los 1,3 millones de euros del ejercicio anterior.

El EBITDA aumenta hasta los 14,2 millones de euros, con un crecimiento del 72,0% respecto al mismo período del año anterior, debido a la buena evolución de los ingresos junto con el apalancamiento operativo propio de la actividad.

5.8 Madrid-Levante (Ocaña-La Roda)

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCN	18,0	6,6	172,6%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	8,7	3,3	164,1%
Margen Bruto de Explotación	48,3%	49,9%	-1,6%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	2,1	-3,7	n/s
Margen Neto de Explotación	11,9%	-56,1%	n/s
IMD	4.802		

El incremento de las ventas se debe a:

- **La consolidación durante el año completo** ya que la autopista fue inaugurada el pasado 27 de julio de 2006.
- **El crecimiento del tráfico** dado la fase de "ramp-up" en la que se encuentra.
- La **subida de tarifas del 1,7%.**

5.9 M-45

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCN	12,5	11,9	5,0%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	11,7	11,3	3,2%
Margen Bruto de Explotación	93,1%	94,8%	-1,7%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	8,8	8,3	5,7%
Margen Neto de Explotación	69,9%	69,4%	0,5%
IMD	77.690	86.537	-10,2%

Integración proporcional: Datos consolidados al 50%.

La evolución del tráfico se ha visto afectada, tanto por la apertura a finales del mes de junio, del tramo de la M-50 que discurre entre las autovías A-3 y A-2, así como por la finalización, en el mes de mayo, de las obras de los túneles de la M-30.

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 está obteniendo el ingreso máximo.

5.10 Autopistas Chilenas

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCN	167,5	129,3	29,5%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	114,4	86,3	32,6%
Margen Bruto de Explotación	68,3%	66,7%	1,6%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	71,8	58,8	22,2%
Margen Neto de Explotación	42,9%	45,4%	-2,6%
Tipo de Cambio CLP/ EUR	717,816	669,397	-6,7%

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

- **La integración global de la autopista chilena Talca-Chillán.** Después de que Cintra incrementase su participación hasta el 67,61%, la concesionaria ha pasado a consolidarse, desde el 1 de mayo de 2006, por integración global. Anteriormente, la autopista se consolidaba por puesta en equivalencia. **La aportación de la autopista al INCN consolidado durante este período ha sido de 36,2 millones de euros,** comparado con los 22,3 millones de euros del año pasado.
- **La adquisición en octubre del año 2006 de la Ruta del Bosque** en Chile, que ha contribuido con **27,3 millones de euros** a los ingresos consolidados, comparado con los 4,3 millones de euros del ejercicio anterior.
- **El incremento en los tráficos** de las concesionarias, **entre un 6,1% y un 9,3%.**
- **El aumento de las tarifas de un 2,47%,** a las que, en el caso de las autopistas de **Santiago-Talca, Talca-Chillán, Ruta del Bosque y Collipulli-Temuco** hay que añadir la **prima por seguridad vial obtenida.**
- **La depreciación del peso chileno** respecto al euro en un 6,7%.

Autopistas Chilenas	dic-07	dic-06	Var.
Ventas millones de pesos	120.238,3	86.572,3	38,9%
Ventas en millones de euros	167,5	129,3	29,5%
Tipo de cambio CHP/ EUR	717,8158	669,3969	-6,7%

La revisión del criterio de amortización, de lineal a creciente, basado en las estimaciones de tráficos en el periodo de concesión, no afecta a las autopistas Collipulli-Temuco, Santiago-Talca, Talca-Chillán y Ruta del Bosque ya que venían utilizando este criterio.

5.11 M4-M6

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCN	23,5	15,5	51,9%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	16,8	9,9	69,1%
Margen Bruto de Explotación	71,5%	64,2%	7,3%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	13,0	3,2	305,3%
Margen Neto de Explotación	55,5%	20,8%	34,7%
IMD	24.506	20.939	17,0%

El incremento de ingresos se debe a:

- La **buena evolución del tráfico que aumentó un 17,0%**. Este buen comportamiento del tráfico recoge el efecto de la implantación del nuevo sistema de peaje electrónico interoperable con el resto de autopistas de peaje.
- La **subida de tarifas del 3,63%**.
- El cobro de la **subvención a la explotación de 4,1 millones de euros**.

5.12 Euroscut Algarve

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCN	35,3	33,7	4,6%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	31,3	29,2	7,4%
Margen Bruto de Explotación	88,7%	86,4%	2,3%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	21,3	17,2	23,9%
Margen Neto de Explotación	60,2%	50,9%	9,4%
IMD	20.146	19.098	5,5%

Incremento de ingresos derivado del aumento del tráfico (+5,5%) y la actualización anual de tarifas (+2,39%).

5.13 Euroscut Norte Litoral

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCN	35,2	31,0	13,7%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	28,5	22,6	26,5%
Margen Bruto de Explotación	80,9%	72,7%	8,2%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	15,4	4,2	269,8%
Margen Neto de Explotación	43,7%	13,4%	30,2%
IMD	30.477	29.625	2,9%

Los ingresos de la autopista aumentan un 13,7% debido a la buena evolución del tráfico (+2,9%) y la actualización anual de tarifas (+2,59%). Además hay que tener en cuenta que el inicio de la facturación por tráfico en el año 2006 se realizó en el mes de febrero por lo que este ejercicio se ha contabilizado un mes más.

5.14 Aparcamientos

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06	Var.
INCN	143,6	132,4	8,4%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	47,6	46,0	3,4%
Margen Bruto de Explotación	33,1%	34,7%	-1,6%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	31,1	27,8	11,8%
Margen Neto de Explotación	21,7%	21,0%	0,7%
Plazas de Aparcamiento	266.805	253.023	5,4%

El INCN crece un 8,4% y alcanza los 143,6 millones de euros principalmente motivado por el incremento en un 5,4% de las plazas gestionadas y por la consolidación en la contribución al negocio de aparcamientos de las ya existentes.

El resultado bruto de explotación (EBITDA) aumenta un 3,4% hasta alcanzar los 47,6 millones de euros. El margen EBITDA sobre INCN se sitúa en el 33,1% y recoge el efecto de la venta de los aparcamientos de Kursaal y Montalbán, ambos en la actividad de rotación, que contaban con un margen superior a la media.

6. Balance consolidado

A continuación se presenta la evolución del balance consolidado, según la normativa NIIF.

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06
ACTIVO NO CORRIENTE	10.341,5	10.165,0
Activos intangibles	83,9	91,7
Activos en proyectos de infraestructuras	9.728,1	9.487,3
Inmovilizaciones materiales	171,8	155,0
Participaciones puestas en equivalencia	7,2	6,2
Inmovilizaciones financieras	15,5	27,6
Caja Restringida	302,0	329,0
Derivados financieros a valor razonable	33,0	68,3
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACION	164,1	159,3
IMPUESTOS DIFERIDOS	626,2	421,4
ACTIVO CORRIENTE	1.164,0	1.139,1
Existencias	24,2	14,9
Clientes y otras cuentas a cobrar	421,7	292,9
Tesorería y equivalentes	704,1	808,8
Sociedades de proyectos de infraestructuras	487,6	547,3
Resto de Sociedades	216,6	261,4
Otros activos	13,9	22,6
TOTAL ACTIVO	12.295,8	11.884,8
PATRIMONIO NETO	1.280,2	1.532,3
PATRIMONIO NETO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS	1.034,7	1.261,0
SOCIOS EXTERNOS	245,5	271,3
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	241,4	233,1
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	7,2	8,8
ACREEDORES NO CORRIENTES	9.904,7	8.314,2
Deuda financiera	9.189,6	7.882,2
Sociedades de proyectos de infraestructuras	9.152,2	7.806,9
Resto de sociedades	37,5	75,3
Deudas no financieras	136,4	137,3
Derivados financieros a valor razonable	578,6	294,7
IMPUESTOS DIFERIDOS	161,4	191,8
ACREEDORES CORRIENTES	696,8	1.600,4
Deuda financiera	385,8	1.316,7
Sociedades de proyectos de infraestructuras	380,0	1.312,7
Resto de sociedades	5,9	3,9
Deudas por operaciones de tráfico	297,1	273,2
Otros pasivos	13,8	10,5
PROVISIONES POR OPERACIONES DE TRÁFICO	4,0	4,2
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	12.295,8	11.884,8

6.1 Activos en proyectos de infraestructuras

Los activos en proyectos de infraestructuras alcanzan los 9.728,1 millones de euros con un incremento de 240,9 millones de euros respecto al año anterior. Las principales variaciones se producen por:

- La entrada en el perímetro de las autopistas M-3, en Irlanda (+184,6 millones de euros), Scut Azores (+78,3 millones de euros) y SH-130 en Estados Unidos (+47,3 millones de euros).
- Las variaciones en el tipo de cambio, que tienen un efecto positivo en 407 ETR (+156,8 millones de euros) que se ve compensado con el efecto negativo en las autopistas americanas (-270,3 millones de euros) y chilenas (-36,9 millones de euros).

6.2 Derivados financieros a valor razonable/ activo

Los derivados financieros a valor razonable/ activo han disminuido en 35,2 millones de euros principalmente por:

- El cambio en la valoración de los derivados de Indiana (-47,6 millones de euros) y Chicago Skyway (-13,2 millones de euros).
- Compensado en parte por la entrada en el perímetro de Azores (+21,3 millones de euros).

6.3 Impuestos Diferidos/ Activo

Los impuestos diferidos/ activo han aumentado en 204,9 millones, principalmente por la activación de bases imponible negativas en:

- Sociedades americanas por importe de 194,2 millones de euros.
- Autopista Madrid-Sur (R-4) y Autopista Madrid-Levante (Ocaña-La Roda) por importe de 53,2 millones de euros generados desde el inicio de la concesión.

Se han compensado impuestos diferidos de activo y pasivo para incorporar bases imponibles negativas en la Autopista 407 ETR por importe neto de -57,0 millones de euros.

6.4 Patrimonio neto atribuible a los accionistas

El patrimonio neto atribuible a los accionistas ha disminuido en un 17,9% debido principalmente al ajuste de derivados (-133,2 millones de euros), la distribución de dividendos (-50,0 millones de euros), el movimiento de las diferencias de conversión (-21,3 millones de euros) y el resultado del año (-26,2 millones de euros).

6.5 Deuda de las sociedades concesionarias de autopistas

La deuda (largo plazo y corto plazo) de las sociedades concesionarias de autopistas se ha incrementado un 4,5%, pasando de 9.119,6 a 9.532,1 millones de euros. El origen de las principales variaciones es el siguiente:

- El aumento del endeudamiento en la 407 ETR (+414,2 millones de euros) por emisión de tres nuevos bonos (Series 07-A1, 07-A2 y 07-D1) que sustituyen a dos cancelados (Series 06-A2, 00-C1) junto al efecto del tipo de cambio (+180,5 millones de euros);
- La incorporación de la deuda de las autopistas M-3 (+205,3 millones de euros) y Azores (+67,6 millones de euros);
- La disminución de la deuda en Chicago (-158,0 millones de euros) e Indiana (-99,6 millones de euros), básicamente por efecto del tipo de cambio.
- La menor deuda en Talca-Chillán (-33,9 millones de euros) por cancelación de un bono en el mes de septiembre;
- El aumento del endeudamiento en la Autopista R-4 por importe de +25,8 millones de euros, principalmente por pago de inversiones y expropiaciones.

6.6 Derivados financieros a valor razonable/ pasivo

Los derivados financieros a valor razonable/ pasivo se han incrementado en 283,9 millones de euros principalmente por:

- La variación en la valoración de los derivados de Chicago Skyway (+171,3 millones de euros), Indiana (+172,9 millones de euros) y Autopista del Maipo (+56,7 millones de euros).
- La reclasificación de los SIP's como mayor deuda, usando para su contabilización el mismo criterio utilizado en Canadá, lo que disminuye el importe total en 109,8 millones de euros.

6.7 Impuestos diferidos/ pasivo

Impuestos diferidos/ pasivo han disminuido en 30,3 millones de euros, principalmente por neteo de impuestos diferidos de activo y pasivo para compensar bases imponibles negativas, en las Autopistas chilenas (-30,4 millones de euros).

7. Posición neta de tesorería (31-dic-07)

(datos en millones de euros)	Concesionarias Autopistas	Aparcamientos	Matrices Autopistas	Ajustes	Total
Deuda	-9.532,1	-95,9	-1,8	54,4	-9.575,5
Largo Plazo	-9.152,2	-37,5			-9.189,6
Corto Plazo	-380,0	-58,4	-1,8	54,4	-385,8
Caja restringida	302,0				302,0
Tesorería + IFT	487,6	5,3	265,6	-54,4	704,1
Posición Neta	-8.742,5	-90,6	263,8	0,0	-8.569,4

7.1 Evolución de la tesorería

(datos en millones de euros)	Aparcamientos	Matrices Autopistas	Total
Posición neta de tesorería inicial 2007	-72,1	254,3	182,2
Flujo de Operaciones	52,3	216,9	269,2
Flujo de Inversiones	-45,8	-187,8	-233,6
Inversiones	-45,8	-187,8	-233,6
Desinversiones		0,1	0,1
Deuda Incorporada por Nuevas Sociedades	0,0	0,0	0,0
Pago de Dividendos	-20,3	-50,0	-70,3
Otros	-4,7	30,3	25,7
Posición neta de tesorería final 2007	-90,6	263,8	173,2

7.2 Evolución de la tesorería de Cintra s.A.

(datos en millones de euros)	Total
Caja Inicio Año 2007	237,8
Flujo de Operaciones	183,1
Cobros-Pagos de Explotación	-1,5
Dividendos, Dev. Capital y Bases Imponibles	184,6
Flujo de Inversiones	-176,1
Inversiones	-176,2
Desinversiones	0,1
Pago de dividendos	-50,0
Ampliaciones de Capital y Venta de Autocartera	0,0
Otros	1,2
Caja Final Año 2007	195,9

8. Flujo de caja - Matrices y aparcamientos

(datos en millones de euros)	dic-07	dic-06
Flujo de Operaciones	269,2	238,6
Matrices Autopistas	216,9	192,2
Aparcamientos	52,3	46,4
Flujo Neto de Inversión	-233,6	-225,2
Matrices Autopistas	-187,8	-191,4
Aparcamientos	-45,8	-33,8
Flujo de la Actividad	35,6	13,4
Matrices Autopistas	29,2	0,8
Aparcamientos	6,5	12,6

El flujo de operaciones es neto de impuestos y recoge los importes recibidos en concepto de dividendos y devoluciones de capital de las sociedades concesionarias.

9. Inversiones brutas del período

Las inversiones brutas de Matrices de Autopistas y de Aparcamientos durante 2007 han sido las siguientes:

(datos en millones de euros)	dic-07
Matrices Autopistas	151,2
Aparcamientos	48,4
TOTAL	199,6

Las principales inversiones desembolsas del período son:

- SH 130: 52,1 millones de euros.
- M3: 33,9 millones de euros.
- M-203: 20,5 millones de euros.
- Ionian Roads: 17,6 millones de euros.
- Açores: 15,3 millones de euros.
- Radial 4: 6,1 millones de euros.
- Madrid-Levante: 3,2 millones de euros.
- Central Greece: 1,7 millones de euros.
- Aparcamientos: 49,2 millones de euros.

10. Evolución previsible de los negocios

La actividad desarrollada por Cintra, tanto en el negocio de autopistas como en el de aparcamientos, se ve directamente influenciada por la evolución de ciertas variables macroeconómicas y por tanto, por la situación económica de cada uno de los mercados en los que opera. Así, tanto el tráfico en la red de carreteras como la demanda de servicios de estacionamiento están directamente correlacionados con el crecimiento económico, mientras que las tarifas que se aplican, suelen estar, como mínimo, indexadas a la inflación.

Durante el año 2007, la actividad económica mundial ha seguido siendo sólida, aunque durante la segunda mitad del año se ha apreciado una cierta moderación con respecto al fuerte dinamismo observado hasta ese momento. El ritmo de crecimiento de la economía mundial, que el Fondo Monetario Internacional estima en torno el 5%, se sustenta en una fuerte expansión de los mercados emergentes. Específicamente, las economías emergentes de Asia están registrando un rápido crecimiento de la inversión y el producto, lideradas por China e India. Este rápido crecimiento en los países emergentes compensa el crecimiento más moderado en las economías avanzadas.

En Estados Unidos, la actividad económica se ha ido desacelerando hasta situarse en niveles ligeramente por encima del 2%, debido a la corrección en el mercado de la vivienda y el impacto sobre los niveles de confianza generado por las turbulencias que han afectado a los mercados financieros. Para el 2008, se espera una mayor desaceleración debido a que podría continuar la debilidad en los mercados de la vivienda y financiero y se podría empezar a apreciar una reducción del consumo. La construcción de nuevas viviendas y los precios de las mismas podrían seguir cayendo, lo que sugiere que la inversión residencial podría seguir minando el crecimiento durante el 2008. El crecimiento del consumo también se podría reducir al verse afectada la riqueza personal por la caída en los precios de la vivienda. En el corto plazo, el consumo también se podría ver afectado por el impacto en el crédito y la confianza producido por las tensiones recientes en los mercados financieros. Por el contrario, la demanda externa, favorecida por la debilidad del dólar, debería amortiguar los factores adversos.

En Canadá, el crecimiento sigue siendo vigoroso, aunque para el 2008 se proyecta una pequeña desaceleración. La fuerte demanda interna y el alza de precios de las materias primas en los mercados internacionales han estimulado la economía, en tanto que la tasa de desempleo se sitúa en su nivel más bajo en 33 años. No obstante, es probable que la desaceleración en Estados Unidos y las dificultades en los mercados financieros afecten la actividad económica en el futuro.

En la zona euro el crecimiento se ha situado en niveles cercanos al 2,4% impulsado por el repunte económico de Alemania. Las previsiones para el año 2008 sitúan el crecimiento en una banda entre el 1,5% y el 2,5%. Este escenario de crecimiento sostenido del PIB se fundamenta en la expectativa de que la economía mundial mantendrá su dinamismo y de que la ralentización del crecimiento económico de Estados Unidos se verá parcialmente compensada por la continuada fortaleza de las economías de los mercados emergentes. Por tanto, la demanda externa debería seguir respaldando las exportaciones y la inversión en la zona del euro. El crecimiento del consumo también debería contribuir al crecimiento económico, en consonancia con la evolución de la renta real disponible, en un contexto favorable de incremento continuado del empleo.

El crecimiento económico en España continúa siendo superior a la media europea y se situó entorno al 3,8% aunque con una suave moderación durante la segunda mitad del año. La ralentización del PIB fue el resultado de un tono más contenido de la demanda nacional que fue parcialmente compensado por la favorable evolución de la demanda exterior neta. Para el año 2008, la previsión de crecimiento del Gobierno se sitúa en niveles cercanos al 3%, todavía por encima de la media europea. La desaceleración del sector de la construcción unido a la ralentización del consumo y el incremento del desempleo son las claves que justifican este menor ritmo de crecimiento.

Entre las economías emergentes, la actividad económica ha continuado su expansión a un ritmo muy alto. Las economías asiáticas, siguen manteniendo tasas de crecimiento cercanas a los dos dígitos respaldadas por el crecimiento sostenido de la demanda interna y por el sólido crecimiento de las exportaciones. En Latinoamérica, pese a la incertidumbre respecto a los efectos de contagio de las recientes turbulencias financieras, las perspectivas económicas continúan siendo favorables y se prevé que la demanda interna siga siendo el principal motor de crecimiento.

En cuanto a la evolución de los tipos de interés, hay que destacar que, ante los síntomas de desaceleración, tanto la Reserva Federal como el Banco de Inglaterra han ido reduciendo los tipos de interés de referencia, además de actuar de manera conjunta con el Banco Central Europeo y el Banco de Japón para inyectar liquidez al mercado.

Por lo que respecta a la evolución de los precios, la inflación ha repuntado a nivel mundial por el aumento, tanto de los costes de la energía, que últimamente han experimentado una notable subida, como por el incremento de los precios de las materias primas, especialmente de los alimentos. Las severas restricciones a la producción unido a la mayor demanda por parte de las economías emergentes ha hecho que el precio del petróleo haya sobrepasado los 100 dólares por barril en el mercado americano durante las primeras

semanas de 2008. El aumento en los precios de alimentos obedece a la vigorosa producción de biocombustibles y a la mayor demanda por parte de las crecientes economías emergentes.

Para el conjunto de economías avanzadas se prevé que la inflación se reduzca ligeramente en el 2008 debido a la menor tasa de actividad, mientras que las proyecciones para los países en desarrollo y los mercados emergentes indican que los precios al consumidor subirán en 5,3% en el 2008, tras un aumento de casi 6% en el 2007. En España, donde la inflación se situó en el 4,2% al cierre de 2007, se prevé que continúen las presiones inflacionistas durante la primera parte del año para ir reduciéndose de cara al final del ejercicio.

En este contexto, Cintra se encuentra bien posicionada para desarrollar su estrategia de crecimiento aprovechando las oportunidades que se presentan y afrontando este nuevo ejercicio en posición de mantener su trayectoria de liderazgo.

En la actividad de autopistas, la cartera actual de proyectos recoge una serie de factores que contribuyen de manera significativa al crecimiento de la actividad.

En primer lugar, en el año 2008 se empezará a consolidar la autopista Ionian Roads, el primer proyecto de Cintra en Grecia. Este proyecto tiene la particularidad de que incluye dos segmentos de autopista diferentes, uno de los cuales ya está construido y en funcionamiento y ha sido transferido por parte de la Administración Pública. La operación del tramo existente proporciona unos ingresos sustanciales durante la fase de construcción que disminuyen las necesidades de financiación durante este período de manera significativa. Además, a lo largo de este ejercicio se espera finalicen los trabajos de construcción de la autopista M-203, que mejorará sensiblemente los accesos desde el corredor del Henares hasta el centro y sur de Madrid, creando un eje transversal alternativo a la A-2.

Por otro lado, los activos más significativos de Cintra cuentan con esquemas tarifarios que permiten incrementos de precios superiores a la inflación, lo que redundará, previsiblemente, en crecimientos significativos de sus ingresos. De este modo, la autopista Chicago Skyway anunció sus nuevas tarifas para vehículos ligeros, que se han empezado a aplicar desde el 1 de enero de este año, y que han supuesto un incremento del 20% respecto a las anteriores. Adicionalmente, la autopista 407 ETR anunció las nuevas tarifas que se han empezado a aplicar desde el 1 de Febrero. La entrada en vigor de las nuevas tarifas supone un incremento del 9,4% en Hora punta en la "Regular Zone" (entre las Autovías 401 y 404), y del 8,0% en Hora Punta en la "Light Zone" (resto de la autopista). El aumento para la hora valle en toda la autopista es del 7,1%.

Finalmente, la mayor parte de los activos de la cartera de Cintra se encuentran en las fases iniciales de actividad, en las que el crecimiento de ingresos es más alto que en los

proyectos más maduros. Buen ejemplo de esto es la autopista Madrid-Levante, que ha mantenido incrementos de tráfico superiores al 40% en alguno de los últimos meses del 2007 o la Radial 4 que ha cerrado el ejercicio 2007 con un crecimiento del 24%.

En cuanto a posibles nuevos proyectos, la necesidad de inversión, tanto en nuevos proyectos como en rehabilitación en activos existentes, unido a la falta de fondos públicos necesarios para hacer frente a todos ellos, hacen prever que a lo largo del 2008 las Administraciones Públicas continúen con su actividad licitadora en los principales mercados objetivo de Cintra. Adicionalmente, esperamos que se produzca un incremento de licitación en nuevos mercados como México, Brasil e India que, si bien no han sido hasta ahora parte de nuestros mercados potenciales, parece que están desarrollando los mecanismos necesarios para ser incluidos en nuestra lista de mercados de interés. En cualquier caso, estos potenciales nuevos mercados no van a representar inversiones significativas dentro de la cartera total de Cintra y desde luego, con una rentabilidad ajustada al nivel de riesgo asumido.

En la actividad de aparcamientos, se prevé que continúe la licitación convocada por las administraciones locales. Para el resto de administraciones públicas debería producirse un incremento de actividad después de las elecciones generales que se celebrarán a principios del mes de marzo.

II. Actividades tecnológicas

Cintra considera la innovación en sistemas de información como un aspecto clave para mantener el liderazgo dentro de los sectores de autopistas y aparcamientos, en un momento de cambio en el que la aparición de nuevas iniciativas tecnológicas puede modificar, a medio plazo, el escenario de explotación de los actuales negocios, además de constituir un factor de éxito en nuevas licitaciones en las que el componente tecnológico va a ser cada vez más relevante.

12. Información bursátil, autocartera y accionistas principales

Las principales bolsas internacionales cerraron el año 2007 con importantes ganancias, con las excepciones de Milán y Tokio, que terminaron el ejercicio en números rojos. La subida más destacada fue la de la bolsa alemana, que acabó el año con una revalorización del 22,3%, gracias a la aceleración del crecimiento de su actividad económica.

En España, el índice selectivo Ibex-35 terminó el ejercicio

en los 15.182 puntos, lo que representa una revalorización del 7,3%, encadenando así su quinto año consecutivo de ganancias. Sin embargo, las ganancias de la bolsa española no han tenido un reflejo similar en todas las compañías. Las subidas han estado lideradas por los sectores de telecomunicación, energía y, en menor medida, financiero. En el lado opuesto están los sectores de construcción y cíclicos, cuyo peor comportamiento anticipa una desaceleración paulatina de la actividad económica en España.

Adicionalmente, la evolución de la bolsa a lo largo del ejercicio ha tenido dos momentos muy diferenciados. Así, durante la primera mitad del año, las buenas perspectivas económicas unido al aumento de operaciones corporativas ayudaban al selectivo Ibex-35 a marcar nuevos máximos históricos. Sin embargo, la incertidumbre en los mercados financieros provocadas por la crisis hipotecaria en Estados Unidos hacía que la segunda mitad del año tuviese un peor comportamiento.

En este contexto de volatilidad, Cintra cerró el ejercicio 2007 en 10,33 euros por acción, con un descenso, incluyendo la ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada 20 acciones antiguas, del 14,6%. El precio máximo anual fue de 14,3 euros (equivalente a 13,6 euros/ acción después de la emisión liberada), mientras que el mínimo se situó en los 10,05 euros. A lo largo del año se ha negociado un total de 633,6 millones de acciones, lo que representa una media diaria de 30,2 millones de euros. La capitalización bursátil al final del año era de 5.593 millones de euros.

Desde su salida a bolsa el 27 de octubre de 2004, la cotización se ha revalorizado un 38,2%.

Evolución anual desde OPV:

	2007	2006	2005	2004 ^(*)	2004 ^(*) - 2007
Cintra	-14,6% ^(**)	36,5% ^(**)	20,9%	-1,9%	38,2%
Ibex 35	7,3%	31,8%	18,2%	8,9%	82,1%

^(*) Desde la salida a bolsa de Cintra realizada el 27 Octubre 2004.

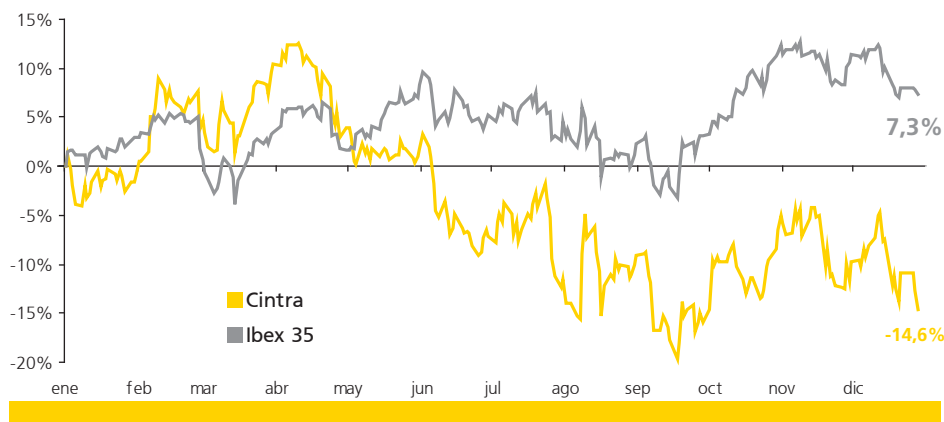
^(**) Incluyendo ampliaciones de capital liberadas.

Evolución mensual enero 2007 – diciembre 2007 (*)

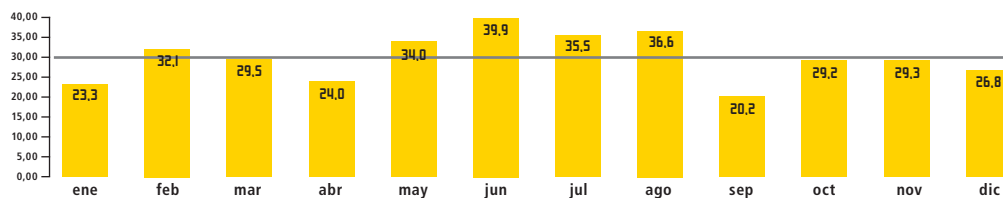
	Último	Máximo	Mínimo	Nº acciones	Media diaria Nº acciones
Enero	12,58	12,94	12,07	40.980.405	1.862.746
Febrero	13,30	13,86	12,60	47.851.184	2.392.559
Marzo	14,02	14,11	12,55	48.699.527	2.213.615
Abril	13,19	14,30	12,92	33.081.022	1.741.106
Mayo	12,93	13,41	12,55	58.055.382	2.638.881
Junio	11,80	13,14	11,34	69.761.485	3.321.975
Julio	11,23	12,50	11,07	65.464.266	2.975.648
Agosto	11,54	12,12	10,51	74.208.857	3.226.472
Septiembre	10,68	11,67	10,05	37.528.709	1.876.435
Octubre	12,06	12,06	10,66	58.991.883	2.564.864
Noviembre	10,91	12,18	10,46	57.405.534	2.609.342
Diciembre	10,33	11,65	10,28	41.614.470	2.447.910

(*) Fuente Bolsas de Madrid. No tiene en cuenta la ampliación de capital liberada realizada el 6 de noviembre 2007.

Evolución de Cintra e Ibex-35 en 2007

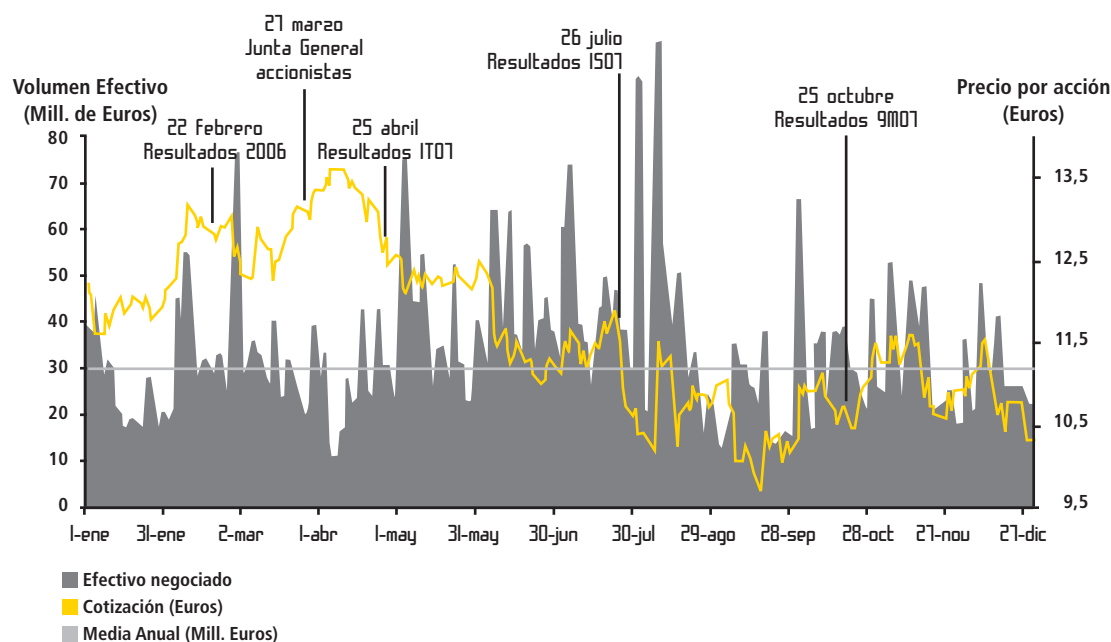


Efectivo (en millones de euros) - media diaria



Fuente: Bolsa de Madrid

Evolución de volumen de contratación y precio en 2007



Datos bursátiles (en euros)

Datos bursátiles	2007	2006	2005	2004
Cierre (*)	10,33	12,70	9,77	8,08
Cierre ajustado (**)	10,33	12,10	8,86	7,39
Máximo (*)	14,30	13,44	11,72	8,24
Máximo ajustado (**)	13,61	12,68	10,56	7,39
Mínimo (*)	10,05	9,26	8,04	7,41
Mínimo ajustado (**)	9,71	8,48	7,33	6,76
Medio ponderado (*)	12,06	10,97	9,40	7,98
Medio ponderado ajustado (**)	11,57	10,56	8,53	7,06
Efectivo negociado año (mill. de euros)	7.644	5.639	4.915	2.585
Nº acciones negociadas (miles/año)	633.643	489.070	522.697	324.031
Volumen medio diario (efectivo Mill.€)	30,21	22,20	19,20	60,11
Rotación del capital	117,0%	94,8%	106,4%	66,0%
Capitalización (mil. de euros)	5.593	6.549	4.798	3.968
Nº acciones Capital Social (miles)	541.456	515.672	491.116	491.116
Valor Nominal Acción (euros)	0,20	0,20	0,20	0,20
Dividendo bruto por acción (euros)	0,097	0,076	0,060	
Rentabilidad Bursátil	-14,6%(**)	36,5% (**)	20,92%	-1,94%

(*) Fuente: Bolsas y Mercados Españoles

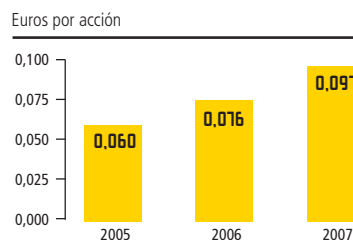
(**) Precio ajustado con las ampliaciones de capital liberadas. Fuente: Bloomberg

Dividendos

La política de dividendos trata de conciliar las necesidades de la compañía, en situación de permanente crecimiento con oportunidades de inversión que debe acometer, y las de una adecuada política de remuneración al accionista.

El pasado 16 de abril de 2007, se realizó el pago de un dividendo bruto por acción de 9,7 céntimos de euro con cargo a los resultados de 2007.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2007 se ha procedido a realizar una ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada veinte antiguas. Los derechos de asignación han cotizado en el mercado desde el pasado día 6 de noviembre, finalizando el período de asignación el día 20 de noviembre. Las nuevas acciones comenzaron a cotizar el 3 de diciembre.



Autocartera

A fecha 31 de diciembre de 2007, CINTRA no tenía acciones en autocartera.

Accionariado⁽¹⁾

Accionista	País	% Capital
Grupo Ferrovial, S.A. ⁽²⁾	España	65,03%
Capital Research & Management Co. ⁽²⁾	Estados Unidos	4,14%
New Jersey Division of Investmen	Estados Unidos	1,27%
Bestinver Gestion SGIIC SA	España	1,27%
Morley Fund Management	Reino Unido	1,15%
Universities Superannuation	Reino Unido	0,81%
Barclays Global Investors NA (CA)	Estados Unidos	0,65%
Zenit Asset Management AB	Suecia	0,54%
Carnegie Asset Management Denmark	Dinamarca	0,52%
Allianz Global Investors GmbH	Alemania	0,50%

(1) Análisis realizado por IPREO para CINTRA entre noviembre y diciembre de 2007

(2) Según comunicaciones a la CNMV entre diciembre de 2007 y enero de 2008

Códigos Bursátiles

Bloomberg: CIN SM

Reuters: CCIT.MC

Indices a los que pertenece Cintra

IBEX 35 Index
Bloomberg Europe
BE 500 Comm Servi
BBG Europe 500 S
BBG Europe Consu
BBG World Index

DJ Euro Stoxx €
DJES Indus Gd €
DJES Small € Pr
DJ Stoxx 600 € Pr
DJ Stoxx Small 200 €
FTSEurofirst 300

13. Contenido adicional del informe de gestión conforme al artículo 116 bis de la ley del mercado de valores

a) La estructura del capital, incluidos los valores que no se negocien en un mercado regulado comunitario, con indicación, en su caso, de las distintas clases de acciones y, para cada clase de acciones, los derechos y obligaciones que confiera y el porcentaje de capital que represente.

El capital social de CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A. asciende a 108.291.105,80 euros, dividido en 541.455.529 acciones, de 0,20 euros de valor nominal cada una, pertenecientes a una única clase y a la misma serie. Todas las acciones se encuentran íntegramente suscritas y desembolsadas. Cada acción da derecho a un voto.

b) Cualquier restricción a la transmisibilidad de valores.

Los Estatutos de la Sociedad no establecen restricciones a la transmisibilidad de las acciones salvo en el caso en que no se haya practicado la inscripción de aumentos de capital en el Registro Mercantil.

c) Las participaciones significativas en el capital, directas o indirectas.

A fecha 31 de diciembre de 2007, la información que tiene la Sociedad sobre sus accionistas significativos es la siguiente:

- Grupo Ferrovial, S.A.: Ostenta el 65,03% del capital social. Es titular directo del 3% del capital social, y titular indirecto, a través de Ferrovial Infraestructuras, S.A., del 62,03% del capital social. (Ferrovial Infraestructuras, S.A. está participada al 100% por Grupo Ferrovial).
- El grupo familiar concertado formado por D. Rafael del Pino y Moreno y sus hijos, D^a María. D. Rafael y D. Leopoldo del Pino y Calvo – Sotelo, controla la mayoría del capital social de Portman Baela S.L. A su vez, esta sociedad ostenta una participación del 58,316% sobre el capital de Grupo Ferrovial SA.
- Chase Nominees Ltd.: Titular directo del 9,992% del capital social.

d) Cualquier restricción al derecho de voto.

No existen restricciones legales ni estatutarias al ejercicio del derecho de voto salvo lo establecido en el artículo 44.1 de la Ley de Sociedades Anónimas y el artículo 10.2 de los Estatutos Sociales que establecen que el accionista que se hallare en mora en el pago de los dividendos pasivos no podrá ejercitar su derecho de voto.

e) Los pactos parasociales.

La Sociedad no tiene conocimiento de la existencia de pactos parasociales que le afecten directamente.

f) Las normas aplicables al nombramiento y sustitución de los miembros del órgano de administración y a la modificación de los estatutos de la sociedad.

F.1.- Nombramiento y sustitución de los miembros del órgano de administración.

El nombramiento y sustitución de los miembros del Consejo de Administración se rige por los Estatutos Sociales y el Reglamento del Consejo de Administración, conformes a la Ley de Sociedades Anónimas.

Composición cuantitativa: Los miembros del Consejo de Administración son designados por la Junta General o por el Consejo de Administración por el sistema de cooptación. La Junta General determina el número de componentes del Consejo de Administración con un mínimo de 5 y un máximo de 15 miembros.

Propuestas: Las propuestas de nombramiento que el Consejo someta a la Junta General, así como los nombramientos adoptados mediante cooptación, deben estar precedidas de la correspondiente propuesta de la Comisión de Operaciones Vinculadas cuando se trate de Consejeros Independientes; si el Consejo se aparta de las recomendaciones de la Comisión habrá de motivar las razones de su proceder y dejar constancia en acta de sus razones.

Se procurará asimismo que los Consejeros Externos sean personas de reconocida solvencia, competencia y experiencia, debiendo extremar el rigor en relación con la selección de Consejeros Independientes.

Composición cualitativa: Se procurará que haya mayoría de Consejeros Externos, siendo los Independientes una proporción significativa y, al menos, un tercio del total de los consejeros.

Procedimiento selección: Se debe velar para que los procesos de selección de candidatos no adolezcan de sesgos implícitos que obstaculicen la selección de Consejeros por circunstancias personales.

Los Consejeros afectados por propuestas de nombramientos, reelección o cese deben abstenerse de intervenir en las deliberaciones y votaciones. Las votaciones del Consejo sobre nombramiento, reelección o cese de Consejeros serán secretas.

Duración del cargo: Los Consejeros ejercerán su cargo durante tres años pudiendo ser reelegidos una o más veces por iguales periodos. Vencido el plazo, el nombramiento caduca cuando se haya celebrado la siguiente Junta General o haya transcurrido el término legal para la Junta que deba resolver la aprobación de las cuentas del ejercicio anterior.

Cese: Los Consejeros cesan cuando haya transcurrido el período para el que fueron nombrados o cuando lo decida la Junta General. Asimismo, pondrán su cargo a disposición del Consejo o formalizarán la dimisión si el Consejo lo requiere, en los siguientes supuestos:

- a) En los Consejeros Ejecutivos, cuando el Consejo lo considere oportuno;
- b) En los Consejeros Dominicales, cuando se transmita íntegramente la participación que determinó su nombramiento o cuando disminuya hasta un nivel que exija la reducción del número que les corresponde.
- c) En los Consejeros Independientes, cuando hayan permanecido con tal condición durante 12 años continuados, aunque puedan continuar con otro carácter distinto.

El Consejo no propondrá el cese de los Consejeros Independientes antes del cumplimiento del período para el que fue nombrado, salvo que exista justa causa apreciada por el Consejo. No obstante, podrá proponerse el cese de Consejeros Independientes si como resultado de ofertas públicas de adquisición, fusiones u otras operaciones similares se produce un cambio en la estructura de capital de la Sociedad que aconsejan revisar los criterios de proporcionalidad establecidos en las recomendaciones de buen gobierno.

d) Con carácter general, cuando:

- Los Consejeros incurran en supuestos de incompatibilidad o prohibición;
- Lo solicite el Consejo por incumplimiento del Consejero de sus obligaciones;
- La permanencia del Consejero ponga en riesgo los intereses de Cintra;
- La permanencia del Consejero cause grave daño al patrimonio o reputación social de la Sociedad; en particular, si hay un procesamiento o la apertura de juicio oral al Consejero por alguno de los supuestos del artículo 124 de la LSA;
- Se alcance la edad de 70 años. El Presidente y Vicepresidentes (cuando sean Ejecutivos), el Consejero Delegado y el Secretario del Consejo cesarán a los 65 años, aunque puedan continuar como Consejeros y desempeñar los cargos de Presidente y Vicepresidente no ejecutivos;
- Se produzcan cambios significativos en la situación profesional o en las condiciones que determinaron el nombramiento del Consejero.

F.2.- Modificación de los Estatutos de la Sociedad

La modificación de los Estatutos deberá cumplir con lo establecido en el 144 y 103 de la Ley de Sociedades Anónimas.

g) Los poderes de los miembros del consejo de administración y, en particular, los relativos a la posibilidad de emitir o recomprar acciones.

El poder de representación de la Sociedad corresponde al Consejo de Administración en forma colegiada y por decisión mayoritaria. Tiene atribuidas facultades lo más ampliamente entendidas para contratar en general, realizar toda clase de actos y negocios, obligacionales o dispositivos, de administración ordinaria o extraordinaria y de riguroso dominio, respecto a toda clase de bienes, muebles, inmuebles, dinero, valores mobiliarios y efectos de comercio, sin más excepciones que las de aquellos asuntos que sean competencia de la Junta General o no estén incluidos en el objeto social.

Sin perjuicio de lo anterior, el Consejero Delegado de la Sociedad, D. Enrique Díaz-Rato Revuelta, nombrado con fecha 26 de julio de 2006, tiene atribuidas todas las facultades salvo las indelegables por Ley.

Adicionalmente, el Presidente de la Sociedad, D. Rafael del Pino Calvo-Sotelo, ostenta específicas facultades solidarias. Por su parte, los Consejeros D. José María Pérez Tremps y Nicolás Villén Jiménez mantienen igualmente concretas facultades mancomunadas. En ambos casos, dichas facultades incluyen la compraventa de valores mobiliarios.

El Consejo de Administración, con ocasión de las ampliaciones de capital con cargo a reservas de prima de emisión acordadas en las Juntas Generales de Accionistas de 28 de marzo de 2006 y 27 de marzo de 2007, facultó al Consejero Delegado para que pudiera ejecutar los acuerdos de ampliación de capital social en los términos acordados.

h) Los acuerdos significativos que haya celebrado la sociedad y que entren en vigor, sean modificados o concluyan en caso de cambio de control de la sociedad a raíz de una oferta pública de adquisición, y sus efectos, excepto cuando su divulgación resulte seriamente perjudicial para la sociedad. Esta excepción no se aplicará cuando la sociedad esté obligada legalmente a dar publicidad de esta información.

La Sociedad no tiene suscritos acuerdos que entren en vigor, sean modificados o concluyan como consecuencia de una oferta pública de adquisición.

Cabe mencionar, sin embargo, que por la naturaleza esencialmente reglada de la actividad de la Sociedad y su grupo existen algunos contratos con entidades concedentes que prevén autorizaciones previas para esos proyectos concretos, en casos de operaciones societarias de fusión, escisión o cambios de control en la sociedad concesionaria o sus socios. Asimismo, en algunas financiaciones vinculadas a proyectos concretos existen cláusulas similares.

Particularmente, en el contrato de concesión de Indiana Toll Road se prevé la necesidad de obtener autorización

administrativa en el caso de que los socios de la sociedad concesionaria dejen de ser una sociedad cotizada, al asimilarse como un cambio de control de la concesionaria. Los contratos de financiación reproducen este mismo supuesto de cambio de control sin autorización administrativa como posible causa de aceleración del pago.

i) Los acuerdos entre la sociedad y sus cargos de administración y dirección o empleados que dispongan indemnizaciones cuando éstos dimitan o sean despedidos de forma improcedente o si la relación laboral llega a su fin con motivo de una oferta pública de adquisición.

Salvo para el Consejero Delegado, la Sociedad no tiene acuerdos, distintos a lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores, con sus cargos de administración y dirección o empleados que dispongan indemnizaciones cuando éstos dimitan o sean despedidos de forma improcedente o si la relación laboral llega a su fin con motivo de una oferta pública de adquisición.

En el caso del Consejero Delegado, asimismo, y con objeto de fomentar su fidelidad y permanencia en la Sociedad se le reconoce un concepto retributivo de carácter diferido que consiste en una remuneración extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) desvinculación por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad;
- b) despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta, sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el alto directivo alcance la edad acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores;
- c) fallecimiento o invalidez.

14. Informe de la Comisión de Auditoría y Control

Composición y funciones

La composición actual de la Comisión de Auditoría y Control es la siguiente:

Identidad	Naturaleza
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans (Presidente)	Externo Independiente
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	Externo Independiente
D. José María Pérez Tremps	Externo Dominical
D. Nicolás Villén Jiménez	Externo Dominical

En comparación con el informe correspondiente al Ejercicio 2006 se han producido las siguientes novedades en la composición de la Comisión:

- El Consejo de Administración de la Sociedad, en su reunión de 29 de enero de 2008, acordó establecer en cuatro el número de miembros de la Comisión, dentro de los límites establecidos por el Reglamento del Consejo. Asimismo, nombró como nuevo miembro de la Comisión a D. José Fernando Sánchez-Junco Mans.
- Durante el Ejercicio 2007 ha desempeñado el cargo de Presidente de la Comisión D. Fernando Abril-Martorell Hernández. Sin embargo, transcurridos tres años desde su nombramiento, y en cumplimiento del artículo 19.3 del Reglamento del Consejo de Administración, la Comisión, en su primera reunión del 2008, acordó nombrar como nuevo Presidente de la misma al Consejero Independiente, D. José Fernando Sánchez-Junco Mans.

La Secretaría de la Comisión durante el ejercicio 2007 ha sido ejercida por el Secretario del Consejo, D. Lucas Osorio Iturmendi.

Las competencias de la Comisión son, entre otras, las siguientes:

- En relación con los auditores externos, establecer medidas adecuadas para controlar su independencia, valorar los servicios que preste y ejercer como canal de comunicación entre el Consejo de Administración y los auditores externos;
- Vigilar el cumplimiento de los requerimientos legales y la correcta aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados;
- Auxiliar al Consejo en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera periódica;
- Analizar y evaluar los principales riesgos de los negocios y los sistemas establecidos para su gestión y su control;
- Supervisar el cumplimiento efectivo de las obligaciones contempladas en la normativa interna de gobierno corporativo, haciendo las propuestas que estime convenientes.

Durante el ejercicio 2007 la Comisión ha celebrado cuatro reuniones, en concreto los días 19 de febrero, 23 de abril, 23 de julio y 22 de octubre.

Principales actividades desarrolladas durante el 2.007

A continuación se describen las actividades más relevantes realizadas en el 2007:

- **Informe Anual de Gobierno Corporativo y Cuentas Anuales.**

En febrero de 2007, la Comisión revisó e informó favorablemente el Informe Anual de Gobierno Corporativo así como las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio 2006. El Informe Anual fue posteriormente aprobado por

el Consejo de Administración y las Cuentas Anuales, una vez formuladas por el Consejo, fueron sometidas a la Junta General Ordinaria de 27 de marzo de 2007, que procedió a su aprobación.

Asimismo, en la reunión celebrada con esta fecha, la Comisión ha revisado e informado favorablemente sobre el Informe Anual de Gobierno Corporativo y las Cuentas Anuales relativas al ejercicio 2007, que igualmente serán sometidas a la consideración del Consejo de Administración.

- **Información económico financiera.**

La Comisión ha revisado periódicamente la información financiera de la Sociedad, particularmente la que se hace pública trimestralmente.

Asimismo ha analizado en detalle los aspectos financieros más relevantes durante el ejercicio, así como las novedades introducidas en las normas contables y los criterios aplicados por la Sociedad.

- **Auditores externos.**

Los auditores PriceWaterhouseCoopers Auditores, S.L., inicialmente designados por la Junta General Ordinaria de 22 de mayo de 2003 por un periodo de tres años (2003, 2004 y 2005), fueron renovados por un periodo anual en el 2006.

Durante el 2007, la Comisión ha revisado las relaciones con los auditores externos de la Sociedad así como la naturaleza, honorarios y calidad de los trabajos desarrollados.

En la reunión de febrero de 2007, la Comisión acordó proponer al Consejo la renovación del mandato de PriceWaterhouseCoopers Auditores, S.L. como auditor externo de la Sociedad durante el ejercicio 2007. Más tarde el Consejo sometió a la Junta General Ordinaria la renovación del mandato, lo que se produjo el 27 de marzo de 2007.

En la reunión celebrada con esta fecha, la Comisión ha revisado nuevamente la actividad desarrollada por el auditor externo durante el ejercicio 2007 en su función de auditoría. Asimismo, ha analizado otros servicios distintos prestados por dicha firma, y aunque se ha producido un incremento de los honorarios respecto al ejercicio anterior por este concepto, en cumplimiento de un acuerdo de asesoramiento financiero en licitaciones de autopistas suscrito con anterioridad a este ejercicio, la Comisión considera que no se ha puesto en riesgo su independencia.

Tras su análisis, y una vez valorados los servicios prestados, ha informado favorablemente sobre la renovación del mandato de PriceWaterhouseCoopers Auditores, S.L.

como auditor externo de la Sociedad durante el ejercicio 2008. Posteriormente será sometido por el Consejo de Administración a la aprobación de la Junta General Ordinaria.

- **Análisis de riesgos y sistemas para su control.**

Durante el 2007, la Comisión ha mantenido la política de revisar los riesgos y contingencias de la Sociedad.

Respecto a las contingencias, se realiza un análisis periódico de las materias más relevantes por cada uno de los distintos proyectos. Particularmente, se ha examinado la situación de las desviaciones en el coste de las expropiaciones en España respecto a proyectos ya adjudicados y participados por la Sociedad. En general, se estima que los principales riesgos están debidamente identificados y que existe un correcto procedimiento para su análisis y valoración.

Igualmente, la Comisión ha analizado el sistema de gestión de riesgos de la Sociedad, así como los mecanismos de cobertura y medidas de control en relación con los mismos.

- **Gobierno corporativo.**

Como ya se mencionó en el Informe del ejercicio 2006, la Comisión ha revisado la normativa de buen gobierno de la Sociedad al efecto de adecuarse a las Recomendaciones del Código Unificado, habiendo informado favorablemente al Consejo de Administración sobre las modificaciones introducidas en los Reglamentos de la Junta General y del Consejo de Administración. Las modificaciones al Reglamento de la Junta fueron aprobadas en la Junta General Ordinaria de 27 de marzo de 2007 que, asimismo, fue informada sobre las modificaciones del Reglamento del Consejo. En la próxima Junta General Ordinaria de 2008 se informará, igualmente, sobre otras modificaciones introducidas en el Reglamento del Consejo.

Con carácter general se han asumido la gran mayoría de las recomendaciones del Código Unificado, si bien destacando ciertas singularidades propias de pertenecer la Sociedad a una sociedad igualmente cotizada lo que, exige, en algunas cuestiones, preservar una coherencia de políticas y criterios.

Durante el ejercicio se ha revisado la implantación de distintas recomendaciones introducidas en la normativa de la Sociedad. Entre ellas, la el desarrollo de un buzón de sugerencias garantizando la confidencialidad.

La Comisión entiende que, durante el ejercicio 2007, ha sido adecuadamente informada de las materias de su competencia y que su labor se ha desarrollado satisfactoriamente.

15. Informe de la Comisión de Operaciones Vinculadas

Composición de la Comisión

La composición de la Comisión de Operaciones Vinculadas es la siguiente:

Identidad	Naturaleza
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	Externo Independiente
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	Externo Independiente
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	Externo no Independiente ni Dominical
D. Enrique Díaz-Rato Revuelta	Ejecutivo

En comparación con el informe correspondiente al Ejercicio 2006 se han producido las siguientes novedades en la composición de la Comisión:

- Durante el Ejercicio 2007 ha desempeñado el cargo de Presidente de la Comisión el Sr. Sánchez-Junco Mans. Sin embargo, transcurridos tres años desde su nombramiento, y en cumplimiento del artículo 22.2 del Reglamento del Consejo de Administración, la Comisión, en su primera reunión del 2008, acordó nombrar como nuevo Presidente de la misma al Consejero Independiente, Sr. D. Fernando Abril-Martorell Hernández.
- La Comisión ha revisado la condición de los consejeros independientes de conformidad a la nueva definición contenida en el Reglamento del Consejo de Administración, según los términos modificados durante el Ejercicio 2007, considerando que mantienen dicha calificación los Sres. Abril-Martorell y Sánchez-Junco; por su parte, el Sr. Bergel tendrá la condición de consejero externo no independiente ni dominical, en base a las relaciones profesionales que mantiene con un consejero dominical, ya informadas con anterioridad.

La Secretaría de la Comisión ha sido ejercida por el Secretario del Consejo, D. Lucas Osorio Iturmendi.

Principales funciones de la Comisión

Las principales competencias de la Comisión son:

a) Supervisar con carácter general las operaciones vinculadas de CINTRA con Grupo Ferrovial, y sus respectivos grupos de empresas. En particular:

- Revisar el cumplimiento del Contrato Marco suscrito entre Cintra, Grupo Ferrovial y Ferrovial Agroman (en adelante, el Contrato Marco) en relación con el desarrollo de proyectos y la prestación de servicios intergrupo; y
- Emitir recomendaciones al Consejo de Administración

en relación con el cumplimiento del Contrato Marco y, en su caso, informar sobre modificaciones al mismo.

b) Informar sobre las propuestas de modificación del Reglamento del Consejo de Administración cuando afecten a las competencias de la Comisión de Operaciones Vinculadas;

c) Informar al Consejo de Administración sobre las propuestas de nombramiento de Consejeros Independientes; y

d) Evaluar las dispensas a Consejeros Independientes caso de concurrir alguna circunstancia descrita en el apartado 10.3 del Reglamento del Consejo.

Principales actividades desarrolladas durante el 2007

Durante el ejercicio 2007 la Comisión se ha reunido en cuatro ocasiones, en concreto los días 22 de enero, 24 de abril, 22 de mayo y 25 de septiembre.

Las actividades más relevantes desarrolladas por la Comisión durante dicho año han sido las siguientes:

- *Se ha realizado un seguimiento de las operaciones vinculadas entre CINTRA y Grupo Ferrovial, y sus respectivos grupo de empresas.*

Como parte de esa labor, se ha analizado el desarrollo de los proyectos comunes, el control de costes y las principales incidencias surgidas en cada caso. Dichas operaciones se analizan asimismo al efecto de constatar que se adecuan a los principios básicos contenidos en el Contrato Marco.

Por otro lado, la Comisión ha informado favorablemente la participación conjunta de CINTRA y empresas de Grupo Ferrovial en algunos procesos de licitación, el considerar que ello redundaba en beneficio de los correspondientes procesos de adjudicación.

- *Se ha analizado la prestación de servicios entre CINTRA y empresas del Grupo Ferrovial, así como la incidencia que la prestación de servicios por parte de directivos y personal de CINTRA puede tener en la actividad ordinaria de la Sociedad.*

La Comisión ha constatado que en comparación con ejercicios precedentes se reduce progresivamente el grado de dedicación del personal de CINTRA a empresas del Grupo Ferrovial, lo cual redundará en beneficio de la Sociedad al concentrar sus recursos en la actividad ordinaria de CINTRA.

Asimismo, ha revisado los presupuestos de servicios entre empresas de CINTRA y Grupo Ferrovial para el Ejercicio 2008. En comparación con el 2007, CINTRA dejará de prestar servicios a empresas de Grupo Ferrovial, con carácter general, en línea con la tendencia antes mencionada, mientras que se incrementan los que prestará Grupo Ferrovial a CINTRA, si bien la Comisión considera que son proporcionados y están debidamente justificados.

- *Se han analizado diversas cuestiones en materia de gobierno corporativo.*

La Comisión ha establecido criterios sobre algunos aspectos de gobierno corporativo de su competencia, como los relativos a la presencia de miembros de la dirección en reuniones de la Comisión o a la evaluación anual sobre su funcionamiento.

- *Se han revisado "ex-post" los procesos de licitación del Ejercicio 2007 en los que ha participado CINTRA con precios de construcción de Ferrovial Agromán, a efectos de valorar la competitividad de las ofertas.*

En el análisis se han considerado los resultados obtenidos, las ofertas de grupos competidores y las circunstancias de cada proyecto. La Comisión ha concluido que las ofertas de Ferrovial Agromán han sido adecuadamente competitivas.

Finalmente, la Comisión estima que ha sido regularmente informada sobre las materias sobre las que debe conocer y en particular las operaciones vinculadas relevantes entre las empresas de CINTRA y Grupo Ferrovial. La Comisión entiende que se respetan las reglas contenidas en el Contrato Marco y que ha podido ejercer satisfactoriamente sus funciones en los términos previstos en dicho Contrato.

16. Sistemas de Control de Riesgos

Cintra tiene implantado desde 2003 un sistema de gestión global del riesgo (GRM, "Global Risk Management") que abarca todas sus actividades de negocio en todo el mundo, incluyendo las sociedades participadas sobre las que tiene capacidad de gestión.

En un entorno dinámico y muy competitivo, este sistema constituye un instrumento importante para gestión estratégica de los negocios, contribuyendo a tratar adecuadamente los factores que pueden condicionar la consecución de los objetivos económicos y operativos en el medio y largo plazo.

Las actividades de Cintra se desarrollan en diversos países, con diferentes entornos socioeconómicos y marcos regula-

dores. En este contexto existen riesgos de diversa naturaleza consustanciales a las actividades de promoción y gestión de infraestructuras de Cintra.

Con carácter general, Cintra considera relevantes aquellos riesgos que pueden comprometer la rentabilidad económica de su actividad, la solvencia financiera de la sociedad implicada o el Grupo, la reputación corporativa y la integridad de sus empleados. En particular, los riesgos más significativos cubiertos por el sistema son los siguientes:

- Riesgos relacionados con la calidad del servicio suministrado a los usuarios.
- Riesgos relacionados con los daños físicos a las infraestructuras, fundamentalmente aquellos debidos a catástrofes naturales.
- Riesgos medioambientales.
- Riesgos socio-políticos y regulatorios
- Riesgos financieros: Exposición a variaciones de tipos de cambio en actividades en el exterior y variaciones de los tipos de interés en financiación de infraestructuras.

El sistema de riesgos ha quedado diseñado sobre la base de los estándares internacionales en materia de gestión global del riesgo (IRM, AIMC, ALARM. 2002).

La información que utiliza el sistema se genera a través de un reducido equipo de trabajo en el que participan los responsables de los departamentos que manejan la información sobre los riesgos de su actividad (Departamento Económico-Financiero, Calidad y Medio Ambiente, Recursos Humanos, Asesoría Jurídica), supervisados directamente por el Consejero Delegado. Todos los miembros del equipo de trabajo pertenecen al nivel directivo.

Los riesgos detectados se evalúan y priorizan mediante un procedimiento homogéneo de carácter semicualitativo apoyado en un sistema de indicadores relevantes y fiables, describiendo en cada caso las medidas de control y gestión establecidas. Esta información se transmite periódicamente al nivel corporativo, donde se integra y contrasta antes de ser reportada, en su caso, a la Comisión de Auditoría y Control del Consejo.

Cuentas Anuales Consolidadas

CINTRA, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y Sociedades Dependientes

Balance de situación consolidado de los ejercicios 2007 y 2006

Activo	Nota	Millones de euros	
		2007	2006
Activos no corrientes		11.132	10.745
Fondo de Comercio	5	164	159
Activos Intangibles	6	84	92
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7	9.728	9.487
Inmovilizado material	8	171	155
Inversiones en asociadas	9	7	6
Activos financieros no corrientes	10	319	357
Caja restringida		302	329
Otros activos financieros		17	28
Impuestos Diferidos	20	626	421
Derivados financieros a valor razonable	11	33	68
Activos corrientes		1.164	1.140
Existencias	12	24	15
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	436	316
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		223	209
Otros deudores		248	124
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		28	35
Provisiones		-63	-52
Tesorería y Equivalentes	17	704	809
Sociedades de proyectos de infraestructuras		488	547
Caja restringida		206	101
Resto de tesorería y equivalentes		282	446
Resto de sociedades		216	262
TOTAL ACTIVO		12.296	11.885
Pasivo y Patrimonio Neto	Nota	2007	2006
Patrimonio neto	14	1.280	1.532
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		1.035	1.261
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		245	271
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	15	241	233
Pasivos no corrientes		10.073	8.515
Otras provisiones no corrientes	16	7	8
Deuda Financiera	17	9.189	7.882
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		9.152	7.807
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		37	75
Otras deudas	18	137	138
Impuestos Diferidos	20	161	192
Derivados financieros a valor razonable	11	579	295
Pasivos corrientes		702	1.605
Deuda Financiera	17	385	1.317
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		380	1.313
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		5	4
Deudas por operaciones de tráfico	19	313	283
Acreedores comerciales		92	130
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		33	64
Otras deudas no comerciales		188	89
Provisiones para operaciones de tráfico	16	4	5
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		12.296	11.885

Las Notas 1 a 34, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2007.

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de los ejercicios 2007 y 2006

	Nota	Millones de Euros	
		2007	2006
Cifra de ventas		1.025	885
Otros ingresos de explotación		1	10
Total Ingresos de explotación	22	1.026	895
Consumo y otros gastos externos		-9	-7
Gastos de personal	23	-119	-110
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado		-185	-221
Variación de las provisiones de tráfico		-16	-12
Otros gastos de explotación		-188	-184
Total gastos de explotación		-517	-534
Resultado de explotación		509	361
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras		51	53
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras		-704	-521
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-653	-468
Ingresos financieros resto de sociedades		12	6
Gastos financieros resto de sociedades		-9	-7
Resultado financiero del resto de sociedades		3	-1
Resultado financiero	24	-650	-469
Participación en beneficios de Sociedades asociadas	9	1	7
Otras ganancias y pérdidas	25	-3	202
Resultado consolidado antes de impuestos		-143	101
Impuesto sobre sociedades	20	145	-24
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		2	77
Resultado consolidado del ejercicio:		2	77
- Resultado atribuido a Socios externos		28	-79
- Resultado del ejercicio atribuido a la Sociedad dominante (beneficio/pérdida)		-26	156
Beneficio/pérdida por acción			
De operaciones continuadas atribuido a la sociedad dominante	26		
Básico		-0,05	0,32
Diluido		-0,05	0,31

Las Notas 1 a 34, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2007.

Estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos de los ejercicios 2007 y 2006

	Nota	Millones de Euros	
		2007	2006
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura antes de impuestos		-266	65
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura (impuesto)		110	-31
Ganancias/(Pérdidas) por diferencias de conversión antes de impuestos		-57	-59
Ganancias/(Pérdidas) por diferencias de conversión (impuestos)		25	0
Otros conceptos (cargados)/abonados directamente en patrimonio antes de impuestos		4	0
Otros conceptos (cargados)/abonados directamente en patrimonio (impuestos)		0	1
Resultado Neto Registrado directamente en patrimonio	14	-184	-24
Resultado consolidado del ejercicio		2	77
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio:	14	-182	52
- Atribuido a la Sociedad dominante		-176	150
- Atribuido a socios externos		-6	-98

Las Notas 1 a 34, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2007.

Estado de flujo de caja consolidado de los ejercicios 2007 y 2006

	Nota	Millones de Euros	
		2007	2006
Resultado Neto		-26	156
Ajustes al resultado	27	720	437
Pago de Impuesto	20	-16	-27
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros		105	31
Cobro dividendos proyectos Infraestructuras			5
Flujo de operaciones		783	602
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-47	-48
Inversión en proyectos de infraestructuras		-571	-2.025
Inversión inmovilizado financiero		-48	-29
Desinversión			250
Flujo de inversión		-660	-1.852
Flujo antes de financiación		123	-1.250
Flujo de capital y socios externos		32	30
Pago de dividendos accionista sociedad matriz		-50	-38
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas		-54	-78
Flujo financiación propia		-72	-86
Intereses pagados		-442	-356
Aumento endeudamiento bancario		1.619	1.892
Disminución endeudamiento bancario		-1.323	-37
Flujo de financiación		-218	1.413
Variación tesorería y equivalentes		-95	163
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		809	671
Tesorería y equivalentes al final del periodo		704	809
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		10	25

Las Notas 1 a 34, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2007.

En Tesorería y Equivalentes se incluyen saldos en conceptos de caja restringida (ver Nota 17).

Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas

CINTRA, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y Sociedades Dependientes

I. Actividades de la sociedad y perímetro de consolidación

1.1 Sociedades que forman el grupo y actividades realizadas

Grupo Cintra, en adelante el Grupo Cintra o Cintra, está constituido por la sociedad dominante CINTRA, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A., y sus sociedades dependientes, negocios conjuntos y asociadas, que se detallan en el Anexo I. El domicilio social se encuentra en Madrid en la Plaza Manuel Gómez Moreno 2, planta 14, Edificio Alfredo Mahou.

A través de estas sociedades, el Grupo desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes áreas de actividad, que constituyen a su vez sus segmentos primarios de información conforme a lo indicado en la NIC 14.

a. **Autopistas.** Esta actividad se lleva a cabo mediante la realización de las siguientes actividades: diseño, construcción, ejecución, explotación, gestión, administración y conservación de toda clase de infraestructuras y de obras, públicas y privadas. También incluye la explotación y prestación de todo tipo de servicios relacionados con la infraestructura del transporte urbano e interurbano, ya sea por vía terrestre, marítima o aérea.

b. **Aparcamientos.** Su principal actividad es la construcción y explotación de aparcamientos en régimen de concesión administrativa. Dichas concesiones establecen que, al cumplirse los plazos concesionales, los estacionamientos se revertirán a la entidad otorgante en perfectas condiciones de uso, sin contraprestación alguna para el concesionario.

Además de la descripción de las actividades realizadas por el grupo, es importante destacar a efectos de la comprensión de los presentes estados financieros que una parte significativa de las actividades en las divisiones de Autopistas y Aparcamientos se realiza mediante el desarrollo de proyectos de infraestructuras.

Dichos proyectos se desarrollan normalmente a través de contratos a largo plazo, en los que la sociedad titular del proyecto, que suele participar con otros socios, financia la construcción o rehabilitación de una infraestructura pública, o adquiere el derecho a explotar una infraestructura preexistente y posteriormente opera y mantiene la infraestructura recuperando la inversión mediante el cobro de un peaje o tarifas reguladas por una entidad pública.

Con el objeto de permitir una mejor comprensión de la evolución financiera del grupo, se desglosan en los presentes estados financieros de forma separada, el impacto, tanto en el inmovilizado, como en la deuda financiera y la información relativa al flujo de caja.

1.2 Variaciones en el perímetro

Las principales variaciones en el perímetro de consolidación durante el ejercicio 2007 han sido las siguientes:

En marzo de 2007 se ha formalizado el contrato de concesión para el diseño, construcción y operación de los Segmentos 5 y 6 de la autopista de peaje SH-130 en Texas, Estados Unidos. Se han constituido e incorporado al perímetro las siguientes sociedades: Cintra Texas 56, LLC en la que Cintra participa en un 100% y SH-130 Concession Company, LLC en la que Cintra, S.A. participa en un 65% a través de Cintra Texas 56, LLC.

En marzo de 2007 se ha procedido a la firma del contrato de concesión para la construcción y explotación de la autopista de peaje M3 en Irlanda. Como consecuencia se han constituido y entrado en el perímetro las siguientes sociedades: Cinsac, Ltd en la que Cintra, S.A. participa en un 100% y Eurolink Motorway Operations M3 Ltd en la que Cintra, S.A. participa en un 95% a través de Cinsac.

En junio de 2007 se firmó el contrato de concesión para la construcción y explotación durante 30 años de la autopista de peaje Central Greece Motorway (E65) en la que Cintra, S.A. participa en un 33,34%, si bien la sociedad no ha tenido actividad hasta el momento.

En diciembre de 2006 se procedió a la firma del contrato de concesión para la construcción y explotación de la autopista de peaje Nea Odos, S.A. en Grecia, de la que Cintra, S.A. tiene una participación del 33,34%. La entrada en perímetro se ha producido en agosto de 2007, por inicio de sus operaciones, y consolida por el método de integración proporcional.

En octubre de 2007 se produjo la incorporación al perímetro de Euroscut Azores en la que Cintra participa en un 89%. La adquisición de la participación se realizó a Ferrovial Infraestructuras de conformidad a lo informado en el folleto de admisión a cotización de las acciones de Cintra. Esta transacción es una operación entre entidades bajo control común. En este tipo de transacciones, Cintra utiliza el método de Parent Company Model en donde se registraría un Fondo de Comercio en el caso de diferencias entre los

valores teóricos contables y el valor de la transacción. En esta operación debido al corto período de tiempo desde el comienzo de las operaciones de Euroscut Azores y su traspaso a Grupo Cintra, el valor de la transacción ha sido equivalente al valor teórico contable registrado en la sociedad adquirida. Por lo que no se ha registrado ningún fondo de comercio.

Respecto a las sociedades de Aparcamientos destacar la fusión de Eguisa, S.A. y Aparva, S.L. lo que ha ocasionado la salida de esta última del perímetro de consolidación y adicionalmente la constitución de las UTEs Aeropuerto Tenerife Norte y Lanzarote en las que Cintra Aparcamientos participa en un 99,92% a través de Dornier, S.A. y Cintra Aparcamientos, S.A.

2. Resumen de las principales políticas contables

2.1 Bases de preparación

La información financiera consolidada presentada en estas cuentas anuales ha sido elaborada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF UE) al cierre del ejercicio. Respecto a los criterios utilizados en la aplicación de dichas normas, es de destacar que la Entidad ha optado, en aquellos casos en que la NIIF permite distintos criterios alternativos, por valorar el inmovilizado material e inmaterial a coste histórico, capitalizando gastos financieros durante el periodo de construcción y para el caso de entidades de control conjunto y uniones temporales de empresas existentes, consolidarlas por el método de integración proporcional. Las cuentas anuales se han preparado bajo el enfoque de coste histórico modificado por las revalorizaciones de derivados. Dichos criterios han sido los mismos que los aplicados en el ejercicio 2006.

Algunos importes correspondientes al ejercicio 2006 han sido reclasificados en las presentes cuentas anuales consolidadas con el fin de hacerlas comparables con las del ejercicio actual y facilitar su comparación.

Con efectos 1 de enero de 2007, la compañía ha revisado el criterio con el que estima el consumo de los beneficios económicos de los activos vinculados a contratos de concesiones de autopistas de peaje a efectos de su amortización, pasando de un criterio lineal a un criterio basado en las estimaciones de tráfico durante el período concesional. Dicha revisión de criterio tiene la consideración de cambio en estimaciones conforme a lo indicado en el párrafo 35 de la

NIC 8 y por lo tanto debe reconocerse de forma prospectiva en el ejercicio 2007 y siguientes sin modificar la información de ejercicios anteriores.

La revisión de criterio antes mencionada ha supuesto un impacto diferencial en la línea de amortizaciones (menores amortizaciones) de 81 millones de euros y un impacto en el resultado neto atribuible a los accionistas mayoritarios (mayor resultado) de 37 millones de euros.

1) Normas, modificaciones a normas e interpretaciones obligatorias para todos los ejercicios comenzados en o a partir del 1 de enero 2007.

- NIIF 7 – “Instrumentos financieros: Información a revelar” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2007) y la disposición complementaria a la NIC 1, Presentación de los estados financieros – información relativa al capital; Esta NIIF introduce nuevos requerimientos para mejorar la información revelada sobre los instrumentos financieros presentada en los estados financieros y sustituye a la NIC 30, Información a revelar en los estados financieros de bancos y entidades financieras similares, y algunos de los requisitos de las NIC 32, Instrumentos financieros: información a revelar y su presentación. La enmienda a NIC 1 introduce requisitos de revelación sobre el capital de una entidad.. El grupo ha adaptado su información financiera a los nuevos requerimientos establecidos por esta norma.

- CINIIF 8 – “Ambito de aplicación de la NIIF 2” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de mayo de 2006); La CINIIF 8 exige la consideración de las transacciones que implican una emisión de instrumentos de patrimonio neto – en aquellos casos en que la contraprestación identificable sea inferior al valor razonable de los instrumentos de patrimonio neto emitidos – a efectos de terminar si dichas transacciones entran o no en el alcance de la NIIF 2. La aplicación de la misma no ha tenido efectos significativos en relación con los estados financieros consolidados de Grupo Cintra.

- CINIIF 9 – “Nueva evaluación de los derivados implícitos” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de junio de 2006); La CINIIF 9 obliga a las entidades a evaluar si un derivado implícito debe separarse del contrato principal y reconocerse como derivado cuando la entidad entra a formar parte del contrato. La reevaluación posterior está prohibida a menos que se hubieran producido modificaciones en las condiciones del contrato, en cuyo caso sí se debe realizar una reevaluación. Dado que ninguna de las entidades pertenecientes al Grupo ha cambiado las condiciones de sus contratos la CINIIF 9 no ha dado lugar a ningún impacto relevante en el tratamiento contable de las operaciones del Grupo.

2) Normas, modificaciones e interpretaciones con fecha de entrada en vigor en 2007 pero cuya aplicación no tiene efecto en las cuentas del Grupo:

- CINIIF 7 – “Aplicación del procedimiento de la reexpresión según la NIC 29 Información financiera en economías hiperinflacionarias” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de marzo de 2006); La CINIIF 7 proporciona las pautas sobre cómo aplicar los requisitos de la NIC 29 en un período contable en el que la entidad identifica la existencia de hiperinflación en la economía de su moneda funcional, sin que dicha economía hubiera sido hiperinflacionaria en el período anterior. Dado que ninguna de las entidades del Grupo opera en una entidad cuya moneda funcional sea la de una economía hiperinflacionaria, la CINIIF 7 no es relevante para las operaciones del Grupo.

- CINIIF 10 – “Estados financieros intermedios y deterioro” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de noviembre de 2006). La CINIIF 10 prohíbe que las pérdidas por deterioro que se hayan reconocido en un período intermedio sobre el fondo de comercio, inversiones en instrumentos de patrimonio neto e inversiones en activos financieros reconocidos por su coste, se reviertan en una fecha de balance posterior. La aplicación de la CINIIF 10 no ha tenido ningún impacto sobre las cuentas del Grupo.

3) Normas, modificaciones a normas e interpretaciones emitidas por el IASB y cuya fecha de entrada en vigor es posterior al 1 de enero de 2007 y que el Grupo no ha adoptado por anticipación:

- CINIIF 11 – “NIIF 2 – *Group and Treasury Share Transactions*” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de marzo de 2007). La CINIIF 11 desarrolla la aplicación de la NIIF 2 en pagos basados en acciones de la sociedad cuando éstas son adquiridas a terceros o proporcionadas por sus accionistas, o pagos basados en acciones de otra entidad del mismo grupo. Cintra entiende que la CINIIF 11 no dará lugar a ningún impacto relevante en el tratamiento contable de las operaciones del Grupo.

- NIIF 8 – “*Operating Segments*” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2009). Esta norma vendrá a sustituir a la NIC 14 – “Información financiera por segmentos” y responde al proyecto de convergencia con la normativa americana en esta área contenida en FAS 131- “*Disclosures about Segments of an Enterprise and Related Information*”, basando el desglose de información por segmentos en la información utilizada para la toma de decisiones. La compañía está evaluando los posibles efectos de la aplicación de esta norma.

4) Normas, modificaciones a normas e interpretaciones emitidas por el IASB pendientes de adopción por la Unión

Europea, cuya fecha de entrada en vigor establecida por el IASB es posterior al 1 de enero de 2007 y que el Grupo en consecuencia no ha adoptado por anticipación:

- NIC 1 (Modificación septiembre de 2007) – “*Presentation of Financial Statements*” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2009). Esta modificación de la NIC 1 tiene como finalidad el requerir que la información de los estados financieros se agregue sobre la base de características comunes e introduce un estado de ingresos totales (“*statement of comprehensive income*”). Esto permitirá a los usuarios analizar los cambios en el patrimonio de una empresa que resulten de transacciones con los propietarios cuando actúen como tales (por ejemplo, dividendos y recompra de acciones), de manera separada a los cambios por transacciones con los no propietarios (como transacciones con terceras partes). Grupo Cintra está evaluando el impacto de esta modificación de la norma sobre su información financiera.

- NIC 23 (Modificación 29 de marzo de 2007) – “*Costes por intereses*” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2009). Esta NIC revisada supera a la NIC 23 revisada en 1993. La principal modificación de esta nueva versión de la NIC 23 con respecto a la anterior es la eliminación de la opción de reconocer inmediatamente como un gasto los costes por intereses relacionados con activos que requieran un período sustancial antes de estar listos para su uso o para la venta (activos cualificados). De acuerdo con la nueva versión de la NIC 23 los costes por intereses que sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de activos cualificados deberían capitalizarse, formando parte del coste de dichos activos, mientras que los demás costes por intereses se reconocerán como gasto del ejercicio en que se incurra en ellos. Grupo Cintra no prevé ningún impacto significativo por la modificación de esta norma.

- NIC 27 – (Modificación de 10 de enero de 2008) “*Consolidated and Separate Financial Statements*” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de julio de 2009) - ha sido modificado como parte de la segunda fase del proyecto de combinaciones de negocio emprendido por el IASB junto con el FASB de los Estados Unidos. Las modificaciones se refieren, principalmente, a la contabilización de participaciones sin control y la pérdida de control de una dependiente. De aplicarse anticipadamente, debe hacerse conjuntamente con la aplicación anticipada del IFRS 3 revisado.

- NIIF 2 (Modificación de 17 de enero de 2008) – “*Vesting Conditions and Cancellations*”. Esta NIIF limita las condiciones para la consolidación de una concesión de derechos bajo un acuerdo de pagos basados en acciones a las condiciones de prestación de servicios y las condiciones de rendimiento. A la vez, la modificación a la definición de una condición

para la consolidación de una concesión deja bien claro que si una condición no requiere (implícita o explícitamente) la prestación de servicios o la entrega de bienes no es una condición para la consolidación de una concesión.

- NIIF 3 – “*Business Combinations*” (obligatoria para los ejercicios comenzados del 1 de julio de 2009). Es parte de un esfuerzo conjunto por parte del IASB y del FASB de los Estados Unidos para mejorar la presentación de información financiera favoreciendo la convergencia internacional de normas contables. De aplicarse anticipadamente, debe hacerse conjuntamente con la aplicación anticipada de la NIC 27 revisada.

- NIC 32 y NIC 1 (Modificación febrero de 2008): Instrumentos financieros con opción a rescate a favor del tenedor a valor razonable y obligaciones que surgen en liquidación (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2009). Esta modificación tiene como objetivo mejorar la información financiera requiriendo la presentación en patrimonio de ciertos instrumentos financieros que representen un interés residual en los activos netos de la sociedad, y que teniendo opción a rescate, cumplan ciertas condiciones.

- CINIIF 12 – “Contratos de concesión de servicios” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2008). El IFRIC 12 aplica a contratos en los que un operador privado participa en el desarrollo, financiación, operativa y mantenimiento de una infraestructura para servicios del sector público

- CINIIF 13 – “Programas de fidelización de clientes” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de julio de 2008). La CINIIF 13 aborda la contabilización por parte de empresas que emiten premios de fidelización, tales como puntos, descuentos, cupones o similares, a sus clientes por la compra de bienes o servicios. En concreto, la interpretación explica la forma en que dichas entidades deben reconocer las obligaciones asumidas respecto de la entrega de bienes o servicios gratuitos o a precios rebajados (incentivos) a los clientes que reclaman dichos incentivos. Grupo Cintra está evaluando el impacto de esta modificación de la norma sobre su información financiera.

- CINIIF 14 – “NIC 19 – *The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum funding requirements and their interaction*” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2008). La CINIIF 14 proporciona una guía general para evaluar el límite contemplado en la NIC 19 relativo al superávit susceptible de reconocerse como activo. Asimismo, explica cómo puede verse afectado el activo o pasivo por pensiones por el hecho de que existan requisitos mínimos de financiación tanto de carácter contractual como estatutario. La Interpretación va a suponer una normalización de la práctica contable y asegurará la uniformidad de criterios para el reconocimiento de un activo por un superávit. Bajo la CINIIF 14, el empleador no tendrá necesidad de reconocer ningún pasivo adicional a menos que las aportaciones a pagar bajo

el requerimiento de financiación mínimo no puedan ser devueltas a la entidad. Grupo Cintra no tiene en la actualidad pensiones que pudieran verse afectadas por este CINIIF.

Las cuentas anuales consolidadas de 2007 han sido formuladas con fecha 19 de febrero de 2008, estando pendientes de aprobación por las correspondiente Junta General de Accionistas. No obstante, los Administradores de la sociedad dominante esperan que las citadas cuentas anuales consolidadas sean aprobadas sin modificación alguna.

2.2 Criterios de consolidación

Durante el ejercicio 2007 y 2006, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es el mismo o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante. Así mismo con el objeto de presentar de forma homogénea las diferentes partidas que componen estas cuentas anuales consolidadas, se han aplicado criterios de homogeneización contable, tomando como base los criterios contables de la Sociedad dominante. La elaboración de las Cuentas Anuales consolidadas se ha basado en la aplicación de los siguientes métodos (en el Anexo I se desglosan los datos de indentificación de las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación):

a. Método de integración global: Se consolidan por el método de consolidación global todas aquellas sociedades que tienen la consideración de sociedades dependientes. A estos efectos se consideran sociedades dependientes aquellas en las que Cintra, mantiene el control efectivo de su gestión porque posee más del 50% de los derechos de voto directamente o indirectamente mediante la existencia de acuerdos con otros accionistas. A la hora de evaluar si el Grupo controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente ejercitables o convertibles. La inclusión en el perímetro de consolidación del Grupo se realiza a partir del momento en que se materializa formalmente el mencionado control efectivo de la filial. El valor de la participación de los accionistas minoritarios en el patrimonio y en el resultado del ejercicio de las sociedades dependientes consolidadas por integración global se presenta en los capítulos “Socios externos” del balance de situación consolidado y “Resultado atribuido a socios externos” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada. Las pérdidas atribuibles a los intereses minoritarios en una subsidiaria consolidada, en el caso de que excedan del importe de los intereses minoritarios en el patrimonio neto de la misma, se asignarán como disminución de las partidas correspondientes a la mayoría, salvo que los citados minoritarios tengan una

obligación vinculante de cubrir una parte o la totalidad de esas pérdidas, y siempre que tengan capacidad para realizar la inversión adicional necesaria. Si con posterioridad, la subsidiaria obtuviera ganancias, estas se asignarán a la mayoría hasta recuperar el importe de la participación de los minoritarios en las pérdidas que previamente fueron absorbidas por los mayoritarios.

b. Método de integración por puesta en equivalencia: Se consolidan por el método de puesta en equivalencia las sociedades que tienen la consideración de asociadas. A estos efectos, se entienden por asociadas, todas aquellas sociedades en las que se tiene una influencia significativa en su gestión, pero sin ejercer el control y sin que haya gestión conjunta con terceros. Por aplicación del método de puesta en equivalencia se reconoce el porcentaje de participación en el patrimonio de dicha sociedad tanto en sus reservas como en el resultado del ejercicio.

c. Método de integración proporcional: Se aplica a los negocios conjuntos que son aquellos en los que la gestión de las sociedades participadas es realizada conjuntamente por la Sociedad Dominante y por terceros no vinculados al Grupo. Los activos y pasivos asignados a las operaciones conjuntas o los que se controlan conjuntamente con otros participantes se presentan en el balance de situación consolidado clasificados de acuerdo con su naturaleza específica en el porcentaje de participación existente. De la misma forma, los ingresos y gastos con origen en negocios conjuntos se presentan en la cuenta de resultados consolidada conforme a su propia naturaleza también al mencionado porcentaje de participación. Los negocios conjuntos aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 1.149, -71 y 96 millones de euros respectivamente (1.683, -34 y 46 millones de euros en 2006), siendo los negocios más representativos que se integran por el método de integración proporcional las sociedades Indiana Toll Road, Autopistas Trados 45, S.A. y Nea Odos así como las actividades realizadas por las Uniones Temporales del Empresas (entidades con una regulación jurídica específica en España que básicamente establece un sistema de colaboración conjunta empresarial y contractual entre los partícipes).

d. Saldos y transacciones con empresas del Grupo: Los saldos y transacciones entre empresas del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación.

e. Conversión de estados financieros en moneda distinta al euro:

Los resultados y la situación financiera de todas las entidades del Grupo (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria) que tienen una

moneda funcional diferente de la moneda de presentación se convierten a dicha moneda como sigue:

- i. Los activos y pasivos de cada balance presentado se convierten al tipo de cambio de cierre de la fecha del balance.
- ii. Los ingresos y gastos de cada cuenta de resultados se convierten a los tipos de cambio medio (a menos que esta media no sea una aproximación razonable del efecto acumulativo de los tipos existentes en las fechas de la transacción, en cuyo caso los ingresos y gastos se convierten en la fecha de las transacciones).
- iii. El patrimonio neto se convierte a tipo de cambio histórico.
- iv. Todas las diferencias de cambio resultantes se reconocen como un componente separado del patrimonio neto. En consolidación, las diferencias de cambio que surgen de la conversión de una inversión neta de operaciones en el extranjero, y de préstamos y otros instrumentos en moneda extranjera designados como coberturas de esas inversiones, se llevan al patrimonio neto de los accionistas cuando se vende, esas diferencias de cambio, que se registraron en el patrimonio neto, se reconocen en la cuenta de resultados como parte de la pérdida o ganancia en la venta. Los ajustes al fondo de comercio y al valor razonable que surgen en la adquisición de una entidad extranjera se tratan como activos y pasivos de la entidad extranjera y se convierten al tipo de cambio de cierre.

La relación de sociedades dependientes, asociadas y negocios conjuntos se incluye en el Anexo 1.

2.3 Políticas contables aplicadas por partidas de balance consolidado y de cuenta de resultados consolidada

2.3.1 Activos intangibles

Los elementos incluidos en el epígrafe "Activos intangibles" del Balance de situación consolidado adjunto, se reconocen inicialmente por su precio de adquisición o coste de producción, incluyendo los gastos financieros capitalizables, y posteriormente se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. En la actualidad no existen activos intangibles de vida útil indefinida en el Grupo. La mayoría de los activos registrados en este epígrafe son concesiones administrativas de aparcamientos y se amortizan siguiendo el método lineal durante el periodo concesional, el resto de conceptos se amortizan durante su vida útil.

2.3.2 Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas por las sociedades concesionarias en relación con las infraestructuras objeto de explotación incorporando en el valor de las mismas tanto el coste de construcción como costes vinculados a la misma (estudios técnicos, expropiaciones y gastos financieros devengados durante el periodo de construcción) netos de amortización y pérdidas por deterioro.

Los activos afectos a proyectos de infraestructuras incluidos en un contrato de concesión de duración limitada se amortizan en función al patrón de consumo de los beneficios esperados futuros, siendo este patrón el tráfico estimado en el período concesional. Las inversiones de reposición se amortizan desde el momento que se incurren, en función al tráfico estimado durante su vida útil.

Se detallan a continuación los principales contratos de concesión de autopistas de peaje existentes así como la duración de dichos contratos:

Sociedad Concesionaria	País	Años de concesión	Año de inicio
Autopista Collipulli Temuco	Chile	25 (*)	1999
Autopista Temuco Río Bueno	Chile	25	1998
Autopista Santiago Talca	Chile	30 (*)	1994
Autopista Talca Chillán	Chile	19 (*)	1996
Autopista Chillán Collipulli	Chile	23 (*)	1998
407 Internacional Inc.	Canadá	99	1999
ITR Concession Company	USA	75	2006
Skyway Concession Co.	USA	99	2005
SH 130 Concession Co.	USA	50 (**)	2007
Autopista del Sol	España	55	1996
Autopista Terrasa-Manresa	España	51	1986
Autopista Trados M-45	España	31	1998
Autopista Madrid-Sur	España	65	2000
Autopista Madrid-Levante	España	36 (***)	2004
M-203 Alcalá O'Donnell	España	30	2005
Euroscut Norte Litoral	Portugal	30	2001
Euroscut Algarve	Portugal	30	2000
Euroscut Azores	Portugal	30	2006
Eurolink Motorway (M4-M6)	Irlanda	30	2003
Eurolink Motorway (M3)	Irlanda	45	2007
Nea Odos Concession	Grecia	30	2006
Central Greece	Grecia	30	2007

(*) Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.

(**) El periodo de la Concesión es de 50 años a partir de la finalización de las obras de construcción, estimadas en 5 años.

(***) La duración de la concesión se podrá ampliar cuatro años si se cumplen ciertos parámetros de calidad del servicio.

2.3.3 Inmovilizaciones materiales

Los elementos incluidos en el epígrafe "Inmovilizaciones materiales" del Balance de situación consolidado adjunto, figuran valorados por su precio de adquisición o por su coste de producción reducidos por las provisiones y amortizaciones existentes sobre los mismos.

Los importes de los trabajos realizados por la empresa para su propio inmovilizado material se calculan, para cada inversión, sumando al precio de las materias consumibles, los costes directos o indirectos imputables a dichas inversiones.

Los gastos financieros incurridos en el periodo de construcción o producción previo a la puesta en funcionamiento de los activos, son capitalizados, procediendo de fuentes de financiación específica destinados de forma expresa a la adquisición del elemento de inmovilizado, como de fuentes de financiación genérica de acuerdo a las pautas establecidas para activos cualificados en la NIC 23.

Las sociedades del Grupo utilizan para el cálculo de la amortización de los bienes incluidos dentro del inmovilizado material aquel sistema que más se adecua a la depreciación técnica efectiva de cada bien y a los años de vida útil estimada para el mismo. La compañía revisa anualmente las vidas útiles y los valores residuales de estos activos. Los años utilizados por las sociedades consolidadas para cada tipo de inmovilizado son, básicamente, los siguientes:

	Años de vida útil
Edificios y otras construcciones	10-50
Maquinaria, instalaciones y utillaje	2-25
Mobiliario y enseres	2-15
Elementos de transporte	3-20
Otro inmovilizado	2-20

2.3.4 Pérdidas por deterioro

En el caso de fondos de comercio el Grupo realiza anualmente pruebas de deterioro del valor. En el caso de activos sujetos a amortización, en cada cierre contable el Grupo evalúa la posible existencia de pérdidas permanentes de valor que obligue a reducir los importes en libros. Si existiese cualquier indicio de pérdida, se calcula el valor recuperable del activo al objeto de identificar el alcance de la pérdida por deterioro en caso de que su valor recuperable sea inferior a su valor contable, registrándose su efecto en la cuenta de resultados. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro, estas se determinan para cada activo individualmente. En

caso de que esto no sea posible, se determinan para cada grupo identificable de activos más pequeño que genera entradas de efectivo independientes de los derivados de otros activos (unidades generadoras de efectivo).

El importe recuperable se determina como el mayor entre el valor de mercado (valor de transacción entre partes independientes menos costes asociados a la misma) y el valor de uso. El valor de uso se calcula a partir de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados a un tipo que refleja las valoraciones actuales del mercado con respecto al valor del dinero y los riesgos específicos asociados al activo.

Si una pérdida por deterioro revierte posteriormente, el importe en libros del activo se incrementa hasta el límite del valor original por el que dicho activo estuviera registrado con anterioridad al reconocimiento de dicha pérdida de valor. Las pérdidas por deterioro del fondo de comercio no son reversibles.

2.3.5 Arrendamientos

Los arrendamientos se clasifican como arrendamientos financieros siempre que las condiciones de los mismos transfieran sustancialmente los riesgos y beneficios derivados de la propiedad al Grupo, el cual habitualmente, tiene la opción de adquirirlo al finalizar el contrato en las condiciones acordadas al formalizarse la operación. Los demás arrendamientos se clasifican como arrendamientos operativos.

El Grupo reconoce los arrendamientos financieros como activos y pasivos en el balance de situación, al inicio del arrendamiento, al valor de mercado del activo arrendado o al valor actual de las cuotas de arrendamiento mínimas, si éste último fuera menor. Para calcular el valor actual de las cuotas de arrendamiento se utiliza la tasa de interés implícita del contrato. El coste de los activos adquiridos mediante contratos de arrendamiento financiero se presenta en el balance de situación consolidado, según la naturaleza del bien objeto del contrato. Los gastos financieros se distribuyen durante el período de arrendamiento de acuerdo con un criterio financiero.

En cuanto a los arrendamientos operativos, los gastos del arrendamiento, cuando el Grupo actúa como arrendatario, se imputan linealmente a la cuenta de resultados durante la vigencia del contrato con independencia de la forma estipulada en dicho contrato para el pago de los mismos. En el caso de que en el contrato se hubiesen establecido incentivos al mismo por parte del arrendador consistente en pagos a realizar por este que deberían corresponder al arrendatario, los ingresos procedentes de los mismos se imputan a re-

sultado como una reducción en los costes de dicho contrato de una forma lineal al igual que éstos.

2.3.6 Activos Financieros

a. Activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias: Son todos aquellos activos que se hayan adquirido con el propósito principal de generar un beneficio como consecuencia de fluctuaciones en su valor. Se valoran por su “valor razonable” tanto en el momento inicial como en valoraciones subsiguientes, registrando las variaciones que se produzcan directamente en la cuenta de resultados consolidada. Los activos de esta categoría se clasifican como activos corrientes si se espera realizarlos en los 12 meses siguientes a la fecha del balance. No existen otros activos a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias salvo los derivados que se describen en la Nota 2.3.7.

b. Inversiones a vencimiento, créditos concedidos y cuentas a cobrar: Tanto las inversiones a vencimiento como los créditos concedidos y las cuentas a cobrar se valoran inicialmente por su valor razonable más costes de la transacción y posteriormente a coste amortizado reconociendo los intereses devengados en función de su tipo de interés efectivo y si procede provisión por pérdidas por deterioro en la cuenta de resultados. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala exactamente el desembolso inicial del instrumento financiero con la totalidad de sus flujos de efectivo estimados hasta su vencimiento. El importe de la provisión es la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor presente de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados al tipo de interés efectivo.

Los activos financieros son dados de baja del balance cuando se transfieren sustancialmente los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo financiero. En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce si se han transmitido los riesgos de insolvencia y de mora.

En aquellos casos en los que los activos financieros cotizan en un mercado oficial activo, dicho valor razonable se calcula en base al precio de cotización al cierre. Si no existe un mercado cotizado se obtiene mediante técnicas de valoración (descuento de flujos de caja, transacciones comparables, etc.)

2.3.7 Derivados financieros a valor razonable

Los derivados son inicialmente reconocidos por su valor mercado a la fecha de contratación. Las variaciones posteriores en el valor de mercado se registran igualmente en cada

fecha de cierre de balance. El método de reconocimiento de las ganancias o pérdidas de estos, dependerá de sí el instrumento esta designado como cobertura o no y, en su caso del tipo de cobertura. Los diferentes tipos de cobertura que designa el Grupo son los siguientes:

i) Cobertura de flujos de caja: Su objetivo es cubrir la exposición a transacciones futuras altamente probables y variación de los flujos de caja. La pérdida o ganancia en el instrumento de cobertura se registra por la parte no eficiente en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, mientras que la parte eficiente se reconoce directamente en el Patrimonio neto del Balance de situación consolidado. El importe diferido en el Patrimonio neto no se reconoce en la cuenta de resultados hasta que las pérdidas o ganancias de las operaciones cubiertas se registren en resultados.

ii) Cobertura de valor razonable: Su objetivo es cubrir la exposición a cambios en el valor de un activo o un pasivo reconocido o compromisos en firme sobre transacciones a realizar. La pérdida o ganancia en el instrumento de cobertura junto a la pérdida o ganancia producida en el activo o pasivo cubierto se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas.

iii) Cobertura de inversiones netas en el extranjero: Su objetivo es cubrir la exposición a cambios en el valor de dichas inversiones atribuible a oscilaciones en el tipo de cambio. Las pérdidas o ganancias se imputan dentro del Patrimonio neto y se traspanan a la cuenta de resultados a la venta o vencimiento de dicha inversión.

En el caso de derivados que no califican como cobertura, las pérdidas o ganancias de dicho instrumento se registran en la cuenta de resultados consolidada.

2.3.8 Combinaciones de Negocio y fondo de comercio

Las combinaciones de negocio se contabilizan mediante el método del coste de adquisición, que conlleva el reconocimiento a valor razonable de los activos y pasivos identificables del negocio adquirido. El fondo de Comercio es la diferencia positiva originada entre el coste de la inversión y el valor de los activos y pasivos mencionados. En las adquisiciones de empresas asociadas los fondos de comercio generados se consideran como mayor valor de la participación. El Fondo de comercio de consolidación no se amortiza y está sujeto al "Test de deterioro" (véase Nota 2.3.4). Las adquisiciones de intereses minoritarios son registradas mediante el "Parent Company Model", por el que la que el sobreprecio pagado respecto al valor neto contable de la sociedad es reconocido como fondo de comercio.

2.3.9 Existencias

El precio de coste de las materias primas y otros materiales adquiridos a terceros se determina en función de su precio de adquisición (precio promedio) o al valor neto de realización, el menor.

En el caso de bienes cuyo precio de adquisición o coste de producción no sea identificable de modo individualizado, se adopta con carácter general el método del precio medio ponderado.

El valor neto de realización representa la estimación del precio de venta menos todos los costes estimados de venta y distribución.

El Grupo realiza una evaluación del valor neto realizable de las existencias dotando las oportunas provisiones en aquellos casos en las que el coste excede de su valor neto de realización.

La principal inversión dentro de la partida de existencias es la relativa a aparcamientos, y se recoge, básicamente, la capitalización de los costes incurridos hasta la terminación de la construcción de los aparcamientos que están destinadas a la venta a corto plazo.

2.3.10 Tesorería y equivalentes

El efectivo y equivalentes de efectivo incluyen el efectivo en caja, los depósitos a la vista en entidades de crédito y otras inversiones a corto plazo de gran liquidez con un vencimiento original de tres meses o menos y que no se encuentran sujetos a un riesgo relevante de cambios en su valor.

Dentro de este apartado se incluyen inversiones de la misma naturaleza y vencimiento afectas a la financiación de determinados proyectos de infraestructuras cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo relativas al pago de intereses o principal de la deuda así como al mantenimiento de la operación de infraestructura.

2.3.11 Patrimonio neto

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto. Los costes incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción, neta de impuestos. Las adquisiciones de acciones propias de la Sociedad dominante por su contraprestación pagada, incluyendo costes asociados atribuibles, se deducen del patrimonio neto. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido neto de costes se incluye en el patrimonio neto.

2.3.12 Subvenciones

Las subvenciones se reconocen por su valor razonable cuando hay una seguridad razonable de que la subvención se cobrará y el Grupo cumplirá con todas las condiciones establecidas. Las subvenciones oficiales relacionadas con costes se difieren y se reconocen en la cuenta de resultados conforme al devengo de estos últimos. Las subvenciones relacionadas con la adquisición de inmovilizado, se incluyen en pasivos no corrientes dentro del epígrafe de ingresos a distribuir en varios ejercicios y se abonan en la cuenta de resultados consolidada con el mismo criterio de imputación al registrado para la amortización del activo al que se refiere la subvención.

2.3.13 Provisiones y pasivos contingentes

El Grupo registra una provisión cuando existe un compromiso u obligación frente a un tercero que cumple los siguientes requisitos: es una obligación presente que surge como consecuencia de acontecimientos pasados u obligaciones constructivas, cuya liquidación se espera suponga una salida de recursos y cuyo importe o momento de ocurrencia no se conocen con certeza pero puede ser estimada con suficiente fiabilidad.

Por su parte se consideran pasivos contingentes aquellas posibles obligaciones surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización está condicionada a la ocurrencia de algún evento futuro independiente de la voluntad de las entidades consolidadas. Estos pasivos no se registran pero se detallan en la memoria (véase Nota 21).

2.3.14 Compensaciones basadas en acciones

Sistemas Retributivos liquidados mediante entrega de opciones sobre acciones: Son valorados en el momento inicial de otorgamiento a valor razonable mediante un método financiero basado en un modelo binomial mejorado teniendo en cuenta el precio de ejercicio, la volatilidad, el plazo de ejercicio, los dividendos esperados, el tipo de interés libre de riesgo y las hipótesis realizadas respecto al ejercicio esperado anticipado. Dicho valor se reconoce dentro de la partida de gastos de personal de forma proporcional al periodo de tiempo establecido como requisito de permanencia del empleado, con contrapartida en este caso en el patrimonio. No se realiza una reestimación de la valoración inicial.

No existen sistemas de retribución vinculados a la evolución de la acción liquidados en efectivo.

2.3.15 Pasivos financieros

Estas deudas se reconocen inicialmente a valor razonable neto de los gastos incurridos en la transacción, registrándose posteriormente por su coste amortizado según el método de interés efectivo. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala exactamente la corriente esperada de pagos futuros previstos hasta el vencimiento del pasivo con el importe inicial recibido. En el caso de que la tasa de interés efectiva se considere inicialmente distinta del interés de mercado se valora el pasivo teniendo en cuenta el valor actual de los flujos futuros a esa tasa de mercado en el caso de préstamos con tipo de interés explícito. De no encontrarse dicho tipo de interés concretado la valoración de estos también se realiza al mencionado tipo de interés de mercado.

En el caso de producirse renegociación de deudas existentes, se considera que no existen modificaciones sustanciales del pasivo financiero cuando el prestamista del nuevo préstamo es el mismo que el que otorgo el préstamo inicial y el valor actual de los flujos de caja incluyendo los costes de emisión y formalización asociados al mismo usando el método del interés efectivo no difiere en más de un 10% del valor actual de los flujos de caja pendientes de pagar del pasivo original calculado bajo ese mismo método.

2.3.16 Impuesto sobre Sociedades e Impuestos diferidos

El Grupo Cintra está acogido al régimen de tributación fiscal desde el ejercicio 2002.

El gasto devengado por Impuesto sobre Sociedades para las compañías del perímetro de consolidación individualmente consideradas, se calcula a partir de su resultado contable antes de impuestos, aumentado o disminuido, según corresponda, por las diferencias permanentes que surgen por la aplicación de los criterios fiscales, y por la eliminación, en su caso, de los ajustes de consolidación fiscal; y tomando en cuenta las bonificaciones y deducciones en la cuota.

El gasto devengado por Impuesto sobre Sociedades reflejado en las cuentas consolidadas se calcula mediante la agregación del gasto registrado por cada una de las sociedades que forman el perímetro de consolidación, aumentado o disminuido, según corresponda, por la eliminación de los ajustes de consolidación contable.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se calculan, de acuerdo con el método de pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros en las cuentas anuales

consolidadas. Sin embargo, no se reconocen los impuestos diferidos cuando la transacción no es una combinación de negocios o no tiene efecto en el momento que ocurre sobre el resultado contable ni sobre la base imponible.

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se calculan a los tipos impositivos vigentes a la fecha del balance de situación y que se prevé que serán aplicables en el período en el que se realice el activo o se liquide el pasivo. Los activos y pasivos por impuestos diferidos se cargan o abonan a la cuenta de resultados, salvo cuando se refieren a partidas que se llevan directamente a las cuentas del patrimonio neto, en cuyo caso los activos y pasivos por impuestos diferidos también se registran con cargo o abono a dichas cuentas del patrimonio neto.

Por los beneficios no distribuidos de las filiales, no se reconoce un pasivo por impuestos diferidos cuando el Grupo puede controlar la reversión de las diferencias temporarias y no es probable que éstas sean revertidas en un futuro previsible.

Los activos por impuestos diferidos y los créditos fiscales derivados de bases imponibles negativas se reconocen cuando resulta probable que la Sociedad pueda recuperarlos en un futuro, con independencia del momento de recuperación y siempre y cuando la recuperación se prevea dentro del período legal de aprovechamiento. Los activos y pasivos por impuestos diferidos no se descuentan y se clasifican como activo (pasivo) no corriente en el balance de situación.

Con ocasión de cada cierre contable, se revisan los impuestos diferidos registrados (tanto activos como pasivos) con objeto de comprobar que se mantienen vigentes; efectuándose las oportunas correcciones a los mismos de acuerdo con los resultados de los análisis realizados.

2.3.17 Reconocimiento de ingresos

Los ingresos se calculan al valor razonable de la contraprestación a recibir y representan los importes a cobrar por los bienes entregados y los servicios prestados en el marco ordinario de la actividad, menos descuentos, devoluciones, impuesto sobre el valor añadido y otros impuestos relacionados con las ventas. A estos efectos, el ingreso se produce en el momento en que se entiendan cedidos los riesgos y beneficios. A continuación se detalla de forma específica el criterio seguido para el reconocimiento de resultados en cada uno de los segmentos en los que opera Cintra.

2.3.18 Actividad de autopistas y aparcamientos

a. Autopistas

Las características propias de este sector se pueden resumir en:

- Se trata de un sector altamente regulado. Los precios se establecen por la Administración de acuerdo con un Plan Económico Financiero que incluye una previsión de todas las magnitudes relevantes en la gestión económico-financiera del proyecto para toda la vida de la concesión (inversiones a realizar, financiación de las mismas, ingresos previstos por tráfico, costes de explotación, gastos financieros, etc.), así como las asunciones e hipótesis empleadas en su cálculo.
- Coexisten en la mayor parte de los casos el principio de riesgo y ventura por parte del concesionario con el principio de garantía del mantenimiento del equilibrio económico-financiero de la concesión por parte de la Administración.
- Los proyectos concesionales generalmente requieren elevados volúmenes de inversión (tanto iniciales como, en menor medida, de reposición) y siempre generan flujos de caja negativos en los años de construcción y en los primeros años de explotación, siendo necesaria la aportación neta de fondos por parte de socios y prestamistas en dicho período, con el resultado de un elevado apalancamiento financiero inicial del proyecto, lo que provoca una disociación temporal importante entre los costes financieros (decrecientes a lo largo de la vida de la concesión a medida que disminuye el apalancamiento) y los ingresos de explotación (crecientes a lo largo de la vida de la concesión).

Los contratos incluidos dentro de esta área de actividad, pueden ser calificados como contratos de concesiones y por tanto caen dentro del ámbito de aplicación de la IFRIC 12, sin embargo, aún cuando el Grupo no está aplicando la IFRIC 12, los contratos incluidos dentro de esta área de actividad, se registran de forma similar de acuerdo con el modelo de intangible, destacando como principales criterios:

1. La amortización de los activos conforme al patrón de consumo de los beneficios futuros, siendo éste el tráfico estimado durante el período concesional.
2. Capitalizar los gastos financieros durante la construcción.
3. Registrar los ingresos percibidos por peaje y los gastos de explotación conforme al criterio de devengo.

b. Aparcamientos

Aparcamientos para residentes: el registro contable de la venta y sus costes no se realiza hasta que la plaza de garaje está entregada, que suele coincidir con la formalización de la escritura pública. Los compromisos formalizados en contrato relativos a la venta de aparcamientos realizados a la espera de que el producto este dispuesto para la entrega se registran en la cuenta de anticipos de clientes por aquellas cantidades recibidas a cuenta del aparcamiento.

Los costes activados se clasifican en existencias. Si se diera la circunstancia de que las ventas se realizaran por un importe inferior al precio de coste, las existencias similares que permanezcan al cierre del ejercicio son depreciadas hasta ese importe. Asimismo, aquellas existencias no vendidas se deprecian de forma lineal en función al tiempo de la concesión, a partir de la fecha de terminación de la construcción, tomando como base el importe que resulte una vez tenido en cuenta la posible corrección valorativa que hubiera dado lugar por su valoración a valor razonable.

Aparcamientos en superficie: los ingresos suelen ser las tarifas pagadas por el estacionamiento o un precio por el servicio público prestado a pagar por el Ayuntamiento y su registro contable se realiza en el momento en que dichos ingresos son exigibles. En el caso de concesiones, el canon pagado para la obtención de la misma se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias en el periodo de concesión.

Los costes activados se clasifican como inmovilizado material. La amortización es lineal, durante los años de vida de la concesión y comienza en el momento de estar disponibles para su uso.

Aparcamientos en rotación: los ingresos de aparcamientos en rotación se registran en el momento de la venta de tickets por horas y cuando se trata de abonados se realizan las oportunas periodificaciones.

Los aparcamientos denominados mixtos, registran su ingreso, en cuanto a las plazas de rotación, tal y como se ha descrito en el párrafo anterior, y en cuanto a las plazas de residentes, los cobros recibidos por plazas entregadas se registran como un pasivo y se imputan al resultado de forma lineal durante los plazos de las respectivas concesiones.

En el periodo contable en que se reconocen los ingresos, se hacen las provisiones necesarias para cubrir los gastos que tengan que producirse después de realizadas las entregas.

Los costes activados se clasifican en existencias la parte destinada a la venta y en inmovilizado material la parte destinada a alquiler.

Los importes satisfechos para conseguir las concesiones administrativas necesarias para la construcción y explotación de aparcamientos se registran y valoran como activo intangible.

2.4 Estimaciones y juicios contables

La información contenida en estas cuentas anuales es responsabilidad de los Administradores del Grupo.

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2007 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores del Grupo para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos
- La vida útil de los activos materiales e intangibles
- La valoración de las opciones sobre acciones.
- Estimaciones relacionadas con el valor razonable de los activos adquiridos en combinaciones de negocio y fondos de comercio.
- Evaluación de posibles contingencias por riesgos legales y fiscales.

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2007 y 2006 sobre los hechos analizados. No obstante, es posible que acontecimientos que puedan tener lugar en el futuro obliguen a modificarlas, lo que se haría, en su caso, conforme a lo establecido en la NIC 8.

De esta forma durante el ejercicio 2007 se ha revisado el criterio de amortización de las concesiones de autopistas de peaje de forma prospectiva a partir de dicho ejercicio y por lo tanto sin modificar la información de ejercicios anteriores. El impacto diferencial en el año de este cambio de criterio aparece detallado en la nota 2.1. de la presente memoria relativa a Bases de Presentación no existiendo impacto diferencial en los ejercicios futuros derivado del mismo.

3. Gestión de riesgos financieros y capital

Las actividades del Grupo están expuestas a diferentes tipos de riesgos financieros destacando fundamentalmente los riesgos de tipo de interés, riesgo de cambio, riesgo de crédito y riesgo de liquidez.

3.1 Exposición a variaciones en los tipos de interés

En relación con el riesgo por tipo de interés la gestión del Grupo está orientada a minimizar el impacto de posibles variaciones en el gasto financiero vinculado con la deuda tanto mediante la contratación de derivados como mediante la contratación de deuda a tipo fijo.

En lo relativo a la financiación de los proyectos de infraestructuras, la financiación de este tipo de proyectos se caracteriza por estar ligada a los flujos de los mismos. En este contexto, el objetivo es intentar, en la medida de lo posible, y una vez que el proyecto entra en funcionamiento, cerrar un tipo de interés fijo, o asegurarlo mediante coberturas sobre las posibles variaciones del tipo de interés, evitando potenciales modificaciones posteriores en la rentabilidad del proyecto provocadas por la variación de dichos tipos de interés. Dichos mecanismos de cobertura se incardinan dentro de las obligaciones impuestas frecuentemente por las entidades financieras; el desglose de los mismos se presenta en la Nota 11 relativa a Derivados a Valor Razonable.

Igualmente en algunos proyectos de infraestructuras cuyos ingresos están vinculados a la inflación se intenta contratar deuda cuyo tipo de interés está indexado a la inflación.

En la tabla adjunta se presenta un detalle de la posición neta de tesorería del grupo (volumen total de deuda financiera neta por el valor de tesorería y equivalentes, y caja restringida a largo plazo vinculada a la deuda) indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por tipo fijo o por derivados).

	Deuda Neta	% Deuda Neta Cubierta
Autopistas	264	0%
Aparcamientos	-91	0%
Resto de sociedades	173	0%
407 International Inc	-2.854	66%
Skyway Concession Co.	-989	100%
ITR Concession Company	-1.114	99%
Autopistas españolas	-1.861	55%
Autopistas chilenas	-1.110	97%
Resto autopistas	-814	100%
Proyectos de infraestructuras	-8.742	80%
POSICION NETA TOTAL	-8.569	82%

Como se desprende del análisis de dicha tabla el 82% de la deuda neta del Grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés. Teniendo en cuenta lo anterior una variación de 50 puntos básicos en el presente ejercicio en los tipos de interés o en la inflación hubiese significado un impacto en cuenta de resultados de 8 millones de euros.

En la nota 17 de la memoria se presenta mayor detalle por tipo de deuda según el grado de cobertura al riesgo de tipo de interés.

Además de los activos y pasivos que constituyen la posición neta de tesorería, también se encuentran expuestos al riesgo de tipo de interés los derivados contratados por la compañía indicados en la nota 11 de la memoria. Dicho riesgo podría tener un impacto en la valoración de los mismos que principalmente se registra directamente por reservas.

Por último también se encuentran sujetos a riesgo de tipo de interés los activos financieros a largo plazo incluidos en la nota 10.

3.2 Exposición a variaciones en los tipos de cambio

Cintra mantiene inversiones de carácter significativo en países con moneda distinta del euro, destacando las inversiones en dólares americanos, dólares canadienses y pesos chilenos.

Respectos a los proyectos de infraestructuras en general todos los proyectos en los que invierte el grupo se intentan financiar mediante deuda del proyecto en la misma moneda en la que se obtienen los ingresos vinculados a dichos proyectos. En aquellos casos en los que no es posible financiar

los proyectos en la misma moneda se han contratado derivados para cubrir el valor de posibles variaciones en el valor de las deudas motivadas por variaciones en el tipo de cambio.

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa se desglosa en la siguiente tabla para los años 2007 y 2006.

2007	Millones de euros			
Moneda	Activos	Pasivos	FFPP soc dominante	Socios externos
Euro	4.509	3.585	819	105
Dólar americano	3.059	2.659	170	230
Dólar canadiense	3.212	3.287	16	-91
Zloty Polaco	10	0	5	5
Peso Chileno	1.506	1.485	25	-4
TOTAL GRUPO	12.296	11.016	1.035	245

2006	Millones de euros			
Moneda	Activos	Pasivos	FFPP soc dominante	Socios externos
Euro	4.022	3.186	815	21
Dólar americano	3.163	2.571	344	248
Dólar canadiense	3.013	3.027	20	-34
Zloty Polaco	6	-2	4	4
Peso Chileno	1.681	1.571	78	32
TOTAL GRUPO	11.885	10.353	1.261	271

En este tipo de inversiones la política del grupo consiste en no realizar coberturas, salvo en situaciones puntuales por la parte de recuperaciones de la inversión (dividendos o devoluciones de capital) que se prevean en el corto plazo, ya que se considera que son inversiones a largo plazo que no van a generar flujos monetarios para el accionista a corto plazo y que están nominadas en divisas fuertes que no deberían generar fluctuaciones en el largo plazo.

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante obtenido por tipo de divisa se desglosa en los siguientes cuadros para los años 2007 y 2006.

2007	Millones de euros
Moneda	Resultado
Euro	66
Dólar americano	-53
Dólar canadiense	22
Peso Chileno	-61
TOTAL GRUPO	-26

2006	Millones de euros
Moneda	Resultado
Euro	249
Dólar americano	-33
Dólar canadiense	-35
Peso Chileno	-25
TOTAL GRUPO	156

Con base a lo comentado anteriormente, en el año 2007 una revaluación del 10% del Euro respecto a las principales monedas en las que el grupo mantiene inversiones hubiese supuesto un impacto negativo en términos de fondos propios de 20 millones de euros y un impacto positivo en términos de resultado de 8 millones de euros.

3.3 Exposición a riesgo de crédito

Los principales activos financieros del Grupo expuestos al riesgo de crédito son:

- a) inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo) (nota 17)
- b) activos financieros a largo plazo (nota 10)
- c) derivados (nota 11)
- d) saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar (nota 13)

El importe global de la exposición del grupo al riesgo de crédito lo constituyen el saldo de las mencionadas partidas, en tanto en cuanto el grupo no tiene concedidas líneas de créditos a terceros.

Respecto al riesgo de crédito de inversiones en productos financieros (incluidas en apartados a, b y c), las contrapartidas son siempre entidades de crédito con las que se sigue una estricta política de diversificación, atendiendo a su calidad crediticia ("rating" de prestigiosas agencias internacionales) consistente en el establecimiento de límites máximos, con revisión periódica de los mismos.

En el caso de operaciones en países en los que por su condición económica y sociopolítica no es posible alcanzar altos niveles de calidad crediticia, se seleccionan principalmente sucursales y filiales de entidades extranjeras que, cumplan o se acerquen, a los criterios de calidad establecidos, así como las entidades locales de mayor tamaño.

En el caso concreto de la caja restringida vinculada a la financiación de proyectos de infraestructuras habitualmente los contratos de financiación que establecen las cantidades que tienen que mantenerse en concepto de caja restringida también establecen las condiciones que deben de cumplir los productos financieros en los que se materialicen dichas obligaciones. Así por ejemplo en el caso de la autopista 407 International Inc. que a 31 de diciembre mantenía un contrato marco que regula la financiación de dicho proyecto establece que la caja restringida de 301 millones de euros que representa un 59% sobre el total de la caja restringida que aparece en el balance de Cintra a 31 de diciembre de 2007 deberá ser invertida en "Inversiones cualificadas" teniendo dicha condición aquellos productos con un rating mínimo.

En cuanto a los saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar, es de destacar que como consecuencia de la atomización de estos saldos no hay riesgos individualizados significativos. No obstante y dado que la 407 International Inc. opera bajo un sistema de "free flow" ésta sociedad mantiene una política de seguimiento de saldos deudores de clientes muy exhaustiva.

3.4 Exposición a riesgo de liquidez

La gestión del riesgo de liquidez se centra en las siguientes políticas:

Proyectos de Infraestructuras:

Para el ejercicio 2007 es necesario realizar un análisis individualizado para cada uno de los proyectos ya que al tener financiaciones muy específicas, dichos proyectos funcionan a efectos de liquidez como unidades independientes.

En general para cada uno de los proyectos se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de las diferentes deudas. En la nota 17 de la memoria se presenta un desglose de los diferentes vencimientos de las deudas, donde se muestra que más de un 75% de la deuda tiene un vencimiento superior a 5 años. El hecho de que este tipo de proyectos sean a largo plazo con flujos previsibles, permite establecer generalmente deudas estructuradas a largo plazo vinculadas con los flujos de los proyectos.

Igualmente a medida que los proyectos se van desarrollando se intenta realizar una política activa de refinanciaciones que permitan maximizar la generación de caja de los mismos.

Como se ha indicado anteriormente en determinados contratos de financiación de proyectos de infraestructuras se establece la necesidad de mantener cuentas (caja restringida) cuya disponibilidad está restringida por los contratos de financiación como garantía para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto plazo relativas al pago de intereses o principal de la deuda así como al mantenimiento y operación de la infraestructura. Dichas cuentas constituyen una garantía adicional frente al riesgo de liquidez.

En todos los casos en los que existen compromisos para la realización de nuevas inversiones, dichos compromisos se intentan cubrir previamente a su ejecución mediante una financiación específica. El detalle de los saldos disponibles para hacer frente a dichos requerimientos se presenta en la nota 17 de la memoria.

Como conclusión de todos los apartados anteriores la posición de liquidez de los proyectos de infraestructuras para el ejercicio 2007 se basa en los siguientes puntos:

- La posición total de tesorería y equivalentes a 31 de diciembre de 2007 y 31 de diciembre de 2006 es de 282 millones de euros y 502 millones de euros respectivamente.

- Adicionalmente se disponía a dichas fechas de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1.068 millones de euros y 449 millones de euros, principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

- Los proyectos generan un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente (el flujo de operaciones obtenido en el año 2007 por este tipo de proyecto fue de 696 millones de euros y en el año 2006 de 508 millones de euros. Ver nota 27 sobre flujo de caja).

- La capacidad de aumentar el volumen de deuda en determinados proyectos basado en el crecimiento de sus variables operativas.

Por último respecto a la gestión del riesgo de liquidez hay que destacar que tanto a nivel de grupo, como de cada área de negocio y proyectos se realizan previsiones de manera sistemática sobre la generación y necesidades de caja previstas que permita determinar y seguir de forma continuada la posición de liquidez del grupo.

3.5 Exposición al riesgo de precio

Cintra igualmente se encuentra expuesto al riesgo vinculado a la evolución del precio de acciones de empresas cotizadas. Dicha exposición en concreto se materializa en:

Contrato de *equity* –*swaps* vinculados con sistemas retributivos mediante entrega de opciones sobre acciones.

Como se indica en la nota 11 de la memoria relativa a derivados como en la nota 29 relativa a sistemas retributivos vinculados al precio por acción, Cintra tiene firmados contratos de *equity swap* cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Cintra (uno de los planes está vinculado al valor de la acción de Grupo Ferrovial) otorgados a sus directivos. Dichos *equity swap* cubren a la empresa frente a hipotéticas subidas del precio de la acción por encima del precio de ejercicio de los sistemas pero sin embargo si la acción evoluciona por debajo del precio de ejercicio pueden provocar una pérdida.

En concreto en el ejercicio 2007 Cintra, considerando un precio de cierre de cotización de 10,33 euros para Cintra y de 48,12 para Ferrovial ha tenido que reconocer por este concepto dentro de la línea de resultados financieros (ver nota 24) una pérdida de 3 millones de euros con un impacto en el resultado neto de 2 millones de euros. La pérdida registrada no variaría significativamente en caso de haber tomado los precios de las acciones de Cintra y Grupo Ferrovial a los niveles actuales, es decir en torno a 9,70 euros por acción para la acción de Cintra y 40 euros para la de Ferrovial.

No obstante hay que tener en cuenta que estas pérdidas no significan ningún tipo de desembolso de efectivo para la compañía, y que sólo supondrán un desembolso en el caso de que la acción se siga manteniendo por debajo del precio de ejercicio vencido el plazo de ejercicio de los sistemas retributivos a los que están vinculados los contratos de *equity swap*, supuesto que no se produce para las planes afectados sino a partir de septiembre de 2011.

3.6. Gestión de capital

El objetivo del grupo en la gestión del capital es salvaguardar la capacidad de seguir gestionando sus actividades recurrentes así como la capacidad de seguir creciendo en nuevos proyectos, manteniendo una relación óptima entre el capital y la deuda con el objeto final de crear valor para sus accionistas.

Desde que el grupo empezó a cotizar en Bolsa en 2004 ha mantenido el importe de su capital sin variación, no acudiendo por lo tanto al mercado para realizar nuevas emisiones de capital, y financiado su crecimiento en base a :

-La generación interna de flujo de caja.

-La capacidad de crecer en inversiones en nuevos proyectos de infraestructuras que en gran parte han sido financiados con la garantía de los propios flujos del proyecto, y que retroalimentan la capacidad de crecimiento en las actividades recurrentes del grupo.

En este sentido, el nivel óptimo de endeudamiento del grupo no se fija en base a un ratio global de deuda sobre recursos propios sino que el criterio es diferente según los diferentes niveles en los que deuda está estructurada:

-En el caso de los proyectos de infraestructuras, cada proyecto tiene su nivel de endeudamiento vinculado a sus variables operativas o a sus perspectivas de flujos futuros. En este sentido el alto nivel de endeudamiento se justifica en la existencia de unos proyectos a largo plazo con unos flujos muy recurrentes y previsibles.

-En el caso de Cintra S.A la política es no endeudarse a nivel de la sociedad matriz sino financiar la inversión en nuevos proyectos utilizando los recursos de los proyectos ya existentes bien mediante los flujos procedentes en concepto de dividendos o en procesos de refinanciación de dichos proyectos o en la venta de proyectos maduros. No obstante, no se descarta que, de manera puntual, Cintra, S.A. se endeude temporalmente para acometer inversiones en determinadas circunstancias.

4. Información financiera por segmentos

Al 31 de diciembre de 2007, el Grupo está organizado a nivel mundial en dos segmentos principales de negocio: Autopistas y Aparcamientos. En los balances y cuenta de resultados por segmentos en la columna resto se incluyen los ajustes entre segmentos.

Se incluyen a continuación los balances de situación y cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2007 y 2006 por segmentos:

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2007

ACTIVO (Millones de euros)	Autopistas	Aparcamientos	Resto	Total
Activos no corrientes	10.828	304	0	11.132
Fondo de Comercio	122	42	0	164
Activos Intangibles	0	84	0	84
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	9.728	0	0	9.728
Inmovilizado material	1	170	0	171
Inversiones en asociadas		7	0	7
Activos financieros no corrientes	318	1	0	319
Impuestos diferidos	626	0	0	626
Derivados financieros a valor razonable	33	0	0	33
Activos corrientes	1.173	51	-60	1.164
Existencias	4	20	0	24
Clientes y otras cuentas a cobrar	415	26	-5	436
Tesorería y equivalentes	754	5	-55	704
TOTAL ACTIVO	12.001	355	-60	12.296

PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Millones de euros)	Autopistas	Aparcamientos	Resto	Total
Patrimonio Neto	1.115	165	0	1.280
Patrimonio Neto atribuible a los accionistas	872	163	0	1.035
Patrimonio Neto atribuible a los Socios externos	243	2	0	245
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	225	16	0	241
Pasivos no corrientes	10.028	46	-1	10.073
Otras provisiones no corrientes	6	1	0	7
Deuda financiera de proyectos de infraestructuras	9.152	0	0	9.152
Deuda financiera resto de sociedades	1	37	-1	37
Otras deudas	133	4	0	137
Impuestos diferidos	157	4	0	161
Derivados Financieros a valor razonable	579	0	0	579
Pasivos corrientes	633	128	-59	702
Deuda financiera de proyectos de infraestructuras	380	0	0	380
Deuda financiera resto de sociedades	2	58	-55	5
Deuda por operaciones de tráfico	247	70	-4	313
Provisiones para operaciones de tráfico	4	0	0	4
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	12.001	355	-60	12.296

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2006

ACTIVO (Millones de euros)	Autopistas	Aparcamientos	Resto	Total
Activos no corrientes	10.450	295	0	10.745
Fondo de Comercio	117	42	0	159
Activos Intangibles	0	92	0	92
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	9.487	0	0	9.487
Inmovilizado material	1	154	0	155
Inversiones en asociadas	0	6	0	6
Activos financieros no corrientes	356	1	0	357
Impuestos diferidos	421	0	0	421
Derivados financieros a valor razonable	68	0	0	68
Activos corrientes	1.144	45	-49	1.140
Existencias	2	13	0	15
Clientes y otras cuentas a cobrar	298	23	-5	316
Tesorería y equivalentes	844	9	-44	809
TOTAL ACTIVO	11.594	340	-49	11.885

PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Millones de euros)	Autopistas	Aparcamientos	Resto	Total
Patrimonio Neto	1.368	164	0	1.532
Patrimonio Neto atribuible a los accionistas	1.099	162	0	1.261
Patrimonio Neto atribuible a los Socios externos	269	2	0	271
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	216	17	0	233
Pasivos no corrientes	8.474	42	-1	8.515
Provisiones para riesgos y gastos	6	2	0	8
Deuda financiera de proyectos de infraestructuras	7.807	0	0	7.807
Deuda financiera resto de sociedades	44	32	-1	75
Otras deudas	134	4		138
Impuestos diferidos	188	4	0	192
Derivados Financieros a valor razonable	295	0	0	295
Pasivos corrientes	1.536	117	-48	1.605
Deuda financiera de proyectos de infraestructuras	1.313	0	0	1.313
Deuda financiera resto de sociedades	0	49	-45	4
Deuda por operaciones de tráfico	218	68	-3	283
Provisiones para operaciones de tráfico	5	0	0	5
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	11.594	340	-49	11.885

El detalle por segmento de las adquisiciones realizadas tal y como se exige por la NIC 14 es como sigue:

	Millones de Euros					
	Adiciones al inmovilizado material		Adiciones de intangibles y fondo de comercio		Adiciones de asociadas	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Autopistas (Holding)	0	0	0	0	0	0
Aparcamientos	34	19	13	4	0	0
TOTAL	34	19	13	4	0	0

Las adiciones en proyectos de infraestructuras se detallan por segmento de negocio en la Nota 7 de la memoria.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio: Ejercicio 2007

Cuenta de pérdidas y ganancias (Millones de euros)	Autopistas	Aparcamientos	Resto	Total
Cifra de Ventas	885	144	-4	1.025
Otros Ingresos	1	0	0	1
Total Ingresos de explotación	886	144	-4	1.026
Consumos y otros gastos externos	-1	-8	0	-9
Gastos de personal	-69	-50	0	-119
Dotaciones para amortizaciones inmovilizado	-169	-16	0	-185
Variación de las provisiones de tráfico	-16	0	0	-16
Otros gastos de explotación	-153	-39	4	-188
Total Gastos de explotación	-408	-113	4	-517
Resultados de explotación	478	31	0	509
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	51	0	0	51
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	-704	0	0	-704
Resultado financiero proyectos de infraestructuras	-653	0	0	-653
Ingresos financieros resto de sociedades	13	1	-2	12
Gastos financieros resto de sociedades	-7	-4	2	-9
Resultado financiero del resto de sociedades	6	-3	0	3
Resultados financieros	-647	-3	0	-650
Participación en beneficio de Soc. asociadas	0	1	0	1
Otras ganancias y pérdidas	-3	0	0	-3
Beneficios consolidados antes de impuestos	-172	29	0	-143
Impuesto sobre beneficios	153	-8	0	145
Resultado consolidado actividades continuadas	-19	21	0	2
Resultado neto operaciones discontinuadas	0	0	0	0
Resultado consolidado del ejercicio:	-19	21	0	2
- Resultado atribuido a Socios externos	28	0	0	28
- Resultado atribuido a la Sociedad dominante (beneficio)	-47	21	0	-26

Ejercicio 2006

Cuenta de pérdidas y ganancias (Millones de euros)	Autopistas	Aparcamientos	Resto	Total
Cifra de Ventas	756	133	-4	885
Otros Ingresos	10	0	0	10
Total Ingresos de explotación	766	133	-4	895
Consumos y otros gastos externos	-2	-5	0	-7
Gastos de personal	-63	-47	0	-110
Dotaciones para amortizaciones inmovilizado	-204	-17	0	-221
Variación de las provisiones de tráfico	-11	-1	0	-12
Otros gastos de explotación	-154	-34	4	-184
Total Gastos de explotación	-434	-104	4	-534
Resultados de explotación	332	29	0	361
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	53	0	0	53
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	-521	0	0	-521
Resultado financiero proyectos de infraestructuras	-468	0	0	-468
Ingresos financieros resto de sociedades	8	0	-2	6
Gastos financieros resto de sociedades	-6	-3	2	-7
Resultado financiero del resto de sociedades	2	-3	0	-1
Resultados financieros	-466	-3	0	-469
Participación en beneficio de Soc. asociadas	6	1	0	7
Otras ganancias y pérdidas	195	7	0	202
Beneficios consolidados antes de impuestos	67	34	0	101
Impuesto sobre beneficios	-16	-8	0	-24
Resultado consolidado actividades continuadas	51	26	0	77
Resultado consolidado del ejercicio:	51	26	0	77
- Resultado atribuido a Socios externos	-79	0	0	-79
- Resultado atribuido a la Sociedad dominante (beneficio)	130	26	0	156

La distribución de la cifra de ventas por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

	Millones de euros					
	2007			2006		
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Autopistas	878	3	881	747	6	753
Aparcamientos	144	0	144	132	0	132
TOTAL	1.022	3	1.025	879	6	885

En impacto en la cuenta de resultados de las provisiones por deterioro por segmentos y su comparación con el ejercicio anterior es la siguiente:

	Millones de euros					
	2007			2006		
	Fondo de comercio e intangibles	Insolvencias y existencias	Inmovilizado material y financiero	Fondo de comercio e intangibles	Insolvencias y existencias	Inmovilizado material y financiero
Autopistas	0	-16	0	0	-11	0
Aparcamientos	0	0	0	0	-1	0
TOTAL	0	-16	0	0	-12	0

Segmentos geográficos

El detalle del balance por segmentos geográficos se compone de:

	Millones de Euros					
	Activos Totales		Adiciones al inmovilizado material, activos intangibles, fondo de comercio y asociadas		Ventas externas	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006
España	4.439	4.282	108	344	312	273
E.E.U.U.	2.505	2.640	111	1.539	94	77
Canadá	2.947	2.712	55	74	354	318
Chile	1.205	1.377	62	577	167	129
Resto de Europa	1.200	873	285	22	95	82
Resto	0	1	0	0	0	0
TOTAL	12.296	11.885	621	2.556	1.022	879

Los ingresos registrados en cada uno de los países corresponden fundamentalmente a operaciones realizadas en moneda local. Del total de la facturación, el 39,82% (40,31% en el 2006) corresponde a facturaciones realizadas en euros.

Adicionalmente de la información por segmentos indicada en esta nota de la memoria, se incluye información adicional en las siguientes notas:

- Las adiciones en proyectos de infraestructuras para los principales grupos de proyectos separados por geografía se detallan en la Nota 7 de la presente memoria.
- El detalle de posición neta de tesorería por segmentos de negocio se ha incluido en la Nota 17 de la presente memoria.
- El detalle de Flujo de Caja distinguiendo proyectos de infraestructuras de otras actividades, se ha incluido en la Nota 27 de la presente memoria.

5. Fondo de comercio

El movimiento de este epígrafe, desglosado por segmentos y unidades generadoras de efectivo, en 2007 y 2006 ha sido el siguiente:

MOVIMIENTO DURANTE 2007	Millones de Euros			
	Saldos al 01/01/07	Inversión/ Baja	Tipo de cambio	Saldos al 31/12/07
Autopistas	117	0	5	122
407 International Inc.	84		5	89
Autopista Santiago Talca (Maipo)	13		0	13
Autopista del Sol	20			20
Aparcamientos	42	0	0	42
TOTAL	159	0	5	164

En el ejercicio 2007 la principal variación es por tipo de cambio de los fondos de comercio declarados en moneda local.

MOVIMIENTO DURANTE 2006	Millones de Euros			
	Saldos al 01/01/06	Inversión/ Baja	Tipo de cambio	Saldos al 31/12/06
Autopistas	140	-11	-12	117
407 International Inc.	94		-10	84
Autopista del Sol	20			20
Autopista Santiago Talca	15		-2	13
Europistas	11	-11		0
Aparcamientos	42	0	0	42
TOTAL	182	-11	-12	159

En el ejercicio 2006 las principales variaciones son:

- Variación tipo de cambio de los fondos de comercio en aquellos declarados en moneda local.
- Venta de Europistas, en el año 2006 Cintra vendió su participación en Europistas generando un resultado de 200 millones de euros.

Pruebas de deterioro:

La Dirección del Grupo ha implementado un procedimiento anual con el objeto de identificar posibles minusvalías en el coste registrado con respecto al valor recuperable de los mismos. Este procedimiento se realiza para cada uno de los grupos de sociedades adquiridos respecto a los cuales existe un fondo de comercio reconocido.

El posible deterioro se calcula confrontando el valor contable de la sociedad (recursos propios de la sociedad más el valor del fondo de comercio neto) con su valor razonable, entendiendo este como el precio por el que la misma pudiera ser vendida entre partes independientes, menos los posibles costes vinculados a dicha venta y siempre y cuando este valor razonable pueda ser estimado de forma fiable, es decir, la sociedad participada cotiza de forma activa en un mercado financiero organizado o existe alguna transacción entre partes independientes que pueda servir de referencia.

Cuando el valor razonable no puede estimarse de forma fiable o haya resultado la existencia de un posible deterioro, entonces se compara el valor contable de la sociedad participada con el valor en uso obtenido conforme al método de valoración de descuento de flujos de caja. En el caso de sociedades concesionarias con una estructura financiera independiente de la estructura global del Grupo y un periodo de duración limitado, se realiza una valoración descontando los flujos esperados que recibiera el accionista hasta el final de la concesión conforme al plan económico financiero de la misma (puede variar si se modifican las hipótesis a futuro). Dichos flujos se descuentan a un coste estimado del capital basado en una tasa libre de riesgo que toma como referencia el bono a 30 años, una Beta que considera el nivel de apalancamiento y el nivel de riesgo del activo y una prima estimada de mercado. En los proyectos de autopistas no se estima valor residual dado que en los modelos utilizados se considera todo el periodo concesional, sin embargo en los proyectos de aparcamientos se calcula un valor residual que valora la renovación de los contratos y el crecimiento.

No se han encontrado indicios de deterioro en los fondos de comercio existentes.

Las hipótesis utilizadas para calcular dicho descuento de flujos en los principales fondos de comercio en sociedades concesionarias de autopistas son:

2007	Autopista Santiago Talca	407 International	Autopista del Sol
Ke (Ke es la tasa de descuento de los flujos libres del accionista.)	9,84%	6,87%	7,68%
Rf (Rf es la tasa libre de riesgo del Bono a 30 años en cada país)	6,61%	4,10%	4,74%
Beta u (Beta u es desapalancada)	0,50	0,60	0,55

2006	Autopista Santiago Talca	407 International	Autopista del Sol
Ke (Ke es la tasa de descuento de los flujos libres del accionista.)	9,39%	6,91%	7,11%
Rf (Rf es la tasa libre de riesgo del Bono a 30 años en cada país)	5,80%	4,14%	4,11%
Beta u (Beta u es desapalancada)	0,50	0,60	0,55

A diciembre de 2006 estaban sujetas a revisión las valoraciones de los activos correspondientes a las adquisiciones de Indiana Toll Road, Autopista Chillán Collipulli y Autopista Talca Chillán. En el presente ejercicio no ha habido variaciones en dichas valoraciones.

6. Activos intangibles

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe del balance de situación consolidado durante el ejercicio 2006 y 2007 por naturalezas ha sido el siguiente:

MOVIMIENTOS DURANTE 2007	Millones de Euros		
	Derechos sobre concesiones	Otros activos intangibles	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2007	109	2	111
Altas	13	0	13
Bajas	-4		-4
Variaciones de perímetro y traspasos	-20		-20
Saldo al 31.12.2007	98	2	100
Amortización acumulada:			
Saldo al 1.01.2007	-18	-1	-19
Dotaciones	-3	0	-3
Bajas			
Variaciones de perímetro y traspasos	6		6
Saldo al 31.12.2007	-15	-1	-16
Valor neto contable 31.12.2007	83	1	84

MOVIMIENTOS DURANTE 2006	Millones de Euros		
	Derechos sobre concesiones	Otros activos intangibles	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2006	82	2	84
Altas	4	0	4
Bajas	-8		-8
Variaciones de perímetro y traspasos	31		31
Saldo al 31.12.2006	109	2	111
Amortización acumulada:			
Saldo al 1.01.2006	-12	-3	-15
Dotaciones	-4	0	-4
Bajas	-2	2	0
Variaciones de perímetro y traspasos			
Saldo al 31.12.2006	-18	-1	-19
Valor neto contable 31.12.2006	91	1	92

Debido a la fusión de las sociedades Aparva y Estacionamientos Guipuzcoanos se ha asignado el valor del activo intangible reconocido por Aparva en la compra de Eguisa por importe de 14 millones de euros al inmovilizado material de la sociedad resultante.

Las adiciones corresponden fundamentalmente a la concesión de la explotación del aparcamiento de Pombo en la sociedad Cintra Aparcamientos, S.A. por importe de 10 millones de euros.

- No existen activos intangibles con vida útil indefinida.
- Al 31 de diciembre de 2007 no existen activos intangibles sujetos a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.
- No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros durante el ejercicio 2007.

La principal variación en el perímetro de consolidación se debe a la entrada de la sociedad Guipúzcoa parking Siglo XXI que gestiona el aparcamiento de Oquendo en San Sebastián. Se firma un crédito con garantía hipotecaria ofreciendo como garantía el derecho real de la concesión administrativa de dicho aparcamiento. Se prevé mantener dicha garantía hasta la finalización del contrato de concesión.

Se produce un aumento en este epígrafe debido a la firma, por parte de Cintra Aparcamientos, S.A., del contrato de arrendamiento a 40 años del aparcamiento del Hospital del Espíritu Santo en Santa Coloma de Gramanet (Barcelona).

Las principales disminuciones son debidas a la venta que ha realizado Eguisa de los aparcamientos de Montalbán en Madrid y Kursaal en San Sebastián.

7. Inmovilizado en proyectos de infraestructuras

El siguiente cuadro muestra los saldos y movimientos de la inversión en proyectos de infraestructuras con un detalle por proyecto de los años 2007 y 2006 es como sigue:

MOVIMIENTOS DURANTE 2007	MOVIMIENTO 2007 (Millones de Euros)					Saldo al 31/12/07
	Saldo al 01/01/07	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y traspasos	Efecto tipo de cambio	
M-203 Alcalá O'Donnell	37		20			57
Autopista del Sol	681		2	-1		682
Autopista Trados M-45	98		0	0		98
Autopista Terrasa-Manresa	222		7	0		229
Autopista R-4 Madrid-Sur	738		18			756
Autopista Madrid Levante	521		14			535
Euroscut Algarve	276		7	0		283
Euroscut Norte Litoral	352		15			367
Euroscut Azores		78				78
Eurolink Motorway (M4-M6)	337		0			337
Eurolink Motorway (M3)		185				185
Autostrade Lombardia	1			-1		0
407 International, Inc.	2.734		55		176	2.965
Skyway Concession Co., LLC	1.427		29		-138	1.318
Indiana Toll Road	1.448		32		-141	1.339
SH-130 Concession Co., LLC		50			-3	47
Autopista Chillán Collipulli	260		16		-8	268
Autopista Collipulli Temuco	210		0		-7	203
Autopista Temuco Rio Bueno	166		2		-6	162
Autopista Santiago Talca	554		39		-19	574
Autopista Talca Chillán	218		7		-6	219
Cintra Chile	99		0		-3	96
Total Inversión	10.379	313	263	-2	-155	10.798
Amortización Autopistas	-892	0	-177	0	-1	-1.070
Total Amortización	-892	0	-177	0	-1	-1.070
TOTAL INVERSIÓN NETA	9.487	313	86	-2	-156	9.728

Las principales variaciones en el perímetro se producen por la entrada en el mismo de Euroscut Azores, Eurolink Motorway (M3), Nea Odos y SH-130 Concession Co., LLC.

La evolución en 2007 del tipo de cambio del euro frente a las divisas de los países en que se encuentran saldos significativos de inmovilizado de autopistas (principalmente Canadá, Estados Unidos y Chile) ha supuesto una disminución de los saldos de balance de estos activos menos en Canadá.

En general, la deuda de las concesionarias incluye como paquete de garantías para los prestamistas la pignoración de los activos de la sociedad (derechos de crédito sobre contratos de seguros, cuentas corrientes, derechos de crédito derivados del contrato de concesión, etc.). En algunos casos además, se incluye como garantía la prenda sobre las acciones de la sociedad concesionaria.

No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros durante el ejercicio 2007.

El total de gastos financieros activados en periodo de construcción asciende a 25 millones de euros (26 millones de euros en 2006) detallados en la Nota 24.

En Cintra Chile se registra el importe de los Bienes y Derechos pagados al estado por la obtención de los derechos sobre las concesiones chilenas.

Riesgo de deterioro

La sociedad ha reestimado el valor de su inversión en las concesionarias Autopista R-4 Madrid-Sur y Autopista Madrid Levante con objeto de evaluar el posible impacto del incremento del coste de las expropiaciones detallado en la nota 21 de la presente memoria. La reestimación se ha realizado mediante el descuento de los flujos de caja previstos para el

accionista y se han sensibilizado distintos escenarios que consideran el derecho de ambas concesionarias al reequilibrio financiero por parte de la Administración. Como resultado de los análisis efectuados no se ha considerado necesario llevar a cabo corrección de valor alguna de los activos mencionados.

La tasa de descuento empleada para las estimaciones mencionadas anteriormente ha sido del 7,87% en Autopista R-4 Madrid-Sur (la tasa aplicada al 10% adquirido en 2006 ha sido inferior ya que recoge la prima de control) y del 8,75% en Autopista Madrid Levante, la tasa libre de riesgo aplicada del 4,74% ha sido para ambas.

La compañía continuará revisando las mencionadas valoraciones cada vez que haya indicios que supongan una variación del riesgo estimado.

MOVIMIENTOS DURANTE 2006	MOVIMIENTO 2006 (Millones de Euros)					
	Saldo al 01/01/06	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y traspasos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/06
M-203 Alcalá O'Donnell	7		30			37
Autopista del Sol	678		3	0		681
Autopista Trados M-45	97		1	0		98
Autopista Terrasa-Manresa	219		3			222
Autopista R-4 Madrid-Sur	677		62	-1		738
Autopista Madrid Levante	330		191			521
Euroscut Algarve	275		1	0		276
Euroscut Norte Litoral	336		16			352
Euroscut Azores						
Eurolink Motorway (M4-M6)	333		4			337
Eurolink Motorway (M3)						
Autostrade Lombardia		1				1
Nea Odos						
407 International, Inc.	2.978		74		-318	2.734
Skyway Concession Co., LLC	1.560		29		-162	1.427
Indiana Toll Road		1.510			-62	1.448
SH-130 Concession Co., LLC						
Autopista Chillán Collipulli		273			-13	260
Autopista Collipulli Temuco	237		7		-34	210
Autopista Temuco Rio Bueno	192		1		-27	166
Autopista Santiago Talca	593		44		-83	554
Autopista Talca Chillán		252			-34	218
Cintra Chile	115				-16	99
Total Inversión	8.627	2.036	466	-1	-749	10.379
Amortización Autopistas	-587	-180	-179	0	54	-892
Total Amortización	-587	-180	-179	0	54	-892
TOTAL INVERSIÓN NETA	8.040	1.856	287	-1	-695	9.487

Las principales variaciones en el perímetro se producen por la entrada en el mismo de Indiana Toll Road en el mes de junio y la Autopista Chillán Collipulli en noviembre, así como el cambio de método de consolidación de Talca-Chillán por la compra de un porcentaje adicional en el mes de mayo.

Las principales adiciones del período corresponden a las autopistas que a lo largo del año se encontraban en cons-

trucción (M-203, Autopista Madrid-Levante hasta el mes de julio y Norte-Litoral).

La evolución en 2006 del tipo de cambio del euro frente a las divisas de los países en que se encuentran saldos significativos de inmovilizado de autopistas (principalmente Canadá, Estados Unidos y Chile) ha supuesto una disminución de los saldos de balance de estos activos.

8. Inmovilizado material

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

MOVIMIENTO DURANTE 2007	Millones de Euros			
	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total inversión
Inversión				
Saldo al 01/01/07	173	71	28	272
Variaciones perímetro	0	0	0	0
Adiciones	18	4	12	34
Retiros	-8	-6	-2	-16
Traspasos	21	-12	-11	-2
Saldo al 31/12/07	204	57	27	288
Amortización acumulada				
Saldo al 01/01/07	-66	-30	-21	-117
Variaciones perímetro	0	0	0	0
Adiciones	0	-4	-2	-6
Retiros	3	4	1	8
Traspasos	-6	0	4	-2
Saldo al 31/12/07	-69	-30	-18	-117
VALOR NETO CONTABLE 31.12.2007	135	27	9	171

Los traspasos corresponden fundamentalmente a lo ya comentado en la nota 6 referente a la asignación del valor del activo intangible reconocido por Aparva en la compra de Eguisa, por importe de 14 millones de euros, al inmovilizado material de la sociedad resultante. Las principales adiciones

se deben a la activación de la inversión del aparcamiento del Pati en la sociedad UTE Valls por importe de 4 millones de euros y a adiciones por certificaciones de obra de los aparcamientos de Maristas y Rambla del Celler en la sociedad Cintra Aparcamientos por importe de 3 millones de euros.

Las bajas corresponden fundamentalmente a la finalización del contrato de ORA en la sociedad Dornier por importe de 3 millones de euros y del contrato de Oquendo en la sociedad Estacionamientos Guipuzcoanos por importe de 7 millones de euros.

MOVIMIENTO DURANTE 2006	Millones de Euros			
	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total inversión
Inversión				
Saldo al 01/01/06	177	55	34	266
Variaciones perímetro	0	0	1	1
Adiciones	0	16	3	19
Retiros	-3	0	-9	-12
Reclasificación	0	0	0	0
Efecto tipo de cambio	-1	0	0	-1
Saldo al 31/12/06	173	71	29	273
Amortización acumulada				
Saldo al 01/01/06	-65	-24	-19	-108
Variaciones perímetro	0	0	0	0
Adiciones	-2	-7	-1	-10
Retiros	1	0	0	1
Reclasificación	0	0	-1	-1
Efecto tipo de cambio	0	0	0	0
Saldo al 31/12/06	-66	-31	-21	-118
VALOR NETO CONTABLE 31.12.2006	107	40	8	155

Las principales variaciones en el perímetro se producen por la entrada de Guipuzcoa Siglo XXI, S.A.

Las adiciones en infraestructuras se deben fundamentalmente a nuevas inversiones en aparcamientos de rotación y maquinaria relativa a aparcamientos en superficie. Destacan Aparcament Escaldes por ampliación de capital, la cual se lleva a cabo mediante aportación no dineraria del aparcamiento Clot D'Emprivat; Dornier por inversión realizada para la explotación de las concesiones de ORA y de Cintra Aparcamientos, S.A. por construcciones en curso de aparcamientos mixtos.

- El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados.
- No existen pérdidas por deterioro de valor reconocidas

o revertidas en el ejercicio.

- El inmovilizado material situado fuera del territorio español asciende, neto de amortización, a 1 millón de euros en 2007 y a 1 millón de euros en 2006.
- Al 31 de diciembre de 2007 el importe de los bienes totalmente amortizados asciende a 29 millones de euros (21 millones de euros en 2006).
- Al 31 de diciembre de 2007 no existen inmovilizaciones materiales sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.
- El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se le puedan presentar por el ejercicio de su actividad, entendiendo que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

9. Inversiones en asociadas

Al 31 de diciembre de 2007 y 2006 el detalle de las principales inversiones en asociadas es el siguiente:

	Millones de Euros	
	2007	2006
Saldo inicial	6	19
Variaciones de perímetro	0	-19
Participación en el resultado	1	7
Diferencias de cambio	0	0
Dividendos cobrados y devoluciones de fondos propios	0	-1
SALDO FINAL	7	6

- No existen sociedades y motivo por el que teniendo menos del 20% se concluye que existe influencia significativa y más del 20% por el que se concluye que no existe influencia significativa.

- No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos y no existen pasivos contingentes que pudieran resultar asumidos por el Grupo.

- En el Anexo I se incluye una relación de las principales participaciones en empresas asociadas, que incluye la denominación, país de constitución y segmento de negocio al que pertenece, así como el porcentaje de participación del Grupo y la información financiera más relevante de estas sociedades, tales como el importe agregado de Activos y Pasivos, importe neto de la cifra de negocios y beneficio o pérdida del ejercicio.

10. Activos Financieros no corrientes

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2007 y 2006, así como sus vencimientos:

MOVIMIENTOS DURANTE 2007	Millones de Euros		
	Caja Restringida	Otros activos financieros	TOTAL

Inversión:

Saldo al 1.01.2007	329	28	357
Altas	58	0	58
Bajas	-92	-11	-103
Variaciones de perímetro y trasposos	0	0	0
Efecto Tipo de Cambio	7	0	7
SALDO AL 31.12.2007	302	17	319

La caja restringida corresponde a depósitos en garantía de emisiones de bonos de las sociedades 407 ETR International Inc., Skyway Concession Co. e Indiana Toll Road. El detalle de los tipos de interés generados por dichos depósitos aparece en la nota de Posición Neta de Tesorería (nota 17). Dentro de otros activos financieros destaca el saldo que mantiene Indiana Toll Road con la autoridad local, este saldo garantiza el pago del porcentaje de la tarifa de peaje que ha sido asumido por la autoridad local.

Dentro de las Inversiones financieras a largo plazo se incluye un saldo de 159 millones de CAD que la sociedad 407 International Inc mantiene en "Asset Backed Commercial Paper" (ABCPs). Los vehículos emisores de estos instrumentos de corto plazo y de calificación crediticia AAA, han invertido sus fondos en participaciones en activos a largo plazo. Dicho descuadre ha generado una situación de iliquidez, lo que ha llevado a la suspensión de su cotización el pasado agosto. Como consecuencia de la falta de negociación, se creó una Comisión que está trabajando en una propuesta de reestructuración, sin haber concluido su trabajo hasta la fecha. Del saldo mantenido por la sociedad, 149 millones de CAD serán reestructurados. Por todo ello, la compañía ha llevado a cabo la valoración de estos activos mediante técnicas de estimación generalmente aceptadas, habiendo registrado al cierre del presente ejercicio, un menor valor de los mismos por importe de 22 millones de CAD en el resultado financiero, lo que ha supuesto un impacto en el resultado neto consolidado de 5 millones de euros.

MOVIMIENTOS DURANTE 2006	Millones de Euros		
	Caja Restringida	Otros activos financieros	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2006	382	10	392
Altas	16	24	40
Bajas	-30	-6	-36
Variaciones de perímetro y trasposos	0	0	0
Efecto Tipo de Cambio	-39	0	-39
SALDO AL 31.12.2006	329	28	357

Los saldos registrados en activos financieros corrientes no difieren significativamente de su valor razonable.

II. Derivados Financieros a valor razonable

El detalle de las mencionadas operaciones de cobertura y sus correspondientes valores razonables, existentes a 31 de diciembre de 2007 y 2006 se presenta a continuación clasificándolos en función de la naturaleza de los contratos existentes y del tipo de instrumento derivado contratado:

			Millones de euros						
			Valor razonable		Vencimientos Nacionales				
Tipo de Derivado	Cobertura asegurada	Tipo de Instrumento	Saldos al 31/12/2007	Saldos al 31/12/2006	2008	2009	2010	2011	2012 y más
DERIVADOS DE ACTIVO			33	68	-86	333	277	-41	794
Derivados por coberturas de flujos de tesorería:									
	Tipo Interés		33	65	-103	321	277	-50	794
		Swap de Tipo de Interés	33	65	-103	321	277	-50	794
	Tipo cambio		0	2	17	12			
		Forward venta divisa	0	2	14	12			
		Forward compra divisa	0		3				
Derivados no eficientes:			0	1				9	
		Equity Swap	0	1				9	
DERIVADOS DE PASIVO			579	295	-58	-54	-49	91	2.691
Derivados por coberturas de flujos de tesorería:									
	Tipo Interés		417	83	-66	-59	-56	76	2.409
		Swap de Tipo de Interés	417	83	-66	-59	-56	76	2.409
	Tipo cambio		159	102	8	5	7	9	268
		Forward venta divisa			8				
		Cross Currency Swap	159	102		5	7	9	268
Derivados no eficientes			3	110				6	14
		“SIPS”		110					
		Swap de Tipo de Interés	3					6	14

* Los nacionales relacionados en esta tabla incluyen la totalidad de los mismos contratados a 31 de diciembre de 2007. De esta forma se presentan los vencimientos de los mismos con signo positivo y los aumentos futuros ya contratados en su importe con signo negativo.

Las principales variaciones respecto a diciembre 2006 se producen por cambios en la valoración de los derivados de las autopistas americanas (Chicago Skyway e Indiana Toll Road) por variación en las condiciones de mercado y por la entrada en perímetro de Euroscut Azores.

a. Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés.

Las coberturas principales existentes al 31 de Diciembre de 2007 y 2006 en relación con este tipo de operación son las relativas a coberturas relacionadas con la financiación de proyectos de concesiones en las cuales el objetivo es intentar, en la medida de lo posible, y una vez que el proyecto entra en funcionamiento, cerrar un tipo de interés fijo, o asegurarlo mediante coberturas sobre las posibles variaciones del tipo de interés.

Ejercicio 2007

- Euroscut Norte Litoral mantiene un contrato de cobertura de riesgo (swap) de variación de tipo de interés que asegura el 75% del importe de deuda de 233.160 miles de euros, a un tipo de interés fijo de 3,65%.
- En Euroscut Azores existe un contrato de permuta financiera (swap) sobre tipo de interés que cubre el 100% del importe de la deuda que asciende a 299.722 miles de euros garantizados por un tipo de interés fijo de 4,11%.
- Inversora Autopista del Sur posee una cobertura del 100 % de tipo de interés (swap) del Tramo A y tramo BEI (456.600 miles de euros), a un tipo del 3,83 % y del Tramo B (100.000 miles de euros) a un tipo del 4,18 %.
- En Inversora Autopista de Levante existe una cobertura para el 50% de la deuda de 238.313 miles de euros a un tipo del 4,39 %.
- Nea Odos tiene cubierto el 100% de deuda correspondiente a 307.612 miles de euros, mediante dos derivados de tipo de interés fijo (swap) de 4,42% y 4,49%, y el importe correspondiente al 75% a partir del año 2013 al tipo 4,99%.
- En Eurolink Motorway (M4-M6) existen contratos de cobertura de tipo de interés (swap) que aseguran el 75% del importe del tramo BEI y deuda a largo plazo que asciende a 117.000 miles de euros, a diferentes plazos fijando los tipos en un 5,04%, 5,18%, 5,39% y 5,24%.
- Eurolink M3 mantiene cubierto el 100% del importe total de deuda de 270.000 miles de euros, garantizada por dos coberturas de tipo fijo de 4,36% y 4,53%.
- Chicago Skyway ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera (swap). Para los bonos de la serie A (439 millones de USD) existe un contrato de cobertura por un importe nominal equivalente al 100% de su importe que asegura un tipo del 4,82% durante los primeros nueve años de vida del bono y un 5,88% en los tres últimos. La serie B (961 millones de USD) ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera, fijando un calendario de flujos ciertos a recibir a cambio de pagos de interés variable crecientes en el tiempo, que equivalen a un tipo efectivo del 5,66% (incluyendo el margen del bono). Por último, la sociedad ha contratado instrumentos de cobertura para la totalidad de la deuda de la serie C (150 millones de USD) que garantizan un tipo fijo del 4,68%.
- En Indiana Toll Road se han suscrito contratos de cobertura de tipos de interés para la totalidad de su deuda de 4.239.129 miles de dólares americanos, que equivalen a una tasa de interés efectivo de 5,82%.

Ejercicio 2006

- Autopista Terrasa-Manresa, S.A. mantiene a 31 de diciembre de 2006 contratos de permuta financiera (swap) sobre tipos de interés con un volumen de deuda asegurada de un 23,14% que garantizan un tipo de interés fijo que se sitúa entre el 2,94% y el 5%.
 - Autopista del Sol mantiene coberturas realizadas con contratos de permuta financiera (swap) sobre tipo de interés que aseguran un 36,13% de la deuda total a un tipo de interés fijo que se sitúa entre el 3,04%, y el 5,1%.
- Estos dos derivados están liquidados a 31 de diciembre de 2007.

b. Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio.

En el caso de que la financiación se contrate en una divisa distinta de la divisa en la que el activo está denominado se intenta cubrir el riesgo patrimonial mediante coberturas. Dentro de este apartado destacan las siguientes operaciones:

- Autopista del Maipo existe un cross currency swap por importe de 421.000 miles de dólares americanos más intereses para cubrir los pagos de su financiación en dólares americanos a Unidades de Fomento Chileno.
- Además se han realizado operaciones de cobertura para cubrir las posibles fluctuaciones del euro frente al zloty polaco, para asegurar un tipo de cambio sobre los préstamos recibidos de la filial Autoestrada Poludnie S.A. por importe de 10 millones de zlotys polacos, lo que supone 3 millones de euros.
- Mediante contratos de venta a plazo Cintra, S.A. tiene cubiertos, frente al dólar canadiense, parte del importe de los dividendos que prevé percibir en el ejercicio 2008 por importe de 31 millones de dólares canadienses, lo que supone 21 millones de euros y en el ejercicio 2009 por importe de 17 millones de dólares canadienses, lo que supone 12 millones de euros.

c. Cobertura de riesgos sistemas retributivos articulados mediante entrega de opciones sobre acciones.

Tal y como se menciona en la nota 29 de la presente memoria con el objeto de cubrir el posible quebranto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de estos sistemas retributivos articulados mediante entrega de opciones sobre acciones, Grupo Cintra contrata en el momento de su otorgamiento contratos de Permuta Financiera liquidables exclusivamente en metálico. Las características principales de estos contratos se explican detalladamente en las mencionadas notas. Estas coberturas no se registran de acuerdo a la contabilidad de coberturas definida bajo NIC 39.

12. Existencias

La composición de existencias al 31 de diciembre de 2007 y 2006 es la siguiente:

CONCEPTOS	Millones de euros		
	Saldo al 31/12/07	Saldo al 31/12/06	Variación
Materias Primas y otros aprovisionamientos	3	3	0
Promociones en curso y otros	21	12	9
Provisiones	0	0	0
TOTAL	24	15	9

Al 31 de diciembre de 2007 no existen existencias sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.

Las principales variaciones de esta partida se producen en Cintra Aparcamientos S.A. debido a la construcción de los aparcamientos de Menorca y Doce de Octubre por un importe de 8 millones de euros. No existen gastos financieros activados en existencias.

En el epígrafe "Otros deudores" se incluyen saldos a cobrar cuyo origen es distinto a la actividad habitual desarrollada por los segmentos, así como anticipos a proveedores. La principal variación respecto a 2006 viene por el aumento de los anticipos a proveedores, que recoge los saldos con la constructora de Eurolink M3, SH-130 y Nea Odos, lo que supone un importe de 116 millones de euros en 2007 (5 millones en 2006). El resto de la variación respecto a 2006 proviene principalmente de un saldo de la Autopista R4 Madrid-Sur frente al Ministerio de Fomento por importe de 55 millones de euros.

En el epígrafe "Deudores Administraciones Públicas" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por conceptos distintos a impuestos sobre las ganancias.

La Dirección del Grupo considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

Las provisiones para insolvencias son dotadas de acuerdo con el criterio contable establecido en la Nota 2. 3. 13 de la memoria. La variación de la provisión de tráfico ha sido como sigue:

Movimiento de la provisión	Millones de Euros		
	2007	2006	Variación
Saldo inicial	52	48	4
Cargos a la cuenta de resultados	9	11	-2
Reducciones/ Aplicaciones	-1	-1	
Efecto tipo de cambio	3	-6	9
SALDO FINAL	63	52	11

13. Clientes y otras cuentas a cobrar

La composición de los clientes y otras cuentas a cobrar al 31 de diciembre de 2007 y 2006 es la siguiente:

CONCEPTOS	Millones de Euros		
	Saldo al 31/12/07	Saldo al 31/12/06	Variación
Total clientes por ventas y prestación de servicios	223	209	14
Otros deudores	200	48	152
Deudores Administraciones Públicas	48	76	-28
Total otros deudores	248	124	124
Total activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	28	35	-7
Prov. Para clientes de dudoso cobro	-63	-52	-11
Otras provisiones deudores	0	0	
Total Provisiones	-63	-52	-11
TOTAL	436	316	120

14. Patrimonio neto

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2007 y 2006:

Cambios en el Patrimonio Neto en 2007	MOVIMIENTO DE 2007 (Millones de Euros)						
	Capital Social	Prima de emisión	Otras Reservas ⁽¹⁾	Resultados acumulados ⁽²⁾	Patrimonio neto atrib. a los accionistas	Socios Externos	Patrimonio Neto
Saldo al 01.01.2007	103	1.213	-31	-24	1.261	271	1.532
Ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio			-150	-26	-176	-6	-184
Dividendos pagados				-50	-50	-51	-101
Variaciones de perímetro y de capital					0	31	31
Otros movimientos	5	-5		0	0		0
SALDO AL 31.12.2007	108	1.208	-181	-100	1.035	245	1.280

⁽¹⁾ Incluye las reservas originadas por valoración, diferencias de conversión y otros.

⁽²⁾ Incluyen los resultados del ejercicio y las reservas de ejercicios anteriores no distribuidas.

Patrimonio Neto Atribuible a la Sociedad Dominante

El Patrimonio Neto atribuible a la Sociedad Dominante ha disminuido en 226 millones de euros de los que 133 millones de euros corresponden a los derivados financieros, netos de impuestos, designados como instrumentos de cobertura, 50 millones de euros correspondientes a la distribución de dividendos y 21 millones de euros de diferencias de conversión por la evolución del tipo de cambio.

Patrimonio Neto Atribuible a Socios Externos

El Patrimonio Neto atribuible a Socios Externos se ha reducido en 26 millones de euros por dos efectos contrapuestos: por un lado una disminución de 51 millones que corresponde a los dividendos pagados (407ETR por importe de 39 millones de euros, Ausol por importe de 5 millones de euros y Aute-ma por 4 millones de euros) y, por otro, un aumento de 31 millones de euros correspondiente a los socios externos de las sociedades que han entrado en el perímetro en el ejercicio 2007 (SH-130 con un porcentaje del 65% por un total de 28 millones de euros y la sociedad Euroscut Azores con un porcentaje del 89% por un total de 2 millones de euros).

Cambios en el Patrimonio Neto en 2006	MOVIMIENTO DE 2006 (Millones de Euros)						
	Capital Social	Prima de emisión	Otras Reservas ⁽¹⁾	Resultados acumulados ⁽²⁾	Patrimonio neto atrib. a los accionistas	Socios Externos	Patrimonio Neto
Saldo al 01.01.2006	98	1.218	-25	-142	1.149	420	1.569
Ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio			-6	156	150	-98	52
Dividendos pagados				-38	-38	-62	-100
Variaciones de perímetro y de capital					0	11	11
Otros movimientos	5	-5		0	0		0
SALDO AL 31.12.2006	103	1.213	-31	-24	1.261	271	1.532

⁽¹⁾ Incluye las reservas originadas por valoración, diferencias de conversión y otros.

⁽²⁾ Incluyen los resultados del ejercicio y las reservas de ejercicios anteriores no distribuidas.

a. Capital Social y prima de emisión

Al 31 de diciembre de 2007 el capital social de Cintra está constituido por 541.455.529 acciones ordinarias de 0,20 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas y de iguales derechos.

El 29 de noviembre de 2007 se ha realizado una ampliación de capital liberada que fue aprobada por la Junta General de Accionistas el 27 de marzo de 2007, la razón de canje ha sido de 1 acción nueva por cada 20 antiguas. El incremento de acciones en circulación ha sido de 25.783.596 acciones, lo que ha supuesto una ampliación de capital de 5.157 miles de euros. Las nuevas acciones fueron admitidas a cotización con efecto 3 de diciembre de 2007. Durante el ejercicio 2007 Grupo Ferrovial ha entrado a formar parte de la composición accionarial de Cintra, tras comprar en bolsa una participación del 3%.

La prima de emisión asciende a 1.207.588 miles de euros, teniendo el carácter de reserva de libre disposición de acuer-

do con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas. La ampliación de capital liberada con cargo a prima de emisión ha supuesto una reducción de prima de 5.157 miles de euros. En 2006 se realizó en una ampliación de capital liberada de características similares a la del presente ejercicio.

A 31 de diciembre de 2007, la Sociedad no posee acciones propias, y por tanto, no tiene constituida la reserva para acciones propias. A lo largo del ejercicio 2007, la Sociedad compró 37.000 acciones propias, a un precio medio de 13,6851 euros realizando la aportación a los empleados posteriormente a un precio medio de 13,3592 euros. El excedente fue vendido en el mercado secundario dando lugar a una pérdida de 12 miles de euros. Esta operación se realizó con el fin de acometer el sistema de retribución variable de directivos del año 2007.

Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a cotización en el Mercado Continuo de las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

b. Otras reservas

El movimiento del epígrafe de otras reservas para 2006 y 2007 es el siguiente:

Movimiento durante 2007	Millones de Euros			
	Diferencias de conversión	Operaciones de Cobertura	Otros conceptos	Otras Reservas
Saldo al 01.01.2007	5	-25	-11	-31
Altas			4	4
Bajas	-21	-133	0	-154
Traspaso a la cuenta de resultados				
SALDO AL 31.12.2007	-16	-158	-7	-181

Movimiento durante 2006	Millones de Euros			
	Diferencias de conversión	Operaciones de Cobertura	Otros conceptos	Otras Reservas
Saldo al 01.01.2006	21	-46	0	-25
Altas		21		21
Bajas	-16		-11	-27
Traspaso a la cuenta de resultados				0
SALDO AL 31.12.2006	5	-25	-11	-31

c. Resultados acumulados

El desglose de los resultados acumulados del ejercicio 2006 y 2007 es el siguiente:

CONCEPTOS	Millones de euros		
	Saldo al 31/12/07	Saldo al 31/12/06	Variación
Pérdidas y ganancias atribuibles a la Sociedad dominante	-26	156	-182
Reservas de libre disposición	-94	-200	106
Reservas no distribuibles	20	20	0
TOTAL	-100	-24	-76

El detalle de reservas no distribuibles es el siguiente:

	Millones de euros	
	Saldo al 31.12.07	Saldo al 31.12.06
Reserva legal	20	20
Reserva de revalorización	0	0
RESERVAS NO DISTRIBUIBLES DE LA SOCIEDAD DOMINANTE	20	20

La propuesta de distribución del resultado de la Sociedad dominante, determinado en conformidad con normas y principios de contabilidad generalmente aceptados en España, por importe de 99 millones de euros se presentará para su aprobación a la Junta General de Accionistas y se estima sea aprobada su distribución a reserva legal, reservas voluntarias y dividendos por importe de 1, 48 y 50 millones de euros respectivamente, suponiendo un dividendo de 9,3 céntimos de euro por acción (9,70 céntimos de euro por acción en el ejercicio 2006).

d. Ingresos y Gastos Reconocidos en el ejercicio.

El movimiento de este epígrafe durante el ejercicio 2006 y 2007 ha sido:

MOVIMIENTO 2007	Millones de Euros		
	Atrib. a los accionistas	Socios Externos	Patrimonio Neto
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura	-133	-23	-156
Ganancias/(Pérdidas) por diferencias de conversión	-21	-11	-32
Otros conceptos (cargados)/abonados directamente en patrimonio	4	0	4
Resultado consolidado del ejercicio	-26	28	2
INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS EN EL EJERCICIO 2007	-176	-6	-182

MOVIMIENTO 2006	Millones de Euros		
	Atrib. a los accionistas	Socios Externos	Patrimonio Neto
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura	20	13	33
Ganancias/(Pérdidas) por diferencias de conversión	-15	-44	-59
Otros conceptos (cargados)/abonados directamente en patrimonio	-11	12	1
Resultado consolidado del ejercicio	156	-79	77
INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS EN EL EJERCICIO 2006	150	-98	52

e. Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

Al 31 de diciembre de 2007, las sociedades más significativas con participación de otros socios igual o superior al 10% en el capital suscrito de las sociedades del Grupo eran las siguientes:

SOCIEDADES	Pocentaje de participación	Accionista
407 International Inc.	16,77%/30%	SNC Lavalin/Macquarie Infrastructure Group
Autopista del Sol, C.E.S.A.	20%	Unicaja
Autopista Terrasa Manresa, S.A.	22,33%	Abertis
Autopista Trados-45, S.A.	50%	Abertis
Autopista Temuco Río Bueno	25%	Fondo Las Américas
Autopista Talca-Chillán	23,57%/8,53%	Sodeia/Delta
Inversora de Autopistas del Sur, S.L.	25%/10%/10%	Europistas/E.N.A./Caja Castilla La Mancha
Eurolink Motorway Operation (M4-M6)	34%	SIAC
Skyway Concession Company Holding	45%	Macquarie Infrastructure Group
Cintra Zachry GP LLC	15%	Zachry Investments Inc
Cintra Zachry LP	14,85%	Zachry Developments LLC
SH-130 Concession Company	35%	Zachry Toll Road
Inversora Madrid Levante	40%/5%/3,16%	Europistas/Kutxa/Budimex
Statewide Mobility Partners LLC	50%	Macquarie Infrastructure Group
Autostrade Lombardia SPA	32%	Merloni Finanziaria SPA
Nea Odos	33,33%/33,33%	Grupo ACS/GEK Group
Estacionamientos Alhondiga, S.A.	25%/25%	Construcciones Lauki/Construcciones Bazola
Guadianapark	25%	Iniciativas Pacenses
Aparcamientos de Bilbao	25%	Balzola
Aparcamientos Guipuzcoanos Siglo XXI	60%	Construcciones Moyua

15. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El movimiento de este epígrafe durante el ejercicio 2006 y 2007 ha sido:

Movimiento de 2007	Movimiento 2007 (Millones de Euros)					Saldo al 31/12/07
	Saldo a 01/01/07	Variac. Perímetro	Adiciones	⁽¹⁾ Retiros	Efecto tipo de cambio	
Subvenciones	164	18		-9		173
Otros ingresos a distribuir	69		11	-12		68
TOTAL	233	18	11	-21		241

Movimiento de 2006	Movimiento 2006 (Millones de Euros)					Saldo al 31/12/06
	Saldo a 01/01/06	Variac. Perímetro	Adiciones	⁽¹⁾ Retiros	Efecto tipo de cambio	
Subvenciones	166	0	0	-2	0	164
Otros ingresos a distribuir	49	0	29	-6	-3	69
TOTAL	215	0	29	-8	-3	233

⁽¹⁾ Los retiros corresponden a la imputación a resultados de la parte anual devengada en conformidad con la nota 2.3.12.

En cuanto a la naturaleza de las "Subvenciones" registradas:

- En Eurolink Motorway Operation (M4-M6), según contrato de concesión, la concesionaria recibió de la Administración (National Roads Authority) 160 millones de euros como pago de la construcción, esta subvención se registra en la cuenta de resultados con el criterio descrito en las bases de presentación en el apartado 2.3.12.
- En el caso de Trados-45, corresponde a la indemnización pagada por la Comunidad de Madrid para reestablecer el equilibrio económico financiero del contrato de concesión. La incorporación al resultado anual del mencionado importe se diferirá hasta el final del periodo concesional como un porcentaje del ingreso esperado en el año respecto del

total de ingresos por peaje en sombra del modelo financiero de la concesión.

- La principal variación en el apartado de Subvenciones durante 2007 se produce por el aumento de 18 millones en Nea Odos.

En cuanto a "Otros ingresos a distribuir", este epígrafe recoge principalmente cánones de áreas de servicio e ingresos correspondientes a residentes en aparcamientos mixtos. El incremento en 2007 se debe principalmente a un aumento de 11 millones en Euroscut Norte referente a la reposición del equilibrio financiero por parte de la Administración (Estradas de Portugal). El retiro se corresponde fundamentalmente a la autopista 407 Internacional Inc.

16. Otras provisiones

MOVIMIENTOS	Millones de Euros		
	Provisión impuestos	Otras provisiones	Total
Al 1 de enero de 2007	8	5	13
Cargo/(abono) a la cuenta de resultados:			
– Importes no aplicados revertidos	-6		-6
– Cargos a la cuenta de resultados	5	-1	4
Aplicado durante el ejercicio			
Diferencias de cambio			
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007	7	4	11
Análisis del total de provisiones por clasificación:			31/12/2007
– No corriente			7
– Corriente			4
			11

17. Posición neta de tesorería

Con el objeto de mostrar un análisis conjunto de la situación de endeudamiento del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose por segmentos de la deuda neta (importe neto de activos de tesorería y equivalentes y de pasivo por obligaciones y deudas financieras, tanto a corto plazo como a largo plazo) que configuran la posición neta de Tesorería.

	Millones de euros		
	Saldo 31/12/2007	Saldo 31/12/2006	Variación
Proyectos de infraestructuras	-8.742	-8.572	-170
Autopistas (Holding)	-91	-72	-19
Aparcamientos	264	254	10
Resto de sociedades	173	182	-9
POSICIÓN NETA TOTAL	-8.569	-8.390	-179

17.1. Proyectos de infraestructuras

a. Desglose de la posición neta de tesorería de proyectos de infraestructuras

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2007 de proyectos de infraestructuras es como sigue:

	Millones de euros					Posición Neta Total
	Caja Restringida largo plazo	Tesorería y equivalentes	Caja Restringida corto plazo	Deuda Financiera	Operaciones Intragrupo	
Al 1 de enero de 2007		446	101	-9.119	0	-8.572
Movimiento	302	-164	105	-413	0	-170
AL 31 DE DICIEMBRE DE 2007	302	282	206	-9.532	0	-8.742

Como ya se ha indicado en la nota relativa a riesgos financieros, los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas cuya disponibilidad esta limitada para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica a corto y a largo plazo.

En todo caso, dichos fondos son invertidos en productos financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que se invierten dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación.

Los saldos a corto plazo se incluyen en el balance dentro de la partida de "Tesorería y equivalentes", mientras que los saldos a largo plazo se incluyen dentro de la partida de "Activos financieros".

El detalle por proyectos de los saldos de caja restringida es el siguiente:

	Millones de euros		
	Divisa	Interés	Saldo 31/12/2007
407 International, Inc.	CAD	4,021%-5,397%	206
Skyway Concession Co. LLC	USD	2,99%-4,53%	40
ITR Concession Company	USD	3,60%-4,57%	27
Autopista Santiago Talca	CLP	5,76%-6,60%	28
Autopista Talca Chillán	CLP	6,60%	1
Caja restringida a largo plazo			302
407 International, Inc.	CAD	4,54%	95
Chicago Skyway	USD	4,16%-4,53%	8
Indiana Toll Road	USD	3,51%-4,57%	1
Autopista Santiago Talca	CLP	5,16%-6,48%	48
Autopista Talca Chillán	CLP	5,64%-6,48%	20
Autopista Chillán Collipulli	CLP	5,76%-6,84%	11
Autopista Temuco Rio Bueno	CLP	5,76%-6,60%	16
Autopista Collipulli Temuco	CLP	5,88%-6,60%	7
Caja restringida a corto plazo			206
TOTAL CAJA RESTRINGIDA			508

En Chicago e Indiana la caja restringida es *Money Market* por lo que son disponibles en cualquier momento. En Canadá los vencimientos son en los años 2008 y 2009.

b. Desglose de la deuda de proyectos de infraestructuras

	Cifras en Millones de Euros								
	31/12/2007			31/12/2006			Variación		
	Obligaciones	Deudas	Total	Obligaciones	Deudas	Total	Obligaciones	Deudas	Total
LARGO PLAZO	5.282	3.870	9.152	4.460	3.346	7.806	823	525	1.348
407 International, Inc	3.180	0	3.180	2.195	0	2.195	985	0	985
Skyway Concession Co. LLC	933	100	1.033	1.072	118	1.190	-139	-18	-157
ITR Concession Company	0	1.143	1.143	0	1.226	1.226	0	-83	-83
Autopista del Sol, C.E.S.A.	0	486	486	0	0	0	0	486	486
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	0	41	41	0	226	226	0	-185	-185
AutopistaTrados M-45, S.A.	0	69	69	0	70	70	0	-1	-1
Autopista Madrid-Sur	0	553	553	0	527	527	0	26	26
Autopista Madrid-Levante	0	470	470	0	437	437	0	33	33
Autopista Santiago Talca	515	0	515	530	0	530	-15	0	-15
Autopista Temuco Río Bueno	0	153	153	0	155	155	0	-2	-2
Autopista Collipulli Temuco	172	0	172	174	0	174	-2	0	-2
Autopista Chillán Collipulli	213	0	213	210	0	210	3	0	3
Autopista Talca Chillán	152	0	152	153	0	153	0	0	0
Euroscut Algarve, S.A.	117	128	245	126	128	254	-9	0	-9
Euroscut Azores	0	66	66	0	0	0	0	66	66
Euroscut Norte Litoral, S.A.	0	311	311	0	312	312	0	0	0
Eurolink Motorway (M4-M6)	0	145	145	0	147	147	0	-2	-2
Eurolink Motorway (M3)	0	205	205	0	0	0	0	205	205
CORTO PLAZO	79	301	380	685	628	1.313	-606	-328	-934
407 International, Inc	47	0	47	618	0	618	-571	0	-571
Skyway Concession Co. LLC	0	4	4	0	5	5	0	-1	-1
ITR Concession Company	0	0	0	0	16	16	0	-16	-16
Autopista del Sol, C.E.S.A.	0	1	1	0	484	484	0	-483	-483
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	0	264	264	0	76	76	0	188	188
AutopistaTrados M-45, S.A.	0	1	1	0	1	1	0	0	0
Autopista Madrid-Sur	0	3	3	0	3	3	0	-1	-1
Autopista Madrid-Levante	0	2	2	0	27	27	0	-25	-25
Autopista Santiago Talca	0	0	0	1	0	1	-1	0	-1
Autopista Temuco Río Bueno	0	10	10	0	10	10	0	0	0
Autopista Collipulli Temuco	10	3	13	8	0	8	2	3	5
Autopista Chillán Collipulli	8	0	8	16	0	16	-8	0	-8
Autopista Talca Chillán	9	0	9	42	0	42	-33	0	-33
Euroscut Algarve, S.A.	5	0	5	0	0	0	5	0	5
Euroscut Azores	0	1	1	0	0	0	0	1	1
Euroscut Norte Litoral, S.A.	0	10	10	0	2	2	0	8	8
Eurolink Motorway (M4-M6)	0	2	2	0	4	4	0	-2	-2
TOTAL	5.361	4.171	9.532	5.145	3.974	9.119	217	197	414

El origen de las variaciones más significativas es el siguiente:

Entre las obligaciones registradas por la sociedad 407 International Inc. se encuentran 110 millones de euros instrumentada en un producto denominado SIPS (Synthetic Inflation Protected Securities). Se trata de un bono cuyo cupón está vinculado únicamente a la evolución de la inflación en Canadá. Recibe tratamiento contable de derivado al construirse como híbrido entre un bono nominal y un bono de cupón real ligado a inflación (Real Return Bond), por tanto su valor en libros se ajusta por su valor de mercado.

En 407 International Inc. hay un efecto de tipo de cambio de 180 millones de euros que aumenta el endeudamiento y una refinanciación que implica un aumento de deuda de 83 millones de euros.

Autopista del Sol finalizó su proceso de refinanciación con la firma de un nuevo préstamo por importe de 486 millones de euros y un plazo de tres años.

La variación en Chicago Skyway principalmente se debe a un efecto de tipo de cambio que hace que disminuya la deuda en 114 millones de euros. El mismo efecto tiene la variación de tipo de cambio del dólar americano que produce una disminución en la deuda de Indiana de 119 millones de euros.

Por otro lado existen las entradas en perímetro de Euroscut Azores con 66 millones de euros y Eurolink M3 con 205 millones de euros de endeudamiento.

La deuda a corto plazo de Autopista Terrasa-Manresa, S.A. está actualmente en proceso de renegociación.

A continuación se hace una descripción por sociedad del endeudamiento del Grupo Cintra:

Autopista del Sol - Financiada mediante un préstamo bancario estructurado dentro de una operación sindicada por un importe total de 486 millones de euros, representando un 5% sobre el total del Grupo y con vencimiento final en el año 2010.

Autopista Trados M-45 - Financiación bancaria por un importe total de 140 millones de euros (50% por integración proporcional), proporcionada por un sindicato de bancos y estructurada mediante tres tramos con vencimientos finales entre 2021 y 2024. Esta financiación supone un 1% del total del Grupo.

Autopista Terrasa-Manresa - Financiación bancaria bajo la modalidad de líneas de crédito bilaterales, cuyo importe dispuesto a 31/12/2007 es de 305 millones de euros, facilita-

das por diversas entidades bancarias y cuyos vencimientos se producirán a lo largo de los años 2008 y 2009. Representa un 3% sobre el total del Grupo.

Autopistas Madrid-Sur - Mantiene deuda proveniente de una operación sindicada, por importe vivo a 31/12/2007 de 555 millones de euros, cuya estructuración consta de tres tramos con vencimientos entre 2009 y 2033. Esta financiación supone un 6% del total del Grupo.

Autopista Madrid-Levante - Tiene financiación bancaria con estructuración sindicada cuyo importe de deuda vivo es de 472 millones de euros y vencimiento final en el año 2012. Dicha financiación representa un 5% del total del Grupo.

Eurolink Motorway (M3) - Sindicado bancario cuyo importe dispuesto a Diciembre 2007 es de 205 millones de euros y cuya estructura financiera esta basada en un préstamo puente y una financiación a término cuyos vencimientos finales se producirán en los años 2010 y 2025 respectivamente, representando un 2% del total del Grupo. Asimismo, existen facilidades crediticias, no dispuestas en la actualidad, para cubrir los pagos por concepto IVA, costes operativos y pago de intereses.

Eurolink Motorway (M4-M6) - Su financiación se estructura en un préstamo del BEI con vencimiento final en el año 2027, así como una financiación bancaria con vencimiento final en el año 2027, representando un 2% del total del Grupo. Tiene otorgadas diversas líneas para afrontar pagos de IVA, costes operativos y pago de intereses, no dispuestas en la actualidad.

Euroscut Algarve - Operación estructurada en dos tramos garantizados por XL Capital; bonos por importe de 122 millones de euros con un plazo de 27 años y tramo de deuda BEI por importe de 128 millones de euros con duración de 25 años. Esta financiación supone un 3% del total del Grupo.

Euroscut Azores - Financiación bancaria sindicada por importe de 348 millones de euros hasta el año 2034, de los que a 31 de diciembre de 2007 tiene dispuestos 67 millones de euros, además de una línea de liquidez y una línea IVA por importes de 11 y 5 millones de euros, y vencimientos finales en los años 2014 y 2012, respectivamente, representando un 1% del total del Grupo.

Euroscut Norte Litoral - Estructura financiera basada en un préstamo sindicado por un importe vivo de 322 millones de euros, con vencimiento final en el año 2026. Dicha financiación supone un 3% del total de deuda del Grupo.

Chicago Skyway Concession Co. - La sociedad concesionaria está financiada mediante una emisión de bonos senior garantizados por F.S.A. consistente en: (i) una serie A por importe de 439 millones de dólares americanos y fecha de vencimiento en el año 2017; (ii) una serie B por importe de 961 millones de dólares americanos con vencimiento final en el año 2026. Adicionalmente posee financiación sindicada bancaria subordinada por un importe dispuesto de 150 millo-

nes de dólares americanos cuya duración está vigente hasta el año 2011. Esta financiación representa el 11% de la deuda total del Grupo.

Indiana Toll Road - La autopista de Indiana tiene una financiación bancaria sindicada en tres tramos, todos ellos con vencimiento final en el año 2015, por un importe de 1.143 millones de euros que supone un 12% del total de la deuda del Grupo (50% por integración proporcional).

407 International Inc. - La autopista 407 International posee una Deuda de 4.604,00 millones de dólares canadienses, representando un % del total de la Deuda de Grupo. Esta Deuda está estructurada en diferentes tramos de Bonos Senior, por importe de 3.663 millones de dólares canadienses y con diversos vencimientos entre los años 2008 y 2039. Adicionalmente existen otros tramos de naturaleza Junior y Subordinada, por importes de 164 millones de dólares canadienses y 777 millones de dólares canadienses respectivamente, con vencimiento en el año 2010 en el caso de los primeros y vencimientos 2008 y 2036 en el caso del tramo subordinado. Esta deuda representa el 34% del total del Grupo.

Autopista Santiago Talca - Financiación basada en tres series de bonos garantizados por MBIA. La primera serie por importe de 421 millones de dólares americanos, y la segunda y tercera serie por 5,80 y 6,10 millones de unidades fomento^(*), todas ellas con vencimiento final en el año 2022, representando un 5% del total del Grupo.

Autopista Talca-Chillán - La autopista chilena Ruta 5 se estructura en dos series de bonos garantizados por MBIA, por importes de 5,6 y 1,2 millones de unidades de fomento^(*), vigentes hasta el año 2019 y 2021 respectivamente, representando un 2% del total del Grupo.

Autopista Chillán-Collipulli - La autopista Ruta del Bosque se financia mediante dos emisiones de bonos garantizados por XLCA por importe vivo de 7,5 y 1,55 millones de unidades fomento^(*), en vigor hasta los años 2021 y 2024, respectivamente. Dicha financiación supone un 2% del total del Grupo.

Autopista Collipulli-Temuco - La concesión Ruta de Araucanía tiene una financiación mediante bono garantizado por XL Capital por importe de 6,95 millones de unidades fomento^(*) y plazo vigente hasta el 2020, representando un 2% del total del Grupo.

Autopista Temuco-Río Bueno - La Ruta de los Ríos estructura su financiación mediante un préstamo sindicado cuyo importe vivo a 31/12/2007 es de 6,01 millones de unidades fomento^(*), vigente hasta el año 2021. Representa un 2% del total del Grupo.

Nea Odos Concession - Su financiación ha sido estructurada mediante un préstamo bancario de 113 millones de euros vigente hasta el año 2036, un préstamo puente de 198 millones de euros en vigor hasta 2009, y facilidades crediticias para cubrir los pagos por costes operativos y por

concepto IVA por importes de 38 y 52 millones de euros, con vencimiento final en los años 2031 y 2011 respectivamente (33,34% por integración proporcional). A 31/12/07 esta financiación aún no ha sido dispuesta.

En general, las financiaciones mencionadas incluyen, como paquete de garantías para los prestamistas, la pignoración de los activos de la Sociedad Concesionaria (derechos de créditos sobre contratos de seguro, cuentas corrientes, derechos de crédito derivados del contrato de concesión, etc). En algunos casos se incluye como garantía, la prenda sobre las acciones de la Sociedad Concesionaria.

(*) En Chile, es frecuente que las magnitudes económicas se expresen en Unidades de Fomento para aislarlas del efecto inflación. La Unidad de Fomento (UF) es una medida reajutable basada en la variación del Índice de Precios al Consumidor. 1 UF=19.622,66 CLP.

A continuación se detallan los vencimientos de las distintas deudas financieras que comprenden la posición neta de tesorería:

Deudas	Vencimientos 31/12/2007 (Millones de Euros)										
	Divisa	Interés	Valor Razonable 31/12/07	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/07	2008	2009	2010	2011	a partir 2012	Total
Obligaciones proyectos infraestructuras			5.968	5.145	5.361	413	40	752	47	4.109	5.361
407 International Inc.	CAD	5.328%-7.00%	3.557	2.813	3.227	381	6	713	7	2.120	3.227
Skyway Concession Co. LLC	USD	LIBOR+0.28%-LIBOR+0.38%	933	1.072	933	0	0	0	0	933	933
Autopista Santiago Talca	USD	7.37%	346	271	242	0	5	7	9	221	242
Autopista Santiago Talca	UF	3.20%-4.85%	320	260	273	0	0	0	0	273	273
Autopista Collipulli Temuco	UF	7.30%	212	182	182	10	8	7	9	148	182
Autopista Chillán Collipulli	UF	3.40%-6.30%	276	226	221	8	6	8	10	189	221
Autopista Talca Chillán	UF	2.75%-3.50%	176	195	161	9	8	8	12	124	161
Euroscut Algarve, S.A.	EUR	6.65%	148	126	122	5	7	9	0	101	122
Deudas con entidades crédito proyectos infraestructuras			4.192	3.974	4.171	305	146	523	154	3.043	4.171
Skyway Concession Co. LLC	USD	LIBOR+2.50%	104	123	104	4	0	0	100		104
ITR Concession Company	USD	LIBOR+0.95%	1.143	1.242	1.143	0	0	0	0	1.143	1.143
Autopista del Sol, C.E.S.A.	EUR	EURIBOR+0.30%-EURIBOR+0.40%	487	484	487	1	0	486	0	0	487
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	EUR	EURIBOR+0.30%-EURIBOR+0.40%	305	302	305	264	41	0	0	0	305
AutopistaTrados M-45, S.A.	EUR	EURIBOR+0.19%-EURIBOR+1.10%	70	71	70	1	1	2	3	63	70
Autopista Madrid-Sur	EUR	EURIBOR+1.30%	555	529	556	3	90	0	0	463	556
Autopista Madrid-Levante	EUR	EURIBOR+1.10%	472	464	472	2	0	0	0	470	472
Autopista Temuco Río Bueno	UF	TAB 180 (UF)+0.60%	163	166	163	10	8	9	12	124	163
Autopista Collipulli Temuco	UF	TAB 180 (UF)+1.60%	3	0	3	3	0	0	0	0	3
Euroscut Algarve, S.A.	EUR	6.25%	149	128	128	0	0	0	10	118	128
Euroscut Azores	EUR	EURIBOR+0.85%	67	0	67	1	0	0	0	66	67
Euroscut Norte Litoral, S.A.	EUR	EURIBOR+1.35%	322	314	321	14	5	6	11	285	321
Eurolink Motorway (M4-M6)	EUR	EURIBOR+0.19%-EURIBOR+1.375%	147	151	147	2	1	2	2	140	147
Eurolink Motorway (M3)	EUR	EURIBOR+0.34%-EURIBOR+0.95%	205	0	205	0	0	18	16	171	205
TOTAL			10.160	9.119	9.532	718	186	1.275	201	7.152	9.532

Con el objeto de completar la información sobre exposición al riesgo de tipo de interés presentada en la nota 3, a continuación se adjunta un detalle de los diferentes componentes de la deuda desglosando la parte sujeta a tipo fijo, la parte cubierta con derivados, la parte variable exclusivamente con la inflación y por último la deuda a tipo fijo.

Deudas	Tipo de deuda	Saldo 31/12/2007	Deuda expuesta a riesgo	Impacto Resultado +50.p.b.
407 International Inc.		3.227	1.337	6
	Fijo	1.890	0	0
	Variable	330	330	2
	Variable indexado a la inflación	1.007	1.007	4
Chicago Skyway		1.037	0	0
	Cubierto	1.037	0	0
	Variable	0	0	0
Indiana Toll Road		1.143	41	0
	Cubierto	1.102	0	0
	Variable	41	41	0
Autopistas españolas		1.890	862	5
	Cubierto	1.027	0	0
	Variable	863	862	5
Autopistas chilenas		1.245	166	1
	Fijo	1.079	0	0
	Cubierto	0	0	0
	Variable	166	166	1
Resto autopistas		990	117	1
	Fijo	250	0	0
	Cubierto	623	0	0
	Variable	117	117	1
TOTAL DEUDA PROYECTOS INFRAESTRUCTURAS		9.532	2.523	13

Según esta tabla un 74% de la deuda financiera total estaba contratada a tipo fijo o tenía instrumentos de cobertura de tipo de interés. A 31 de diciembre de 2006 este porcentaje ascendía al 78% y la sensibilidad sobre la deuda considerando un incremento de 50 puntos básicos en las tasas de interés nominales suponía un impacto en resultado de 6 millones de euros.

Respecto a la deuda con entidades de crédito, a continuación se detallan los límites y dispuesto de líneas de crédito al 31 de diciembre de 2007 y 2006.

	Millones de euros					
	31/12/07			31/12/06		
	Límite	Dispuesto	Disponible	Límite	Dispuesto	Disponible
Deudas entidades crédito						
Skyway Concession Co. LLC	107	104	3	123	123	0
ITR Concession Company	1.393	1.143	250	1.540	1.242	298
Autopista del Sol, C.E.S.A.	487	487	0	511	484	27
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	307	305	2	302	302	0
Autopista Trados M-45, S.A.	70	70	0	72	71	1
Autopista Madrid-Sur	559	555	4	557	530	27
Autopista Madrid-Levante	524	472	52	466	464	2
Autopista Santiago Talca	57	0	57	0	0	0
Autopista Chillán Collipulli	41	0	41	0	0	0
Autopista Talca Chillán	57	0	57	0	0	0
Autopista Temuco Río Bueno	163	163	0	176	165	11
Autopista Collipulli Temuco	31	3	28	0	0	0
Euroscut Algarve, S.A.	128	128	0	128	128	0
Euroscut Azores	364	67	297	0	0	0
Euroscut Norte Litoral, S.A.	322	322	0	322	314	8
Eurolink Motorway (M4-M6)	162	147	15	226	151	75
Eurolink Motorway (M3)	333	205	128	0	0	0
Nea Odos Concession	134	0	134	0	0	0
TOTAL	5.239	4.171	1.068	4.423	3.974	449

17.2. Resto de sociedades

a. Desglose de la posición neta de tesorería del resto de sociedades

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2007 y 2006 del resto de sociedades es como sigue:

Ejercicio 2007

	Millones de Euros			
	Tesorería y Equivalentes	Deuda Financiera	Operaciones Intragrupo	Posición Neta Total
Autopistas (Holding)	207	0	57	264
Aparcamientos	5	-40	-56	-91
POSICIÓN NETA DE TESORERÍA RESTO DE SOCIEDADES	212	-40	1	173

Ejercicio 2006

	Millones de Euros			
	Tesorería y Equivalentes	Deuda Financiera	Operaciones Intragruppo	Posición Neta Total
Autopistas (Holding)	242	-42	54	254
Aparcamientos	8	-33	-47	-72
POSICIÓN NETA DE TESORERÍA RESTO DE SOCIEDADES	250	-75	7	182

En Tesorería y Equivalentes el movimiento principal es una disminución en Cintra, S.A. por 41 millones de euros motivado fundamentalmente por la aportación de capital a las nuevas sociedades SH130 y Nea Odos.

Dentro de Deuda Financiera se ha cancelado la deuda de Cintra Chile de 42 millones de euros.

b. Desglose de la deuda del resto de sociedades

El siguiente cuadro muestra la distribución de las deudas con entidades de crédito por préstamos y líneas de crédito del resto de sociedades por segmentos:

	Millones de euros						
	Saldo 31/12/07			Saldo 31/12/06			Variación
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Autopistas (Holding)				42	0	42	-42
Aparcamientos	37	3	40	32	1	33	7
TOTAL	37	3	40	74	1	75	-35

A continuación se detallan las condiciones, valor razonable y vencimientos de las distintas deudas financieras que comprenden la posición neta de tesorería:

Vencimientos 31/12/2007 (Millones de Euros)											
Deudas	Divisa	Interés	Valor Razonable 31/12/07	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/07	2008	2009	2010	2011	2012 o más	Total
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades											
Autopistas	CLP	4,05%		42							
Aparcamientos		EURIBOR+0,65%-									
	EUR	EURIBOR+0,90%	40	33	40	3	2	2	2	31	40
TOTAL			40	75	40	3	2	2	2	31	40

En el caso de los aparcamientos toda la deuda tiene interés variable sin estar cubierto en ningún caso, por lo que la totalidad de la deuda está expuesta al riesgo de tipo de interés.

Respecto a la deuda con entidades de crédito del resto de sociedades, a continuación se detallan los límites y dispuesto de líneas de crédito y préstamos hipotecarios al 31 de diciembre de 2007 y 2006:

	Millones de euros					
	31/12/07			31/12/06		
	Límite	Dispuesto	Disponible	Límite	Dispuesto	Disponible
Líneas de crédito						
Vencimiento corto plazo	3	3	0	42	42	0
Vencimiento largo plazo	397	37	360	89	33	56
TOTAL	400	40	360	131	75	56

Las condiciones financieras (en cuanto a los tipos de interés aplicables) de la deuda relacionada en infraestructuras se encuentran supeditadas al cumplimiento de determinados ratios relacionados con magnitudes financieras como Resultado bruto de explotación (EBITDA), Deuda neta y Fondos Propios consolidados.

18. Otras deudas

El detalle de las deudas no financieras es el siguiente:

CONCEPTOS	Millones de euros		
	Saldo al 31/12/07	Saldo al 31/12/06	Variación
Otros acreedores a			
Largo Plazo	116	117	-1
Otras deudas no financieras	21	21	0
TOTAL	137	138	-1

En la línea de "Otros acreedores a Largo plazo" se recogen los importes de Acreedores de inmovilizado a largo plazo por importe de 21 millones de euros (22 millones de euros en 2006). Dichos saldos incorporan un tipo de interés implícito y no se considera que sea significativa la diferencia entre el valor contable de los mismos y su valor razonable.

En este epígrafe también se recoge el préstamo participativo concedido por el Estado a la concesionaria Autopista del Sol para la construcción del tramo Estepona-Guadiaro por importe de 81 millones de euros que vencerán en el mes de enero de 2054, último año del período concesional. Como remuneración de este préstamo el Estado recibirá un porcentaje determinado de los ingresos de peaje de la concesionaria cuando el tráfico supere ciertos umbrales. También se incluye un importe de 13 millones de euros correspondiente a Euro-link Motorway Operation (M4-M6) Ltd.

19. Deudas por operaciones de tráfico

A continuación se presenta el desglose del resto de deudas a corto plazo de carácter no financiero:

CONCEPTO	Millones de euros		
	Saldo 31/12/07	Saldo 31/12/06	Variación
Acreedores comerciales	92	130	-38
Pasivos por impuestos sobre ganancias corrientes	33	64	-31
Otras deudas no comerciales	188	89	99
TOTAL	313	283	30

En el epígrafe "Otras deudas no comerciales" se incluyen las deudas con Administraciones Públicas distintas a las derivadas de impuestos sobre las ganancias, con un saldo de 42 millones de euros (30 millones en 2006). En este epígrafe también se recogen los saldos con empresas del Grupo Ferrovial. La principal variación en 2007 se debe al aumento de las partidas de las concesiones en construcción Eurolink Motorway Operation (M3) Ltd y SH 130 Concesion Co., además de un saldo de 55 millones de euros de la Autopista R4 Madrid-Sur con Ferrovial Agromán.

El valor razonable de las deudas por operaciones de tráfico no difiere significativamente del valor registrado en libros.

20. Situación Fiscal

A. Grupo fiscal consolidado

Cintra, S.A. está acogida al régimen de consolidación fiscal desde el ejercicio 2002. Las sociedades que integran para el ejercicio 2007 el grupo consolidado fiscal junto con Cintra S.A. (dominante) son: Autopista de Toronto, S.L., Autema S.A., Ausol, S.A, Laertida, S.L., Cintra Autopistas Integradas, S.A., Cintra Aparcamientos, S.A., Dornier, S.A., Femet, S.A., Balsol 2001, S.A., y Autopista Alcalá O'Donell, S.A. Por otro lado, también tributan en régimen de declaración consolidada, constituyendo grupos distintos al anterior, las sociedades Inversora de Autopistas del Sur, S.L. (dominante) y Autopista Madrid Sur, S.A. (dominada) y las sociedades Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (dominante) y Autopista Madrid Levante, S.A. (dominada)

B. Ejercicios sujetos a inspección fiscal

Con fecha 14 de enero de 2008 se comunicó a la sociedad Cintra, S.A. como sociedad dominante del grupo fiscal el inicio de actuaciones inspectoras para el Impuesto sobre Sociedades ejercicios 2003-2005

Asimismo varias sociedades del Grupo Cintra están siendo objeto de inspección con carácter general por el Impuesto sobre el Valor Añadido (2003 - 2005) y el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (2003 - 2005).

De los criterios que las autoridades fiscales pudieran adoptar en relación con los ejercicios abiertos a inspección, podrían derivarse pasivos fiscales de carácter contingente no susceptibles de cuantificación objetiva. No obstante, los Administradores de la Sociedad dominante estiman que los pasivos resultantes de esta situación no serán significativos.

C. Conciliación de los resultados contable y fiscal

La conciliación del resultado contable con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

	Millones de euros					
	2007			2006		
	Aumento	Disminución	TOTAL	Aumento	Disminución	TOTAL
Resultado contable consolidado del ejercicio antes de impuestos			-143			101
Diferencias permanentes:						
De las sociedades individuales (España)	17	-1	16	55	-8	47
De las sociedades individuales (Extranjero)	10	-6	3	8	-3	5
De los Ajustes Consolidación Netos			-68			50
Diferencias Temporales:						
Con origen en el ejercicio	624	-307	317	206	-144	62
Con origen en ejercicios anteriores	96	-226	-130	146	-63	83
Compensación de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores			-65			-38
BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)			-69			309

D. Tipos de gravamen

El gasto por Impuesto de Sociedades se calcula a los tipos de gravamen de cada uno de los países: España 32,5%, Portugal 27,5%, Canadá 36,12%, Estados Unidos 40%, Chile 17%, Polonia 19%, Italia 37,25% e Irlanda 12,5%. De acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera y la práctica habitual en España también se registra el impuesto derivado de la repatriación de los resultados generados en el exterior, en la medida en que exista previsión de efectuar dicha repatriación en un futuro razonable.

El Impuesto sobre Sociedades registrado por el Grupo Cintra en los ejercicios 2006 y 2007 representa un gasto de 24 millones de euros y un ingreso de 146 millones de euros respectivamente, lo que supone una tasa impositiva del 24,08% en 2006 y un crédito fiscal del 101,74 % en 2007.

El Grupo Cintra ha registrado dentro del gasto por el Impuesto de Sociedades del ejercicio 2007 un crédito por cambio en estimaciones a diciembre de 2007 respecto a los impuestos diferidos por importe de 67 millones de euros.

Aislado del ingreso total por el Impuesto sobre Sociedades (146 millones de euros) el impacto del crédito registrado por el cambio en estimación (67 millones de euros), resulta un ingreso por el Impuesto de Sociedades propio del ejercicio de 79 millones de euros, lo que representa un tipo efectivo del 54,87%

Para una mayor claridad expositiva se detallan por países las principales partidas que contribuyen a que la tasa impositiva del ejercicio resulte inferior al tipo general de gravamen del Impuesto sobre Sociedades. Debido a la importancia de la actividad del Grupo en países como Estados Unidos y Chile se refleja este desglose de forma diferenciada:

	Millones de euros					
	2007					2006
	España	EEUU	Resto Países	Chile	Total	Total
Tipo impositivo del país ^(a)	32,50%	40,25%	32,42%	17%		
Beneficio antes de impuestos	7	-113	53	-91	-143	101
Impuesto calculado al tipo impositivo del país	2	-46	17	-15	-41	35
Ajustes de consolidación	1	-23	0	0	-22	18
Diferencias permanentes	0	2	0	-1	1	4
Créditos fiscales ^(b)	0	0	-14	0	-14	-73
Otros	-2	0	0	0	-2	8
Gasto por impuesto (ingreso)	2	-67	3	-16	-79	-8
Tipo efectivo	23,00%	58,94%	4,80%	17,77%	54,87%	-7,95%
Cambio de estimaciones impuestos diferidos	-41			-26	-67	0
Regularización de impuesto ejercicios anteriores	-16	5	-3	14	0	32
GASTO POR IMPUESTO (INGRESO)	-55	-62	-1	-28	-146	24

^(a) Para EEUU y Resto de Países se ha utilizado el tipo de gravamen medio ponderado que resulta de la agregación de los distintos tipos impositivos que aplica cada uno de los Países o Estados para el caso de EEUU, en proporción al resultado antes de impuestos generado en cada uno de ellos.

^(b) En 2007 corresponde a la utilización de bases imponibles negativas generadas por la entidad 407 International Inc que no se encontraban previamente activadas al seguir esta entidad el criterio de activar los impuestos diferidos de activo hasta el importe de impuestos diferidos de pasivo.

E. Movimiento de impuestos diferidos

El movimiento de los impuestos diferidos de activo y de pasivo en el ejercicio 2006 y 2007 es el siguiente:

Millones de Euros			Millones de Euros		
Ejercicio 2007	Activo	Pasivo	Ejercicio 2006	Activo	Pasivo
Saldo 31.12.06	421	192	Saldo 31.12.05	394	142
Incorporación nuevas sdas perímetro y otros	-38	-79	Incorporación nuevas sdas perímetro y otros	11	32
Creación	203	100	Creación	72	51
Recuperación	-73	-31	Recuperación	-22	-51
Impacto actualización tipo impositivo en resultado	-2	0	Impacto actualización tipo impositivo en resultado	-22	-1
Impacto patrimonio neto	115	-20	Impacto patrimonio neto	-11	21
SALDO 31.12.07	626	161	SALDO 31.12.06	421	192

A continuación se presentan los principales activos y pasivos por impuestos diferidos reconocidos por el Grupo y las variaciones habidas durante el ejercicio 2007:

Millones de euros						
	Saldo 01/01/07	Trasposos y otros	Cargo/ abono cuenta rds	Actualización t. impositivo	Cargo/ abono patrimonio	Saldo 31/12/07
Impuestos diferidos de pasivo						
Derivados	32	-16	44	0	-20	40
Plusvalías eliminadas	26	-26	0	0	0	0
Eliminaciones de consolidación	84	-84	0	0	0	0
Amortizaciones	0	30	3	0	0	34
Diferencia devengo contable y fiscal	0	-2	3	0	0	1
Gastos financieros capitalizados	0	37	1	0	0	38
Otros conceptos	49	-18	18	0	0	49
TOTAL	192	-79	69	0	-20	161
Impuestos diferidos de activo						
Amortización de concesiones	84	-31	-1	0	0	52
Gastos financ. Capitalizados	111	-96	1	0	0	15
Derivados	34	-6	27	0	90	145
Créditos fiscales (c)	78	37	63	-1	0	177
Diferencia devengo contable y fiscal	0	2	6	0	0	8
Provisiones y otros conceptos	115	57	33	-1	25	229
TOTAL	421	-38	129	-2	115	626

(c) El saldo de los créditos fiscales se expresan netos de los impuestos diferidos de pasivo que los han originado.

Durante el ejercicio 2007, el Grupo Cintra ha realizado una reestructuración de sus impuestos diferidos con el fin de separar dichos impuestos por naturalezas, ampliando el número de éstas, el efecto de este mayor detalle se recoge en la columna "Traspasos y otros"

Al 31 de diciembre de 2007, las sociedades del Grupo Cintra tienen bases imponibles negativas susceptibles de compensación con resultados futuros por un importe de 2.156 millones de euros lo que supone un crédito fiscal calculado a la tasa impositiva aplicable en cada uno de los países de 445 millones de euros, habiéndose reconocido un activo por impuestos diferidos por bases imponibles negativas por importe de 177 millones de euros.

Al 31 de diciembre de 2007, el detalle de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores susceptibles de compensación con resultados futuros y el crédito fiscal registrado contablemente a la tasa impositiva vigente en cada uno de ellos es el siguiente:

País	Millones de Euros		
	Base imponible negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal
Chile	1.247	No prescriben	198
Canadá	270	2010-2026	12
España	186	2016-2022	55
Estados Unidos	435	2025-2026	178
Irlanda	17	No prescriben	2
TOTAL	2.156		445

Además, el Grupo tiene acreditadas deducciones por inversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2007 por importe de 182 millones de euros (125 en 2006).

21. Pasivos contingentes, activos contingentes y compromisos

21.1 Pasivos contingentes

Litigios

Riesgo de incremento de coste de las expropiaciones.

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJ Madrid) ha notificado durante el año 2007 diferentes sentencias en relación con la valoración del suelo en las expropiaciones de autopistas con suelo en la Comunidad de Madrid.

En términos generales, por lo que se refiere al suelo expropiado para la ejecución de las autopistas Radiales, las sentencias consideran que el suelo debe valorarse en función de su clasificación y, en consecuencia, consideran que el suelo clasificado como no urbanizable debe valorarse como tal y no como sistema general; no obstante, elevan significativamente la valoración del suelo no urbanizable inicialmente previsto introduciendo, en ocasiones, otros elementos como expectativas y una indemnización por vía de hecho. Por otra parte, respecto al suelo expropiado para la ejecución de las circunvalaciones a Madrid (M-45 o M-50), las sentencias del TSJ Madrid consideran el suelo expropiado por dónde discurren como integrante de un sistema general; por ello, según su criterio, debe valorarse como suelo urbanizable independientemente de la clasificación que tuviera dicho suelo. En consecuencia, se eleva muy significativamente la valoración del suelo respecto al inicialmente previsto, principalmente el no urbanizable.

Aunque estas sentencias marcan una tendencia, por el momento es difícil valorar qué incidencia tendrán, máxime teniendo en cuenta que muchas sentencias están recurridas ante el Tribunal Supremo.

En cualquier caso, y de confirmarse la tendencia apuntada, la Sociedad considera que las sociedades concesionarias participadas por esta Sociedad razonablemente tendrían derecho a obtener el reequilibrio económico financiero de la concesión.

Por otra parte, otras sociedades del grupo Cintra son parte demandada en diversos litigios. El efecto en los estados financieros adjuntos de los hechos antes referidos no debería ser significativo.

Avales

Al 31 de diciembre de 2007 las sociedades tenían prestados avales por un importe total de 627 millones de euros (491 millones de euros en 2006), siendo principalmente estos presentados por ofertas de licitación, pagos de derechos y cumplimientos de otras obligaciones. El incremento en 2007 corresponde principalmente a Nea Odos, S.A. y al proyecto SH 130.

Otros pasivos contingentes

Cintra como matriz tiene prestadas las siguientes garantías en los proyectos que se detallan a continuación:

- **Talca-Chillán.**- Garantías limitadas al incremento de costes de operación y mantenimiento en caso de desviaciones sobre los costes estimados a tal efecto.

- **Santiago Talca.**- Garantía sobre la terminación de la obra pendiente en caso de que ésta se extendiera más allá de 31 de diciembre de 2011.
- **Norte Litoral.**- Garantía limitada al sobrecoste de expropiaciones durante el período de expropiaciones.
- **R4 Madrid Sur.**- Limitación a 49 millones de euros por todos los conceptos durante la vida de la deuda para garantizar el pago del servicio de la deuda, refinanciación, bajada de ratios y penalidades.
- **OLR (Madrid Levante).**- Limitada a 4 millones de euros para garantizar el servicio de la deuda durante la vida de la deuda
- **Azores.**- Garantía limitada a 10 millones de euros hasta 2017 como consecuencia del cumplimiento del art 35 de la Ley de Sociedades Comerciales portuguesa.

21.2 Compromisos de compra de activos fijos e inversiones en asociadas y negocios conjuntos

El compromiso de inversión en obra contratado en la fecha del balance pero no reconocido en las cuentas anuales consolidadas asciende a 1.806 millones de euros, destacando los importes comprometidos en los siguientes proyectos la SH-130 Concession Company (635 millones de euros), Nea Odos (400 millones de euros), Eurolink Motorway M3 (265 millones de euros) y Euroscut Azores (247 millones de euros). En aparcamientos existen compromisos por importe de 80 millones de euros.

Los compromisos de inversión de obra se financiarán con los fondos provenientes de las financiaciones otorgadas a cada concesionaria, en el caso de la concesionaria SH-130 la financiación está en una fase avanzada previa a su cierre.

21.3 Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2007 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 9 millones de euros (8 millones de euros para 2006).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

	Millones de Euros	
	2007	2006
Menos de un año	3	3
Entre uno y cinco años	1	1
Más de cinco años	1	1
	5	5

21.4 Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren siguiendo los criterios descritos en la nota 2 sobre Normas contables aplicadas.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

Activos de naturaleza medioambiental

Los activos de naturaleza medioambiental registrados están relacionados con la inversión realizada en la actividad de autopistas cuya finalidad es el análisis del impacto ambiental y la protección del medio ambiente. El importe activado por este concepto corresponde principalmente a la inversión realizada por Autopista del Sol, C.E.S.A. en recuperación paisajística, estudios sobre impactos sonoros, y otras actuaciones generales. Durante toda la fase de construcción de los tramos Málaga - Estepona y Estepona - Guadiaro, la Sociedad ha ido incorporando a su inmovilizado los costes de todas aquellas actuaciones efectuadas con el fin de proteger el medio ambiente, importes que han sido íntegramente capitalizados como mayor inversión en la autopista, con un importe total de 31 millones de euros.

La Sociedad cuenta en su inmovilizado material con maquinaria y elementos de transporte destinados a los trabajos de protección y mejora del medio ambiente, realizando dichos trabajos con personal propio y con apoyo de empresas externas especializadas. El resto de gastos incurridos durante el ejercicio relacionados con la mejora y protección del medio ambiente no han sido significativos.

Análogamente, también registra activos de naturaleza medioambiental la sociedad Eurolink Motorway Operation (M4-M6) Ltd, por importe de 15 millones de euros.

Adicionalmente, se ha incurrido en otros costes de protección del medio ambiente por importe de 1 millón de euros en 2007.

Provisiones de naturaleza medioambiental

En el área de infraestructuras no se ha dotado provisión alguna para riesgos y gastos, ni existe obligación a largo plazo de carácter medioambiental al considerar los Administradores que no existe ningún riesgo.

21.5 Financiación de los compromisos de inversión

Los compromisos de inversión en inmovilizado se financian mediante deuda, capital y en algún caso aportaciones del Estado. Tal y como se comenta en la nota 3.6 relativa a la Gestión del Capital, cada proyecto tiene su nivel de endeudamiento vinculado a variables operativas o a su estimación de flujos futuros. La estructura de endeudamiento de cada proyecto viene detallado en la nota 17 referente a la Posición Neta de Tesorería.

22. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del grupo del Grupo se desglosa a continuación:

	Millones de euros	
	2007	2006
Cifra de ventas	1.025	885
Ventas	1.010	875
Otros ingresos por ventas	15	10
Otros ingresos de explotación	1	10
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	1.026	895

Los incrementos en concesiones se deben fundamentalmente a crecimientos en los tráficos de las autopistas; la incorporación de ITR Concession Co. y Autopista Chillán Collipulli que entraron en explotación en julio y noviembre de 2006 respectivamente, y la Autopista Madrid Levante en julio de 2006.

En aparcamientos se debe principalmente al mayor número de plazas gestionadas.

23. Gastos de personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

	Millones de euros	
	2007	2006
Sueldos y salarios	100	93
Seguridad Social	17	16
Pagos basados en entrega de opciones sobre acciones	0	0
Otros gastos sociales	2	1
TOTAL	119	110

El número medio de empleados, distribuido por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

	2007			2006			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Consejeros	8	0	8	9	0	9	-11,11%
Alta dirección	10	1	11	9	1	10	10,00%
Directivos	64	20	84	98	20	118	-28,81%
Titulados	302	128	430	271	87	358	20,11%
Administrativos	296	512	808	234	515	749	7,88%
Operarios	1.599	1.170	2.769	1.562	1.211	2.773	-0,14%
TOTAL	2.279	1.831	4.110	2.183	1.834	4.017	2,32%

24. Resultado Financiero

La siguiente tabla muestra en detalle la variación existente entre la relación de ingresos y gastos que componen el resultado financiero por conceptos:

	Millones de euros		
	Año 2007	Año 2006	Variación
Ingresos por intereses de activos financieros	48	52	-4
Gastos por intereses de pasivos financieros	-688	-517	-171
Pérdidas en el valor razonable de activos financieros	-15		-15
Ganancias en el valor razonable de derivados financieros	3	1	2
Pérdidas en el valor razonable de derivados financieros		-3	3
Resto	-1	-1	
Total resultado financiero proyectos de infraestructuras	-653	-468	-185
Ingresos por intereses de activos financieros	11	6	5
Gastos por intereses de pasivos financieros	-3	-6	3
Ganancias en el valor razonable de derivados financieros		1	-1
Pérdidas en el valor razonable de derivados financieros	1	-1	2
Diferencias de cambio	-3		-3
Intereses demora y otros gastos cargados al cliente	-1		-1
Resto	-2	-1	-1
Total resultado financiero resto de sociedades	3	-1	4
RESULTADO FINANCIERO	-650	-469	-181

Respecto al Resultado financiero de proyectos de infraestructuras, el siguiente cuadro muestra el desglose por proyecto. En la tabla se indica qué parte del resultado financiero se activa como mayor valor del inmovilizado en aquellos proyectos que se encuentran en fase de construcción.

	Millones de euros					
	2007			2006		
	Gasto activado en periodo de construcción	Resultado financiero en PyG	Resultado financiero devengado	Gasto activado en periodo de construcción	Resultado financiero en PyG	Resultado financiero devengado
407 International Inc.		-189	-189		-160	-160
Autopista del Sol		-34	-34		-22	-22
Autopista Terrasa-Manresa		-12	-12		-11	-11
Autopista Trados M-45		-3	-3		-3	-3
Autopista R-4 Madrid Sur		-33	-33		-31	-31
Autopista Madrid Levante		-25	-25	-10	-16	-26
Autopista Collipulli Temuco		-28	-28		-19	-19
Autopista Talca Chillán		-20	-20		-10	-10
Autopista Santiago Talca	-7	-64	-71	-4	-42	-46
Autopista Temuco Río Bueno		-18	-18		-12	-12
Autopista Chillán Collipulli		-33	-33		-2	-2
Eurolink Motorway (M4-M6) Ltd		-10	-10		-10	-10
Eurolink Motorway (M3) Ltd	-7	0	-7			
Financinfrastructures Ltda		2	2			
Euroscut Algarve		-15	-15		-16	-16
Euroscut Norte Litoral		-14	-14	-12	-12	-24
Euroscut Azores	-8	0	-8			
Algarve Internacional BV		1	1		1	1
Skyway Concession Co	-1	-66	-67		-55	-55
SCC Holding		-8	-8		-9	-9
ITR Concession Company	-2	-86	-88		-39	-39
SH-130 Concession Company		2	2			
TOTAL	-25	-653	-678	-26	-468	-494

25. Otras pérdidas y ganancias

Hechos ocurridos en 2007

- En el año 2007 en este epígrafe se recogen las diferencias de conversión de las devoluciones de capital de 407 International Inc. y las sociedades americanas Skyway Concession Co. e Indiana Toll Road, lo que genera un resultado negativo de 3 millones de euros.

Hechos ocurridos en 2006

- El 29 de julio Cintra, S.A. alcanzó un acuerdo con el Grupo Isolux en relación con la Oferta Pública formulada por dicho Grupo por el 100% del capital social de Europistas, por el cual se comprometía de forma irrevocable a aceptar dicha oferta (5,13 euros por acción). El 14 de noviembre ambas sociedades decidieron resolver el acuerdo suscrito. De esta forma Cintra, S.A. acudió a la oferta liderada por Sacyr a un precio de 9,15 euros por acción, a cambio de una compensación económica para el Grupo Isolux de 131,3 millones de euros. La operación de venta de la totalidad de su participación en Europistas C.E.S.A. (32,48%), ha generado un beneficio consolidado de 200 millones de euros.
- La desinversión por parte de Eguisa en los aparcamientos de Montalbán (Madrid) y Kursaal (San Sebastián), que ha generado una plusvalía de 7 millones de euros.
- Las diferencias de conversión en las devoluciones de capital de las autopistas chilenas Talca Chillán y Temuco Río Bueno, lo que genera un resultado negativo de 9 millones de euros.

26. Ganancias por acción

A. Beneficio básico/pérdida por acción

El beneficio básico/pérdida por acción se determina dividiendo el resultado neto atribuido al Grupo en un ejercicio entre el número medio ponderado de las acciones en circulación durante ese ejercicio, excluido el número medio de las acciones propias mantenidas a lo largo del mismo. Se presenta a continuación el cálculo del beneficio básico por acción, el grupo no ha registrado ningún resultado por actividades discontinuadas.

Beneficio básico del ejercicio atribuido a la sociedad dominante:

	2007	2006
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones de euros)	-26	156
Número medio ponderado de acciones en circulación (millones de acciones)	519	494
Menos número medio acciones propias (millones de acciones)	0	0
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	519	494
BENEFICIO BÁSICO POR ACCIÓN (EUROS)	-0,05	0,32

B. Beneficio diluido/pérdida por acción

El beneficio diluido/pérdida por acción se calcula ajustando el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación para reflejar la conversión de todas las acciones ordinarias potenciales dilusivas. A estos efectos se considera que la conversión tiene lugar al comienzo del período o en el momento de la emisión de las acciones ordinarias potenciales, si éstas se hubiesen puesto en circulación durante el propio período.

Al 31 de diciembre de 2007 y 2006, el único efecto potencialmente dilusivo en el Grupo es el de los sistemas retributivos vinculados a la acción o establecidos mediante entrega de opciones sobre acciones comentados en la Nota 29 de la presente memoria, no va a suponer ampliación de capital alguna para el Grupo debido al funcionamiento de estos descrito en dicha Nota, y por lo tanto en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilusivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados.

27. Flujo de caja

El Grupo separa, con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada el flujo de caja entre el flujo generado por los negocios del Grupo considerando las sociedades concesionarias como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y otros) y el flujo obtenido por las sociedades concesionarias donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.

El Estado de Flujo de Caja que se formula en estos estados financieros ha sido elaborado conforme a lo establecido en la NIC7.

Dicho Estado de Flujo de Caja explica la variación global de la Tesorería del Grupo consolidado, integrando todas las actividades gestionadas por el mismo, incluyendo las sociedades titulares de concesiones de Infraestructuras.

De esta forma, el flujo de operaciones reportado corresponde al generado por todas las actividades operativas, incluyendo por lo tanto los flujos operativos de las sociedades concesionarias (fundamentalmente cobros de peaje menos gastos operativos) y el flujo de inversiones incluye todas las inversiones en inmovilizado material e inmaterial, consignándose por lo tanto como tal las inversiones en los activos

concesionales por parte de las sociedades concesionarias.

No obstante lo anterior, se considera que con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada por el Grupo, resulta interesante separar (tal y como se ha venido realizando en otros ejercicios) entre:

- El flujo generado por los negocios del Grupo considerando las sociedades concesionarias como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y otros).
- El flujo obtenido por las sociedades concesionarias donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.

Como se puede comprobar en las tablas adjuntas, la suma de ambos segmentos constituye el flujo de caja global del Grupo, una vez eliminados en la columna de ajustes los dividendos recibidos de las sociedades concesionarias que se integran por global y por proporcional (182 millones de euros en 2007 y 144 millones de euros en 2006) y las inversiones realizadas en el capital de las mismas (139 millones de euros en 2007 y 398 millones de euros en 2006).

Igualmente con el objeto de analizar de forma más precisa la evolución del flujo de operaciones, a efectos de su cálculo se parte del resultado bruto de explotación y se intentan explicar las diferencias entre el mismo y el flujo de operaciones.

Ejercicio 2007

	Ejercicio 2007 (Cifras en Millones de Euros)			
	Flujo de caja excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de caja proyectos Infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de Caja consolidado
Resultado bruto de explotación	29	665	0	694
Cobro dividendos	182	0	-182	0
Pago de impuestos	27	-43	0	-16
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	31	74	0	105
Flujo de operaciones	269	696	-182	783
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	-47	0	0	-47
Inversión proyectos Infraestructuras	0	-571	0	-571
Inversión inmovilizado financiero	-181	0	139	-42
Desinversión	0	0	0	0
Flujo de inversión	-228	-571	139	-660
Flujo antes de financiación	41	125	-43	123
Flujo de capital y socios externos	0	171	-139	32
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-50	0	0	-50
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	0	-236	182	-54
Flujo financiación propia	-50	-65	43	-72
Intereses pagados y recibidos	0	-442	0	-442
Aumento endeudamiento bancario	0	1.619	0	1.619
Disminución endeudamiento bancario	-37	-1.286	0	-1.323
Flujo de financiación	-87	-174	43	-218
Variación tesorería y equivalentes	-46	-49	0	-95
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	262	547	0	809
Tesorería y equivalentes al final del periodo	216	488	0	704
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes	0	10	0	10

Ejercicio 2006

	Ejercicio 2006 (Cifras en Millones de Euros)			
	Flujo de caja excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de caja proyectos Infraestructuras	Eliminaciones	Flujo de Caja consolidado
Resultado bruto de explotación	37	556	0	593
Cobro dividendos	149	0	-144	5
Pago de impuestos	18	-45	0	-27
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	35	-4	0	31
Flujo de operaciones	239	507	-144	602
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	-48	0	0	-48
Inversión en activos concesionales	0	-2.025	0	-2.025
Inversión inmovilizado financiero	-427	0	398	-29
Desinversión	250	0	0	250
Flujo de inversión	-225	-2.025	398	-1.852
Flujo antes de financiación	14	-1.518	254	-1.250
Flujo de capital y socios externos	0	428	-398	30
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-38	0	0	-38
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	0	-222	144	-78
Flujo financiación propia	-38	206	-254	-86
Intereses pagados	0	-356	0	-356
Aumento endeudamiento bancario	0	1.892	0	1.892
Disminución endeudamiento bancario	-37	0	0	-37
Flujo de financiación	-75	1.742	-254	1.413
Variación tesorería y equivalentes	-61	224	0	163
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	323	348	0	671
Tesorería y equivalentes al final del periodo	262	547	0	809
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes	0	25	0	25

El detalle de los ajustes realizados al resultado del ejercicio para llegar al resultado bruto de explotación es como sigue:

	Millones de Euros	
	2007	2006
Resultado Neto	-26	156
Minoritarios	28	-79
Amortizaciones/ Provisiones	185	233
Resultado de asociadas	-1	-7
Resultado por financiación	650	469
Impuesto	-145	24
Otras ganancias y pérdidas	3	-202
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	694	593

Flujo de caja sociedades concesionarias como inversión financiera

El flujo de caja del ejercicio 2007 se ha visto afectado de forma significativa por las inversiones realizadas en las nuevas autopistas en construcción SH-130 Concession Company (52 millones de euros), Eurolink (M3) Irlanda (34 millones de euros) y Autopista Nea Odos (19 millones de euros).

No obstante, a pesar del importante volumen de inversiones, el flujo de la actividad del Grupo no se ha visto afectado significativamente debido al importante flujo de operaciones generado por la compañía.

Flujo de operaciones

Dentro del flujo de operaciones (269 millones de euros) se incluye un importe de 182 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta. El resto del flujo corresponde principalmente al aportado por la actividad de aparcamientos (aproximadamente 52 millones de euros), a cobros netos por impuestos y a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

Detalle Dividendos cobrados de Proyectos de Infraestructuras (Millones euros)	2007	2006
Europistas	0	4
407 International Inc.	44	4
Autopista Terrasa-Manresa	13	11
Autopista del Sol	19	37
Aparcamientos	1	1
Autopista Trados M-45	2	3
Euroscut Algarve	3	3
Autopista Temuco Río Bueno	2	10
Autopista Santiago Talca	67	0
Autopista Talca Chillán	2	0
Autopista Chillán Collipulli	8	0
Total dividendos	161	73
Autopista Talca Chillán	0	7
Autopista Temuco Río Bueno	0	26
407 International Inc.	0	43
Autopista Trados M-45	1	0
Chicago Skyway	9	0
Indiana Toll Road	11	0
Total devoluciones de fondos propios	21	76
TOTAL	182	149

En este punto, y tal y como muestra la tabla anterior, se incluyen dentro del flujo de operaciones no sólo los dividendos recibidos, sino también las devoluciones de fondos propios, ya que se consideran rendimientos de las inversiones realizadas, debido a que no suponen venta de participación alguna en el negocio correspondiente.

Flujo de inversión

La siguiente tabla muestra un detalle de los desembolsos por inversiones acometidas:

Flujo de Inversión de proyectos de Infraestructuras	Millones euros	
	2007	2006
Autopista R-4 Madrid-Sur	34	27
Eurolink Motorway (M4-M6)	0	28
Eurolink Motorway (M3)	34	0
SH-130 Concession Company	52	0
Indiana Toll Road	0	303
Autopista Madrid-Levante	3	22
Autopista Talca Chillán	0	3
Autopista Chillán Collipulli	8	0
M-203 Alcalá-O'Donnell	21	40
Nea Odos Concession	18	2
Central Greece	2	0
Autoestrade Lombardía	0	2
Euroscut Azores	15	0
Aparcamientos	47	46
Resto	-6	2
TOTAL	228	475

Entre los desembolsos más significativos realizados por el Grupo en el año hay que destacar las ampliaciones de capital realizadas en SH-130 Concession Company (52 millones de euros), Eurolink Motorway M3 (34 millones de euros) y Autopista Nea Odos (18 millones de euros). También se ha producido el segundo pago de la compra de un 10% de capital adicional en la autopista R-4 Madrid-Sur.

Además de las mencionadas inversiones en el capital de las sociedades concesionarias, la tabla anterior recoge la inversión en inmovilizado realizado en la actividad de aparcamientos.

Flujo de financiación propia

Se consignan como flujo de dividendos los pagos realizados a los accionistas de Grupo Cintra, que en 2006 han ascendido a -50 millones de euros.

Flujo de financiación externa

La financiación externa viene detallada en la nota 17.

Flujo de caja de proyectos de infraestructuras

Para la elaboración del flujo de caja de las sociedades concesionarias sólo se han considerado las que consolidan por integración global y proporcional en el balance del Grupo, consignándose para aquéllas los flujos correspondientes al 100% de la sociedad y para éstas, los flujos en proporción al porcentaje mantenido, tal y como unas y otras se integran en el balance. A continuación se distinguen las principales partidas que explican la evolución de su posición neta de tesorería:

	Millones de euros	
	2007	2006
Resultado bruto de explotación	665	556
Cobro dividendos	0	0
Pago de impuestos	-43	-45
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	74	-4
Flujo de operaciones	696	507
Inversión en inmovilizado material/ inmaterial		
Inversión proyectos Infraestructuras	-571	-2.025
Inversión inmovilizado financiero		
Desinversión		
Flujo de inversión	-571	-2.025
Flujo antes de financiación	125	-1.518
Flujo de capital y socios externos	171	428
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	0	0
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-236	-222
Otros movimientos de Fondos Propios		
Flujo financiación propia	-65	206
Intereses pagados	-442	-356
Aumento endeudamiento bancario	1.619	1.892
Disminución endeudamiento bancario	-1.286	0
Intereses recibidos	0	0
Flujo de financiación	-174	1.742
Variación tesorería y equivalentes	-49	224
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	547	348
Tesorería y equivalentes al final del periodo	517	547
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes	10	25

El flujo de operaciones de las sociedades concesionarias recoge básicamente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquéllas que se encuentran en fase de construcción. Como explicación del flujo de operaciones obtenido por todas estas sociedades se puede partir de su EBITDA (resultado de explo-

tación de la cuenta de pérdidas y ganancias más amortizaciones) y añadir el efecto del fondo de maniobra, tal como muestra el siguiente cuadro:

ESTADO DE FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES CONCESIONARIAS	Millones euros	
	2007	2006
Rtdo. de explotación de sociedades concesionarias	498	342
Amortizaciones/ Provisiones	167	214
Rtdo. Bruto de explotación (EBITDA)	665	556
Pago de Impuestos	-43	-45
Variación Fondo de Maniobra	74	-3
FLUJO DE OPERACIONES	696	508

El flujo de inversión en inmovilizado material recoge los desembolsos por aumento de este inmovilizado, en su mayor parte procedente de aquellas concesionarias que han estado en fase de construcción en 2007 como son Eurolink Motorway (M-3) (234 millones de euros), Euroescut Azores (74 millones de euros) y SH-130 Concession Company (72 millones de euros).

En el flujo de financiación propia se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en Grupo por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que el Grupo mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia.

El detalle de las aportaciones de capital recibidas por las autopistas es el siguiente:

Aportaciones de Capital a Proyectos de Infraestructuras	Millones euros	
	2007	2006
M-203 Alcalá-O'Donnell	20	40
Autopista Madrid-Levante	6	40
Indiana Toll Road	0	303
SH-130 Concession Company	76	0
Autopista Nea Odos	18	0
Eurolink Motorway (M4-M6)	0	43
Eurolink Motorway (M3)	34	0
Autopista R-4 Madrid-Sur	11	0
Autostrade Lombardía	0	2
Euroscut Azores	6	0
TOTAL	171	428

El detalle de los dividendos pagados por las autopistas es el siguiente:

Detalle Dividendos pagados de Proyectos de Infraestructuras	Millones euros	
	2007	2006
407 International Inc.	83	94
Autopista Terrasa-Manresa	17	15
Autopista del Sol	23	47
Autopista Trados M-45	3	3
Autopista Temuco Río Bueno	4	49
Autopista Talca Chillán	3	10
Autopista Santiago Talca	67	0
Autopista Chillán Collipulli	8	0
Euroscut Algarve	3	4
Chicago Skyway	15	0
Indiana Toll Road	10	0
TOTAL	236	222

La financiación externa viene detallada en la nota 17.

Adicionalmente se incluye también el impacto que la evolución del tipo de cambio ha tenido en 2007 en la posición neta de tesorería al convertir a euros los estados financieros de aquellas sociedades que se encuentran nominados en otras monedas, fundamentalmente la sociedad canadiense 407 International Inc, las sociedades americanas Chicago Skyway e Indiana Toll Road y las sociedades concesionarias chilenas. En conjunto el impacto que la evolución de estas monedas ha tenido respecto al euro ha supuesto una menor deuda y por tanto una mejor posición neta de tesorería de estas sociedades concesionarias por importe de 93 millones de euros.

Finalmente, el flujo de resultado por financiación corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en estrecha relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo. Este importe no coincide con el resultado por financiación que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias, fundamentalmente por las diferencias existentes entre el devengo y el pago de intereses en las autopistas 407 International Inc., Chicago Skyway e Indiana Toll Road.

28. Retribuciones al consejo de administración

Siguiendo los criterios establecido en el Reglamento del Consejo de Administración, a continuación se informa sobre la regulación social de esta materia, la información sobre los distintos conceptos que incluye la remuneración y en los casos que así se exige, se detalla la remuneración individualizada de los miembros del Consejo de Administración.

a) Cláusulas estatutarias relativas a la retribución:

El artículo 36 de los Estatutos Sociales relativo a la retribución de los Consejeros establece lo siguiente:

1. "Los consejeros, en su condición de miembros del Consejo de Administración, percibirán una retribución de la Sociedad que consistirá en una cantidad anual fija. El importe de las cantidades que pueda satisfacer la Sociedad por ese concepto al conjunto de los consejeros será fijado por la Junta General. La fijación de la cantidad exacta a abonar dentro de ese límite, las condiciones para su obtención y su distribución entre los distintos consejeros corresponden al Consejo de Administración.

2. Además, los consejeros que cumplan funciones ejecutivas dentro de la Sociedad percibirán, por este concepto, una retribución compuesta por: (a) una parte fija, adecuada a los servicios y responsabilidades asumidos; (b) una parte variable, correlacionada con algún indicador de los rendimientos del consejero o de la empresa; (c) una parte asistencial y (d) una indemnización para el caso de cese no debido a incumplimiento imputable al consejero.

La determinación del importe correspondiente a la parte fija, de los indicadores o criterios de cálculo de la parte variable, del coste de las previsiones asistenciales y de los parámetros de referencia para cuantificar la indemnización por cese corresponden a la Junta General.

El Consejo de Administración podrá, dentro de los límites establecidos por la Junta, individualizar el paquete retributivo de cada consejero y definir las demás condiciones exigibles para su obtención. Los consejeros ejecutivos afectados se abstendrán de asistir y participar en la deliberación del Consejo correspondiente. El Consejo cuidará que las retribuciones se orienten por las condiciones del mercado y tomen en consideración la responsabilidad y grado de compromiso que entraña el papel que está llamado a desempeñar cada consejero.

3. Los consejeros podrán ser retribuidos además con la entrega de acciones de la Sociedad o de otra compañía cotizada del grupo al que pertenezca, de opciones sobre las mismas

o de instrumentos vinculados a su cotización. Cuando se refiera a acciones de la Sociedad, esta retribución deberá ser acordada por la Junta General de accionistas. El acuerdo expresará, en su caso, el número de acciones a entregar, el precio de ejercicio de los derechos de opción, el valor de las acciones que se tome como referencia y el plazo de duración de esta forma de retribución.

4. La Sociedad está autorizada para contratar un seguro de responsabilidad civil para sus consejeros.

5. Las retribuciones de los consejeros externos y de los consejeros ejecutivos, en este último caso en la parte que corresponda a su cargo de consejero al margen de su función ejecutiva, se consignarán en la memoria de manera individualizada para cada consejero. Las correspondientes a los consejeros ejecutivos, en la parte que corresponda a su función ejecutiva, se incluirán de manera agrupada, con desglose de los distintos conceptos o partidas retributivas."

b) Acuerdos de la Junta General de Accionistas y del Consejo de Administración en relación con la remuneración de los consejeros.

La Junta General Extraordinaria de Accionistas de CINTRA de fecha 4 de octubre de 2004 adoptó, de conformidad con lo previsto en el artículo 36 de los estatutos sociales, el siguiente acuerdo:

1. "Fijar en 1.000.000 euros el importe máximo agregado de las retribuciones estatutarias que la Sociedad puede satisfacer anualmente al conjunto de sus consejeros con arreglo a lo previsto en el apartado 1 del artículo 36 del texto refundido de los Estatutos Sociales.

2. De conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 36 del indicado texto refundido de los Estatutos sociales, se acuerda establecer la remuneración máxima anual de cada consejero ejecutivo de la Sociedad en los siguientes términos:

i. Parte Fija.

El importe bruto global a abonar por este concepto no podrá exceder de 500.000 euros anuales. Entretanto no sea modificado por la Junta, dicho importe se incrementará anualmente tomando en consideración el índice español de precios de consumo (IPC) y/o las referencias de mercado que para posiciones de índole similar elabore una entidad independiente de reconocido prestigio en el campo de la consultoría de Recursos Humanos.

ii. Parte Variable.

Esta partida retributiva está vinculada al logro de objetivos en función de parámetros de la Sociedad y/o del Grupo al que pertenece, tales como los siguientes:

- a) Incremento del Beneficio Neto respecto del ejercicio precedente.
- b) Grado de consecución del Beneficio antes de Impuestos presupuestado para el ejercicio de que se trate.
- c) Grado de consecución del Cash Flow presupuestado.
- d) Evolución de los costes de estructura.
- e) Número y tipo de proyectos que hayan sido objeto de licitación, adjudicación o financiación.

La Parte Variable de la remuneración se devengará de una sola vez y no tendrá carácter consolidable. Su importe máximo anual no excederá en ningún caso del doble de la Parte Fija del ejercicio correspondiente.

iii. Parte Asistencial.

El coste máximo anual de los planes de pensiones, seguros y/o demás previsiones en materia asistencial no podrá exceder de 3.000 euros. Dicha cantidad se incrementará anualmente de conformidad con el criterio previsto en el punto (i) anterior.

iv. Parte Indemnizatoria.

El importe de las previsiones indemnizatorias para el caso de cese no debido a incumplimiento del consejero, durante los ocho primeros años de permanencia en la Sociedad o en el Grupo al que pertenece no podrán exceder de tres anualidades, es decir, del triple del importe conjunto de la retribución fija correspondiente al año en que cesa y de la última retribución variable devengada antes de su cese. Este límite será de cuatro anualidades a partir del noveno año de permanencia.

Al amparo de la previsión contenida en el último párrafo del apartado 2 del artículo 36 de los Estatutos, se faculta al Consejo de Administración para fijar la retribución exacta de cada consejero ejecutivo dentro de los límites reseñados en los párrafos (i) a (iv) precedentes así como para definir cualesquiera otras condiciones exigibles para su abono.

3. Se hace constar que las retribuciones anteriores y, en su caso, las que la Junta acuerde de conformidad con lo prevenido por el apartado 3 del artículo 36 de los Estatutos, son compatibles con los planes de opciones establecidos por Grupo Ferrovial, S.A. para los consejeros de la Sociedad”.

- El Consejo de Administración de Cintra, de fecha 15 de noviembre de 2004, aprobó el siguiente acuerdo:

Fijar una retribución de 60.000 euros por año y administrador, a favor de cada uno de los consejeros externos independientes y el entonces consejero ejecutivo.

c) Régimen retributivo de los consejeros en el ejercicio 2007.

La remuneración del Consejo de Administración de Cintra durante el ejercicio 2007 ha consistido en distintos conceptos retributivos, diferenciados por la distinta condición de los consejeros según la calificación que han tenido atribuida durante el 2007:

i. Consejeros Externos Independientes:

- Atenciones Estatutarias: Este tipo de remuneración corresponde a los 3 consejeros independientes que han mantenido dicha condición durante el 2007.

ii. Consejeros Ejecutivos:

- Atenciones Estatutarias: Este tipo de remuneración correspondió al Vicepresidente Segundo Ejecutivo hasta mayo de 2007.
- Por las funciones ejecutivas realizadas por los Consejeros Ejecutivos, la remuneración incluye las siguientes partidas: retribución fija, retribución variable, gratificación extraordinaria, retribución por pertenencia a otros consejos de administración de sociedades del grupo o asociada, primas de seguro de vida y otros conceptos.

iii. Consejeros Externos Dominicales:

No han percibido cantidad alguna en su condición de consejeros de la Sociedad.

El desglose individualizado por los distintos conceptos retributivos es el siguiente:

A. Atenciones Estatutarias: La retribución individualizada de los Consejeros Externos Independientes y del Vicepresidente Segundo Ejecutivo, en éste último caso por lo percibido hasta mayo de 2007, es la siguiente:

- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans: 60 miles de euros.
- D. Fernando Abril-Martorell Hernández: 60 miles de euros.
- D. Jaime Bergel Sainz de Baranda: 60 miles de euros.
- D. Juan Béjar Ochoa: 25 miles de euros.

B. Retribución por las funciones ejecutivas de los Consejeros Ejecutivos: Estos Consejeros percibieron en su conjunto, y por la parte que corresponde a su función ejecutiva, 1.249 miles de euros en concepto de retribución fija, retribución variable, primas de seguro de vida y otros conceptos (ejercicio 2006, percibieron 1.510 miles euros).

d) Remuneración de la alta dirección con dependencia directa del consejero delegado.

La retribución que percibió la alta dirección de la Sociedad, excluyendo los consejeros ejecutivos, en el ejercicio 2007, asciende a la cantidad de 2.378 miles de euros, correspondiente a los siguientes conceptos:

	Miles de euros	
	2007	2006
Retribución fija	1.692	1.537
Retribución Variable	511	590
Por pertenencia a otros Consejos de sociedades del Grupo o asociadas	150	126
Primas de seguro de vida	6	6
Otros conceptos	19	235

La Sociedad tiene concedidos préstamos a los integrantes de la Alta Dirección por importe de 40 miles de euros.

e) Otra información:

“El contrato de trabajo entre la Sociedad y el Consejero Delegado contempla el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores.

Asimismo, y con objeto de fomentar su fidelidad y permanencia en la Sociedad se le reconoce un concepto retributivo de carácter diferido que consiste en una remuneración extraordinaria que sólo se hará efectiva cuando ocurra alguna de las siguientes circunstancias:

- desvinculación por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad.
- despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de ésta, sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el alto directivo alcance la edad acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores.
- fallecimiento o invalidez.

Este incentivo está cubierto mediante un seguro de ahorro cuya aportación por este concepto, durante el ejercicio 2007, ascendió a 84 miles de euros.

29. Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones

Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. tiene concedidos los siguientes planes de opciones:

Participes	Fecha de otorgamiento	Número de opciones concedidas	Precio de Ejercicio (Euros)
Personal Directivo y Alta Dirección	Octubre 2005 ⁽¹⁾ Julio 2007 ⁽²⁾	962.646 37.697	9,43 11,43
Consejero Delegado	Noviembre 2006 ⁽³⁾	64.495	11,06
Consejero Delegado	Julio 2007 ⁽⁴⁾	51.996	11,43
Personal Directivo y Alta Dirección	Noviembre 2007 ⁽⁵⁾	1.119.250	11,26

⁽¹⁾ Plan de opciones inicialmente condicionado a la aprobación de la Junta General para la Alta Dirección. Aprobado por la Junta General Ordinaria de fecha 28 de marzo de 2006;

⁽²⁾ Ampliación del número de opciones que se otorgan en julio de 2007, dentro de los límites y condiciones de este Plan.

⁽³⁾ Plan de Opciones aprobado por la Junta General Ordinaria de 27 de marzo de 2007.

⁽⁴⁾ Plan de opciones aprobado por la Junta General Ordinaria de fecha 28 de marzo de 2006.

⁽⁵⁾ Plan de opciones inicialmente condicionado a la aprobación de la Junta General para la Alta Dirección. Se someterá a la aprobación de la Junta General Ordinaria de 2008.

Todos los planes de opciones sobre acciones pueden ejercitarse una vez transcurridos tres años desde la fecha de su concesión, siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad. Transcurrido dicho plazo las opciones podrán ejercitarse en los tres años siguientes salvo el Plan de Noviembre de 2007 que podrán ejercitarse en los 5 años siguientes.

El precio de ejercicio se calcula como la media aritmética de cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión.

Los datos anteriores han sufrido variaciones desde sus respectivas concesiones, como consecuencia de las ampliaciones de capital social liberadas formalizadas por la Sociedad en los ejercicios 2006 y 2007. Dichas actualizaciones son meras aplicaciones automáticas que mantienen los porcentajes relativos de los Planes aprobados en la medida precisa para mantener el alcance del derecho concedido y cumpliendo en

cualquier caso las previsiones contenidas en los respectivos Reglamentos de los Planes.

El movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2007 y 2006 ha sido el siguiente:

	Número de opciones	
	2007	2006
Número de opciones al inicio del ejercicio	1.253.178	864.080
Opciones concedidas	1.204.672	329.423
Renuncias y Otros	(221.766)	59.675
Opciones ejercitadas	-	-
Número de opciones al final del ejercicio	2.236.084	1.253.178

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2007 son las siguientes:

Hipótesis contempladas y valoración de las opciones	2007	2006
Hipótesis de valoración:		
Tiempo estimado para el ejercicio	5 años	5 años
Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio	7%	7%
Tasa libre de riesgo	4,54%	3,60%
Dividendo Esperado	0,71%	0,74%

Con el objeto de cubrir el posible quebranto patrimonial que para la sociedad pudiera significar el ejercicio de estos sistemas retributivos, Cintra tiene contratados contratos de Permuta Financiera. Mediante dichos contratos Cintra se asegura, en el momento en que se ejecuten las opciones por los beneficiarios el percibir una cantidad igual a la revalorización experimentada por las acciones. La entidad financiera se compromete al pago en metálico a Cintra de cantidades equivalentes al rendimiento de la acción y Cintra se compromete al pago de una contraprestación.

Algunos Consejeros (en ningún caso los externos independientes) y Directivos de la Sociedad participan en el siguiente plan de opciones sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A, en los términos siguientes:

Participes	Fecha de otorgamiento	Número de opciones concedidas	Precio de Ejercicio (Euros)
Personal Directivo y Alta Dirección ⁽¹⁾	Octubre 2005	90.240	63,54

⁽¹⁾ Plan de opciones inicialmente condicionado a la aprobación de la Junta General para la Alta Dirección. Aprobado por la Junta General Ordinaria de fecha 30 de marzo de 2006;

Estos planes tienen las mismas características en cuanto a plazo y condiciones de ejercicio de los derechos relacionados que los comentados anteriormente sobre acciones de Cintra, S.A. en el mismo período.

El movimiento de este plan en 2007 y 2006 ha sido el siguiente:

	Número de opciones	
	2007	2006
Número de opciones al inicio del ejercicio	95.080	93.640
Opciones concedidas		1.440
Renuncias y Otros	(3.640)	
Opciones ejercitadas	(1.200)	
Número de opciones al final del ejercicio	90.240	95.080

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2007 son las siguientes:

Hipótesis contempladas y valoración de las opciones	2007	2006
Hipótesis de valoración:		
Tiempo estimado para el ejercicio	5 años	5 años
Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio	7%	7%
Tasa libre de riesgo	4,73%	3,60%
Dividendo Esperado	1,93%	1,54%

Al igual que en el caso de los sistemas retributivos de Cintra, S.A., Cintra ha contratado en el momento de su otorgamiento contratos de permuta financiera, con las mismas características que los comentados anteriormente, para el plan de opciones sobre acciones de Grupo Ferrovial.

30. Información sobre operaciones con vinculadas

Se describen a continuación las principales relaciones contractuales entre la Sociedad y su accionista significativo y su grupo de empresas:

a) Contrato Marco entre Grupo Ferrovial, Ferrovial Agroman y Cintra

Con motivo de la salida a Bolsa, Grupo Ferrovial, S.A., Ferrovial Agroman, S.A., y Cintra firmaron un Contrato Marco,

que entró en vigor el 27 de Octubre de 2004. Su objeto es regular las relaciones entre Grupo Ferrovial y sus sociedades dependientes, distintas de Cintra, (en adelante, Ferrovial) y Cintra y sus sociedades dependientes (en adelante, Cintra), en relación con:

1.- Desarrollo de Proyectos de Infraestructuras de Transporte (carreteras y aparcamientos):

El Contrato Marco regula los cometidos y obligaciones de Cintra y Ferrovial en relación con concesiones de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos.

Se excluyen del ámbito del Contrato Marco los Proyectos donde el importe de los trabajos de diseño y construcción sea igual o inferior a 3.000.000 euros (actualizable según IPC, la actualización del año 2007 según IPC de 2006 fijó la cifra en 3.297.236,90 euros) o en los que el adjudicatario esté obligado (por el pliego de condiciones o imperativo legal) a contratar dichos trabajos con alguien predeterminado distinto de Ferrovial y no dependiente de Cintra.

El Contrato Marco establece un régimen de derechos preferentes y exclusivos entre Cintra y Ferrovial, en licitaciones y demás actividades relacionadas con ella para la concesión y explotación de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos.

En lo relativo a la ejecución de los Proyectos, se establece un reparto de tareas. Si Cintra y Ferrovial estuvieran interesadas en participar en un Proyecto, Cintra se ocupará de la coordinación, elaboración y presentación de la oferta y de todos sus aspectos sustantivos distintos de los relativos a la construcción; Ferrovial asumirá los contenidos y documentación técnica/económica relativa a las obras.

2.- El Contrato Marco será aplicable a los contratos específicos de servicios relacionados con proyectos (limpieza, jardinería, etc.) que tengan un importe superior a 3.000.000 € (actualizabas según IPC, la actualización del año 2007 según IPC de 2006 fijó la cifra en 3.297.236,90 euros).

3.- Prestación de servicios intergrupo:

El Contrato Marco, anteriormente descrito contemplaba, entre otras cuestiones, la recíproca prestación de servicios entre Grupo Ferrovial y su grupo de empresas y Cintra y su grupo de empresas. Con este motivo el 21 de junio 2005 se firmó, entre Grupo Ferrovial y Cintra, el Contrato Básico de Servicios Corporativo.

Grupo Ferrovial presta a Grupo Cintra servicios relativos

a sistemas de información, asistencia y apoyo a la gestión y, Grupo Cintra presta a Grupo Ferrovial servicios de asistencia y apoyo en la gestión de empresas de Grupo Ferrovial relacionadas con el área de las infraestructuras, ambos grupos reciben una remuneración por la prestación de dichos servicios.

Los servicios que se prestan ambos Grupos entre sí redundan en un beneficio mutuo, mantienen niveles adecuados de calidad y mejoran la eficiencia y eficacia de sus respectivas organizaciones. Por otro lado, y con el objeto de garantizar la adecuada prestación de servicios en todo momento, así como la conveniencia y justificación de recibirlos y/o prestarlos, las Partes coinciden en la necesidad de revisar anualmente la naturaleza, extensión, precio y calidad de los servicios que se prestan.

Corresponde a la Comisión de Operaciones Vinculadas, supervisar el cumplimiento del Contrato Marco y en general, las operaciones entre empresas del Grupo Ferrovial y Cintra.

A continuación se detallan las principales operaciones entre sociedades de Cintra y Grupo Ferrovial del ejercicio 2007:

A) Prestación de servicios entre Grupo Ferrovial y Cintra:

Servicios prestados conforme al Contrato Básico de Servicios Corporativos de fecha 21 de junio de 2005. El importe facturado por Grupo Ferrovial, S.A. durante el ejercicio 2007 fue de 5.613 miles de euros y el importe facturado por Cintra ascendió a 1.341 miles de euros

B) Contratos de obra entre Ferrovial Agroman y sociedades del grupo Cintra.

En general se refieren a contratos de construcción entre Concesionarias participadas por Cintra y Ferrovial Agroman o la UTE constructora (controlada por Ferrovial Agroman) para el diseño y construcción de las obras del proyecto correspondiente. Los importes facturados en el ejercicio 2007 de acuerdo con los registros de Cintra son:

1. Autopista del Sol Concesionaria Española de Autopistas, S.A.: 456 miles de euros.
2. Autopista Madrid Sur Sociedad Concesionaria, S.A. (Radial 4): 52.130 miles de euros.
3. Autopista Madrid Levante Sociedad Concesionaria, S.A. (Ocaña-La Roda): 9.524 miles de euros.
4. Euroscut Norte Litoral, Sociedade Concessionaria da Scut do Norte Litoral, S.A. (Portugal): 19.871 miles de euros.
5. Euroscut Açores, Sociedade Concessionaria da Scut dos Açores, S.A. (Portugal): 50.587 miles de euros

6. Euroscut, Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A.(Portugal) 5.456 miles de euros.
7. Eurolink Motorway Operations (M4-M6) Ltd. (Irlanda): 349 miles de euros.
8. Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd. (Irlanda): 168.539 miles de euros.
9. Autopista ITR Concession Company LLC (EEUU) 31.353 miles de euros.
10. Autopista SH 130 Concession Company LLC (EEUU) 28.802 miles de euros
11. Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria, S.A. (Chile): 33.573 miles de euros.
12. Ruta de la Araucanía, S.A.: 5.397 miles de euros.
13. Ruta de los Rios, S.A.: 317 miles de euros.
14. Autopista Alcalá- O'Donell, S.A.: 16.796 miles de euros.
15. Aparcamientos: Construcción de varios aparcamientos subterráneos 12.000 miles de euros.

C) Prestación de servicios de limpieza y mantenimiento:

Se trata de servicios ordinarios de limpieza y mantenimiento de oficinas prestados por empresas del grupo Ferrovial (Ferrovial Servicios) a distintas empresas de grupo Cintra, lo que incluye tanto a la propia Sociedad como concesionarias de autopistas y aparcamientos. El importe asciende a 1.406 miles de euros.

D) El dividendo abonado por la Sociedad a Ferrovial Infraestructuras en abril de 2007, con cargo a los resultados del ejercicio 2006, ascendió a 31.028 miles de euros.

Asimismo, se informa que Cintra y empresas del grupo Ferrovial o UTEs participadas por empresas de grupo Ferrovial han realizado operaciones, en condiciones normales de mercado, con Banesto y MAXAMCorp, S.A.U (anteriormente denominada Grupo Unión Española de Explosivos, S.A) por importe de 52.266 y 1.160 miles de euros respectivamente. Dicha información se proporciona en atención al apartado segundo de la Orden EHA 3050/2004 al ser sociedades en las que alguno de los Consejeros de Cintra pertenece asimismo al Consejo de Administración de las mencionadas sociedades.

Por último, se informa de operaciones realizadas por la sociedad que no se eliminan en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados, la prestación de servicios facturados por Cintra a Autopista Trados M-45, S.A. por importe de 79 miles de euros, a Indiana Toll Road Concesión Company LLC por importe de 169 miles de euros y a Nea Odos Concesión, S.A. por importe de 2.419 miles de euros.

A 31 de diciembre de 2007 Cintra, S.A., mantiene un saldo acreedor con Grupo Ferrovial de 3,2 millones de euros.

31. Participaciones de los miembros del consejo de administración en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Cintra, cargos o funciones.

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 ter.4 de la Ley de Sociedades Anónimas, introducido por la Ley 26/2003; de 17 de julio, por la que se modifica la Ley 24/1988, de 28 de julio del Mercado de Valores, y el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas, se facilita la siguiente información:

Esta información se refiere a la participación en el capital que puedan tener y a los cargos o funciones que puedan ocupar los Consejeros de Cintra en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad que constituya el objeto social de la Sociedad. También debe hacerse mención al ejercicio, por cuenta propia o ajena, del mismo, análogo o complementario género de actividad.

- A 31 de diciembre de 2007, se ha comunicado a la sociedad la titularidad de las siguientes participaciones:
 - D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: es titular de forma directa e indirecta de un 1,634% del capital de Grupo Ferrovial, S.A. Asimismo forma parte del grupo familiar que controla indirectamente el 58,316% del capital de Grupo Ferrovial, S.A. a través de las participaciones de las que es titular Portman Baela, S.L.
 - D. Joaquín Ayuso García es titular de un 0,012% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.
 - D. Nicolás Villen Jiménez es titular de un 0'005 % de Grupo Ferrovial S.A. y un 0,0013% del capital social de una sociedad del sector de las infraestructuras (Abertis Infraestructuras, S.A.)
 - D. José María Pérez Tremps es titular de un 0,005% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.
 - D. Fernando Abril-Martorell Hernández es titular de un 0,002% del capital social de una sociedad del sector de las infraestructuras (Abertis infraestructuras, S.A.).
 - D. José Fernando Sánchez-Junco Mans es titular de un 0,009% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.

Por lo que se refiere a cargos o funciones, no se ha

comunicado a la Sociedad información a este respecto excepto por aquellos cargos o funciones que se mantienen en compañías participadas directa o indirectamente por la Sociedad (Grupo Cintra) o por el grupo empresarial del accionista significativo de la sociedad (Grupo Ferrovial) y que son los siguientes:

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: Presidente del Consejo de Administración y Presidente de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A., Presidente de Ferrovial Infraestructuras, S.A.. Asimismo, respecto a las Personas Vinculadas del Presidente, conforme a la definición del artículo 127ter 5 de la Ley de Sociedades Anónimas, cabe mencionar los cargos de: (i) D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo: Presidente y Director General de Autopista Madrid Levante Concesionaria Española, S.A., Inversora de Autopistas de Levante S.L., Autopista del Sol Concesionaria Española, S.A. y Autopista Terrasa Manresa Concesionaria de la Generalitat de Catalunya, S.A., Presidente de Autopista Alcala O'Donell, S.A. y Aparcament Escaldes Centre, S.A., Vicepresidente de Autopista Trados 45, S.A. y Estacionamientos Urbanos de León, S.A., Consejero y Director General de Autopista Madrid Sur Concesionaria Española, S.A. e Inversora de Autopista del Sur S.L., Consejero de Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios S.A. y Administrador Mancomunado y Director General de Cintra Aparcamientos, S.A. y de Dornier S.A.U.; (ii) Doña María del Pino y Calvo-Sotelo: Consejero y miembro de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A.
- D. Joaquín Ayuso García: Consejero Delegado y miembro de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A., Consejero Delegado de Ferrovial Infraestructuras S.A., Presidente de Ferrovial Aeropuertos, S.A., Ferrovial Agroman, S.A. y Ferrovial Servicios, S.A., Presidente y Consejero Delegado de Ferrovial Telecomunicaciones, S.A.
- D. José María Pérez Tremps: Consejero - Secretario General y miembro de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A., Consejero de Ferrovial Infraestructuras, S.A., Ferrovial Aeropuertos, S.A., Ferrovial Agroman, S.A., Ferrovial Servicios S.A., Ferrovial Telecomunicaciones S.A., Ferrovial Fisa, S.L. y Swissport Internacional A.G.. y BAA Ltd. y Administrador Mancomunado de Ferrovial Inversiones, S.A.,
- D. Nicolás Villén Jiménez: Director General Económico Financiero de Grupo Ferrovial, S.A., Consejero de 407 International Inc., Amey U.K. Plc, Amey Plc, Ferrovial Infraestructuras, S.A., Ferrovial Aeropuertos, S.A., Ferrovial Agroman, S.A., Ferrovial Servicios S.A., Ferrovial Telecomunicaciones S.A., Ferrovial Fisa, S.L., Statewide Mobility Partners LLC Skyway Concession Company Holdings LLC y BAA Ltd. y Administrador Mancomunado de Ferrovial

Inversiones, S.A. y de Burety, S.L. y

- D. Enrique Díaz-Rato Revuelta: Presidente Consejero de Nea Odos Concesssion, S.A. y Central Greece Motorway Concession, S.A.. Consejero de 407 International Inc., Ruta de la Araucanía Sociedad Concesionaria, S.A., Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria, S.A., Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria, S.A., Talca-Chillán Sociedad Concesionaria, S.A., Ruta del Bosque Sociedad Concesionaria, S.A., Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Ltda., Eurolink Motorway Operation Limited, Eurolink Motorway Operations (N4) Ltd, Eurolink Motorway Operations (M-3) Ltd., Skyway Concession Company Holdings LLC., Stadewide Mobility Partners LLC., Cintra Texas Corp, SH 130 Concession Company LLC, Euroscut Norte, Sociedade Concesionaria da Scut do Norte Litoral, S.A., Euroscut , Sociedade Concesionaria da Scut do Algarve, S.A.,Euroscut Açores, Sociedade Concesionaria da Scut dos Açores, S.A.
- D. Juan Béjar Ochoa¹: Miembro de Comité de Dirección y Director General de Infraestructuras de Grupo Ferrovial, S.A., Consejero Delegado de Ferrovial Infraestructuras, S.A., Consejero de Ferrovial Aeropuertos, S.A., Consejero de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Ltda., 407 International Inc., Autostrade per la Lombardia S.p.a., Stadewide Mobility Partners LLC, Skyway Concessions Company Holding LLC, ADI Finance 1 Ltd., ADI Finance 2 Ltd., Airport Development and Investment (Holdings) Ltd., Airport Development and Investment Ltd., BAA Ltd, Consejero Suplente de FGP Topco Ltd., Ruta de la Araucanía Sociedad Concesionaria .S.A., Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria .S.A., Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria .S.A. y de Talca-Chillán. Sociedad Concesionaria. S.A., miembro del Consejo de Supervisión de Autostrada Poludnie, S.A.

- Por último, la sociedad no ha recibido ninguna comunicación respecto al ejercicio por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad.

⁽¹⁾ Información a fecha de dimisión, 9 de mayo de 2007

32. Honorarios auditores

En cumplimiento de lo establecido en la Disposición adicional decimocuarta de la Ley 44/2002 de 22 de noviembre, de Medidas de Reforma del Sistema financiero, se informa del total de honorarios relativos a la auditoría de los estados financieros de los ejercicios 2007 Y 2006 por los auditores correspondientes a Cintra S.A. y todas sus sociedades participadas integradas por global y proporcional, tanto en España como en Exterior. Adicionalmente, se proporciona un detalle de los honorarios facturados en dichos ejercicios a todas las sociedades dependientes y asociadas del Cintra por otros servicios distintos al de auditoría:

	Millones de euros	
	Año 2007	Año 2006
Honorarios por servicio de Auditoría		
Auditor Principal	0,9	0,7
Otros auditores	0,3	0,2
Honorarios por otros servicios		
Auditor Principal	2,0	0,4
Otros auditores	0,4	0,2

Los honorarios del auditor principal representan aproximadamente un 0,02% del total de su facturación global (0,01% para 2006).

33. Acontecimientos posteriores al cierre

La autopista 407 International Inc. anunció la refinanciación de la deuda con vencimiento en el año 2008 a través de dos emisiones de bonos distintas:

- La primera, realizada el 22 de enero de 2008, a través una emisión de bonos senior (rating A por S&P y DBRS) por importe de 250 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2011 y un cupón fijo del 4,50%.
- La segunda, realizada el 24 de enero de 2008, mediante una emisión de bonos subordinados (rating BBB por S&P y DBRS) por importe de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2011 y un cupón fijo del 5%.

34. Comentarios a los anexos

Anexo I

En el Anexo I se presenta una relación de las sociedades del grupo distinguiendo aquellas consolidadas por integración global, proporcional y las empresas asociadas integradas por el método de puesta en equivalencia. Dicha relación se presenta por segmento, indicando también por quien son auditadas.

Anexo I

SOCIEDADES DEPENDIENTES (sociedades consolidadas por integración global y proporcional)

Miles de euros

SOCIEDADES	Sociedad matriz	Porcentaje Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
AUTOPISTAS				
ESPAÑA				
Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A (a)	Ferrovial Infraestructuras, S.A (i)	62,03	1.364.333	Madrid
Autopista del Sol, C.E.S.A (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	80,00	186.777	Madrid
Autopista Terrasa Manresa, S.A (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	76,28	33.260	Barcelona
Autopista Trados M-45, S.A (a) (IP)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	50,00	12.535	Madrid
Autopista de Toronto S.L (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	9.265	Madrid
Inversora de Autopistas del Sur, S.L (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	55,00	159.854	Madrid
Autopista Madrid Sur C.E.S.A (a)	Inversora de Autopistas del Sur, S.L	55,00	643.990	Madrid
Inversora de Autopistas del Levante, S.L (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	51,84	47.838	Madrid
Autopista Madrid Levante, C.E.S.A. (a)	Inversora de Autopistas del Levante, S.L	51,84	510.048	Madrid
Laertida, S.L. (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	7.060	Madrid
Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (i)	100,00	2.774	Madrid
M-203 Alcalá-O'Donnell (a)	Cintra Autopistas Integradas, S.A.	100,00	64.777	Madrid
PORTUGAL				
Euroscut Norte Litoral, S.A (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	75,53	76.103	Portugal
Euroscut -Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	77,00	35.312	Portugal
Cintra sucursal Portugal (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	6	Portugal
Euroscut Azores S.A. (a) (d)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	89,00	15.259	Portugal
HOLANDA				
Algarve International B.V. (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	77,00	14	Holanda
407 Toronto Highway B.V.	Autopista de Toronto S.L	100,00	369.126	Holanda
CHILE				
Cintra Chile Limitada (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	100,00	304.912	Chile
Collipulli Temuco, S.A. (a)	Cintra Chile Limitada	100,00	79.586	Chile
Temuco Rio Bueno, S.A. (a)	Cintra Chile Limitada	75,00	13.385	Chile
Talca-Chillán, sociedad conceionaria S.A (a)	Cintra Chile Limitada	67,61	15.288	Chile
Autopista del Bosque, S.A. (a)	Cintra Chile Limitada	100,00	8.058	Chile
Autopista del Maipo, S.A (a)	Cintra Chile Limitada	100,00	123.656	Chile
POLONIA				
Autostrada Poludnie, S.A	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	50,00	912	Polonia
CANADÁ				
407 International Inc. (a y b)	Cintra Canada Inc.	53,23	285.571	Canadá
Cintra Canada Inc.(a y b)	407 Toronto Highway B.V.	100,00	0	Canadá
IRLANDA				
Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd. (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	66,00	2.805	Reino Unido
Financinfrastructures (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	100,00	59.175	Reino Unido
Cinsac, Ltd (d)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	100,00	0	Reino Unido
Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd. (a) (d)	Cinsac, Ltd	95,00	0	Reino Unido
ITALIA				
Autostrade Lombardia SPA (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	68,00	490	Italia
ESTADOS UNIDOS				
Cintra Zachry, LP (c)	Cintra Texas Corp	85,00	2.219	Estados Unidos
Cintra Zachry, GP (c)	Cintra Texas Corp	85,00	23	Estados Unidos
Cintra Texas Corp	Cintra US Corp	100,00	2.354	Estados Unidos
Cintra Developments, LLC	Cintra Texas Corp	100,00	48	Estados Unidos
Cintra Skyway LLC (a)	Cintra US Corp	100,00	183.324	Estados Unidos
Cintra US Corp	Laertida	100,00	552.852	Estados Unidos
SCC Holding LLC (a)	Cintra Skyway LLC	55,00	183.324	Estados Unidos
Skyway Concession Co.LLC (a)	SCC Holding LLC	55,00	419.351	Estados Unidos
Cintra ITR LLC (a)	Cintra US Corp	100,00	250.781	Estados Unidos
Statewide Mblity Partners LLC (IP) (a)	Cintra ITR LLC	50,00	250.781	Estados Unidos
ITR Concession Company Holdings (IP) (a)	Statewide Mblity Partners LLC	50,00	501.562	Estados Unidos
ITR Concession Company (IP) (a)	ITR Concession Company Holdings	50,00	501.562	Estados Unidos
Cintra Texas 56, LLC (a) (d)	Cintra US Corp	100,00	49.549	Estados Unidos
SH-130 Concession Company, LLC (d)	Cintra Texas 56, LLC	65,00	49.549	Estados Unidos
GRECIA				
Nea Odos, S.A. (d)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	33,34	19.287	Grecia
Central Greece Motorway (E65) (d)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	33,34	1.667	Grecia
APARCAMIENTOS				
ESPAÑA				
Cintra Aparcamientos, S.A (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	99,92	62.568	Madrid
Dornier, S.A (a)	Cintra Aparcamientos, S.A	99,92	21.313	Madrid
Femet, S.A (a)	Cintra Aparcamientos, S.A (ii)	99,92	1.412	Madrid
Guadianapark, S.A.(c)	Cintra Aparcamientos, S.A	74,94	1.268	Madrid
Balsol 2001, S.A.(c)	Cintra Aparcamientos, S.A (iii)	99,92	2.881	Gerona
Estacionamientos Alhóndiga, S.A (IP) (b)	Cintra Aparcamientos, S.A	49,96	822	Bilbao
Aparcamientos de Bilbao (c)	Cintra Aparcamientos, S.A	75,00	1.318	Bilbao
Aparcamientos Guipuzcoanos, S.L.	Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	99,92	3	San Sebastián
Estacionamientos Guipuzcoanos S.A (b)	Cintra Aparcamientos, S.A	99,92	40.463	San Sebastián
Estacionamiento y Galería Comercial Indaustu, S.A.(c)	Cintra Aparcamientos, S.A	99,92	31	Bilbao
Guipuzcoa Parking Siglo XX (c)	Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	59,95	900	San Sebastián
ANDORRA				
Aparcamient Escaldes Centre, S.A.(c)	Cintra Aparcamientos, S.A	99,92	11.400	Andorra
PUERTO RICO				
Estacionamientos Río Piedras Inc. (b)	Cintra Aparcamientos, S.A	74,94	-48	Puerto Rico
TOTAL			7.544.736	

SOCIEDADES ASOCIADAS (sociedades consolidadas por puesta en equivalencia)

Miles de euros

SOCIEDADES	Sociedad Matriz	Porcentaje Participación	Coste Neto Participación	Total Activo	Pasivo Neto	INCN	Resultado	Domicilio
APARCAMIENTOS								
Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios (b)	Cintra Aparcamientos S.A	24,48	3.757	138.736	116.013	15.912	3.369	Málaga
Estacionamientos y Servicios Extremeños, S.A (b)	Cintra Aparcamientos S.A	24,98	90	1.566	1.148	97	37	Badajoz
Infoser Estacionamientos A.I.E. (c)	Dornier, S.A	33,31	60	1.807	1.341	803	144	Madrid
Estacionamientos Urbanos de León, S.A (b)	Dornier, S.A	42,97	452	3.543	368	2.719	1.319	León
TOTAL			4.359	145.652	118.870	19.531	4.869	

UTES (sociedades consolidadas por proporcional)

Miles de euros

SOCIEDADES	Sociedad matriz	Porcentaje Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
APARCAMIENTOS				
ESPAÑA				
Ute Aparcamientos	Cintra Aparcamientos, S.A	24,98	3	Bilbao
Ute Jado	Cintra Aparcamientos, S.A	46,96	6	Bilbao
Ute Judizmendi	Cintra Aparcamientos, S.A	50,96	2	Madrid
Ute Reinrod/Dornier	Cintra Aparcamientos, S.A (iv)	99,92	2	Madrid
Ute T-4 Barajas	Cintra Aparcamientos, S.A (v)	53,96	5	Madrid
Ute Torrellobeta	Cintra Aparcamientos, S.A	79,94	1	Madrid
Ute Tenerife (d)	Cintra Aparcamientos, S.A	99,92	1	Tenerife
Ute Lanzarote (d)	Cintra Aparcamientos, S.A	99,92	1	Lanzarote
Ute Valls	Cintra Aparcamientos, S.A	46,96	8	Barcelona
TOTAL			30	

(i) El resto del capital está en Bolsa

(ii) El resto del capital pertenece en 99,5% a Dornier, S.A.

(iii) El resto del capital pertenece en 50% a Dornier, S.A.

(iv) El resto del capital pertenece en 10% a Dornier, S.A.

(v) El resto del capital pertenece en 24% a Dornier, S.A.

(a) Sociedad auditada por PwC

(b) Sociedad auditada por Deloitte

(c) Sociedad auditada por otros auditores

(d) Entradas en el perímetro de consolidación

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.


Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y sociedades dependientes (Grupo consolidado) que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2007, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria de las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en España, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

De acuerdo con la legislación mercantil, los administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria de cuentas anuales consolidadas, además de las cifras del ejercicio 2007, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007. Con fecha 20 de febrero de 2007 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006 en el que expresamos una opinión favorable.

En nuestra opinión las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y sociedades dependientes (Grupo consolidado) al 31 de diciembre de 2007 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en los ingresos y gastos consolidados reconocidos y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las normas internacionales de información financiera adoptadas por la Unión Europea que guardan uniformidad con las aplicadas en el ejercicio anterior.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2007 contiene las explicaciones que los administradores de la sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y sus sociedades dependientes.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Gonzalo Sanjurjo Pose
Socio – Auditor de Cuentas

20 de febrero de 2008

Información Financiera histórica

CINTRA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA

		Normativa Internacional de Información Financiera (1)			Plan General Contable Español (2)				
Millones de euros	2007	2006	2005	2004	2004 (3)	2003	2002 (4)	2001 (5)	2000 (5)
Importe neto de la cifra de negocios	1.025	885	696	484	484	391	341	344	257
Otros ingresos de explotación	1	10	17	2	14	26	18	32	1
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACION	1.026	895	714	486	498	417	360	376	258
Gastos de personal	-119	-110	-91	-53	-53	-41	-33	-54	-41
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado y provisiones de tráfico	-201	-233	-170	-122	-73	-55	-55	-40	-23
Consumo y otros gastos externos	-197	-192	-158	-94	-108	-106	-89	-99	-90
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACION	-517	-535	-420	-269	-234	-202	-177	-193	-154
RESULTADOS DE EXPLOTACION	509	360	294	216	264	215	183	183	104
RESULTADOS FINANCIEROS	-650	-469	-357	-317	-51	-31	-31	-69	-23
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	1	7	10	8	11	7	7	8	8
Amortización del fondo de comercio de consolidación					-9	-7	-8	-2	-1
Otras Ganancias y Perdidas / Resultado extraordinario	-3	202	34	4	101	92	-81	19	3
RESULTADOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS	-143	101	-19	-89	316	277	70	138	90
Impuesto sobre sociedades	145	-24	8	44	-135	-45	-28	-44	-19
RESULTADO CONSOLIDADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	2	76	-10	-45	181	231	42	94	72
RESULTADO NETO OPERACIONES DISCONTINUADAS	2								
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	2	76	-10	-45	181	231	42	94	72
RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	-28	79	44	21	-37	-34	-32	-26	-17
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	-26	156	34	-23	144	197	10	68	54
AJUSTES AL RESULTADO ATRIBUIDO:									
Ajuste Provisiones						-77	100		
Plusvalía neta salida a Bolsa					-19				
RESULTADO ATRIBUIDO AJUSTADO	-26	156	34	-23	125	120	110	68	54

(1) Estados financieros consolidados del 2004-2007 bajo normativa NIIF.

(2) Estados financieros consolidados del 2000-2004 bajo normativa plan general contable español.

(3) El consolidado de Cintra, S.A. y sociedades dependientes incluye las sociedades de Aparcamientos desde el mes de octubre.

(4) El el 2002 se produce la escisión de las actividades de Aparcamientos y Aeropuertos a Ferrovial Infraestructuras, como consecuencia del acuerdo de Macquarie

(5) El consolidado de Cintra, S.A. y sociedades dependientes incluye las sociedades de Aparcamientos y Aeropuertos.

ACTIVO	2007	2006	2005	2004	2004 (3)	2003	2002 (4)	2001 (5)	2000 (5)
ACTIVO INMOVILIZADO	10.309	10.097	8.677	5.871	6.317	5.401	4.799	5.368	4.396
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	33	68	34	12					
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	164	159	182	165	182	126	133	70	20
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS					1.286	1.115	849	738	778
IMPUESTOS DIFERIDOS	626	421	394	278					
ACTIVO CIRCULANTE	1.164	1.139	948	1.134	1.177	555	554	684	385
TOTAL ACTIVO	12.296	11.885	10.235	7.460	8.961	7.198	6.334	6.859	5.579
PASIVO									
FONDOS PROPIOS	1.035	1.261	1.149	1.153	1.809	1.233	1.025	673	632
SOCIOS EXTERNOS	245	271	420	246	520	387	332	374	342
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	241	233	215	168	182	94	35	39	44
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	7	9	12	4	227	143	160	55	45
ACREEDORES A LARGO PLAZO	9.325	8.020	7.079	5.283	5.703	4.926	4.171	5.157	4.150
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	579	295	213	68					
IMPUESTOS DIFERIDOS	161	192	142	88					
ACREEDORES A CORTO PLAZO	702	1.605	1.006	451	495	388	568	481	267
DIF.NEGATIVA DE CONSOLIDACIÓN					26	28	44	82	100
TOTAL PASIVO	12.296	11.885	10.235	7.460	8.961	7.198	6.334	6.859	5.579

CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES
CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA

Millones de euros	Normativa Internacional de Información Financiera ⁽¹⁾				Plan General Contable Español ⁽²⁾				
	2007	2006	2005	2004	2004 ⁽³⁾	2003	2002	2001 ⁽⁴⁾	2000
Importe neto de la cifra de negocios	144	133	120	101	101	89	75	64	31
Otros ingresos de explotación	0	0	0	4	4	1	10	1	1
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACION	144	133	120	105	105	91	85	65	33
Gastos de personal	-50	-47	-41	-36	-36	-31	-27	-23	-10
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado y provisiones de tráfico	-16	-18	-15	-13	-13	-10	-9	-7	-3
Consumo y otros gastos externos	-47	-40	-37	-36	-36	-33	-35	-21	-16
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACION	-113	-105	-94	-85	-84	-75	-71	-52	-28
RESULTADOS DE EXPLOTACION	31	28	27	20	20	16	14	14	4
RESULTADOS FINANCIEROS	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-2	-2
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	1	1	1	2	2	2	2	1	2
Amortización del fondo de comercio de consolidación					-3	-1	-1	-1	0
Otras Ganancias y Perdidas / Resultado extraordinario		7		1	1	0	2	7	1
RESULTADOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS	29	33	25	22	19	15	15	19	4
Impuesto sobre sociedades	-8	-8	-8	-6	-6	-6	-3	-3	-2
RESULTADO CONSOLIDADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	21	25	17	15					
RESULTADO NETO OPERACIONES DISCONTINUADAS	21	25	17	15					
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	21	25	17	15					
RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	21	25	17	15	13	9	11	16	2

(1) Estados financieros consolidados del 2004-2007 bajo normativa NIIF.

(2) Estados financieros consolidados del 2000-2004 bajo normativa plan general contable español.

(3) El consolidado de Cintra Aparcamientos, S.A. y sociedades dependientes incluye Eguisa por Integración Global desde el mes de octubre.

(4) En el primer trimestre del 2001 se produce la venta de la sociedad Parques de Estacionamiento de Lisboa, S.A.

ACTIVO	2007	2006	2005	2004	2004 ⁽³⁾	2003	2002	2001 ⁽⁴⁾	2000
ACTIVO INMOVILIZADO	262	252	256	241	229	163	140	136	144
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	42	42	42	42	39	8	9	10	15
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS					14	13	14	9	4
IMPUESTOS DIFERIDOS	0	0	1	2					
ACTIVO CIRCULANTE	51	45	31	48	48	31	52	39	28
TOTAL ACTIVO	355	340	330	332	329	215	215	194	192
PASIVO									
FONDOS PROPIOS	163	162	153	136	133	87	94	82	75
SOCIOS EXTERNOS	2	2	1	1	1	1	1	1	1
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	16	17	21	14	14	9	8	8	10
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	1	2	27	28	28	10	7	9	10
ACREEDORES A LARGO PLAZO	41	36	17	42	42	44	52	59	64
IMPUESTOS DIFERIDOS	4	4	0	1					
ACREEDORES A CORTO PLAZO	127	117	111	112	112	65	54	34	32
TOTAL PASIVO	355	340	330	332	329	215	215	194	192

Gobierno

Corporativo





La transparencia en la gestión se basa en el cumplimiento estricto de una serie de reglamentos y normas de conducta interna que cumplen con los más elevados estándares de buen gobierno corporativo.

Informe Anual sobre Gobierno Corporativo

Correspondiente al ejercicio 2007

El Consejo de Administración de la Sociedad ha aprobado en fecha de 19 de febrero de 2008 el Informe Anual de Gobierno Corporativo, elaborado según el modelo y estructura exigidos por la Circular 4/2007, de 27 de diciembre, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, por la que se modifica el modelo de informe anual de gobierno corporativo de las sociedades anónimas cotizadas.

A efectos informativos y con la finalidad de dar cumplimiento al principio de transparencia que debe observar toda sociedad anónima cotizada, se incluye a continuación la información más significativa del Informe, que permitirá a los accionistas e inversores de la Sociedad hacerse una imagen clara del gobierno corporativo de la misma.

Introducción

Con el fin de evitar confusiones conceptuales, a lo largo del presente apartado se utilizan una serie de términos que, salvo indicación en contrario, tendrán el siguiente significado:

CINTRA o la Sociedad

Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A., con domicilio en Madrid, Plaza Manuel Gómez Moreno, nº 2 y C.I.F. A-81939209.

Grupo Cintra

CINTRA y aquellas sociedades filiales o participadas que se encuentren, respecto de ella, en cualquiera de las situaciones previstas en el artículo 4º de la Ley del Mercado de Valores.

Grupo Ferrovial

Grupo Ferrovial, S.A., con domicilio en Madrid, calle Príncipe de Vergara, 135 y C.I.F. A-28606556.

Ferrovial Infraestructuras

Ferrovial Infraestructuras, S.A., con domicilio en Madrid, calle Príncipe de Vergara, 135 y C.I.F. A-82725482

Alta Dirección

Los Consejeros Ejecutivos y aquellas personas que formen parte del Comité de Dirección de la Sociedad y tengan dependencia directa del órgano de administración o del Consejero Delegado de la Sociedad, y en su caso, el Director de Auditoría Interna de la Sociedad.

Consejeros

Los miembros del Consejo de Administración de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

Asimismo, otras referencias contenidas en Apartado de Gobierno Corporativo hacen alusión a conceptos definidos en el Reglamento de la Junta General, Reglamento del Consejo de Administración y Reglamento Interno de Conducta, en todos los casos de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

A) Estructura de Propiedad de la Sociedad

1. Capital Social.

El capital social de CINTRA es de 108.291.105,80 euros, dividido en 541.455.529 acciones de 0,20 euros de valor nominal cada una. Todas las acciones son de la misma clase y serie.

2. Participaciones Significativas y de Control.

A 31 de diciembre de 2007 y según la información comunicada a la Sociedad, Grupo Ferrovial, y Chase Nominees Ltd son titulares de participaciones significativas en CINTRA.

Grupo Ferrovial, es titular, directa e indirectamente, del 65,030% del capital social de CINTRA. Es titular directo del 3% del capital social, y es titular indirecto, a través de Ferrovial Infraestructuras, del 62,030% del capital social. (Ferrovial Infraestructuras, está participada al 100% por Grupo Ferrovial).

Grupo Ferrovial, tiene como accionista principal a la sociedad Portman Baela, S.L. El grupo familiar concertado formado por D. Rafael del Pino y Moreno y sus hijos, Dª María, D. Rafael y D. Leopoldo del Pino y Calvo – Sotelo, controla la mayoría del capital social de Portman Baela S.L. A su vez, esta sociedad ostenta una participación del 58,316% sobre el capital de Grupo Ferrovial. En consecuencia, el grupo familiar concertado formado por las personas antes mencionadas, controla, a través de dicha sociedad, el 58,316% del capital social de Grupo Ferrovial.

Chase Nominees Ltd. es titular directo del 9,992% del capital social de CINTRA.

3. Relaciones entre los Titulares de Participaciones Significativas y la Sociedad o entre los Titulares de las mismas entre sí.

Además de las relaciones de índole societario/familiar mencionadas en el apartado anterior, existen diversas relaciones societarias/contractuales de CINTRA con Grupo Ferrovial y algunas empresas pertenecientes a su grupo. Estas relaciones se mencionan en el apartado C, sobre Operaciones Vinculadas.

4. Participación Accionarial del Consejo de Administración.

Conforme a la información que los Consejeros han facilitado a la Sociedad, al concluir el ejercicio 2007, la participación accionarial agregada de éstos ascendía a 120.530 acciones, lo que representa un 0,024% del capital social.

De forma individualizada, la anterior participación se distribuía así entre los miembros del Consejo de Administración:

Nombre o denominación social del Consejero	% de derechos de voto directos	% de derechos de voto indirectos (*)	% sobre el total de derechos de voto
D. Rafael del Pino Calvo-Sotelo	0,000%		0,000%
D. Joaquín Ayuso García	0,001%	0,001%	0,002%
D. Nicolás Villén Jiménez	0,002%	0,005%	0,007%
D. José María Pérez Tremps	0,001%	0,000%	0,001%
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	0,005%	0,000%	0,005%
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	0,004%	0,000%	0,004%
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	0,005%	0,000%	0,005%
D. Enrique Díaz-Rato Revuelta	0,000%	0,000%	0,000%

(*) La participación indirecta se realiza a través de:

Nombre o denominación social del titular directo de la participación	Número de acciones directas
Familiares del Consejero	3.474
CABOLIVO.S.L.	22.050
Familiares del Consejero	5.541
TOTAL:	31.065

Por lo que se refiere a los miembros del Consejo de Administración que posean derechos sobre acciones de la Sociedad, cabe mencionar:

Nombre o denominación social del consejero	Número de derechos de opción directos	Número de derechos de opción indirectos	Número de acciones equivalentes	% sobre el total de derechos de voto
D. Enrique Díaz-Rato Revuelta	176.608		176.608	0,03%

5. Pactos Parasociales y Acciones Concertadas.

La Sociedad no tiene conocimiento de la existencia de pactos parasociales que le afecten directamente.

6. Autocartera.

a) Datos sobre acciones propias

Al cierre del ejercicio la Sociedad no tenía acciones propias.

Durante el ejercicio 2007 no ha habido variaciones de la autocartera de acuerdo con el significado atribuido a éstas por lo dispuesto en el Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre.

b) Autorización vigente al Consejo de Administración para la adquisición de autocartera

La Junta General Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 27 de marzo de 2007 adoptó el siguiente acuerdo que constaba como punto 11 del Orden del Día:

“Primero.- Autorizar al Consejo de Administración para la adquisición derivativa de acciones propias de la sociedad, directamente o a través de sociedades por ella dominada, con sujeción a los siguientes límites y requisitos:

- Modalidades de la adquisición: adquisición por título de compraventa o por cualquier otro acto “intervivos” a título oneroso.
- Número máximo de acciones a adquirir: acciones representativas de hasta un cinco por ciento (5%) del Capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A., libres de toda carga o gravamen, siempre que estén totalmente desembolsadas, que no se encuentren afectas al cumplimiento de cualquier clase de obligación y siempre que el valor nominal de las acciones que se adquieran, suma-

das a aquéllas de las que sean titulares tanto Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. como cualquiera de sus sociedades dominadas, no exceda del referido 5% del capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

- Precio mínimo y máximo de adquisición: el precio mínimo de adquisición de las acciones equivaldrá al 75% de su valor de cotización, y el precio máximo al 120% de su valor de cotización en la fecha de adquisición.
- Volumen máximo de contratación: el volumen máximo diario de contratación referido a la adquisición de acciones propias no será superior al 25% de la media del volumen total de acciones de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. contratado en las diez últimas sesiones.
- Duración de la autorización: dieciocho (18) meses a contar desde la fecha presente acuerdo.
- En el desarrollo de estas operaciones se procederá, además, al cumplimiento de las normas que, sobre la materia, se contienen en el Reglamento Interno de Conducta de la Sociedad."

Segundo.- "Dejar sin efecto la autorización acordada sobre esta misma materia en la reunión de la Junta General celebrada el 28 de marzo de 2006."

Tercero.- "Autorizar al Consejo de Administración para que pueda destinar, total o parcialmente, las acciones propias adquiridas a la ejecución de programas retributivos que tengan por objeto o supongan la entrega de acciones o derechos de opción sobre acciones, conforme a lo establecido en el párrafo 1º del artículo 75 de la Ley de Sociedades Anónimas".

7. Restricciones Legales y Estatutarias al Voto o a la Adquisición o Transmisión de Acciones.

No existen restricciones legales y estatutarias al ejercicio del derecho de voto, salvo lo establecido en el artículo 44.1. LSA y el artículo 10.2 de los Estatutos de la Sociedad, en los que se establece que, el accionista que se hallare en mora en el pago de dividendos pasivos no podrá ejercitar su derecho de voto.

8. Medidas de Neutralización Frente a una Oferta Pública de Adquisición.

La Junta General no ha acordado adoptar ninguna medida de neutralización ante una oferta pública de adquisición en virtud de lo dispuesto en la Ley 6/2007.

B) Estructura de la Administración de la Sociedad

1. Composición y Cargos del Consejo de Administración.

a) Composición del Consejo de Administración

La Junta General Ordinaria celebrada el 17 de marzo de 2005 acordó fijar en nueve (9) el número de Consejeros. Actualmente el Consejo de Administración está compuesto por ocho (8) miembros, existiendo una vacante.

El Consejo de Administración de CINTRA está compuesto por los siguientes Consejeros, respecto de los que se indica la condición que a cada uno de ellos se atribuye, según las definiciones que contiene el Reglamento del Consejo:

Presidente:

D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Externo Dominical
-----------------------------------	-------------------

Vicepresidente:

D. Joaquín Ayuso García	Externo Dominical
-------------------------	-------------------

Consejero-Delegado:

D. Enrique Díaz-Rato Revuelta	Ejecutivo
-------------------------------	-----------

Consejeros:

D. Nicolás Villén Jiménez	Externo Dominical
---------------------------	-------------------

D. José María Pérez Tremps	Externo Dominical
----------------------------	-------------------

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	Externo Independiente
-------------------------------------	-----------------------

D. Fernando Abril-Martorell Hernández	Externo Independiente
---------------------------------------	-----------------------

	Otro Consejero
--	----------------

D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	Externo
----------------------------------	---------

Secretario:

D. Lucas Osorio Iturmendi	Secretario
---------------------------	------------

Con motivo de la aprobación del IAGC 2007 se ha revisado la condición atribuida a los Consejeros, considerándose al Sr. Bergel como Otro Consejero Externo (no Independiente ni Dominical), por razones profesionales, de acuerdo a lo dispuesto en el Apartado i) de la definición de Consejero Independiente del Código Unificado de Buen Gobierno.

La Junta General de Accionistas, celebrada el 27 de marzo de 2007, acordó reelegir como Consejeros a D. Nicolás Villén Jiménez, D. José María Pérez Tremps, D. José Fernando Sánchez-Junco Mans, D. Fernando Abril-Martorell Hernández y D. Jaime Bergel Sainz de Baranda.

Asimismo, y en la misma sesión, la Junta General de Accionistas aprobó ratificar el nombramiento de D. Enrique Díaz-Rato Revuelta, como Consejero de la Sociedad, efectuado por cooptación por acuerdo del Consejo de Administración celebrado el día 25 de julio de 2006, y aceptado el cargo por dicho señor con fecha 26 de julio de 2006. El Consejo de Administración celebrado en esa misma fecha acordó renovar el nombramiento de D. Enrique Díaz-Rato Revuelta como Consejero Delegado de la Sociedad.

En la reunión del Consejo de Administración de 9 de mayo de 2007, D. Juan Béjar Ochoa presentó su dimisión, por razones de índole profesional, como Consejero y Vicepresidente Segundo de la Sociedad.

b) Perfil de los Consejeros Independientes

- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans: Presidente y Director General de MAXAMCorp. S.A.U. (antes Grupo UNIÓN ESPAÑOLA DE EXPLOSIVOS, S.A.), Vicepresidente de DINAMIA CAPITAL PRIVADO S.C.R., S.A. y Vicepresidente de DEFEX, S.A.
- D. Fernando Abril-Martorell Hernández: Director General de Grupo CREDIT SUISSE ESPAÑA, Consejero de PORTUGAL TELECOM SGPS, S.A., Consejero de TELECOMUNICACIONES DE SAO PAULO y Consejero de GRUPO EMPRESARIAL ENCE, S.A.

c) Cargos en el Consejo de Administración

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, que ostenta la condición de Presidente del Consejo de Administración desde el 15 de julio de 1998, tiene la condición de Consejero Externo Dominical y no recae en él la condición de primer ejecutivo de la Sociedad.
- El Vicepresidente del Consejo de Administración, D. Joaquín Ayuso García, ostenta dicho cargo desde el 4 de marzo de 2002 y tiene la condición de Consejero Externo Dominical y no ejecutivo.
- El Consejero Delegado, D. Enrique Díaz-Rato Revuelta, ostenta el cargo desde el 26 de julio de 2006.
- El Secretario del Consejo, D. Lucas Osorio Iturmendi, fue nombrado por el pleno del Consejo el 15 de julio de 1998.

2. Comisiones Asesoras del Consejo de Administración.

Las Comisiones Asesoras del Consejo de Administración son la Comisión de Auditoría y Control y la Comisión de Operaciones Vinculadas.

Según el Reglamento del Consejo de Administración, ambas Comisiones han de estar compuestas por tres miembros como mínimo y cinco como máximo. Los miembros de la Comisión de Auditoría y Control han de ser Consejeros Externos o no ejecutivos; los miembros de la Comisión de Operaciones Vinculadas no pueden ser Consejeros Dominicales.

Ambas Comisiones tienen facultades de información, asesoramiento, supervisión y propuesta en las materias de sus respectivas competencias.

a) Comisión de Auditoría y Control

i) Composición y funciones.

La composición actual de la Comisión es la siguiente:

D. José Fernando Sánchez Junco-Mans

Presidente

D. Fernando Abril-Martorell Hernández

D. José María Pérez Tremps

D. Nicolás Villén Jiménez

El Sr. Abril-Martorell Hernández, Consejero Independiente, ha sido Presidente de la Comisión hasta la reunión del día 18 de febrero de 2008, que fue sustituido por D. José Fernando Sánchez Junco-Mans.

Ejerce la Secretaría de la Comisión el Secretario del Consejo o uno de los miembros de la Comisión de Auditoría y Control, según se establezca en cada caso.

Las competencias de la Comisión son, entre otras, las siguientes:

- Establecer medidas adecuadas para controlar que la prestación de servicios de asesoramiento y consultoría por parte de la firma auditora externa o empresas de su grupo no implica riesgo para la independencia del auditor externo;
- Vigilar el cumplimiento de los requerimientos legales y la correcta aplicación de los principios de contabilidad generalmente aceptados;
- Servir de canal de comunicación entre el Consejo de Administración y los auditores externos, y evaluar los resultados de cada auditoría;
- Supervisar la información que el Consejo de Administración ha de aprobar e incluir dentro de la documentación pública anual de la compañía;
- Auxiliar al Consejo en su labor de velar por la corrección y fiabilidad de la información financiera periódica;

- f. Supervisar los servicios de auditoría interna de la Sociedad;
- g. Analizar y evaluar los principales riesgos de los negocios y los sistemas establecidos para su gestión y su control;
- h. Supervisar el cumplimiento efectivo de las obligaciones contempladas en la normativa interna de gobierno corporativo, haciendo las propuestas que estime convenientes;
- i. Realización de un procedimiento de valoración de los servicios prestados por el auditor externo.

La primera reunión de la Comisión, formalmente constitutiva, se produjo el 20 de enero de 2005. Durante el ejercicio 2007 se han celebrado cuatro reuniones.

Las actividades más relevantes desarrolladas durante el 2007 se describen en el Informe Anual de la Comisión de Auditoría y Control incorporado en el Informe de Gestión de la Sociedad.

ii) Relaciones con los auditores externos

Las relaciones del Consejo con los auditores externos se canalizan a través de la Comisión de Auditoría y Control.

El Consejo debe abstenerse de contratar a aquellas firmas de auditoría en las que los honorarios que se prevean satisfacer, por todos los conceptos, sean superiores al cinco por ciento de sus ingresos totales durante el último ejercicio.

La Comisión de Auditoría y Control propondrá las medidas adecuadas para controlar que la prestación de servicios de asesoramiento y de consultoría por parte de la firma de auditoría externa (o empresas de su grupo) de la Sociedad no implica un riesgo para la independencia del auditor externo.

En el ejercicio 2007, el total de los gastos devengados por el Auditor externo a CINTRA y su Grupo durante el 2007, por trabajos distintos de los de auditoría, asciende a la cantidad de 2.057 miles €, que equivale a un 67,82% del total del importe facturado por la firma auditora.

b) Comisión de Operaciones Vinculadas

i) Composición y funciones

La composición actual de la Comisión es la siguiente:

D. Fernando Abril-Martorell Hernández

Presidente

D. Jaime Bergel Sainz de Baranda

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans

D. Enrique Díaz –Rato Revuelta

En la reunión celebrada el 28 de enero de 2008, se sustituyó a D. José Fernando Sánchez Junco-Mans por D. Fernando Abril-Martorell Hernández como Presidente.

Entre sus funciones más destacadas están:

a) Supervisar con carácter general las operaciones vinculadas de CINTRA con Grupo Ferrovial, y sus respectivos grupos de empresas. En particular:

- Revisar el cumplimiento del Contrato Marco suscrito entre CINTRA, Grupo Ferrovial y Ferrovial Agroman, en relación con el desarrollo de proyectos y la prestación de servicios intergrupo; y
- Emitir recomendaciones al Consejo de Administración en relación con el cumplimiento del Contrato Marco y, en su caso, informar sobre modificaciones al mismo.

b) Informar sobre las propuestas de modificación del Reglamento del Consejo de Administración cuando afecten a las competencias de la Comisión de Operaciones Vinculadas;

c) Informar al Consejo de Administración sobre las propuestas de nombramiento de Consejeros Independientes; y

d) Evaluar las dispensas a Consejeros Independientes caso de concurrir alguna circunstancia descrita en el apartado 10.3 del Reglamento del Consejo.

La primera reunión de la Comisión, formalmente constitutiva, se celebró el 20 de enero de 2005. Durante el ejercicio 2007 se han celebrado tres reuniones.

Las actividades más relevantes desarrolladas por la Comisión en 2007, se describen en el Informe Anual de la Comisión incorporado en el Informe de Gestión de la Sociedad.

3. Funcionamiento del Consejo de Administración.

a) Convocatoria

El Consejo se reúne regularmente una vez al mes, excepto el mes de agosto. Su Presidente dispone de iniciativa para convocarlo cuando lo estime oportuno, y debe hacerlo cuando se solicite por dos o más de sus componentes. No obstante, el Consejo elabora un plan anual de sesiones ordinarias

La convocatoria se efectúa por escrito dirigido personalmente a cada Consejero, con la debida antelación y con envío de la documentación necesaria para poder conocer las materias incluidas en el orden del día previsto.

b) Representación

Conforme al Reglamento del Consejo de Administración, el Consejero que no pueda asistir personalmente a una reunión procurará conferir su representación a favor de otro Consejero incluyendo las oportunas instrucciones.

c) Constitución y adopción de acuerdos

El Consejo queda válidamente constituido cuando concurren al menos la mitad de sus miembros, presentes o representados.

Salvo disposición legal o reglamentaria en contrario, los acuerdos se adoptan por mayoría absoluta de los concurrentes. En caso de empate, el voto del Presidente será dirimente.

d) Competencias del Consejo de Administración

El Consejo asume, como núcleo de su misión, aprobar la estrategia de la compañía y la organización precisa para su puesta en práctica, así como supervisar y controlar que la Dirección cumple con los objetivos marcados y respeta el objeto e interés social de la compañía.

A tal fin, el Consejo reserva la competencia de aprobar las políticas y estrategias generales de la sociedad, y en particular:

- i) El Plan estratégico o de negocio, así como los objetivos de gestión y presupuesto anuales;
- ii) La política de inversiones y financiación;

- iii) La definición de la estructura del grupo de sociedad;
- iv) La política de gobierno corporativo;
- v) La política de responsabilidad social corporativa;
- vi) La política de retribuciones y evaluación del desempeño de los altos directivos;
- vii) La política de control y gestión de riesgos, así como el seguimiento periódico de los sistemas internos de información y control.
- viii) La política de dividendos, así como la de autocartera y, en especial, sus límites.

4. Remuneración de los Miembros del Consejo de Administración.

En la Memoria (nota 28) como en el IAGC 2007 de la Sociedad (apartado B.1.14) se incluye el texto íntegro de las cláusulas estatutarias y acuerdos sociales relativos a la retribución del Consejo de Administración.

Asimismo el Consejo de Administración ha formulado un Informe sobre la política de Retribuciones de los Consejeros en el que se describen las cuestiones relativas a dicha materia.

Todo está disponible en la página web de la Sociedad (www.cintra.es).

A continuación se resume la remuneración del Consejo de Administración en el ejercicio 2007.

a) Retribución del Consejo de Administración

i) Retribución estatutaria.

Los consejeros, en su condición de miembros del Consejo de Administración, han devengado en su conjunto durante el 2007 una retribución de 205 miles de euros brutos. Corresponde a los tres Consejeros Independientes y al Vicepresidente Segundo Ejecutivo, hasta el mes de mayo.

La distribución individualizada por cada uno de los miembros del Consejo de Administración es la siguiente:

Consejero	Retribución Estatutaria Anual Fija
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	60 miles €
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	60 miles €
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	60 miles €
D. Juan Béjar Ochoa	25 miles €

ii) Retribución de los Consejeros Ejecutivos.

Los Consejeros Ejecutivos de la Sociedad han devengado, además de los conceptos que les corresponden en calidad de Consejeros, las siguientes remuneraciones en 2007:

Retribución fija:	508 miles €
Retribución variable:	660 miles €
Primas de Seguro de Vida:	2 miles €
Otros:	79 miles €

iii) Retribución por pertenencia a otros órganos de administración del grupo, multigrupo o asociadas.

En el ejercicio 2007 no percibieron retribución por este concepto.

iv) Primas de seguros de vida.

Por lo que se refiere al pago de primas de seguros de vida, la Sociedad tiene suscritas pólizas de seguro en cobertura del riesgo de fallecimiento, que supusieron en 2007 el pago de 2 miles €, de la que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos.

v) Anticipos y créditos.

A 31 de diciembre de 2007, no existían anticipos o créditos a los Consejeros.

vi) Planes de opciones.

Los Consejeros Ejecutivos de la Sociedad participan de distintos planes de opciones de la Sociedad y de Grupo Ferrovial, según se describen en la nota 29 de la Memoria.

vii) Otra información.

El contrato de trabajo entre la Sociedad y el Consejero Delegado contempla el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el art. 56 del Estatuto de los Trabajadores.

Asimismo, se le reconoce un concepto retributivo de carácter diferido que consiste en una remuneración extraordinaria si ocurre alguna de las circunstancias siguientes: (i) desvinculación por mutuo acuerdo al alcanzar una determinada edad; (ii) despido improcedente o abandono de la empresa a iniciativa de esta, sin mediar causa de despido, con anterioridad a la fecha en la que el alto directivo alcance la edad acordada, si fuese de importe superior a la que resulte de la aplicación del Estatuto de los Trabajadores; (iii) fallecimiento o invalidez.

Este incentivo está cubierto mediante un seguro de

ahorro cuya aportación por este concepto, durante el ejercicio 2007, ascendió a 84 miles €.

b) Retribuciones de la Alta Dirección, excluyendo a miembros del Consejo de Administración con funciones ejecutivas.

La Alta Dirección de la Sociedad, excluyendo los Consejeros Ejecutivos, han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2007 una remuneración de 2.378 miles de Euros con el desglose siguiente:

Retribución fija:	1.692 miles €
Retribución variable por consecución objetivos:	511 miles €
Retribución como miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas:	150 miles €
Primas de seguro:	6 miles €
Otros conceptos:	19 miles €

Las retribuciones expresadas, percibidas en función del tiempo de permanencia en el cargo en el ejercicio 2007, corresponden a las personas titulares de los cargos siguientes:

- Director Económico Financiero
- Director Canadá
- Director de España (Aparcamientos y Autopistas)
- Director de Desarrollo Corporativo
- Director Estados Unidos
- Secretario del Consejo y Director de Asesoría Jurídica
- Director Autopistas Europa y Chile (Irlanda, Grecia, Italia, Portugal y Chile)
- Director Técnico y de Licitación
- Directora de Recursos Humanos, Calidad y Medio Ambiente.

La Alta Dirección también participa en planes de opciones de la Sociedad y de Grupo Ferrovial, según se describe en la nota 29 de la Memoria.

5. Reglamento del Consejo de Administración.

El Reglamento del Consejo de Administración de CINTRA entró en vigor el 27 de octubre de 2004, dando así cumplimiento a lo previsto en el artículo 115 de la Ley del Mercado de Valores (artículo añadido por la Ley 26/2003, de 17 de julio).

El Consejo de Administración, en su reunión celebrada el 20 de febrero de 2007, aprobó un nuevo texto del Reglamento del Consejo de Administración de la Sociedad, que entró en vigor el 1 de mayo de 2007, en el que se recogían gran parte de las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno. Las modificaciones introducidas fueron motivo de información en la Junta General de Accionistas celebrada el 27 de marzo de 2007 y el texto se puso a disposición de los accionistas con motivo de la convocatoria de la Junta.

Asimismo, en la reunión del Consejo de Administración celebrada el 24 de abril de 2007, se introdujeron pequeñas modificaciones al Reglamento del Consejo; cabe destacar la definición de Consejeros Independientes y las facultades de la Comisión de Operaciones Vinculadas respecto a los mismos, de forma que en el nombramiento de Consejeros Independientes exista una propuesta previa de dicha Comisión.

De la nueva modificación se informará a la Junta General Ordinaria de este año y el texto se pondrá a disposición de los accionistas con motivo de la publicación de la Convocatoria.

6. Otra Información sobre el Consejo de Administración.

a) Miembros del Consejo que sean, a su vez, miembros del Consejo de Administración, directivos o empleados de sociedades que ostenten participaciones significativas en la sociedad cotizada y/o en entidades de su grupo:

Son los siguientes:

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: Presidente, Consejero Delegado y Presidente de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A. y Presidente de Ferrovial Infraestructuras, S.A.
- D. Joaquín Ayuso García: Consejero Delegado y Miembro de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A. y Vicepresidente y Consejero Delegado de Ferrovial Infraestructuras, S.A.
- D. José María Pérez Tremps: Secretario Consejero y Miembro de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A. y Consejero de Ferrovial Infraestructuras, S.A.
- D. Nicolás Villén Jiménez: Director General Económico Financiero y Miembro del Comité de Dirección de Grupo Ferrovial, S.A. y Consejero de Ferrovial Infraestructuras, S.A.

b) Consejeros de la Sociedad que sean miembros del Consejo de Administración de otras entidades cotizadas en mercados oficiales de valores en España distintas de su grupo.

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: Presidente de Grupo Ferrovial, S.A. y Consejero de Banco Español de Crédito, S.A.
- D. Joaquín Ayuso García: Consejero Delegado de Grupo Ferrovial, S.A.
- D. José María Pérez Tremps: Consejero Secretario de Grupo Ferrovial, S.A.
- D. Fernando Abril-Martorell Hernández: Consejero de Grupo Empresarial ENCE, S.A.
- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans: Vicepresidente de Dinamia Capital Privado S.C.R., S.A.

c) Cargos de administración o dirección asumidos por Consejeros en otras sociedades que forman parte del Grupo.

- D. Enrique Díaz-Rato Revuelta: Consejero Presidente de Nea Odos Concession SA, Consejero de Eurolink Motorway Operation Ltd (N4), Consejero de Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria SA, Consejero de Cintra Texas Corp., Consejero de Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria SA, Consejero de la Araucanía Sociedad Concesionaria SA, Consejero de Talca Chillan Sociedad Concesionaria SA, Consejero de Skyway Concession Company Holding LLC, Consejero de Statewide Mobility Partners LLC, Consejero de 407 International Inc., Consejero Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Ltda., Consejero de Eurolink Motorway Operations (M-3) Ltd., Consejero de Euroscut Açores Sociedade Concessionaria Do Scut Dos Açores SA, Consejero de SH 130 Concession Company LLC, Presidente de Central Greece Motorway Concessions S.A., Consejero de Euroscut Norte-Sociedade Concessionaria da Scut do Norte-Litoral, S.A. y Consejero de Ruta del Bosque Sociedad Concesionaria, S.A.
- D. Nicolás Villén Jiménez: Consejero de 407 International Inc., Consejero de Statewide Mobility Partners LLC y Consejero de Skyway Concession Company Holding LLC.

d) Otra información relevante sobre el Consejo de Administración.

i) Participaciones del Consejo en el capital de entidades que tengan el mismo, análogo o complementario género de actividad que la Sociedad. Cargos o funciones que en ellas se ejerzan.

Se ha comunicado a la Sociedad la titularidad de las siguientes participaciones en el capital de entidades que tengan el mismo, análogo o complementario género de actividad que CINTRA.

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: Es titular de un 1,634% de Grupo Ferrovial, S.A.
- D. Joaquín Ayuso García es titular de un 0'012 % del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.
- D. José María Pérez Tremps es titular de un 0'005% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.
- D. José Fernando Sánchez – Junco Mans es titular de un 0,009% del capital social de Grupo Ferrovial, SA
- D. Fernando Abril - Martorell Hernández es titular un 0,002% de Abertis Infraestructuras, S.A..
- D. Nicolás Villén Jiménez es titular de un 0'001% de Abertis Infraestructuras, S.A. y de un 0,005% de Grupo Ferrovial, S.A.

Respecto a los cargos o funciones en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad que el que constituye el objeto social de CINTRA, la Sociedad únicamente ha recibido información sobre cargos o funciones que se mantienen en compañías participadas directa o indirectamente por la Sociedad (Grupo Cintra) o por el grupo empresarial del accionista significativo de la sociedad (Grupo Ferrovial).

ii) Otras informaciones.

En 2007, el Consejo de Administración ha celebrado 12 reuniones.

La reunión del Consejo de Administración celebrada el 25 de septiembre de 2007, así como la celebrada el 18 de diciembre de 2007 se celebraron, cada una de ellas, sin la asistencia de uno de sus consejeros.

La información que se ha ofrecido al Consejo de Administración durante el año se considera que ha sido adecuada y suficiente para conocer cada asunto objeto de deliberación, habiendo sido frecuente la presencia en sus reuniones de personas pertenecientes a la Alta Dirección para la exposición de asuntos relativos a sus respectivas responsabilidades.

C) Operaciones Vinculadas

1. Operaciones Vinculadas Significativas.

a) Operaciones con accionistas significativos.

Se describen a continuación las principales relaciones contractuales que unen a la Sociedad con su accionista significativo y su grupo de empresas.

a. Contrato Marco entre Grupo Ferrovial, Ferrovial Agroman, S.A. y CINTRA.

Con motivo de la salida a Bolsa, Grupo Ferrovial, Ferrovial Agroman, S.A. y CINTRA firmaron un Contrato Marco, que entró en vigor el 27 de octubre de 2004. Su objeto es regular las relaciones entre Grupo Ferrovial y sus sociedades dependientes, distintas de CINTRA (en adelante, Ferrovial) y CINTRA y sus sociedades dependientes (en adelante, CINTRA) en relación con:

1. Desarrollo de Proyectos de Infraestructuras de Transporte (carreteras y aparcamientos):

El Contrato Marco regula los cometidos y obligaciones de CINTRA y Ferrovial en relación con concesiones de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos.

Se excluyen del ámbito el Contrato Marco los Proyectos donde el importe de los trabajos de diseños y construcción sea igual o inferior a 3.000.000 € (actualizable según IPC, la actualización del año 2007 según IPC de 2006 fijó la cifra en 3.297.236,90 euros) o en los que el adjudicatario esté obligado (por el pliego de condiciones o imperativo legal) a contratar dichos trabajos con alguien predeterminado distinto de Ferrovial y no dependiente de CINTRA. El Contrato Marco establece un régimen de derechos preferentes y exclusivos entre CINTRA y Ferrovial, en licitaciones y demás actividades relacionadas con ella para la concesión y explotación de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos.

En lo relativo a la ejecución de los Proyectos, se establece un reparto de tareas. Si CINTRA y Ferrovial estuvieran interesadas en participar en un Proyecto, CINTRA se ocupará de la coordinación, elaboración y presentación de la oferta y de todos sus aspectos sustantivos distintos de los relativos a la construcción; Ferrovial asumirá los contenidos y documentación técnica/económica relativa a las obras.

2. El Contrato Marco será aplicable a los contratos

específicos de servicios relacionados con proyectos (limpieza, jardinería, etc) que tengan un importe superior a 3.000.000 € (actualizadas según IPC, la actualización del año 2007 según IPC de 2006 fijó la cifra en 3.297.236,90 €).

3. Prestación de servicios intergrupo:

El Contrato Marco, anteriormente descrito contemplaba entre otras cuestiones, la recíproca prestación de servicios entre Grupo Ferrovial y su grupo de empresas y Cintra y su grupo de empresas. Con este motivo, el 21 de junio 2005 se firmó, entre Grupo Ferrovial y Cintra, el Contrato Básico de Servicios Corporativo.

Grupo Ferrovial presta a Grupo Cintra servicios relativos a sistemas de información, asistencia y apoyo a la gestión y, Grupo Cintra presta a Grupo Ferrovial servicios de asistencia y apoyo en la gestión de empresas de Grupo Ferrovial relacionadas con el área de infraestructuras, ambos grupos reciben una remuneración por la prestación de dichos servicios.

Los servicios que se prestan ambos Grupos entre sí redundan en un beneficio mutuo, mantienen niveles adecuados de calidad y mejoran la eficiencia y eficacia de sus respectivas organizaciones. Por otro lado, y con el objeto de garantizar la adecuada prestación de servicios en todo momento, así como la conveniencia y justificación de recibirlos y/o prestarlos, las Partes coinciden en la necesidad de revisar anualmente la naturaleza, extensión, precio y calidad de los servicios que prestan.

Corresponde a la Comisión de Operaciones Vinculadas, supervisar el cumplimiento del Contrato Marco y en general, las operaciones entre empresas del Grupo Ferrovial y Cintra.

b. Principales relaciones contractuales entre sociedades de CINTRA y Grupo Ferrovial:

- a) Prestación de servicios entre Grupo Ferrovial y Cintra: Servicios prestados conforme al Contrato Básico de Servicios Corporativos de fecha 21 de junio de 2005. El importe facturado por Grupo Ferrovial, S.A. durante el ejercicio 2007 fue de 5.613 miles de euros y el importe facturado por Cintra ascendió a 1.341 miles de euros.
- b) Contratos de obra entre Ferrovial Agroman y sociedades del grupo Cintra. En general se refieren a contratos de construcción entre Concesionarias participadas por Cintra y Ferrovial Agroman o la UTE constructora (controlada por Ferrovial Agroman) para el diseño y construcción de las obras del proyecto correspondiente. Los importes facturados en el ejercicio

2007 de acuerdo con los registros de Cintra son:

1. Autopista del Sol Concesionaria Española de Autopistas, S.A.: 456 miles de euros.
2. Autopista Madrid Sur Sociedad Concesionaria, S.A. (Radial 4): 52.130 miles de euros.
3. Autopista Madrid Levante Sociedad Concesionaria, S.A. (Ocaña-La Roda): 9.524 miles de euros.
4. Euroscut Norte Litoral, Sociedade Concessionaria da Scut do Norte Litoral, S.A. (Portugal): 19.871 miles de euros.
5. Euroscut Açores, Sociedade Concessionaria da Scut dos Açores, S.A. (Portugal): 50.587 miles de euros
6. Euroscut, Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A.(Portugal) 5.456 miles de euros.
7. Eurolink Motorway Operations Ltd. (N4/N6) (Irlanda): 349 miles de euros.
8. Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd. (Irlanda): 168.539 miles de euros.
9. Autopista ITR Concession Company LLC (EEUU) 31.353 miles de euros.
10. Autopista SH 130 Concession Company LLC (EEUU) 28.802 miles de euros
11. Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria, S.A. (Chile): 33.573 miles de euros.
12. Ruta de la Araucanía, S.A 5.397 miles de euros.
13. Ruta de los Rios, S.A.: 317 miles de euros.
14. Autopista Alcala- O'Donell, S.A.: 16.796 miles de euros.
15. Aparcamientos: Construcción de varios aparcamientos subterráneos 12.000 miles de euros.

- c) Prestación de servicios de limpieza y mantenimiento: Se trata de servicios ordinarios de limpieza y mantenimiento de oficinas prestados por empresas del grupo Ferrovial (Ferrovial Servicios) a distintas empresas de grupo Cintra, lo que incluye tanto a la propia Sociedad como concesionarias de autopistas y aparcamientos. El importe asciende a 1.406 miles de euros.
- d) El dividendo abonado por la Sociedad a Ferrovial Infraestructuras en abril de 2007, con cargo a los resultados del ejercicio 2006, ascendió a 31.028 miles de euros.

b) Operaciones significativas de la Sociedad con Consejeros y Alta Dirección de la Sociedad.

Se informa que Cintra y empresas del Grupo Ferrovial han realizado operaciones, en condiciones normales de mercado, con Banesto por importe de 52.266 miles €. Dicha información se proporciona en atención al apartado

segundo de la Orden EHA 3050/2004 al ser sociedades en las que alguno de los Consejeros de Cintra pertenece asimismo al Consejo de Administración de Banesto.

Asimismo, se informa que empresas del Grupo Ferroviario o UTEs participadas por empresas del Grupo Ferroviario, han realizado operaciones con MAXAM Corp. S.A.U. anteriormente denominado Grupo Unión Española de Explosivos, S.A., todas ellas realizadas en condiciones normales de mercado, por importe de 1.160 miles €. Dicha información se proporciona en atención al apartado segundo de la Orden EHA 3050/2004 al ser sociedades en las que alguno de los Consejeros de Cintra pertenece asimismo al Consejo de Administración de MAXAM Corp. S.A.U.

c) Operaciones significativas realizadas con sociedades del grupo.

Se informa de operaciones realizadas por la Sociedad que no se eliminan en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados; la prestación de servicios facturados por Cintra a Autopista Trados M-45 S.A. por importe de 79 miles € y a Indiana Toll Road Concession Company LLC por servicios derivados del proceso de licitación y adjudicación de la concesión por importe de 169 miles € y Neo Odos Concession S.A. por importe de 2.419 miles de €.

2. Situaciones de Conflicto de Intereses.

A 31 de diciembre de 2007 no se ha producido ninguna situación de conflicto de intereses de la Sociedad con ninguno de sus Consejeros, Directivos o accionistas significativos.

En cualquier caso, la Sociedad tiene establecido un procedimiento en su normativa de buen gobierno, en virtud del cual el Consejero debe informar de cualquier situación de conflicto de interés en la que se encuentre, e igualmente debe abstenerse de intervenir y votar en las deliberaciones que afecten a asuntos en los que se halle interesado directa o indirectamente.

Por otro lado, para que el Consejero pueda realizar transacciones comerciales o profesionales con CINTRA, por sí o a través de personas vinculadas, necesitará que el Consejo, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control, apruebe la transacción. Tratándose de transacciones ordinarias con CINTRA, bastará que el Consejo de Administración apruebe, de forma genérica, la línea de operaciones.

3. Sociedades Filiales Cotizadas.

La Sociedad no tiene ninguna otra sociedad de su grupo cotizada.

D) Sistemas de control de riesgo

1. Descripción General de la Política de Riesgos de la Sociedad.

1.1. Introducción

Cintra tiene implantado desde 2003 un sistema de gestión global del riesgo (GRM, "Global Risk Management") que abarca todas sus actividades de negocio en todo el mundo, incluyendo las sociedades participadas sobre las que tiene capacidad de gestión.

En un entorno dinámico y muy competitivo, este sistema constituye un instrumento importante para gestión estratégica de los negocios, contribuyendo a tratar adecuadamente los factores que pueden condicionar la consecución de los objetivos económicos y operativos en el medio y largo plazo. Cintra considera que una gestión de riesgos solvente y activa, concebida desde una perspectiva global, contribuye a crear valor tanto para los accionistas como para el resto de los grupos de interés relevantes para las actividades de la empresa.

La política de riesgos y el sistema de gestión que emana de ella se rigen por los siguientes principios:

- i) El objetivo final de la gestión de riesgos es contribuir a la generación de un beneficio sostenible en todas las áreas y actividades de negocio.
- ii) El sistema de gestión se concibe desde una perspectiva global, esto es, integrando todos los factores estratégicos y operativos que conforman el perfil de riesgos de Cintra, incluyendo los económicos, reguladores y legales, socio-políticos, laborales y medioambientales.
- iii) La gestión de riesgos implica a todos los niveles de la organización con capacidad para la toma de decisiones, incluyendo la Alta Dirección y las comisiones del Consejo de Administración.
- iv) Las funciones derivadas del mantenimiento del sistema y el reporte de riesgos son independientes de las líneas de negocio, si bien éstas aportan sus conocimientos para el análisis de los riesgos y la determinación de los modelos más adecuados de gestión en cada caso.
- v) El sistema se concibe para coadyuvar a una toma de decisiones equilibrada y multicriterio, al mantener unidades de medida homogéneas y comparables con independencia de la naturaleza del riesgo evaluado.

1.2. Principales riesgos de la Sociedad

Las actividades de Cintra se desarrollan en diversos países, con diferentes entornos socioeconómicos y marcos reguladores. En este contexto existen riesgos de diversa naturaleza consustanciales a las actividades de promoción y gestión de infraestructuras de Cintra.

Con carácter general, Cintra considera relevantes aquellos riesgos que pueden comprometer la rentabilidad económica de su actividad, la solvencia financiera de la sociedad implicada o el Grupo, la reputación corporativa y la integridad de sus empleados. En particular, los riesgos más significativos cubiertos por el sistema son los siguientes:

- 1) Riesgos relacionados con la calidad del servicio suministrado a los usuarios.

Daños a terceros por el mal estado de la carretera: Responsabilidades derivadas de accidentes de tráfico e incidentes provocados por un estado deficiente de conservación de la carretera.

El sistema de calidad lleva a cabo un seguimiento continuo de los indicadores clave que miden el nivel de servicio de la carretera, con el objeto de establecer medidas preventivas y actuaciones tempranas que reduzcan la probabilidad de que se materialice el riesgo.

- 2) Daños físicos a las infraestructuras promovidas o gestionadas por Cintra, fundamentalmente aquellos debidos al riesgo de mayor impacto, como son las catástrofes naturales.
- 3) Riesgos medioambientales:
 - a) Riesgos vinculados a la aplicación de la legislación ambiental: Riesgos derivados del incumplimiento de la legislación ambiental aplicable, que pudieran derivar en sanciones administrativas o penalizaciones a la concesionaria, así como cambios no conocidos o previstos en la legislación ambiental que implicaran inversiones relevantes en la infraestructura.

El sistema de gestión medioambiental implantado en Cintra dispone de un sistema de información (SIGMA) implementado en la intranet corporativa, que permite acceder on-line desde cada centro de producción o sociedad concesionaria a un análisis particularizado de la legislación ambiental aplicable.

b) Riesgos de contaminación ambiental vinculados al nuevo régimen europeo de responsabilidad: Si bien las responsabilidades de Cintra como operador son limitadas, se han incluido también aquellos riesgos derivados de posibles accidentes ambientales o sucesos de contaminación durante la explotación de infraestructuras de transporte y aparcamientos

(p.e. vertidos de tanques de combustible y otras sustancias).

Según se establece en el nuevo régimen de responsabilidad ambiental (Directiva 2004/35/CE) los estados miembros podrán exigir garantías financieras a los operadores para responder por este tipo de riesgos, como muy tarde a partir de 2010. Por este motivo, Cintra ha tomado la decisión de anticiparse y ha suscrito en 2007 una póliza corporativa para cubrir estos riesgos en los términos establecidos en la normativa europea.

- 4) Riesgos socio-políticos y regulatorios, destacando como más relevantes los siguientes:

- a) Rescate de la concesión sin pago de indemnización (riesgo país).

La capacidad inversora de Cintra se centra principalmente en países del área OCDE, donde se consideran suficientes y solventes las condiciones políticas y socioeconómicas, así como las garantías jurídicas.

En este marco, los riesgos de rescate de las concesiones por parte de la Administración están suficientemente cubiertos mediante cláusulas que garantizan la indemnización y compensación al concesionario.

- b) Construcción de infraestructuras alternativas en zonas de influencia (riesgo de ejecución/adecuación de infraestructuras alternativas a la concesión, o de afección por infraestructuras paralelas existentes o previsibles, sin derecho a compensación).

En general este riesgo está cubierto si se debe a actuaciones de la propia Administración. En las concesiones en las que no está cubierto ese riesgo, se considera que la propia ubicación de la infraestructura hace improbable y en ocasiones inviable el desarrollo de infraestructuras alternativas.

- c) Movimientos sociales contrarios al pago de peajes (riesgo de supresión o modificación de tarifas en concesiones de autopistas, por presiones sociales y cambios políticos).

En las áreas donde se han detectado movimientos en este sentido, cualquier modificación tarifaria propuesta daría lugar a la correspondiente compensación económica. En la actividad de aparcamientos el riesgo se ha evaluado como muy poco probable

- 5) Riesgos de carácter financiero.

- a) Exposición a variaciones de tipos de cambio en actividades en el exterior

- b) Variaciones de los tipos de interés en financiación de infraestructuras.

Los mecanismos de control de estos riesgos se describen en el apartado 5.

2. Descripción del Sistema General de Control y Reporte.

El procedimiento ha quedado diseñado sobre la base de los estándares internacionales en materia de gestión global del riesgo (IRM, AIMC, ALARM. 2002).

La información que utiliza el sistema se genera a través de un reducido equipo de trabajo en el que participan los responsables de los departamentos que manejan la información sobre los riesgos de su actividad (Departamento Económico-Financiero, Calidad y Medio Ambiente, Recursos Humanos, Asesoría Jurídica), supervisados directamente por el Consejero Delegado. Todos los miembros del equipo de trabajo pertenecen al nivel directivo.

Los riesgos detectados se evalúan y priorizan mediante un procedimiento homogéneo de carácter semicualitativo apoyado en un sistema de indicadores relevantes y fiables, describiendo en cada caso las medidas de control y gestión establecidas. Esta información se transmite periódicamente al nivel corporativo, donde se integra y contrasta antes de ser reportada a la Comisión de Auditoría y Control del Consejo. Para facilitar la identificación de las principales tendencias y la toma de decisiones, el sistema dispone de una salida gráfica que integra toda la información sobre riesgos y contingencias en un entorno comparable ("mapa" de riesgos).

3. Sistemas de Gestión de la Calidad.

Todas las áreas de negocio en la organización de Cintra tienen implantados sistemas de gestión de la calidad según la norma ISO 9001, certificados por organismos acreditados. En todos los casos, estos sistemas se implantan en las concesionarias mediante Planes de Calidad desarrollados específicamente para cada uno de ellos, que aseguran (a) la planificación previa de los procesos relevantes para la calidad del producto o servicio, (b) el control sistemático y documentado de tales procesos, y (c) el retorno de información suficiente para detectar errores sistemáticos y diseñar medidas correctoras o preventivas para evitar aquéllos o atenuarlos en el futuro.

En el marco de los citados Planes de Calidad, los procedimientos implantados obligan a las concesionarias, entre otras actividades de control, a medir periódicamente aquellas variables vinculadas a la calidad de servicio (tales como el índice de rugosidad del pavimento u otras vinculadas al estado de vialidad). Asimismo, se realizan informes periódicos sobre puentes, taludes, estructuras y pavimentos, con el objeto de asegurar un nivel de prestación de servicio y vialidad satisfactorios. Las variables más relevantes se agrupan en indicadores que se reportan

periódicamente a los órganos de dirección.

Los sistemas de gestión de calidad están sujetos a un continuo proceso de evaluación y auditoría interna. El alcance de los planes de auditoría afecta tanto a los servicios centrales como a las distintas concesiones. En todos los casos, las auditorías se llevan a cabo por parte de los servicios centrales tanto del área de negocio como de ámbito corporativo, con la participación de técnicos cualificados, conocedores del negocio pero independientes de la línea de producción.

4. Sistemas de Gestión Medioambiental.

Con el objeto de reducir el riesgo de incumplimientos de la normativa ambiental derivados de un desconocimiento de la misma, la sociedad ha desarrollado sistemas de información específicos para transmitir los requisitos legales de carácter medioambiental a las concesionarias.

Por otra parte, en el marco los programas de vigilancia ambiental de las autopistas, las concesionarias llevan a cabo una monitorización de los aspectos medioambientales más relevantes (p.e. niveles de ruido, seguimiento de la eficacia de las medidas de revegetación, calidad de las aguas de cauces públicos atravesados por la traza, etc.). Cintra tiene implementado un sistema de información on-line para el reporte de indicadores ambientales, que permite mantener actualizada toda la información relevante desde las sociedades concesionarias y centros de producción.

En 2006 Cintra inició la implantación de un sistema de gestión medioambiental normalizado (según requisitos ISO 14001) que tiene por principal objeto coordinar las medidas de vigilancia ambiental llevadas a cabo en las distintas concesionarias. Se ha previsto que este sistema sea certificado por una entidad acreditada a principios de 2008, tanto en las concesionarias españolas y portuguesas de autopistas como en Cintra Aparcamientos.

5. Mecanismos de Control de Riesgos Financieros.

Exposición a variaciones de tipo de cambio: Con carácter general, la gestión de este riesgo se lleva a cabo de manera centralizada a través de la Dirección Económica Financiera corporativa, empleando criterios de carácter no especulativo. Para que los flujos de caja previsible no se vean afectados por las variaciones del tipo de cambio, existen coberturas destinadas a las siguientes operaciones:

- Proyectos multidivisa (adjudicados o en licitación).
- Beneficios obtenidos en filiales extranjeras, así como dividendos o devoluciones de capital que se prevén recibir de dichas filiales.

- Tesorería de filiales extranjeras.
- Pagos a proveedores en divisa.

Asimismo, existen contratos de cobertura de tipo de cambio frente al dólar canadiense, el zloty polaco y el dólar USA.

Exposición a variaciones de los tipos de interés: Respecto a la financiación de proyectos de concesiones de infraestructuras, se negocian tipos de interés fijo al cerrar los acuerdos con los financiadores. Cuando esto no es posible se plantea la suscripción de una cobertura para este riesgo durante toda la vida de la financiación, en sus diferentes modalidades (dependiendo del entorno y del volumen de la inversión).

6. Política de Aseguramiento.

Cintra mantiene una política de aseguramiento, a través de su Dpto. Corporativo de Seguros, a la cuál están sujetas todas las actividades y concesionarias. Dicha política obliga a asegurar los daños materiales (incluidos los derivados de catástrofes naturales) y la pérdida de beneficios, así como la responsabilidad civil en todas las concesiones, mediante pólizas que satisfacen igualmente las exigencias que al respecto tienen los pliegos de condiciones y los requisitos de los financiadores.

Bajo esta política común, los riesgos susceptibles de ser transferidos total o parcialmente mediante pólizas de seguro son objeto de un continuo seguimiento en el que se analizan y revisan las coberturas, límites indemnizatorios y régimen de exclusiones de las pólizas, así como el coste de las primas.

A lo largo de 2007, se ha mantenido el proceso de optimización las coberturas y primas de las pólizas suscritas en los distintos programas, en todo el ámbito internacional, aprovechando el volumen y diversa exposición al riesgo que representan el conjunto de las concesiones en construcción y explotación.

7. Riesgos Identificados en 2007.

Durante el ejercicio 2007 se han materializado riesgos no materiales y derivados del desarrollo normal del negocio motivados por causas normales y habituales de funcionamiento del negocio. Se ha demostrado el eficaz funcionamiento de los mecanismos de prevención, información y control, por lo que hasta la fecha se considera que los medios dispuestos y los sistemas de gestión de riesgos han funcionado adecuadamente.

A continuación se detalla la comisión y órgano de go-

bierno encargados de establecer y supervisar los dispositivos de control:

Nombre de la Comisión u Órgano	Descripción de funciones
Órganos de dirección de cada actividad (autopistas y aparcamientos)	Gestión y control eficaz de los riesgos relevantes.
Comisión de Auditoría y Control	Analizar y evaluar periódicamente los principales riesgos y contingencias de los negocios, así como los sistemas establecidos para su gestión y control.

8. Código de Ética Empresarial.

Cintra aplica el Código de Ética Empresarial de Grupo Ferrovial, S.A., aprobado en el año 2004, que establece los principios básicos y los compromisos de esta índole que todas las empresas del grupo, sus empleados y directivos deben respetar y cumplir en el ejercicio de sus actividades.

El documento obedece al compromiso de la compañía de que el conjunto de las relaciones entre la empresa, sus empleados y otros grupos de interés se enmarque en los principios de respeto a la legalidad, integridad ética y respeto a los derechos humanos.

Paralelamente, se ha establecido un procedimiento para la formulación de propuestas de mejora, realizar comentarios y críticas, o para la denuncia de situaciones ineficientes, comportamientos inadecuados o eventuales incumplimientos del Código de Ética Empresarial o de cualquier otra materia, que pueden efectuarse, si así se desea, de forma anónima.

Asimismo, CINTRA publicó en 2005, un Manifiesto de Valores resaltando la importancia de un comportamiento ético a tres niveles:

- 1.- Hacia sus empleados
- 2.- Compromisos con terceros y con el mercado
- 3.- Frente a la comunidad

E) Funcionamiento de Junta General

1. Constitución y Adopción de Acuerdos en la Junta General.

Los Estatutos de la Sociedad y el Reglamento de la Junta, reproducen el régimen legal de la Ley de Sociedades Anónimas respecto al régimen de quórum de constitución de la Junta y adopción de acuerdos.

2. Medidas Adoptadas para Fomentar la Participación de los Accionistas en la Junta General.

Para fomentar la participación de los accionistas en las Juntas Generales, las normas de buen gobierno prevén que el Consejo pueda adoptar cuantas medidas estime oportunas, procurando, además, que los accionistas tengan toda la información que les permita formar juicio preciso sobre la marcha de la Sociedad. Además, se prevén, entre otros aspectos, los siguientes:

- La posibilidad de tomar en consideración sugerencias o propuestas de los accionistas realizadas por escrito y que el Consejo estime puedan ser de interés para la Junta;
- La posibilidad para los accionistas que representen, al menos, el 5% del capital social, de solicitar que se publique un complemento a la convocatoria de la Junta incluyendo uno o más puntos en el orden del día;
- La posibilidad de publicar en la página web de la Sociedad, o cualquier otro medio que el Consejo estime oportuno, la fecha probable de celebración de la Junta con anterioridad a la convocatoria;
- La publicación en la página web de la Sociedad, desde la fecha del anuncio de la convocatoria, del texto de las propuestas de los acuerdos que el Consejo hubiese formulado respecto a los puntos del Orden del Día, así como aquellos informes que sean preceptivos o que se determinen por el Consejo;
- Posibilidad de solicitar por escrito las informaciones y aclaraciones que estimen precisas o de formular por escrito las preguntas que estimen pertinentes, desde el mismo día de publicación de la convocatoria de la Junta General y hasta el séptimo día anterior a su celebración. Además, con la misma antelación, el Consejo aprovechará el uso de la página web de la Sociedad como medio tecnológico de uso generalizado y apropiado para que los accionistas ejerzan su derecho de información, así como para la difusión de la misma.
- Se procurará facilitar la información de la Junta con la mayor antelación posible;
- También se incorporará toda aquella información que se estime útil o conveniente para facilitar la asistencia y participación de los accionistas en la Junta, incluyendo, en su caso, y a título de ejemplo, lo siguiente:
 - Procedimiento para la obtención de la tarjeta de asistencia.
 - Instrucciones para ejercer o delegar el voto a distancia a través de los medios que se hayan previsto, en

su caso, en la convocatoria.

- Información sobre el lugar donde vaya a celebrarse la Junta y la forma de llegar y acceder al mismo.
- Instrucciones para asistir a la Junta por medios telemáticos que se hayan previsto, en su caso, en la convocatoria de conformidad con lo previsto en los Estatutos y en el presente Reglamento.
- Información, en su caso, sobre sistemas o procedimientos que faciliten el seguimiento de la Junta.
- Información sobre el Departamento de Atención al Accionista (número de teléfono, correo electrónico, oficinas, horario de funcionamiento y otros datos análogos).
- La posibilidad de efectuar el voto y/o delegación por medios de comunicación a distancia en los términos recogidos en el Reglamento de la Junta;
- Con ocasión de la Convocatoria de cada Junta General, el órgano de administración considerará la posibilidad de organizar la asistencia a la reunión a través de medios telemáticos. Así como la posibilidad de remitir intervenciones con anterioridad al momento de constitución de la Junta, todo ello en los términos recogidos en el Reglamento de la Junta.
- La posibilidad de que los accionistas, durante el turno de intervenciones de la Junta General, soliciten verbalmente las informaciones o aclaraciones que consideren convenientes acerca de los asuntos comprendidos en el Orden del Día.

3. El Presidente de la Junta General.

En la Sociedad el cargo de Presidente de la Junta General coincide con el cargo de Presidente del Consejo de Administración.

Con el fin de garantizar la independencia y buen funcionamiento de la Junta General, se le atribuyen al Presidente las funciones de declarar la Junta válidamente constituida, dirigir y establecer el orden de las deliberaciones e intervenciones y los tiempos asignados a ellas conforme a lo previsto en este Reglamento, poner término a los debates cuando estime suficientemente debatido el asunto y ordenar las votaciones, resolver las dudas que se susciten sobre el orden del día y la lista de asistentes, proclamar la aprobación de los acuerdos, levantar la sesión y, en su caso, acordar su suspensión, y, en general, ejercitar todas las facultades, incluyendo las de orden y disciplina, que sean necesarias par la mejor ordenación del desarrollo de la reunión, incluyendo la interpretación de lo previsto en este Reglamento.

4. Modificaciones Introducidas Durante el Ejercicio en el Reglamento de la Junta General.

La Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 27 de marzo de 2007, con motivo de la adaptación del Código Unificado de Buen Gobierno, acordó modificar el Preámbulo del Reglamento de la Junta, el artículo 5, en relación con las competencias de la Junta General y el artículo 24 en relación con la votación de las propuestas de acuerdos.

El Reglamento de la Junta General de Accionistas se encuentra disponible en la página web corporativa, cuya dirección es:

www.cintra.es / información para accionistas e inversores / gobierno corporativo / estatutos y reglamentos.

5. Datos sobre Asistencia.

El número de accionistas presentes concurrentes a la Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 27 de marzo de 2007, fue de 131 accionistas presentes titulares de 320.186.093 acciones (62,093% del capital social) y 5.837 accionistas representados, titulares de 24.738.126 (4,8% del capital social). Ello supone la concurrencia entre presentes y representados de 5.968 accionistas titulares de 344.924.219 acciones que representan el 66,89% del capital social suscrito y desembolsado (62,093% de presencia física y 4,8% en representación). Un 0,0004 de los accionistas emitió su voto a distancia (bien por correspondencia postal o por medios electrónicos).

6. Extracto de los Acuerdos Adoptados.

La Junta General de Accionistas celebrada el 27 de marzo de 2007 aprobó los siguientes acuerdos:

- 1.- Examen y aprobación de las cuentas anuales, - balance, cuenta de pérdidas y ganancias y memoria - y del informe de gestión de la sociedad correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2006.
Votos a favor: 98,98%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 1,02%
- 2.- Examen y aprobación de las cuentas anuales - balance, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de ingresos y gastos reconocidos, estado de flujo de caja y memoria - y del informe de gestión del grupo consolidado de la sociedad correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2006.
Votos a favor: 98,98%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 1,02%

- 3.- Propuesta de aplicación del resultado del ejercicio 2006.

Votos a favor: 100%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,00%

- 4.- Examen y aprobación de la gestión desarrollada por el Consejo de Administración durante el ejercicio 2006.

Votos a favor: 99,72%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,28%

- 5.- Aumento del capital social con cargo a reservas y consiguiente modificación del artículo 5 de los Estatutos Sociales; solicitud de admisión a negociación en los mercados oficiales de las nuevas acciones emitidas y delegación de facultades en el Consejo de Administración en relación con el aumento de capital de conformidad con lo dispuesto en el artículo 153.1.a) de la Ley de Sociedades Anónimas.

Votos a favor: 100%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,00%

- 6.- Renovación del Consejo de Administración.

- 6.1.- Ratificación del nombramiento de D. Enrique Díaz-Rato Revuelta.

Votos a favor: 99,53%
Votos en contra: 0,45%
Abstención: 0,02%

- 6.2.- Reelección de D. Nicolás Villén Jiménez.

Votos a favor: 99,26%
Votos en contra: 0,48%
Abstención: 0,26%

- 6.3.- Reelección de D. José María Pérez Tremps.

Votos a favor: 99,26%
Votos en contra: 0,48%
Abstención: 0,26%

- 6.4.- Reelección de D. José Fernando Sánchez-Junco Mans.

Votos a favor: 100%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,00%

- 6.5.- Reelección de D. Fernando Abril-Martorell Hernández.

Votos a favor: 100%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,00%

- 6.6.- Reelección de D. Jaime Bergel Sainz de Baranda.

Votos a favor: 99,34%
Votos en contra: 0,45%
Abstención: 0,21%

- 7.- Reelección de auditores de cuentas de la sociedad y de su grupo consolidado para el ejercicio 2007.

Votos a favor: 99,89%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,1%

8.- Modificación de los Estatutos Sociales

8.1.- Modificación del artículo 34 de los Estatutos Sociales en relación con la composición cuantitativa del Consejo.

Votos a favor: 100%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,00%

8.2.- Modificación del artículo 35 de los Estatutos Sociales en relación con las clases de consejeros.

Votos a favor: 100%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,00%

9.- Modificación del "Reglamento de la Junta General de Accionistas de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte".

9.1.- Modificación del Preámbulo del Reglamento de la Junta.

Votos a favor: 100%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,00%

9.2.- Modificación del artículo 5 del Reglamento de la Junta en relación con las competencias de la Junta General.

Votos a favor: 100%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,00%

9.3.- Modificación del artículo 24 del reglamento de la Junta en relación con la votación de las propuestas de acuerdos.

Votos a favor: 100%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,00%

10.- Retribución de los Miembros de la Alta Dirección y del Consejo de Administración que desempeñan funciones ejecutivas.

10.1.- Aprobación de un plan de opciones sobre acciones de la sociedad dirigido al Consejero Delegado.

Votos a favor: 99,98%
Votos en contra: 0,02%
Abstención: 0,00%

10.2.- Aprobación de la participación de la Alta Dirección, incluidos Miembros del Consejo de Administración con funciones ejecutivas, en un sistema de retribución consistente en que el pago de una parte de su retribución variable se pueda realizar mediante la entrega de acciones de la sociedad.

Votos a favor: 99,98%

Votos en contra: 0,02%
Abstención: 0,00%

11. Delegación en el Consejo de Administración para aumentar el capital social en un importe máximo de cincuenta y un millones quinientos sesenta y siete mil ciento noventa y tres euros con treinta céntimos de euro (51.567.193,30 €), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 153.1.b) de la Ley de Sociedades Anónimas, y, en su caso, para excluir el derecho de suscripción preferente conforme a lo establecido en el artículo 159.2 de la misma Ley.

Votos a favor: 99,34%
Votos en contra: 0,66%
Abstención: 0,00%

12.- Autorización para que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 75 y concordantes de la Ley de Sociedades Anónimas, la compañía pueda proceder a la adquisición de acciones propias, directamente o a través de sociedades dominadas, dejando sin efecto la anterior autorización acordada por la Junta General en reunión celebrada el 28 de marzo de 2006, así como destinar, total o parcialmente, las acciones propias adquiridas a la ejecución de programas retributivos que tengan por objeto o supongan la entrega de acciones o derechos de opción sobre acciones, conforme a lo establecido en el párrafo 1 del artículo 75 de la Ley de Sociedades Anónimas.

Votos a favor: 100%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,00%

13.- Delegación de facultades para la formalización, inscripción y ejecución de los acuerdos adoptados por la Junta, y apoderamiento para formalizar el depósito de las cuentas anuales a que se refiere el artículo 218 de la Ley de Sociedades Anónimas.

Votos a favor: 100%
Votos en contra: 0,00%
Abstención: 0,00%

7. Difusión de Información sobre la Sociedad.

El Consejo de Administración ha adoptado las medidas necesarias para difundir entre los accionistas y el público inversor en general, la información relativa a la Sociedad.

Igualmente se han establecido mecanismos de intercambio de información regulares con los inversores institucionales, pero sin proporcionar situaciones de privilegio o ventaja respecto de los demás accionistas.

Específicamente, la página web corporativa (www.cintra.es) tiene un apartado en la página de inicio denominado "Información para Accionistas e Inversores" con una división específica de "Gobierno Corporativo" en el que puede encontrarse amplia información. Los informes publicados son los correspondientes a 2004, 2005 y 2006.

F) Grado de seguimiento de las recomendaciones en materia de buen gobierno

El Informe Anual de Gobierno Corporativo 2007 incluye una relación de las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno, indicando el grado de seguimiento de cada una de ellas. Este informe está disponible en la página web de la Sociedad (www.cintra.es).



Informe de

Responsabilidad Corporativa

Informe de Responsabilidad Corporativa
Nuestro Compromiso con las personas
Nuestros Productos y Servicios
Nuestro Compromiso con la Comunidad
Informe de Auditoría

160
168
175
182
192

minal



Informe de Responsabilidad Corporativa

❖ Perfil del informe de RSC

El Informe de Responsabilidad Corporativa pretende ofrecer una información fiable y equilibrada sobre el desempeño de Cintra en los asuntos relevantes planteados por los grupos de interés.

El Informe de Responsabilidad Corporativa forma parte del Informe Anual de Cintra, junto con el Informe Económico y el de Gobierno Corporativo. De esta forma, la compañía quiere situar la responsabilidad corporativa en el contexto de la sostenibilidad, uniendo el desempeño económico y financiero con el social y medioambiental.



❖ Proceso de consolidación de la información

Durante el año 2007, Cintra ha implantado un nuevo sistema de reporting y consolidación de información relativa a la responsabilidad corporativa que permite obtener una información clara, fiable, periódica, comparable y precisa. Dicho sistema sirve para mejorar la calidad de la información no financiera disponible y para facilitar el reporting a las distintas partes interesadas. Además, facilita el proceso para la elaboración de la Memoria Anual, la recopilación de la información para los índices de sostenibilidad (Dow Jones, FTSE4Good, etc.), el Informe de Progreso de Naciones Unidas y otros observatorios o barómetros a los que se informa de nuestra actividad. También simplifica las tareas de verificación de estos indicadores por parte de terceros que necesitan la trazabilidad de los mismos.

El proceso de reporting tiene varias etapas: los datos se introducen por los usuarios desde las propias empresas, pasan por distintas fases de validación hasta que la información llega verificada, y finalmente, se consolida.

La información se solicita por campañas, que pueden ser específicas o periódicas (anuales, semestrales, trimestrales, etc.) dependiendo de su utilización, y toda la gestión y administración se realiza desde las oficinas en Madrid. Las sociedades han reportado los datos solicitados sobre la responsabilidad corporativa a fecha Diciembre 2007.

El criterio de consolidación aplicado por el sistema no ha variado respecto a años anteriores.

❖ Principios

Cintra entiende la Responsabilidad Corporativa como la integración voluntaria de los aspectos económicos, éticos, sociales, laborales, ambientales y de respeto a los derechos humanos en las operaciones comerciales y en las relaciones con los grupos de interés. Esta visión se basa en cuatro fuentes de principios fundamentales:

- El Código de Ética Empresarial.
- La declaración para el Desarrollo Sostenible.
- Los principios del Pacto Mundial.
- El Manifiesto de Valores de Cintra.

Código de Ética Empresarial

El Código de Ética Empresarial de Grupo Ferrovial que aplica a Cintra establece los principios básicos a los que debe atenerse el comportamiento de las empresas integrantes de Cintra y de todos sus empleados y directivos. El Código vincula también a todas las demás entidades y organizaciones ligadas con Cintra o cualquiera de las empresas de su grupo por una posición de dominio o cuya gestión, por cualquier otro título, sea responsabilidad de Cintra.

Principios de actuación

- **Respeto a la legalidad:** las actividades empresariales y profesionales en Cintra se desarrollarán con estricto cumplimiento de la legalidad vigente en cada uno de los lugares donde se desarrollen.
- **Integridad ética:** las actividades empresariales y profesionales de Cintra y sus empleados se basarán en la integridad y se desarrollarán de acuerdo con los principios de honestidad y respeto a las circunstancias y

necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas.

- **Respeto a los Derechos Humanos:**

toda actuación de Cintra y de sus empleados guardará un respeto escrupuloso a los Derechos Humanos y Libertades Públicas incluidos en la Declaración de los Derechos Humanos.

Cualquier empleado que tenga conocimiento o sospecha fundada del incumplimiento del Código, puede denunciarlo a través de un canal interno que garantiza el anonimato, dando lugar a una investigación.

Declaración para el Desarrollo Sostenible

Cintra ha definido la Responsabilidad Corporativa en el contexto de la sostenibilidad, como una herramienta de gestión cuya función es crear valor para todos los grupos de interés y para la propia sociedad. Así figura en la Declaración de Principios para el Desarrollo Sostenible (2004) de Ferrovial, donde las empresas de su Grupo, incluida Cintra, se comprometen a constituir un ámbito profesional y empresarial excelente para sus empleados, clientes y proveedores y aspira a que su proyecto sea reconocido en el ámbito internacional.

Con esta finalidad, la acción empresarial de Cintra se fundamenta en los siguientes **principios**:

- La ética y profesionalidad de nuestras actuaciones.
- La aplicación de las mejores prácticas de gobierno corporativo.
- El apoyo al desarrollo socioeconómico



mico de los ámbitos territoriales y sociales donde estamos presentes.

- La reducción del impacto ambiental de nuestras actividades.
- La captación y motivación del mejor capital humano.
- La seguridad y la salud de nuestros trabajadores.
- La calidad y la mejora continua de nuestros procesos y actividades.
- La transparencia informativa.

Pacto Mundial (*Global Compact*)

Desde 2005, Cintra ha asumido los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas (ONU) como uno de los ejes de su política de Responsabilidad Corporativa para las actuaciones en todos los países y actividades en las que opera.

Esta decisión implica que todas las empresas y concesiones de Cintra deberán comprometerse individualmente a:

- Apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales reconocidos internacionalmente.
- Asegurarse de que sus organizaciones no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos.
- Apoyar la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva.
- Apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción.

- Apoyar la erradicación del trabajo infantil.
- Apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación.
- Mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.
- Fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.
- Favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente.
- Trabajar en contra de la corrupción en todas sus formas, incluidas la extorsión y el soborno.

Cintra está adherida al Pacto Mundial (*The Global Compact*) desde 2005 y participa en las actividades del Pacto a través de Ferrovial que:

- Remite, anualmente, a las Naciones Unidas un informe especial donde se muestra el progreso realizado en el cumplimiento de estos principios.
- Participa activamente en la promoción de estos principios como miembro de la Junta Directiva de la Asociación Española del Pacto Mundial (ASEPAM) y a través de numerosos foros y encuentros.
- Ha estado representada en el Foro del Pacto Mundial en América Latina y en el Global Summit celebrado en Ginebra.



Manifiesto de Valores de Cintra

El Manifiesto de Valores de Cintra, establece las directrices mediante las que se desea fortalecer la organización a través de la implicación y el compromiso de todos los empleados, con el objetivo de:

- Contribuir al crecimiento de las personas y a su desarrollo en Cintra.
- Mantener una relación con terceros y con el Mercado basada en los principios de integridad, profesionalidad y transparencia.
- Respetar el medio ambiente y mantener actuaciones socialmente responsables en las relaciones con la comunidad.

Los compromisos adquiridos se estructuran en tres ámbitos:

Hacia sus Empleados

- Respeto, igualdad de oportunidades y no discriminación.
- Compromiso de implantación, individual y colectiva, de políticas de seguridad y salud.
- Respeto a la intimidad y confidencialidad sobre sus datos.
- Fomento del equilibrio personal y profesional.
- Oportunidad de desarrollo profesional y de asunción de responsabilidades según su organización plana.

Compromisos con terceros y con el mercado

- Creación de valor a través del crecimiento.
- Competencia leal.
- Transparencia en la gestión.
- Calidad en el servicio.
- Confidencialidad sobre la información de terceros.

Frente a la comunidad

- Desarrollo de la actividad empresarial de manera socialmente responsable.
- Compromiso medioambiental en el desarrollo del negocio.
- Asunción de los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas en el ejercicio de la actividad.

Políticas

Cintra cuenta con diversas políticas relacionadas con la transparencia, el Gobierno Corporativo, el trabajo, la calidad de los productos y servicios, el medio ambiente y los derechos humanos. Todas las políticas y normativas están publicadas en la Intranet de Cintra (Cinnet) o en la de Grupo Ferrovial (Feronet), tanto en español como en inglés.

Transparencia

- **Confidencialidad en la información sobre terceros.** Cintra se compromete a preservar la confidencialidad de los datos con que cuente referidos a terceros salvo las obligaciones de carácter legal, administrativo o judicial que supongan entregarlos a entidades o personas o de hacerlos públicos. Asimismo, Cintra garantiza el derecho de terceros afectados a consultar y promover la modificación o rectificación de los datos cuando ésta sea necesaria. Los empleados de Cintra, en el desempeño de su actividad profesional, guardarán la confidencialidad de los datos en los términos antes expuestos y se abstendrán de cualquier utilización inapropiada de esta información. (CEE).
- **Uso discreto de la información sobre Cintra.** La empresa exige a sus empleados que hagan un uso discreto y profesional de la información de la sociedad a la que tengan acceso en el desempeño de su actividad, así como que limiten su utilización a las actividades propias de la empresa. (CEE).

- **Respeto a la intimidad y confidencialidad de la información de empleados.** Cintra se compromete a solicitar y utilizar exclusivamente aquellos datos de los empleados que fueran necesarios para la eficaz gestión de sus negocios o cuya constancia fuese exigida por la normativa aplicable. Asimismo, Cintra tomará todas las medidas necesarias para preservar la confidencialidad de los datos de carácter personal de que se disponga y para garantizar que la confidencialidad en la transmisión de los mismos, cuando sea necesaria por razones de negocio, se ajuste a la legislación vigente. (CEE).
- **Conflictos de intereses.** Cualquier empleado deberá abstenerse de representar a la sociedad o intervenir o influir en la toma de decisiones en las cuales tuviera un interés personal, directa o indirectamente, él mismo o un tercero ligado a él por cualquier relación económica, familiar o profesional. Los empleados que se encuentran en situación de conflicto están obligados a comunicarla a su superior jerárquico. Los conflictos entre intereses personales y empresariales se resuelven siempre en beneficio de los que corresponden a las empresas de Cintra. (CEE).

Gobierno Corporativo

- **Competencia leal.** Cintra proscribire cualquier actuación que suponga el ejercicio de prácticas de competencia desleal y se compromete a velar por el cumplimiento de las leyes de defensa de la competencia aplicables en los países donde opera.

- **Probidad en la gestión.** Cintra proscribire sobornos a autoridades y funcionarios públicos y prohíbe a sus empleados dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, ni regalos, ni dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias, razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas.
- **Protección del patrimonio empresarial.** Cintra y sus empleados buscarán siempre la mejor protección de cuantos bienes y derechos constituyan el patrimonio de las empresas del grupo preservando la confidencialidad.

Derechos laborales

- **Seguridad y salud en el trabajo.** Cintra proveerá a sus empleados de un entorno seguro y se compromete a actualizar de manera permanente las medidas de prevención de riesgos laborales así como a respetar la normativa aplicable en esta materia. Todos los empleados deben cumplir de manera rigurosa las normas de salud y seguridad. Esto implica que los trabajadores tienen el deber de hacer un uso responsable del equipamiento que

tengan asignado, de divulgar entre sus compañeros y subordinados los conocimientos y de promover el cumplimiento de las prácticas de protección de riesgos.

- **Fomento del equilibrio personal y profesional.** Cintra fomentará el equilibrio entre la vida personal y profesional de sus empleados. Cintra valora los beneficios que para el empleado y para la empresa conlleva la existencia de un equilibrio entre las responsabilidades profesionales y las personales de sus empleados, por lo que se fomentará medidas orientadas a conciliar estos dos ámbitos.

Este esfuerzo ha sido reconocido un año más con el certificado de Empresa Familiarmente Responsable, que concede la Fundación más Familia y que nos hace referente en esta materia.

- **Igualdad de oportunidades.** Todos los empleados disfrutarán de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional. Cintra se compromete a ofrecer una política efectiva de igualdad de oportunidades para que sus empleados desarrollen su actividad profesional sobre la base del mérito. Las decisiones de promoción estarán siempre basadas en circunstancias y valoraciones de carácter objetivo.

Asimismo, Cintra se compromete a mantener una política de inversión para el aprendizaje y la formación personal y profesional de sus empleados. (CEE)

- **Trato respetuoso e interdicción de la discriminación.** Cintra asume la responsabilidad de mantener un entorno de trabajo libre de toda discriminación y de cualquier conducta que implique un acoso de carácter personal. Todo trabajador ha de ser tratado de forma justa y con respeto por parte de sus superiores, subordinados y compañeros. Cintra no tolera ninguna conducta abusiva, hostil u ofensiva, sea verbal o física. (CEE).

Derechos del consumidor

- **Política de Calidad.** Cintra establece como directriz de su actuación empresarial la búsqueda de la calidad en sus productos y en sus servicios y pondrá a disposición de sus empleados los medios necesarios para el desarrollo de los sistemas de gestión de la calidad más adecuados en cada momento. (CEE).
- **Satisfacción de los clientes.** Cintra procurará la mejor satisfacción de las expectativas de sus clientes y desarrollará un esfuerzo de anticipación en el conocimiento de sus necesidades. (CEE).



Autema.

Medio Ambiente

- **Minimizar los impactos negativos en el medio ambiente.** Cintra asume el compromiso de procurar el mayor respeto al medio ambiente en el desarrollo de sus actividades así como de minimizar los efectos negativos que, eventualmente, éstas pudieran ocasionar. Pondrá a disposición de sus empleados los medios más adecuados para ello. (CEE).
- **Conservación de los recursos naturales.** Cintra contribuirá a la conservación de los recursos naturales y de los espacios que tengan interés ecológico, paisajístico, científico o cultural. A tal efecto, establecerá las mejores prácticas y promoverá entre sus empleados el conocimiento y utilización de las mismas. (CEE).

Inversión en la Comunidad

- **Compromiso social.** Cintra se compromete a una actuación socialmente responsable, con cumplimiento de la ley de los países en que actúa y, en particular, asume la responsabilidad de respetar la diversidad cultural y las costumbres y principios vigentes entre las personas y comunidades afectadas por sus actividades.



Madrid-Sur.

Diálogo con los grupos de interés

Cintra considera grupos de interés (partes interesadas o stakeholders) a aquellos individuos o grupos sociales, con un interés legítimo, que se vean afectados por las actuaciones presentes o futuras de la empresa. Esta definición se refiere especialmente a los llamados stakeholders internos, entre los que se incluyen los accionistas, los empleados, los clientes, los proveedores, los inversores y los socios en proyectos. En la identificación de los grupos de interés, Cintra ha tenido en cuenta también sus relaciones con la sociedad. De ellas surgen otros grupos o personas que, al margen del interés, influyen positivamente en la agenda de los temas relevantes para la compañía. Son los llamados stakeholders externos: la administración y los gobiernos, los medios de comunicación, los analistas, el sector empresarial, los sindicatos, y la sociedad en general, comenzando por las comunidades locales en las que se desarrollan las actividades de la compañía.

Proceso de diálogo

La relación con los grupos de interés se desarrolla dentro de un contexto de transparencia, veracidad y profesionalidad, basado en los tres principios del Código Ético: respeto a la legalidad, integridad ética y respeto a los Derechos Humanos. La transparencia se ejerce dentro de los límites legales (conforme a las normas y en plazos establecidos) y del respeto a los derechos de todas las partes interesadas.

Accionistas

La acción empresarial y las decisiones estratégicas de Cintra se enfocan a la creación de valor para sus accionistas.

Cintra creó en octubre de 2004, con motivo de su salida a bolsa, un Departamento de Atención al Accionista que tiene como objetivo el de servir de canal de comunicación permanente entre los accionistas particulares y la compañía a través del cual se pueda dar respuesta a las necesidades de información que dichos accionistas puedan requerir.

Entre las distintas vías de comunicación que Cintra ha puesto a disposición de sus accionistas se encuentran, una Línea Gratuita de Atención al Accionista (900 10 11 38), una dirección de correo electrónico (accionistascintra@cintra.es) y una línea para la comunicación por fax (91 555 69 98). Durante el año 2007 se han recibido 147 correos electrónicos, un 41% más que el ejercicio anterior, solicitando información diversa sobre la compañía que han sido respondidos de forma individualizada.

A través de la página web, los accionistas pueden acceder a toda la documentación sobre la sociedad, y a los procedimientos para la obtención de la tarjeta de asistencia a la Junta General y las instrucciones para asistir telemáticamente y ejercer o delegar el voto a distancia, entre otras. Desde 2005, los accionistas pueden participar de forma virtual en las Juntas Generales y emitir su voto por correo electrónico.

Empleados y representantes de personal

La comunicación es considerada por la empresa una de las claves del éxito de la Compañía. Por ello, Cintra presta especial dedicación a la existencia y mantenimiento de un clima de comunicación permanente con sus empleados que alcance a todas las personas. Dicha comunicación se basa siempre en el respeto a la intimidad y confidencialidad de la información, de conformidad con la normativa vigente en cada momento sobre la materia. El volumen y variedad de puestos de



trabajo existentes exige la presencia en la Compañía de diversos canales de comunicación que permitan a todo el personal acceder a la información, y tener abierto un canal de diálogo con la empresa.

Para conocer la opinión de los empleados, Cintra cuenta con los siguientes canales:

- **Encuesta de clima laboral:** Cada dos años, Cintra realiza entre sus empleados una Encuesta de Clima Laboral en torno a varias dimensiones: trabajo, organización y recursos, relación jerárquica, trabajo en equipo y coordinación, orientación a resultados, orientación al cliente y a la calidad, información, comunicación y participación, liderazgo y progreso de la organización, formación y desarrollo, compensación, seguridad e higiene en el trabajo, y satisfacción general. En abril 2008 está previsto realizar una nueva encuesta de clima laboral.
- **Reunión anual de directivos,** en la que los primeros ejecutivos de Cintra participan en un encuentro donde comparten la visión sobre los resultados y los objetivos anuales del grupo.

Cintra cuenta con diversos canales formales para informar a sus empleados sobre cambios organizativos y otras comunicaciones de interés. Entre estos cabe destacar:

- **Intranet.** El principal canal para la comunicación interna con los empleados es la intranet (Cinnet). A lo largo de 2007 una media de 366 usuarios utilizó con asiduidad la intranet, los accesos registrados fueron 53.122. Se publicaron 150 noticias, 28 adjudicaciones y 66 circulares.

Como parte del Grupo Ferrovial, los empleados de Cintra también tienen acceso a la Intranet de Ferrovial (Ferro-net), al canal Mymedia (canal multimedia que informa semanalmente de la actividad que se realiza en el grupo) y a la revista Inforvial (publicación interna para todos los empleados de Ferrovial).

Por otro lado, en los centros de trabajo de Cintra en los que existe representación de personal, Cintra mantiene un clima de diálogo permanente con los mismos. Esta situación permite la existencia de un flujo de información bidireccional que facilita la realización del trabajo, haciendo que el mismo resulte más eficaz y eficiente.

Cientes

La norma de actuación de Cintra con respecto a sus clientes es procurar la mejor satisfacción de sus expectativas y realizar un esfuerzo de anticipación en el conocimiento de sus necesidades (Código de Ética Empresarial).

El principal canal para atender las opiniones, dudas y reclamaciones de los clientes son los departamentos de atención al cliente:

- La autopista ETR 407 (Canadá), cuenta con un Centro de Atención al Cliente para atender las sugerencias o quejas de los usuarios, que pueden enviarse por correo, e-mail o fax, donde serán atendidas directamente por el Customer Care Team.
- Chicago Skyway, Autema, Ausol, Radial 4, Madrid-Levante, Cintra Chile y Eurolink disponen de números de atención al cliente e información en sus respectivas páginas web.
- Cintra Aparcamientos dispone de un Departamento de Clientes para atender las consultas de los usuarios de aparcamientos de rotación y estacionamiento regulado.
- Desde el Departamento de Ventas se atienden las consultas y reclamaciones relacionadas con la construcción y cesión de uso de plazas en aparcamientos de residentes.



Madrid-Sur.

Inversores Institucionales y Analistas

Cintra dispone de un Departamento de Relación con Inversores que tiene como función principal facilitar información y explicar las principales estrategias organizativas, operativas y de negocio de la Compañía, facilitando la formación de expectativas sobre su desempeño futuro, contribuyendo así a la adecuada fijación del precio en el mercado.

La actividad con los inversores y analistas se realiza principalmente a través de roadshows, seminarios y continuas reuniones informativas sobre la estrategia y acontecimientos de la compañía. Trimestralmente se realiza un encuentro con los analistas para presentar los resultados de la compañía. Además se realizan presentaciones específicas sobre acontecimientos relevantes en la actividad de la empresa.

En 2007 se han realizado 265 reuniones con inversores, de las que 198 fueron en roadshows y 67 en las oficinas de Cintra en Madrid, en 18 ciudades de 11 países en Europa y Estados Unidos. También se han promovido 5 presentaciones: 4 sobre resultados y una sobre la estrategia de la compañía que tuvo lugar en el primer Investor Day celebrado por Cintra. Se ha asistido a 7 seminarios: 5 sectoriales (4 de transporte y 1 de infraestructuras), 1 de empresas europeas y otro de compañías ibéricas.

De las 265 reuniones mantenidas, 255 fueron con inversores y 10 con analistas. Se realizaron 15 roadshows: 4 en España (2 en Madrid, 1 en Bilbao y 1 en Barcelona) donde se mantuvieron 55 reuniones y 11 viajes al extranjero (4 a Londres, 3 a Estados Unidos, 1 a Bélgica y Holanda, 1 a Francia, 1 a Suiza y Alemania, y 1 a Dinamarca,

Suecia y Noruega) con un total de 143 reuniones.

A lo largo de 2007, un total de 21 bancos o brokers (9 españoles y 12 extranjeros) dieron cobertura sobre las acciones de Cintra. Dichas entidades publicaron un total de 48 informes y notas sobre Cintra.

Cintra mantiene una base de datos de 546 analistas e inversores que han solicitado su registro en la misma y que reciben todas las comunicaciones realizadas por la compañía. A lo largo del año 2007, se enviaron un total de 54 comunicaciones a los analistas e inversores inscritos.

Cintra es recomendada, además, por el banco de inversión Triodos por su política de responsabilidad corporativa.

Proveedores

La relación de Cintra con sus proveedores y subcontratistas es una parte esencial en el desarrollo de la actividad. La política de calidad considera colaboradores a los proveedores y subcontratistas "buscando el beneficio mutuo, poniendo empeño y creatividad conjuntos para repercutir al cliente las mejoras en calidad y servicio, estableciendo si es posible relaciones a largo plazo". Cintra trabajó en 2007 con más de 6.000 proveedores.

Sindicatos

El volumen de empleados de Cintra exige que las relaciones con las organizaciones sindicales con representatividad en los centros de trabajo de los distintos sectores de actividad, sean cordiales. Cintra mantiene un canal de diálogo abierto con los sindicatos, que no se restringe al campo de la negociación colectiva, sino que se extiende a cualquier otra cuestión de interés que pudiera suscitarse.

Administración

Cintra mantiene un diálogo permanente con los gobiernos y Administraciones Públicas en todos los países en los que opera, ya sea a nivel nacional, regional o local. Este diálogo se basa siempre en el principio de integridad recogido en el Código de Ética Empresarial.

En las relaciones con las autoridades y los funcionarios públicos, Cintra prohíbe a sus empleados cualquier tipo de soborno, dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, ni regalos, ni dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias, razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas.

Cintra cuenta con diversos procedimientos y mecanismos de control interno para evitar el soborno y la corrupción. Entre ellos cabe destacar:

- Procedimiento sobre inversiones. Este procedimiento establece los sistemas de control y aprobaciones que se exigen para poder llevar a cabo las inversiones.
- Procedimiento para la protección del patrimonio de Cintra a través de la prevención del fraude interno.
- Normativa sobre gastos. Para evitar posible sobornos o corrupción en

relación con los gastos de viajes, existe una normativa que obliga a realizar todas las solicitudes a través de la agencia de viajes centralizada que cada sociedad mantenga.

- El uso de Tarjetas de Crédito Corporativas está limitado exclusivamente al pago de gastos de viajes de empresa.
- Para el control de la disposición de dinero en efectivo, existe una normativa que regula las solicitudes de anticipos a través del sistema informático implantado para la gestión de los gastos.

Cualquier empleado que conozca alguna conducta relacionada con el soborno y la corrupción tiene el derecho y la obligación de informarlo al superior o denunciarlo a través del Buzón de Sugerencias de forma anónima.

Medios de comunicación

Cintra considera a los medios de comunicación partes interesadas dada su influencia en la configuración de la opinión pública, y en las percepciones del resto de los grupos de interés. En muchos casos, los medios son uno de los canales principales de comunicación entre la compañía y sus stakeholders. La relación de Cintra con los medios de comunicación se basa en compromisos de información transparente y continua, actitud proactiva para difundir adecua-

damente la estrategia de la compañía, sus actividades y objetivos futuros, así como la transmisión en tiempo real de los hechos que afectan a la organización y el análisis y tendencias de los sectores en los que opera.

Cintra mantiene un contacto personal, directo y continuo con alrededor de 70 medios de comunicación nacionales e internacionales, basado en la transparencia y estrecha colaboración con los profesionales de la información. Las relaciones con estos medios se coordina en todo el mundo a través del departamento de Comunicación Corporativa.

La presencia de Cintra en el exterior ha supuesto un importante reto de relación con los medios de comunicación, en los que cada vez tienen mayor peso los medios internacionales. Entre las principales acciones de relaciones desarrolladas con los medios durante 2007 caben destacar las presentaciones de compañía a periodistas de EEUU y Canadá, y los encuentros trimestrales con los medios de comunicación para la presentación de resultados y la Junta de Accionistas.

Las informaciones de mayor interés para los medios durante 2007 han sido referentes a los resultados económicos de la empresa, la evolución de la compañía en Bolsa, los avances en la gestión de los activos en EEUU y la entrada y potencial de crecimiento en el mercado concesional griego.



Asuntos relevantes

En diálogo con sus grupos de interés, Cintra considera relevantes y estratégicos los siguientes asuntos:

- Calidad laboral.
- Igualdad de oportunidades y diversidad.
- Seguridad y salud laborales.
- Innovación.
- Calidad de productos y servicios.
- Responsabilidad con el medio ambiente.
- Inversión social en la comunidad.

Nuestro compromiso con las personas

Nuestro equipo

El capital humano es la base sobre la que Cintra desarrolla una de sus ventajas competitivas. De ahí la importancia que la política de recursos humanos tiene en la estrategia de creación de valor. Su principal objetivo es mantener una plantilla bien dimensionada, que garantice el crecimiento futuro, y permita, al mismo tiempo, el desarrollo profesional de todos sus trabajadores.

En el ejercicio 2007, la plantilla media alcanzó los 4.110 empleados, lo que representa un crecimiento del 2,3% respecto al mismo período del año anterior. La plantilla al cierre del ejercicio era de 4.093 empleados, de los que 1.967 (48,06%) corresponden a la actividad de autopistas y 2.126 (51,94%) a la de aparcamientos. La plantilla está diferenciada en personal de estructura (14,8%), central y periférica, y personal de explotación (85,2%). El 67,37% de los empleados son operarios y técnicos; el 19,66%, administrativos; el 10,46%, titulados; y el 2,50% restante son directivos de la compañía. La edad media de la plantilla en España es 38,7 años.

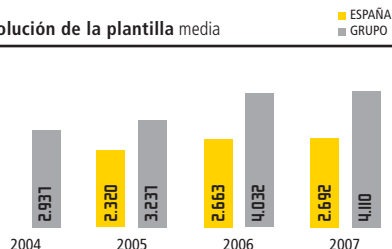
Todos los empleados de Cintra disfrutan de las mismas oportunidades para desarrollar su carrera profesional. En 2007, las mujeres representaron el 45% de la plantilla de Cintra. Adicionalmente, Cintra tiene el objetivo de incorporar al mercado de trabajo a personas pertenecientes a los grupos sociales más desfavorecidos, desempleados de larga duración, mayores de 45 años y discapacitados. Así, durante 2007, Cintra ha continuado con el desarrollo de una política de integración de discapacitados en sus compañías españolas y al final del período el número de empleados de este colectivo era de 93 personas, lo que significa un 3,4% de la plantilla total, superando con ello los límites mínimos establecidos en la legislación aplicable.

Contar con profesionales sólidamente formados, capaces de afrontar los retos derivados del crecimiento del negocio y la fuerte internacionalización son nuestros principales retos. La importancia de las actividades de Cintra fuera de España queda reflejada en sus datos de plantilla, donde el 34,7%, desarrolla su

actividad en el extranjero, mientras que el restante 65,3% lo hace en España. El desarrollo de la actividad internacional hace que se incrementen las posibilidades de expatriación para los empleados de Cintra. En 2007 se ha incrementado en 13 el personal expatriado, lo que representa un crecimiento del 68,4% respecto al cierre de 2006. Es un dato que pone de manifiesto que la plantilla de Cintra responde a la expansión internacional con la naturalidad de tenerlo integrado en sus carreras profesionales. Se han cubierto posiciones para la Autopista SH 130 (USA) / M3 (Irlanda) / Azores (Portugal) / Central Greece Motorway (Grecia) / y también se ha reforzado la estructura de Licitación para USA. Los asuntos más relevantes para Cintra y sus grupos de interés en relación con los trabajadores se concretan en tres grandes retos:

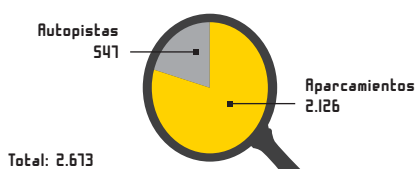
- Impulsar un empleo de calidad.
- Promover la igualdad de oportunidades y la diversidad.
- Crear un entorno de trabajo seguro y saludable.

Evolución de la plantilla media

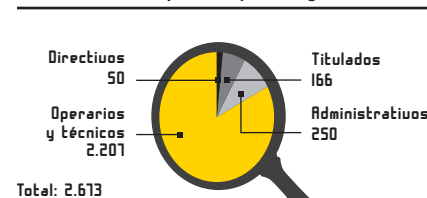


Distribución de la plantilla por actividad (ESPAÑA)

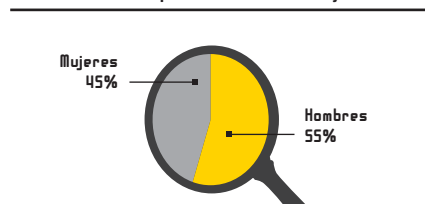
a 31-12-2007



Distribución de la plantilla por categorías (ESPAÑA)

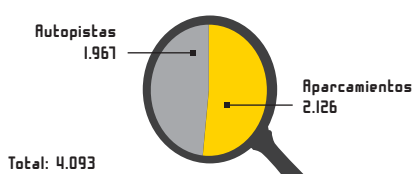


Distribución de la plantilla hombres/mujeres

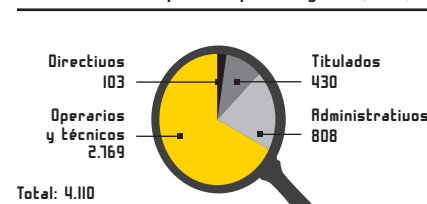


Distribución de la plantilla por actividad (GRUPO)

a 31-12-2007



Distribución de la plantilla por categorías (GRUPO)





Igualdad de oportunidades y diversidad

Durante 2007, cabe destacar los siguientes avances:

- El porcentaje de mujeres dentro del equipo directivo se ha incrementado desde el 15,3% hasta el 20,3%.
- El porcentaje de discapacitados dentro de la plantilla española alcanza el 3,4%, superando ampliamente la normativa en vigor
- 230 empleados han obtenido una promoción interna, el 5,6% de la plantilla.
- Cintra emplea a trabajadores de 35 países diferentes

Igualdad de oportunidades

Todos los empleados de Cintra disfrutan de las mismas oportunidades para desarrollar su carrera profesional. La compañía, por su parte, se compromete a establecer una política efectiva de igualdad de oportunidades para que los empleados desarrollen su actividad profesional sobre la base del mérito. En 2007, las mujeres representaron el 45% de la plantilla de Cintra. Además, la presencia de mujeres se ha incrementado en el colectivo de directivos, pasando del 15,3% hasta el 20,3% del total. El número total de directivos al cierre del ejercicio 2007 es de 103 (el 2,5% de la plantilla), con una edad media de 47,21 años.

Adicionalmente, Cintra tiene el objetivo de incorporar al mercado de trabajo a personas pertenecientes a los grupos sociales más desfavorecidos, desempleados de larga duración, mayores de 45 años y discapacitados.

Así, durante 2007, Cintra ha continuado con el desarrollo de una política de integración de discapacitados en sus compañías españolas y al final del pe-

ríodo el número de empleados de este colectivo era de 93 personas, lo que significa un 3,4% de la plantilla total, superando con ello los límites mínimos establecidos en la legislación aplicable. En este contexto, Cintra participa en el Proyecto Stela. Se trata de una iniciativa promovida por la Fundación Síndrome de Down de Madrid cuya misión es incorporar a personas con Síndrome de Down y discapacidad intelectual al entorno normalizado de trabajo. Además durante el ejercicio 2007, Cintra ha colaborado con Jardiser, para la conservación y mantenimiento de la jardinería tanto en las oficinas centrales de Cintra como en Autema. En esta última mantiene un convenio de colaboración con la entidad Ampans para las actuaciones de jardinería de pista y para determinadas operaciones de mantenimiento general de instalaciones en las áreas de peaje. La facturación durante el ejercicio por esos servicios ha sido de 85.310 euros. En esta iniciativa trabajan 76 personas con discapacidad psíquica de las poblaciones del entorno de la autopista.

Promociones

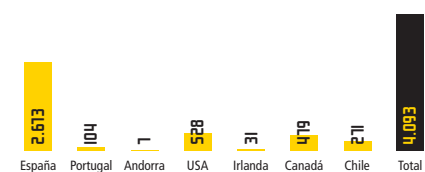
La aplicación del principio de igualdad de oportunidades, nos obliga a impulsar la promoción interna. Para ello, todas las vacantes que se producen se publican en la intranet mediante la Bolsa de Trabajo a la que todos los empleados, interesados en ocupar una nueva posición pueden aplicar, estando garantizado en todo momento, la confidencialidad y transparencia del proceso. Durante el año 2007, en España, 230 personas han sido promocionadas, de las cuales 77 son mujeres, un 33% sobre el total.

Diversidad

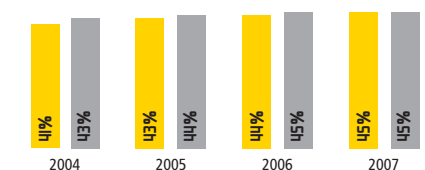
La diversidad del equipo humano es un factor clave y enriquecedor en la política de recursos humanos de Cintra. Por ello, se garantiza la ausencia de cualquier tipo de discriminación por razones culturales, de edad, sexo, discapacidad, religión, origen étnico, ideología política, o cualquier otra. Como consecuencia de la creciente internacionalización de la compañía, un tercio de los empleados de Cintra ya no se encuentran en centros de trabajo en España. Además, Cintra emplea a trabajadores de 35 países diferentes. Por ello, el nuevo perfil de la compañía no es sólo más global sino cada vez más diverso.

El proceso de internacionalización cuenta con el apoyo de 31 profesionales españoles expatriados en estos países: 11 directivos de los cuales 2 pertenecen al Comité de Dirección de Cintra.

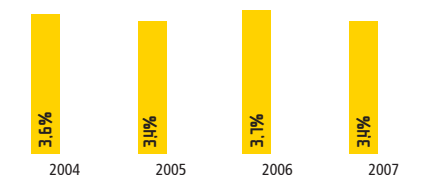
Plantilla por perfil regional al cierre



Mujeres en plantilla (datos en porcentaje)



Discapacitados (datos en porcentaje)



Seguridad y salud

Durante 2007, cabe destacar los siguientes avances:

- Reducción de accidentes en un 29,75% en las compañías españolas

Seguridad laboral

Cintra considera la Prevención de Riesgos Laborales como una parte fundamental y prioritaria en el desarrollo y ejecución de sus diferentes actividades, contribuyendo de manera activa a que los centros de trabajo mejoren en los niveles de seguridad y salud. Cuidar de la seguridad y salud laboral, más allá de las exigencias legales, es uno de los principales compromisos adquiridos por el Comité de Dirección de Cintra según se recoge en el Manifiesto de Valores de la compañía.

En las compañías españolas el número de accidentes en el puesto de trabajo ha descendido un 29,75%. Este resultado es consecuencia de los esfuerzos realizados en la prevención de riesgos laborales. En 2007, se han investigado todos los accidentes ocurridos, y se

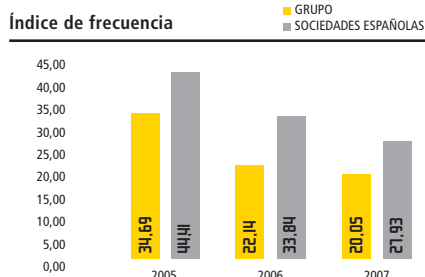
han adoptado las medidas necesarias para evitar su repetición o minimizar sus consecuencias. De esta forma, se han reducido todos los índices relacionados con la siniestralidad laboral, pese al incremento de la actividad internacional y de la plantilla. Las incidencias por cada mil trabajadores han pasado de 40 a 35. También ha bajado la frecuencia de los accidentes laborales, de 22 a 20 por cada millón de horas trabajadas. El número de jornadas perdidas de cada 1.000 horas trabajadas ha pasado de las 0,56 a las 0,54; esto significa que también se ha reducido la gravedad de los accidentes producidos.

La formación, información, participación y consulta de nuestros empleados/as en materia preventiva es fundamental y uno de los pilares de nuestro negocio.

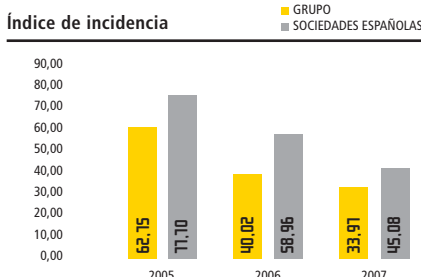
Durante el 2007, en las compañías españolas, se impartieron 8.223,5 horas formativas a 1.426 personas, asociadas a los distintos grupos de riesgos y a la mejora de la calidad de vida del em-

pleado, entre las que destacamos:

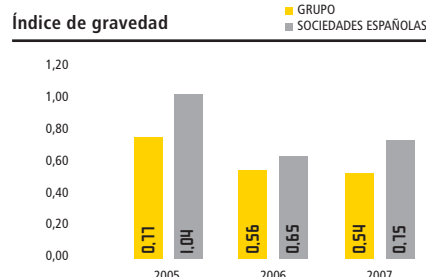
- Taller de Espalda: dirigido al personal de oficinas para adquirir hábitos posturales sanos y la práctica de ejercicios para prevenir los TME. En el mismo participaron 214 personas.
- Formación de primeros auxilios: aprender técnicas básicas en diferentes tipos de lesiones, con 108 participantes.
- Formación de lucha contra el fuego: adiestramiento teórico y práctico en el manejo de equipos contra incendios y una correcta aplicación de las técnicas y procedimientos de extinción de incendios. El número de participantes fue de 102 empleados/as.
- Formación de riesgos específicos para los trabajos realizados en autopistas (60 participantes), en aparcamientos subterráneos (109 participantes), en estacionamientos regulados (477 participantes) y operarios de grúa (20 participantes).



Representa el número de accidentes ocurridos durante la jornada laboral por cada millón de horas trabajadas. Se calcula aplicando la fórmula: $IF = \frac{N^\circ \text{ total de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral} \times 106}{N^\circ \text{ de horas trabajadas}}$.



Representa el número de accidentes producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas. Se calcula aplicando la fórmula: $II = \frac{N^\circ \text{ de accidentes con baja acaecidos en la jornada laboral} \times 103}{N^\circ \text{ medio de trabajadores}}$.



Representa el número de jornadas perdidas por accidente de cada 1000 horas trabajadas. Se calcula aplicando la fórmula: $IG = \frac{N \text{ de jornadas perdidas en el año} \times 103}{N^\circ \text{ de horas trabajadas}}$.

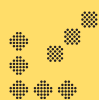
- Formación en emergencias y simulacros de evacuación dirigida al personal de oficinas y aparcamientos. Los participantes fueron 111 personas.

Cintra cuenta, en las concesiones españolas, con un Sistema de Prevención de Riesgos Laborales conforme a lo establecido en la legislación vigente, integrado en la estructura y línea jerárquica de cada una de las empresas, que garantiza la participación y consulta de los trabajadores/as. Para la integración en cada línea de negocio se utiliza CONSIGGNA, que es un canal exclusivo de comunicación para Cintra, creado para trabajar en equipo de forma conjunta en un entorno virtual, que permite al Servicio de Prevención analizar, gestionar y realizar un seguimiento de manera global del Plan de Prevención. Durante este ejercicio, se ha estado trabajando en la integración de esta herramienta al resto de las concesiones extranjeras, traduciéndola a otros idiomas para poder implantarla durante el ejercicio 2008.

Salud laboral

Consideramos prioritaria la protección de la salud y la integridad física de nuestros empleados, supervisando que las actividades se realizan en un ambiente seguro. Para ello, se llevaron a cabo, entre otras acciones, 55 visitas de seguridad, 20 simulacros de evacuación, 111 evaluaciones de riesgos, mediciones ambientales, etc...

La vigilancia de la salud realizada por la compañía a los empleados en función de los riesgos relacionados a su puesto de trabajo, se concreta en los reconocimientos médicos previos a la incorporación y los reconocimientos médicos periódicos, realizados para cada puesto de trabajo según protocolos específicos. En 2007 se realizaron 1522 evaluaciones de la salud.



“Un compromiso con la seguridad y Salud”

El manifiesto de valores de Cintra establece “el compromiso de implantación individual y colectiva de políticas de seguridad y salud”. Para conseguirlo, desde su Comité de Dirección se han definido como objetivos:

- Promover una cultura basada en la prevención de los riesgos laborales y en la mejora continua de las condiciones de Seguridad y Salud en el trabajo.
- Integrar la Prevención en el conjunto de actividades y decisiones, tanto en los procesos técnicos, en la organización del trabajo y en las condiciones en que éste se preste, como en todos los niveles de la línea jerárquica, obedeciendo a los usos y normativa del país en que se opere.
- Integrar la política de Cintra en el conjunto de empresas que desarrollan su actividad en alguna de sus sociedades dependientes, o que realicen actividades fuera de dichas instalaciones en su nombre.
- Desarrollar estructuras organizativas y una cultura que asegure la participación, información y formación de los miembros de la organización.
- Lograr de todos los empleados y empresas colaboradoras un trabajo responsable, correcto y seguro que cumpla las normas y procedimientos establecidos.
- Mejorar continuamente la eficacia del Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales.

Calidad Laboral

Los avances más destacados durante el año 2007 han sido los siguientes:

- Incremento del número de empleados con un contrato fijo, que pasan del 90,6% de la plantilla en 2006 al 92,2% en 2007.
- En España, el 87,82% de los empleados están cubiertos por un convenio colectivo
- El 17,9% de los empleados cuentan con un plan de retribución fijo y variable
- La renovación del certificado como Empresa Familiarmente Responsable basado en la Norma EFR 1000-1.
- La inversión en formación se ha incrementado en un 52,2%.

Empleo estable

El dinamismo y crecimiento de Cintra no han sido obstáculos para que se mantenga un firme compromiso con la estabilidad y la calidad del empleo. Durante el ejercicio se han elevado los niveles de contratación fija, hasta el 92,16% de la plantilla. El índice de rotación se mantiene en tasas naturales dentro del sector, inferior al 10% (9,68%). En España, este índice disminuye hasta el 7,65%. Por otro lado, la antigüedad media de la plantilla en la compañía aumenta hasta los 3,2 años, desde los 2,6 del ejercicio anterior. Este indicador se eleva hasta el 6,1 cuando nos referimos a la plantilla en España.

Libertad de asociación sindical y negociación colectiva

⁽¹⁾ Datos referidos sólo a España

Porcentaje de empleados en convenio colectivo: **87,82%** ⁽¹⁾.

Demandas judiciales por limitación del normal ejercicio de la función sindical: **0** ⁽¹⁾

Demandas judiciales por incumplimiento de derechos a la negociación colectiva: **0** ⁽¹⁾

Cintra respeta la libertad de asociación sindical de sus empleados, de acuerdo con las legislaciones de cada país, así como el derecho a la negociación colectiva a través de los interlocutores sociales legitimados legalmente, ya sean, los representantes de personal y/o las organizaciones sindicales.

La casi totalidad de los centros de trabajo de Cintra cuentan con representación unitaria y sus miembros están afiliados a algún sindicato. Todo ello se estructura dentro de una política de comunicación permanente, respetando el deber de confidencialidad de la información.

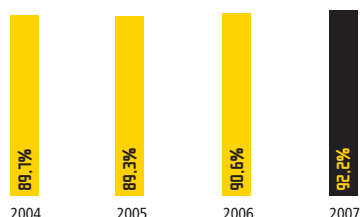
España es el país en el que se encuentra el colectivo más numeroso de Cintra al que se aplica una legislación socio-laboral homogénea. Las condiciones laborales del 87,82% de la plantilla española se regulan en 48 convenios colectivos, que cubren las distintas áreas de negocio (aparcamientos de rotación, estacionamientos regulados de superficie y autopistas). Dos de estos con-

venios son de ámbito nacional (sector aparcamientos y sector estacionamiento regulado de superficie); diecisiete son provinciales o autonómicos (convenios de aparcamientos y convenios de estacionamiento regulado de superficie); y veintinueve son de empresa (tres de autopistas y ventiseis de aparcamientos). La mayoría de estos convenios los negocia Cintra, directamente aquellos que son de ámbito de empresa, y a través de la asociación empresarial correspondiente de la que forma parte, los convenios de ámbito superior al de empresa. En los centros de trabajo que carecen de representación de los trabajadores, Cintra también se preocupa por regular las condiciones laborales de sus trabajadores; de hecho Cintra ha firmado con sus trabajadores acuerdos colectivos en tres centros de trabajo.

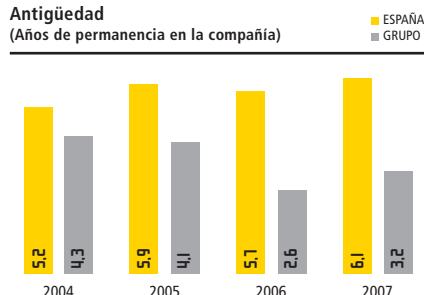
Fuera de las fronteras de España, en la Autopista 407, en Canadá, se negocia un convenio colectivo de empresa que regula las condiciones laborales del 36,1% de sus empleados. En Chile, en Talca Chillan Sociedad Concesionaria, S.A. se negocia también un convenio colectivo que regula las condiciones laborales del 41% de los empleados de la misma.

El cumplimiento de los derechos que comentamos por parte de Cintra es palpable en la inexistencia de demandas judiciales por parte de empleados o sindicatos, fundadas en incumplimientos del derecho a la negociación colectiva o limitación del ejercicio de libertad sindical.

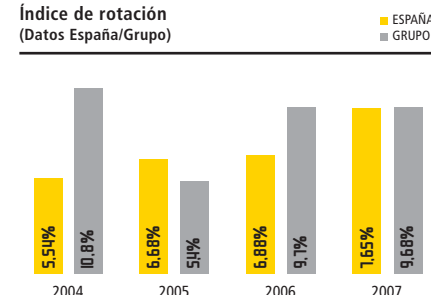
Plantilla fija
(Porcentaje de empleados con contrato fijo)



Antigüedad
(Años de permanencia en la compañía)



Índice de rotación
(Datos España/Grupo)





Compensación

El personal de estructura (14,87% del total) se divide en central (32,8%) y periférica (67,2%) y es donde se concentra el nivel Directivo y de Titulados de la compañía, cuya retribución se compone de una parte fija y otra variable. El peso entre una y otra se combina adecuadamente con el fin de llegar a una compensación equitativa y satisfactoria para el empleado.

La retribución fija no se revisa de modo lineal ni automático sino que, anualmente, se lleva a efecto mediante un sistema de propuestas, y aprobaciones. En cuanto al componente variable, éste se estima por objetivos que se fijan anualmente a cada empleado. La dirección por objetivos permite mantener alineados el compromiso de los empleados con la estrategia de la Compañía, (sólo el 25% de la ponderación de la retribución variable es subjetiva).

Están acogidos a este esquema de retribución todas las personas de la estructura (un colectivo de 609 empleados), así como personas pertenecientes a la explotación en puestos de especial confianza (127 personas), como Encargados, Jefes de Servicio, Encargados de Peaje y Mantenimiento y Administrativos (cómputo total de empleados con esquema de retribución Fija y Variable – 17,9%).

Estas políticas de compensación se complementan con otros planes, entre ellos, plan de opciones sobre acciones y Programas de Compensación Personalizados, (retribución flexible), que per-

miten destinar parte de la retribución a productos y servicios en condiciones ventajosas: cheques-guardería, seguro médico, seguro de vida, seguro de accidentes y “renting” de vehículos.

En 2007 se han acogido al “Plan 12000” 60 empleados, 4 más que el año anterior. Este plan tiene por objeto incrementar la participación en el accionariado a Empleados y Directivos de la Sociedad, residentes en España, facilitando a los mismos destinar parte de su retribución variable a la compra de acciones, (máximo 12.000€), vinculando parte de su retribución con la evolución del valor de las acciones de Cintra.

La plantilla de explotación tiene su categoría profesional y funciones definidas en los Convenios Colectivos y su retribución asignada en los mismos.

Conciliación familiar y profesional

Cintra otorga una gran relevancia a la implantación en sus empresas de políticas de trabajo que tiendan a hacer más fácil a sus empleados compaginar la vida profesional con la familiar. Por eso cuenta, desde 2006, con un plan de medidas de conciliación entre las que se incluyen las siguientes:

- Ampliación del descanso de maternidad durante las dos semanas previas al alumbramiento como permiso retribuido.
- Jornada laboral reducida flexible, con reducción de salario, por razones de guarda legal de algún menor de seis años o discapacitado.

- Descanso por maternidad, adopción o acogimiento a tiempo parcial.
- Ampliación del período de lactancia.
- Período “sabático” de un mes tras 5 años de permanencia en la compañía.
- Movilidad a centros de trabajo cercanos al domicilio para empleados con discapacidad.
- Preferencia de empleo para discapacitados familiares de empleados.

Igualmente, se ha abierto el abanico de medidas de conciliación, fundamentalmente a través de los distintos convenios colectivos existentes, en permisos que ofrecen al trabajador la posibilidad de atender necesidades familiares de diversa índole: posibilidad de acompañar familiares al médico, días en caso de eventos familiares singulares, días en caso de traslado de domicilio, aumento de los días previstos legalmente en caso de enfermedades y hospitalización de familiares, entre otras.

Finalmente, existen medidas positivas relacionadas con los períodos de excedencias y suspensiones, mejorados con respecto a los mínimos legales existentes. Con el nuevo plan y en los distintos convenios colectivos negociados no sólo se aumentan los límites temporales mínimos y máximos, sino también, en algún caso, de excedencias voluntarias, se reserva el puesto de trabajo durante cierto tiempo. Las medidas de conciliación contribuyen a la igualdad de oportunidades en la medida en que siguen siendo las mujeres las que soportan mayoritariamente las cargas familiares. Concretamente, en 2007, ha sido significativo el uso de la reducción de jornada

por guarda legal que ha llegado al número de 100 mujeres, (5,46% de las mujeres en plantilla), de las cuales 78 se han producido en la plantilla española. Por este motivo, 11 empleados solicitaron además un período de excedencia.

De las mujeres que fueron madres, 8 se han acogido a la ampliación del descanso maternal previo al parto; 1 madre ha utilizado el descanso maternal a tiempo parcial; mientras que la reducción de jornada flexible ha sido utilizada por 12 madres. Además, el 80% de las madres que han hecho uso de la hora de lactancia hasta la edad de 9 meses del menor, se han acogido a la modalidad de acumulación de horas de lactancia para prolongación del descanso maternal.

Para la mejora continua en la gestión de las políticas de conciliación, Cintra cuenta con el certificado de 'Empresa Familiarmente Responsable' basado en la Norma EFR 1000-1.

Formación

Convencidos de que el crecimiento de la compañía sólo se consigue mediante el crecimiento de sus empleados, su esfuerzo y dedicación, Cintra diseña minuciosos planes de formación y carrera. Nuestra principal preocupación es ser capaces de atraer el mejor talento, que las personas trabajen en un entorno atractivo y estimulante donde cada uno se haga responsable de su propio

desarrollo y conozca las posibilidades que tiene a su alcance.

Como todos los años, aunque en ésta edición con un porcentaje de consecución del 99%, se ha llevado a cabo la evaluación del desempeño de la práctica totalidad del personal de estructura, gestionado a través de una herramienta accesible desde la intranet que se complementa con una entrevista entre el superior y su colaborador.

Consciente del reto que hoy representa la retención del talento, en 2007 se inicia un innovador programa de Mentoring mediante el cual cada persona, aparte de su jefe, tiene asignado un mentor que se ocupa de ayudarlo y orientarlo en su carrera dentro de la empresa. Adicionalmente el Departamento de Recursos Humanos, en distintos momentos del año, conversa con los profesionales de Cintra al objeto de analizar el trabajo de cada persona y hacer un correcto seguimiento de su Plan de Carrera.

Toda esta información, extraída de distintas fuentes, es la que nos permite diseñar los planes de desarrollo individual e identifica las posibilidades de crecimiento del personal. Son guías de acciones específicas que permiten desarrollar a los colaboradores en las competencias que se necesiten potenciar. Estos planes se establecen de mutuo acuerdo entre el evaluador y el colaborador. Toda la información sobre el recorrido y la planificación de carrera, es transparente y se encuen-

tra accesible desde nuestra intranet. De esta manera, cualquier empleado puede recibir una formación concreta relacionada con sus responsabilidades profesionales.

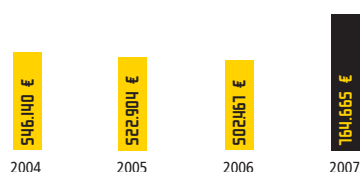
El desarrollo profesional de las personas constituye uno de pilares de la gestión estratégica de Cintra. A lo largo del ejercicio 2007, se impartieron un total de 83.952 horas de formación (38.010 en España), un 30,2% más que el ejercicio anterior. El número de participantes fue de 6.541 personas (2.846 en España) con una inversión en programas formativos que ascendió a 764.665 euros (523.641 en España), lo que representa un incremento del 52,2% respecto al año 2006:

- Cada empleado ha recibido un promedio de 20 horas de formación.
- La inversión media en formación por empleado asciende a 186 euros.
- Toda la formación se recibe durante el horario de trabajo.

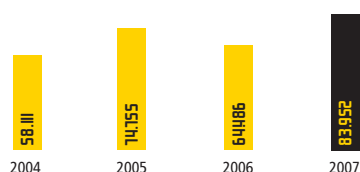
Universidad Corporativa "Summa"

Cintra ha participado en los programas de formación desarrollados en la Universidad Corporativa de Ferrovial (Summa), inaugurada en febrero de 2007. Esta Universidad, con sede en El Escorial (Madrid) es la principal herramienta de formación, transmisión de valores y centro de intercambio de experiencias entre los distintos negocios del grupo Ferrovial.

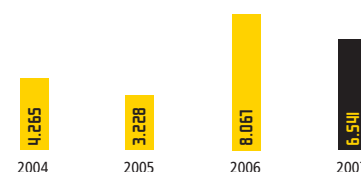
Evolución inversión en formación



Evolución horas de formación



Evolución participantes en formación



Nuestros productos y servicios

Los elementos básicos de la cultura de Cintra y los pilares en los que se asientan sus actividades son la calidad y la innovación de las infraestructuras, la satisfacción de las necesidades y expectativas de los clientes, el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios y la mejora día a día del servicio.

La innovación y el uso de tecnologías de vanguardia en nuestras infraestructuras es uno de los objetivos de Cintra. Por eso, Cintra asume el compromiso de promover las oportunidades y actuaciones innovadoras en los distintos ámbitos de su actividad; desarrollar y aplicar nuevas tecnologías y metodolo-

gías que mejoren su capacidad técnica y aumenten la calidad del servicio que presta e impulsar la formación para fomentar las iniciativas innovadoras y aumentar el nivel tecnológico de la empresa mediante la difusión de nuevas soluciones y conocimientos.

El enfoque al cliente de Cintra hace que se esfuerce por conocer la percepción que se tiene de las actividades y servicios que presta, con la finalidad de detectar áreas de mejora, centrar mejor sus esfuerzos y garantizar que se cumplan las expectativas de los usuarios de sus infraestructuras, por lo que evalúa periódicamente esa satisfacción, tanto

de los usuarios como de los clientes institucionales para los que presta el servicio.

Además, entiende que los proveedores y subcontratistas son clave en la calidad del producto y del servicio prestado por Cintra. Por ello Cintra trabaja por tener con sus proveedores una relación mutuamente beneficiosa. En este diálogo abierto con los proveedores, han continuado las reuniones con los principales contratistas con el fin de analizar el desarrollo de las relaciones comerciales y encontrar mejoras mutuas que permitan rebajar el coste final de las compras sin afectar a la calidad.

❖ Actividad Tecnológica e Innovación en Tecnologías de Información

A la vanguardia tecnológica en los sectores de autopistas y aparcamientos

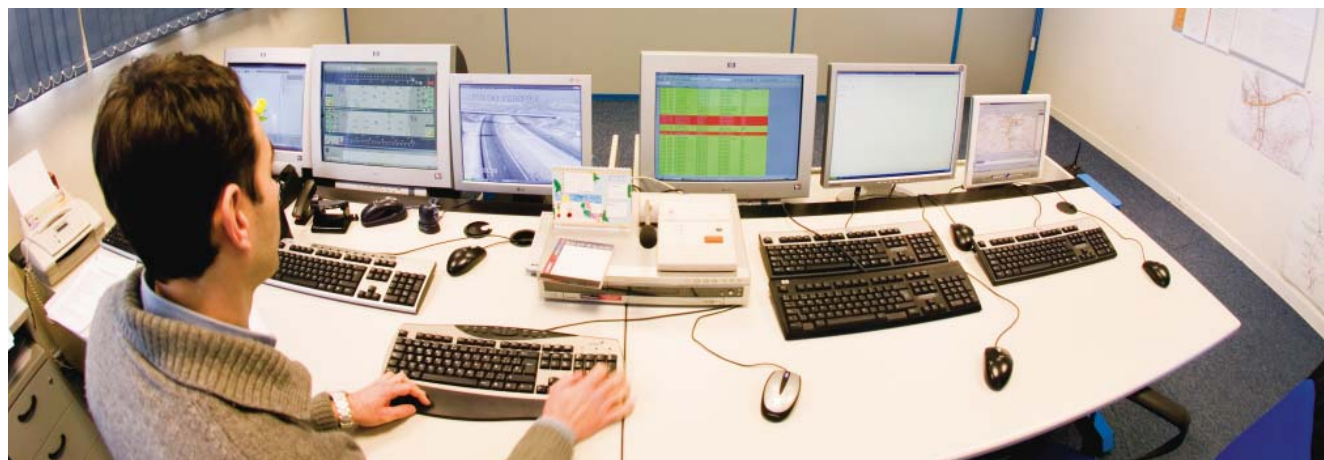
Introducción

Cintra considera la innovación en sistemas de información como un aspecto clave para mantener el liderazgo dentro de los sectores de autopistas y aparcamientos, en

un momento de cambio en el que la aparición de nuevas iniciativas tecnológicas va a modificar, a medio plazo, el escenario de explotación de los actuales negocios, además de constituir un factor de éxito en nuevas licitaciones en las que el compo-

nente tecnológico va a ser cada vez más relevante.

Este apartado describe los avances realizados en Cintra y sus concesiones, a lo largo del año 2007, en proyectos de innovación de tecnologías de la información.



Centro de control de Madrid-Sur.

Avances en proyectos de innovación en autopistas

Sistema de Detección y Gestión de colas

El sistema de Detección y Gestión de colas en áreas de peaje, Tollflow®, constituye una poderosa herramienta para la optimización de las operaciones en autopistas ya que permite alertar, de forma automática, ante situaciones de congestión y proporcionar un banco de datos de gran utilidad para la planificación del servicio de peaje. El sistema se ha demostrado efectivo en AUSOL, donde se ha realizado la prueba piloto, durante las épocas de mayor tráfico de Semana Santa y verano. A la vista de los excelentes resultados obtenidos, se ha decidido implantar el sistema Tollflow® en la autopista Indiana Toll Road, donde se espera poder arrancar antes del verano de 2008.

Sistema de alta ocupación

Este año se han llevado a cabo las pruebas de campo del sistema DAVAO (Detección Automática de Vehículos de Alta Ocupación) en la Autopista Madrid-Levante. El objetivo del proyecto es desarrollar un sistema capaz de identificar, de forma automática, el número de ocupantes de un vehículo al paso del mismo por un pórtico. La detección de alta ocupación significa una ventaja para el usuario, por rebaja o supresión de peaje y permite a las autoridades de transporte una gestión más racional de las infraestructuras. Los concesionarios de autopistas que puedan contar con este tipo de sistemas tendrán una ventaja competitiva en algunas licitaciones donde hay que aplicar tarifas diferenciadas por ocupación. Las pruebas de DAVAO se han realizado en entornos de peaje canalizado y para el año 2008 está previsto iniciar

las pruebas en condiciones de free flow en autopistas de Estados Unidos, ya que los principales proyectos de carriles HOV (Vehículos de Alta Ocupación) en este país se están proponiendo en entornos de tráfico no canalizado.

Participación de Cintra en proyectos internacionales

Cintra participa, activamente, en los grupos de trabajo, nacionales e internacionales, sobre la interoperabilidad de los medios de pago del peaje, en especial el telepeaje. De esta forma, Cintra ha formado parte, en 2007, del comité de expertos que la Comisión Europea promueve para definir los aspectos técnicos y operativos del "Sistema de Telepeaje Interoperable Europeo" (EETC). La iniciativa se ha concretado en el Proyecto "CESARE IV", iniciado en diciembre de 2007 y que se extenderá durante dos años, cuyo objetivo es lograr la implantación, en modo piloto, del órgano regulador del EETC y la aplicación del modelo contractual del servicio.

Proyectos de carácter similar se están llevando a cabo en Estados Unidos, donde se avanza hacia una normalización de los sistemas de telepeaje, que consiga remediar la actual situación de sistemas propietarios de fabricantes. Cintra ha sido invitada a participar en varias de estas iniciativas.

Modernización de los sistemas de explotación en autopistas

El proyecto de modernización de mayor volumen realizado en 2007 ha sido la sustitución del sistema de peaje de Indiana Toll Road, con la terminación del sistema en el tramo de peaje abierto y la ejecución del sistema en el tramo de peaje cerrado. Como complemento, se ha desarrollado también el nuevo sistema Back Office para la gestión de las transacciones de peaje y el control de los mecanismos de recaudación. En la concesionaria Chicago Skyway se han actualizado las vías dedicadas de peaje electrónico. Con este proyecto se ha completado la renovación del equipamiento de la plaza de peaje para optimizar su funcionamiento ante las variaciones del tráfico. Quedará para 2008 el cambio del sistema Back Office. Otro proceso de actualización ha tenido lugar en AUSOL, donde se está procediendo a desarrollar un nuevo sistema de vía manual junto con el sistema de Back office asociado, cuya implantación tendrá lugar durante el primer semestre de 2008.

En Portugal, el Ministerio concedente ha instado a las SCUT (concesionarias de peaje en sombra) a realizar un cambio de modelo de concesión que implique la implantación de sistemas de peaje electrónico a flujo libre. La SCUT Norte Litoral está llevando a cabo una prueba piloto de peaje electrónico en un tramo al Norte de la ciudad de Oporto.

En AUTEMA las autoridades concedentes modificaron las condiciones específicas para el cobro de peaje a residentes, aplicándose subvenciones a partir del primer tránsito, lo que ha obligado a la implantación de pórticos de control donde se han instalado antenas y cámaras, de forma similar a los peajes free flow, para enviar la información al centro de operaciones mediante fibra óptica.



Autema.

Proyectos de innovación en los negocios de Aparcamientos

Cintra dedica un área tecnológica específica a los negocios de Aparcamientos. En los últimos años se ha avanzado de forma significativa en nuevas aplicaciones, que permiten la integración de datos de los distintos negocios en una aplicación común que genera informes de gestión y cuadros de mando para la toma de decisiones.

Innovación en Aparcamientos de rotación

En los aparcamientos de rotación, se han añadido más funciones al sistema SENA "Sistema de Explotación del Negocio de Aparcamientos" para la gestión óptima de las actividades de mantenimiento, gestión de siniestros y control de los datos de ocupación. Los datos de ocupación se centralizan en un cuadro de mando que se transmiten a los Ayuntamientos, que a su vez utilizan como ayuda a tareas de regulación del tráfico.

Mención especial merece la adjudicación de los aparcamientos de la Expo 2008 en Zaragoza, en los que la definición funcional de los sistemas ha sido un elemento de especial relevancia en la decisión de la entidad concedente. Dentro de los productos ofrecidos hay que destacar el sistema de localización del estacionamiento de coches, que permitirá a los visitantes de la Expo encontrar su vehículo en todo momento, y el sistema de gestión de los muelles de aparcamiento de autobuses, con reserva previa y control de estancia, que permitirá optimizar la ocupación y la ejecución de las operaciones de embarque y desembarque. Estos desarrollos se implantarán en 2008.

Por último mencionar que Cintra ha implantado sistemas de lectura de matrículas en todas las entradas de sus



Parking T-4, Barajas.

aparcamientos así como modificado el software de tarificación para cumplir, desde el primer día, con la nueva ley que obliga a los aparcamientos de rotación a establecer tarifas de estacionamiento por minuto, sin posibilidad de redondear a unidades de tiempo no efectivamente consumidas o utilizadas, y a identificar el vehículo mediante su matrícula o cualquier otro marcador.

Innovación en Estacionamientos Regulados

En el servicio regulado de Alcobendas (Madrid) se ha puesto en marcha un sistema de identificación automática de residentes basado en el uso de un pequeño dispositivo de radiofrecuencia instalado en los mismos adhesivos que se pegan al parabrisas, mediante el que se identifica, de forma inmediata y sin errores, al vehículo, al acercarse al parabrisas un lápiz de radiofrecuencia. Este sistema se aplicará, durante 2008, en otros municipios con el objetivo de reducir el fraude y conocer la tendencia de ocupación.

En el servicio de aparcamiento regulado de Vigo, se propuso la implantación de un sistema de comunicaciones inalámbricas, para facilitar el uso de los dispositivos PDA de los controladores, la localización exacta de vehículos y enlazar los parquímetros con el centro

de control. Este sistema WiFi será el primero de su género en territorio español y su implantación se extenderá a otras ciudades en los próximos años.

En este mismo contrato se ha desarrollado un proyecto para la implantación de cámaras que sirvan de apoyo en la detección de infracciones, gestión de incidencias y tiempos de ocupación mediante un sistema de visión artificial denominado "Object Video".

En el área de Retirada de Vehículos de Vía Pública

Se ha consolidado la implantación del sistema Mobility Grúa que integra todas las funcionalidades de la gestión del servicio, desde la retirada de vehículos hasta el traslado de señalizaciones, lo que ha supuesto un cambio radical al implementar la ratificación On Line, evitando la presencia policial en el momento del enganche.

Proyectos de normalización tecnológica de aplicaciones de gestión

En lo que se refiere a las aplicaciones de gestión, durante el año 2007 ha tenido lugar la extensión del sistema THORS (*Toll Highway Operation Reporting System*) a todas las concesionarias en explotación y la consolidación del módulo de gestión analítica de los costes de explotación.

El sistema proporciona a Cintra un reporting fiable y automático de las variables y parámetros de explotación de los negocios concesionales: tráfico, ingresos y gastos de explotación, noticias relevantes, cuadros de mando, etc. La aplicación se presenta al usuario en forma de un portal que se abre desde una de las opciones de la Intranet corporativa.

Dos nuevas aplicaciones se han desarrollado en 2007 en el entorno de los sistemas corporativos: la adecuación del nuevo software para el control documental del Sistema de Calidad y Medio Ambiente y la primera fase de la aplicación de compras, que permitirá el seguimiento de procesos de contratación de bienes y servicios, desde la petición de presupuestos hasta las facturas, enlazando con la aplicación financiera corporativa.



Parking de las Cortes.

Calidad de Productos y Servicios

Sistemas de Gestión de Calidad

Cintra establece en la Política de Calidad y Medio Ambiente su compromiso para la mejora continua en sus procesos, así como el enfoque al cliente en la prestación de sus servicios.

Desde el año 2000 se han implantado Sistemas de Gestión de Calidad en las diferentes áreas de negocio de Cintra, según los requisitos de la norma ISO 9001:2000. A las diez concesionarias de autopistas que ya disponían del Certificado de Calidad (cuatro en España, dos en Portugal y cuatro en Chile), se incorpora la concesionaria Chilena Ruta del Bosque, que obtuvo el certificado durante el 2007. De esta forma, el 71% de las sociedades concesionarias en explotación cuentan con certificado de calidad, lo que supone el 55% de las ventas de Cintra.

Durante el año 2007 se ha implantado

el nuevo Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente según los requisitos de la Norma ISO 9001:2000 e ISO 14001:2004. El ámbito del Sistema integrado de Calidad y Medio Ambiente son las oficinas centrales, las autopistas españolas y portuguesas y el área de aparcamientos en todas sus divisiones de negocio (Rotación, ORA y Grúa).

Dicho Sistema Integrado ha sido nuevamente auditado externamente por AENOR, y el resultado de la auditoría ha permitido mantener los sistemas de calidad en las sociedades que ya lo tenían y obtener el nuevo certificado de gestión ambiental para las actividades y sociedades que operan en España y Portugal. Los Certificados de AENOR, como Organismo de Certificación integrado dentro de la red internacional de Entidades de Certificación IQnet, da al certificado un carácter internacional.

Auditorías internas y externas

Cintra controla interna y externamente la eficacia de sus sistemas de calidad en todas sus líneas de negocio mediante auditorías que evalúan los estándares de calidad de sus infraestructuras.

Durante el año 2007, se han realizado en el área de concesionarias de autopistas, de manera conjunta con las auditorías del sistema de medio ambiente, un total de 23 auditorías internas, dedicando a las mismas un total de 70 jornadas. El porcentaje de centros auditados internamente con el sistema de gestión de calidad implantado en el área de autopistas es del 100%.

En el área de aparcamientos, se han dedicado 50 jornadas a auditorías internas de calidad donde se han auditado 62 centros. A finales de 2007, el número total de centros certificados es 159; de los que 65 son de rotación, 89 de Ora y

Sistemas de gestión certificados

Área de negocio	Empresa	Certificados	
		Calidad	Medio Ambiente
Desarrollo de infraestructuras	CINTRA, S.A.	ER-1480/2002	GA-0096/2008
Concesiones de Autopistas	CINTRA, S.A.	ER-2136/2003	GA-0097/2008
	• Autopista R4	ER-2136/2003	GA-0097/2008
	• Autopista Madrid-Levante	ER-2136/2003	GA-0097/2008
	• Autopista del Sol	ER-2136/2003	GA-0097/2008
	• AUTEMA	ER-2136/2003	GA-0097/2008
	• Euroscut Algarve	ER-2136/2003	GA-0097/2008
	• Euroscut Norte Litoral	ER-2136/2003	GA-0097/2008
	CINTRA CHILE Ltda.	ER-2027/2004	
	• Autopista Santiago-Talca	ER-2031/2004	
	• Ruta 5: Tramo Talca-Chillán	ER-2030/2004	
	• Ruta del Bosque	ER-1671/2007	
	• Autopista Collipulli-Temuco	ER-2029/2004	
Aparcamientos	• Autopista Temuco-Río Bueno	ER-2028/2004	
	Cintra Aparcamientos, S.A.	ER-1721/2000	GA-0098/2008
	Estacionamientos Guipuzcoanos, S.A.	ER-0372/2006	GA-0095/2008
	Dornier, S.A.	ER-1719/2000	GA-0094/2008
	Femet, S.A.	ER-1720/2000	GA-0099/2008

Grúa y 5 corresponden a la filial Eguisa. Adicionalmente, la Entidad Certificadora AENOR realizó una auditoría externa de certificación para el sistema de gestión integrado de calidad y medio ambiente de forma conjunta en el área de aparcamientos, donde se auditaron 20 centros, y de concesionarias en España y Portugal, para la que se emplearon un total de 24 jornadas, con un resultado final favorable.

Encuestas de satisfacción del cliente

Cintra, en su política de calidad, establece el compromiso de conocer las necesidades y expectativas de nuestros clientes para diseñar servicios que satisfagan plenamente las mismas. Como parte de este compromiso está el establecimiento de diferentes medidas para conocer la satisfacción de los clientes de Cintra en las distintas áreas de negocio, mediante la realización de encuestas de satisfacción de cliente.

• Autopistas

En el conjunto de autopistas se han realizado un total de 7.429 encuestas. La percepción de los clientes, en las autopistas españolas es, en general, buena. Los resultados de las encuestas en las Autopistas Radial 4 y Autopista Ocaña-La Roda indican que la satisfacción es Elevada en un 44,7% y 36,35% respectivamente.

La percepción de la satisfacción es variable en función del tipo de usuario de la autopista. En las encuestas realizadas a los clientes más habituales en la autopista Radial 4, el 62,5% muestran un grado de satisfacción Elevado. Cuando la fuente son las personas que realizan llamadas de consulta a la concesionaria, los porcentajes cambian a un 26,95% y 47,9% de satisfacción Elevada y Media respectivamente. Los datos en la Autopista Ocaña-La Roda obtenidos a partir de la página web indican un nivel de satisfacción Elevado en el 61% de los encuestados, mientras que el dato aportado por los

usuarios que realizan llamadas de consulta a la concesionaria opinan, en un 11%, que su nivel de satisfacción es Elevado y en un 72,2% que es Medio.

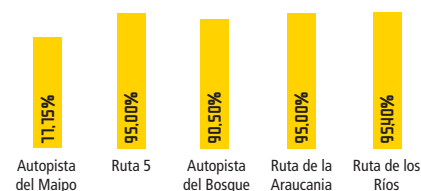
Los aspectos más valorados de las concesionarias son, por este orden, la rapidez, el trato en el peaje y la percepción de la seguridad, accesos y señalización. En las concesionarias chilenas basan su información sobre la satisfacción de cliente en la percepción que tienen los usuarios sobre la atención recibida en carretera, dado lo relevante de este dato en su gestión.

El promedio de resultados de la evaluación de la satisfacción en el total de las concesionarias chilenas supera el 80% de puntuación sobre un total de 100. En la concesionaria M4-M6, en Irlanda, las encuestas de satisfacción realizadas por el Customer Service reflejan que el 100% de los usuarios responde que su percepción del servicio es satisfactorio o excelente, llegando a esta última conclusión el 64% de los encuestados.



Centro de control de Madrid-Sur.

Satisfacción atención usuarios (% usuarios satisfechos)

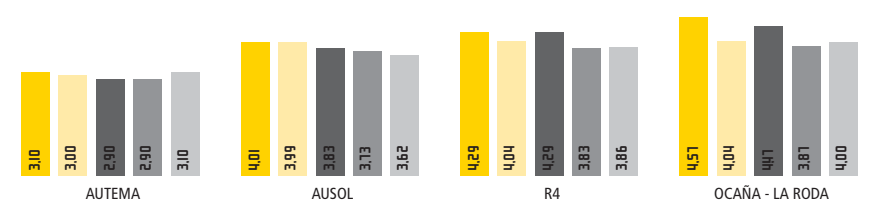


M4/M6 Satisfacción del consumidor



Valoración (0-5) por aspectos

■ Rapidez ■ Trato en el peaje ■ Seguridad ■ Accesos ■ Señalización



• Aparcamientos

La atención al cliente se presta principalmente a través de los encargados y empleados en los aparcamientos subterráneos, y a través de los controladores e inspectores en los centros de vía pública. Los centros de grúa atienden a los clientes, principalmente, en el depósito de vehículos.

Existe un segundo nivel de atención al cliente que se presta en las oficinas de los centros de ORA así como en las delegaciones y gerencias, y un tercero en oficinas centrales, a través del departamento de Clientes.

En la página web de Cintra Aparcamientos vienen publicados los teléfonos directos de cada aparcamiento subterráneo así como de las oficinas de gerencias y delegaciones. A estos se añaden los teléfonos de los centros de vía pública. La puesta en marcha de la página Web de Cintra aparcamientos ha sido especialmente relevante pues, además de ofrecer información sobre nuestro servicio, incorpora nuevas aplicaciones

como por ejemplo, información sobre las nuevas promociones de aparcamientos para residentes.

Durante el primer trimestre de 2007, se han realizado dos nuevos estudios sobre la satisfacción del cliente.

En Cintra Aparcamientos se ha realizado un análisis cualitativo para definir los aspectos que influyen en la satisfacción de los usuarios de aparcamientos subterráneos. Posteriormente se ha llevado a cabo un análisis comparativo de dichos aspectos en Cintra Aparcamientos y las empresas más importantes del sector en España.

Por otro lado, Dornier ha llevado a cabo, durante el 2007, un estudio de satisfacción del cliente con el servicio de vía pública, entendiendo al cliente de vía pública como cualquier persona que vive (empadronada) en un municipio donde existe el servicio prestado por Dornier.

En total se han realizado 1.123 encuestas telefónicas en 16 municipios, con un grado de satisfacción del 58%.

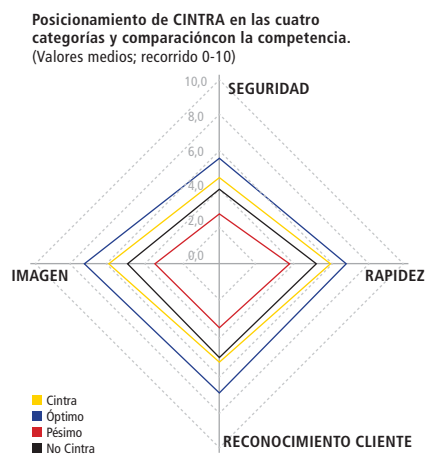
Adicionalmente, cada dos años se analiza la satisfacción de los clientes

mediante entrevistas presenciales. Los años en los que no se realiza el estudio se utilizan para detectar necesidades o parámetros de satisfacción con otros métodos de investigación y marketing. Por último, hay que recordar que los clientes pueden solicitar Hojas Oficiales de Reclamaciones en cualquier oficina de atención al usuario de nuestros centros de negocio, tanto zona azul como aparcamientos de rotación y servicio de retirada de vehículos de la vía pública o servicio de grúa.

Las reclamaciones son gestionadas íntegramente por las Delegaciones y Gerencias, que, en colaboración con el Responsable del centro en la que la reclamación ha surgido, recopilan los datos necesarios para responder diligentemente intentando satisfacer las demandas de los clientes y superar incluso sus expectativas.

El número total de reclamaciones gestionadas en 2007 ha sido 1.195; todas las reclamaciones han sido atendidas y contestadas en un plazo inferior a 20 días hábiles.

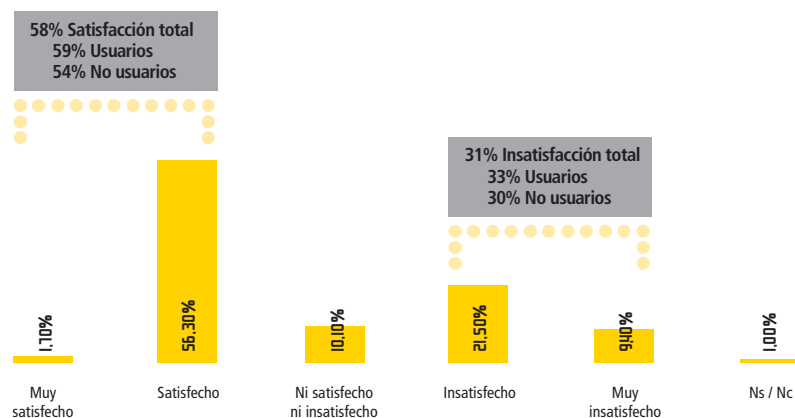
Posicionamiento global CINTRA APARCAMIENTOS



Cintra, comparado con el conjunto de las otras empresas participantes en el estudio, obtiene una mejor puntuación en tres de las cuatro categorías: en Seguridad, Rapidez e Imagen. En Reconocimiento del cliente prácticamente no consigue distinguirse del resto, obteniendo una valoración muy similar. De las cuatro categorías en la que más se acerca CINTRA al valor óptimo es en Rapidez.

Grado de satisfacción con el servicio actual (Dornier)

Base: Muestra total ponderada. % verticales



Nuestro compromiso con la comunidad

El compromiso de Cintra con la Comunidad se estructura a través de dos ejes: la política ambiental y la acción social.

La política ambiental de Cintra establece, entre otros, los siguientes compromisos:

- La mejora progresiva del comportamiento ambiental de nuestras actividades productivas mediante el estudio, basado en criterios técnicos y económicos, de las mejores prácticas aplicables a nuestros sectores de actividad.
- La optimización en el empleo de recursos naturales y la implantación de criterios de máxima eficiencia energética.

- El cumplimiento de la legislación ambiental aplicable a nuestras actividades.
- La implantación de sistemas de gestión ambiental certificados por entidades acreditadas, en aquellas áreas de negocio que conllevan riesgos ambientales relevantes.
- La comunicación activa con la Administración Pública, ONG y agentes sociales, aportando soluciones para la protección del medioambiente y la prevención de la contaminación.

El programa de Acción Social de Cintra está orientado al respeto a

la diversidad cultural además de las costumbres y principios vigentes entre las personas y comunidades afectas por su actividad. En consonancia con el crecimiento global de la compañía, Cintra ha asumido un mayor compromiso para la promoción del desarrollo humano en el marco de los 8 Objetivos de Desarrollo del Milenio propuestos por las Naciones Unidas.

Además, como 'Ciudadano Corporativo', Cintra también es parte activa en las iniciativas de carácter cultural de especial impacto en aquellas ciudades y países donde realiza su actividad.

❖ I. Responsabilidad con el Medio Ambiente

Sistema de gestión ambiental

Cintra ha definido una serie de estrategias y objetivos que abarcan los principales aspectos asociados a nuestra actividad para tratar de minimizar el impacto ambiental que producen. Estas estrategias y objetivos se encuadran dentro del sistema de gestión ambiental que Cintra tiene implantado y certificado.

Durante este año, se ha cumplido el objetivo de conseguir certificar todos los negocios de autopistas y aparcamientos que Cintra tiene en España y Portugal. Un total de 266.805 plazas de aparcamiento y 672,5 kilómetros de autopista se encuentran incluidos dentro del sistema de gestión ambiental certificado según la norma internacional ISO 14001, lo que supone el 38% del total de la facturación de Cintra. Además, cabe señalar que Cintra Aparcamientos y Dornier son

las primeras empresas que en España certifican la gestión ambiental de la actividad de explotación de aparcamientos y servicio regulado en vía pública.

Independientemente del certificado, en todos los centros que Cintra gestiona se lleva a cabo una gestión ambientalmente responsable aplicando las mejores prácticas posibles y mejorando continuamente su comportamiento ambiental. En estos centros de negocio, se irá avanzando progresivamente en la implantación y certificación del sistema de gestión ambiental.

La inversión en materia de medio ambiente en Cintra fue, durante 2007, de aproximadamente un millón de euros, de los que 36.129,76 euros corresponden a proyectos de I+D en colaboración con universidades y otras entidades de investigación como el CSIC (Consejo Superior de Investigaciones Científicas).

Estado de los sistemas de gestión ambiental

Oficinas centrales	■
ETR 407	■
Chicago Skyway	■
Indiana Toll Road	■
M4-M-6	■
Santiago-Talca	■
Talca-Chillán	■
Ruta del bosque	■
Collipulli-Temuco	■
Temuco- Río Bueno	■
Autema	■
Ausol	■
R4	■
Ocaña-La Roda	■
Scut Algarve	■
Scut Norte	■
Cintra Aparcamientos	■
Eguisa	■
Dornier	■
Femet	■

- Certificados
- En proyecto
- En fase de implantación

Evaluación desempeño ambiental

Durante el año 2007 Cintra ha implantado un sistema de indicadores según la norma UNE-EN-ISO 140031 que ha sido de gran ayuda a la hora de elaborar los indicadores de desempeño ambiental. Se han aplicado una serie de medidas enfocadas a la reducción de consumos, la mejora de la eco-eficiencia y el fomento del reciclaje, que se ponen de manifiesto en los resultados de sus indicadores.



M-3

Consumos

El compromiso con el medioambiente de Cintra se traduce en el esfuerzo de la compañía por minimizar el impacto sobre los recursos naturales, como el agua o el suelo, y reducir el consumo energético contribuyendo al desarrollo sostenible.

Para lograr un control exacto de los consumos de agua, electricidad, combustible y papel, Cintra dispone, desde el año 2006, de un sistema de información sobre el comportamiento ambiental de la empresa, denominado CONSIGGNA (Control de Sistemas de Gestión Global Normalizado). La herramienta permite reportar los datos, centro a centro, desde cualquier parte del mundo, ya que se accede a través de Internet.

La aplicación, que ya se utilizaba dentro del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales, se ha convertido, en 2007, en el principal canal informativo del Departamento de Medio Ambiente, al que aporta la información ambiental más relevante para su análisis, como los datos de consumos y residuos generados desde los centros de trabajo.

• Electricidad

El consumo de electricidad de las principales autopistas en funcionamiento, junto con la actividad de aparcamientos y las oficinas centrales, alcanzó los 329.254,98 GJ, lo que representa un incremento del 11,4% respecto al ejercicio anterior. Sin embargo, este aumento se debe, principalmente, a la consolidación durante el año completo de las autopistas Indiana Toll Road (consolidada desde el 1 de julio de 2006), la Ruta del Bosque (adquirida en octubre de 2006) y la autopista Ocaña-La Roda (abierta al tráfico en julio de 2006). Sin tener en cuenta el aumento producido en estas autopistas, el consumo de electricidad se hubiera reducido un 2,8% hasta los 287.044,72 GJ

Consumo de electricidad por áreas

	2006	2007
OFICINAS CENTRALES	2.299,50	1.818,63
APARCAMIENTOS	55.523,23	51.812,42
AUTOPISTAS	237.625,00	275.623,93

CONSUMO ELECTRICIDAD (GJ)	2007
OFICINAS CENTRALES	1.818,63
APARCAMIENTOS	51.812,42
AUSOL	34.320,23
AUTEMA	6.427,94
OCAÑA-LA RODA	10.549,87
RADIAL 4	25.313,90
EUROSCUT NORTE	12.578,34
EUROSCUT ALGARVE	4.593,20
EUROLINK	4.989,63
407 ETR	59.080,51
INDIANA TOLL ROAD	41.662,94
CHICAGO SKYWAY	7.558,96
SANTIAGO-TALCA	11.566,65
RUTA DEL BOSQUE	22.475,25
COLLIPULLI-TEMUCO	11.126,32
TEMUCO-RIO BUENO	12.686,31
TALCA-CHILLAN	10.693,79
TOTAL	329.254,98

• Combustible líquido

En cuanto al consumo de combustible líquido, este se ha reducido en un 10,7% en la actividad de aparcamientos, mientras que el aumento de la actividad de autopistas se debe, fundamentalmente, a la consolidación, durante el año completo, de las autopistas Indiana Toll Road, Ruta del Bosque y Ocaña-La Roda. Este año, por primera vez, se desglosa el consumo de combustible líquido por las principales autopistas:

Consumo de combustible líquido (Miles de litros)

	2006	2007
Aparcamientos	354,72	316,65
Autopistas	2.864,12	3.290,80

CONSUMO COMBUSTIBLE LÍQUIDO (Miles de litros)	2007
APARCAMIENTOS	316,65
AUSOL	121,54
AUTEMA	49,81
OCAÑA-LA RODA	205,07
RADIAL 4	139,02
EUROSCUT NORTE	34,05
EUROSCUT ALGARVE	110,61
EUROLINK	46,73
407 ETR	360,31
INDIANA TOLL ROAD	1.304,00
CHICAGO SKYWAY	55,48
SANTIAGO-TALCA	107,05
RUTA DEL BOSQUE	201,17
COLLIPULLI-TEMUCO	196,61
TEMUCO-RIO BUENO	188,50
TALCA-CHILLÁN	123,68
TOTAL	3.560,28

• Gas Natural

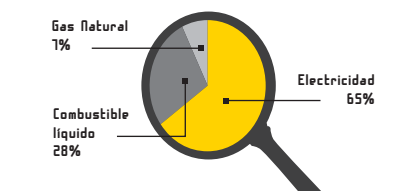
El consumo de gas en la actividad de autopistas aumentó un 67% debido, principalmente, a la incorporación de las autopistas Indiana Toll Road, Ocaña-La Roda y Ruta del Bosque durante el año completo. Este año, por primera vez, se ha realizado un seguimiento del consumo de gas en la actividad de aparcamientos que alcanzó los 3.024 metros cúbicos.

Como se puede apreciar en el gráfico, el mayor porcentaje de consumo energético se corresponde con consumo eléctrico debido a la gran demanda que requiere la iluminación de autopistas y aparcamientos. Por otro lado, se ha aumentado el porcentaje tanto de electricidad como de gas natural (energías menos contaminantes) en 2007 respecto a los resultados de 2006 en detrimento del combustible líquido.

Consumo de gas natural (M3)

	2006	2007
Aparcamientos	2.834	3.024
m³ gas/plaza	0,01	0,01
Autopistas	499.712	837.784,27
m³ gas/km	519,18	1.513,61

Consumo de energía por fuentes primarias



Indiana Toll Road.

• Agua

El consumo de agua alcanzó, durante el ejercicio 2007, los 200.351,07 metros cúbicos, con un descenso del 17,2% respecto al ejercicio anterior. El descenso más significativo se produjo en la actividad de aparcamientos, donde el consumo se redujo en un 43,1% hasta alcanzar los 27.370,89 metros cúbicos. En la actividad de autopistas, el consumo disminuyó un 4,58%.

Consumo de agua (M3)

	2006	2007
APARCAMIENTOS	48.135,58	27.370,89
AUTOPISTAS	195.626,65	186.667,50
TOTAL	243.762,23	214.038,39



Talca-Chillán.

• Papel en oficinas centrales

El consumo de papel en las oficinas centrales ha disminuido significativamente durante el último año como resultado de las diversas iniciativas puestas en marcha, como por ejemplo, la introducción de mensajes de concienciación ambiental en correos electrónicos y la adquisición de impresoras y fotocopadoras a doble cara. El número total de kilogramos consumidos fue de 6.690, un 26,8% menos que en el ejercicio anterior. Este descenso es aún mayor si lo comparamos por el número de kilogramos consumidos por empleado, que descendió un 31,2%. En los últimos tres años, el consumo de papel ha disminuido un 19,4% mientras que el consumo por empleado se redujo en un 36,3%.

Consumo de papel (*)

	2004	2005	2006	2007
TOTAL PAPEL (Kilos)	8300	8785	9150	6690
INDICADOR (kg/empleado)	63,64	53,9	58,97	40,55

(*) Oficinas centrales



Generación de residuos

Como se puede observar en la tabla, los residuos que se generan en mayor cantidad son los restos metálicos y los residuos de construcción y demolición ya que se generan durante las actividades de mantenimiento de las infraestructuras. Otro residuo generado en grandes cantidades son los restos de neumáticos recogidos durante las labores de limpieza. El tratamiento de estos residuos es de reciclaje y reutilización. Hay que destacar que la media de valorización de residuos generados en España y Portugal ha sido de un 77,9 %.

Residuos generados 2007

	TOTAL CINTRA (Tn) (*)
ABSORBENTE CONTAMINADO	1,41
ACEITE USADO	12,89
ANIMALES	142,26
BATERIAS	4,73
ENVASES	3,82
ENVASES PELIGROSOS	2,76
FILTROS ACEITE	1,35
FLUORESCENTES	16,28
LODOS AGUAS RESIDUALES	508,8
LODOS HC	14,66
METALICOS	399,59
NEUMATICOS	321,48
OBJETOS PUNZANTES	0,02
PALETS	68,81
PAPEL Y CARTON	88,27
PILAS	6,18
RAEE	5,23
RCD	6816,77
RSU	614,42
TONER Y CARTUCHOS	
TINTA	1,45
VOLUMINOSOS	21,85
VEGETALES	256
TOTAL	9.309,12

(*) Dato estimado

Emisiones a la atmósfera

Cintra es responsable directa de las emisiones a la atmósfera procedentes del consumo de su flota de vehículos y de sus instalaciones. Sin embargo, estas emisiones son muy pequeñas frente a las que realizan, de forma indirecta, los usuarios de las autopistas.

Toneladas de CO2 España y Portugal

Emisiones indirectas de CO2 asociadas a la compra de electricidad (Toneladas de CO2 equivalentes)	15.683,27
---	------------------

Emisiones directas de CO2 procedente del consumo de combustible en fuentes móviles (Toneladas de CO2 equivalentes)	2.497,88
--	-----------------

Emisiones directas de CO2 procedentes de consumo de combustible en fuentes estacionarias (Toneladas de CO2 equivalentes)	152,49
--	---------------

TOTAL (Toneladas de CO2 equivalentes)	18.333,64
--	------------------



❖ Aspectos ambientales significativos en Cintra

Cintra ha adquirido el compromiso que recoge la norma ISO 14001 de comunicar anualmente cuales son sus aspectos ambientales significativos, es decir aquellos sobre los que Cintra trabaja con especial hincapié para conseguir controlar y disminuir su posible impacto en el medio ambiente.

ASPECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS	ASPECTOS POTENCIALES
Vertido de aguas residuales	Fuga gases refrigerantes
Ruido	Vertidos accidentales
Emisiones a la atmósfera	
Consumo de agua	

Preocupación por el cambio climático

A pesar de que la actividad de Cintra no es especialmente conflictiva por su impacto sobre el cambio climático, durante el año 2007 y enmarcado dentro de la estrategia de lucha contra el cambio climático de Cintra, se han llevado a cabo diversas iniciativas. Por ejemplo, en el negocio de aparcamientos, como consecuencia de los objetivos que para este negocio se establecieron en 2007, se ha conseguido que el 3,7% del total de las grúas utilicen como combustible el biodiesel. Por otro lado, se ha conseguido reducir el consumo total de electricidad más de un 7% respecto a 2006, gracias entre otros motivos al creciente uso de luminarias con balastro electrónico, ajuste de los niveles de iluminación en función de la ocupación de la planta del aparcamiento y la centralización de los mismos. Mediante este último sistema se cierran todos los accesos al aparcamiento, peatonales y de vehículos, con el objetivo de dotar de seguridad al aparcamiento y sólo permitir el acceso a vehículos que entran para aparcar o a personas que entran para retirar su vehículo estacionado. En el momento de entrada del usuario, el sistema detecta ese evento,

y automáticamente aumenta la iluminación del aparcamiento, pasando de posición de reposo a una iluminación mayor. De igual forma, hace el sistema cuando detecta que entra un vehículo en el aparcamiento.

En el negocio de estacionamiento regulado en vía pública se han aumentado un 12 % el número de expendedores con paneles solares respecto a 2006, lo que supone que en 2007, se cuentan con un total de 1.160 de expendedores que funcionan con energía fotovoltaica. Por último, se ha llevado a cabo un programa de sustitución de equipos de gases de refrigeración que contienen HCFC's, que ha supuesto la retirada del 28% del total de equipos que funcionan con estos gases.

En las oficinas centrales de Cintra se ha procedido a la instalación de sensores de detección de presencia para el control de la iluminación lo que ha supuesto la reducción del 18% del consumo eléctrico frente a 2007.

Por otro lado, y con el objeto de disminuir el impacto de las emisiones indirectas procedentes de los usuarios de las infraestructuras se sigue potenciando el uso de sistemas automáticos de pago de peaje, con el objeto de disminuir los movimientos lentos, momentos en los que se producen las mayores emisiones, en playas de peaje.



Euroscut Norte-Litoral.

% Telepeaje

	2006	2007
AUTEMA	42,41 %	47,1%
AUSOL I	18,50 %	21,33 %
AUSOL II	17,95 %	20,58%
AUTOPISTA RADIAL 4	13,65 %	20 %
AUTOPISTA OCAÑA-LA RODA	9,54 %	15,3 %
EUROLINK M4-M6	1,44%	15%
CHICAGO	36,5%	41,4%
407 ETR	79,2%	80,5%
INDIANA TOLL ROAD	Sin datos	40,0%

Gestión de residuos

Como parte de los objetivos ambientales planteados en las concesionarias españolas se ha llegado a una tasa de separación y reciclaje de papel y cartón del 50% y 70% respectivamente en AUTEMA. En Radial 4 el porcentaje de reciclaje de papel y cartón ha alcanzado el 79% y en Ausol el 50%.

En lo que se refiere a las tierras y restos inertes procedentes del mantenimiento de firmes, en Autema han sido cedidas a Ayuntamientos locales para el acondicionamiento de caminos locales y en Ausol se ha instalado una planta de cribado y machaqueo que permite reprocesar el material procedente del excavado de las obras de acondicionamiento de la autopista para rellenos.

Por otro lado, se ha llegado a un acuerdo entre la Radial 4 y GREFA,

(Grupo de Recuperación de la Fauna autóctona) por el cual los animales muertos que se recogen en la vía sirven de alimento a las aves que GREFA cría y ayuda a recuperar en su centro de Majadahonda.

Sensibilización stakeholders

Con el objeto de promover la sensibilización de los empleados, durante el año 2007, se celebró el concurso de buenas prácticas ambientales en el que pudieron participar todos los empleados de Cintra en España. En total se recibieron 372 propuestas (18% de participación), quedando 13 de ellas finalistas. Un jurado independiente establecido específicamente al efecto, eligió las tres ideas que finalmente fueron premiadas. La idea ganadora, un ingenioso artículo para fomentar el reciclaje de papel en cada puesto de

trabajo, ha sido llevada a la práctica y distribuida en todos los centros de trabajo de Cintra en España.

En cuanto a las iniciativas para fomentar la sensibilización ambiental de los clientes, se han llevado a cabo dos actuaciones que cabe señalar.

En el negocio de aparcamientos se ha ampliado la campaña de sensibilización ambiental para el fomento de ahorro de recursos (electricidad, luz, papel, agua) a todos los aparcamientos y oficinas de España.

En el negocio de autopistas cabe señalar la iniciativa llevada a cabo por Euroscut Algarve, que ha instalado contenedores de recogida selectiva en todas sus áreas de descanso. Los contenedores instalados han sido fabricados a partir de materiales reutilizados en la propia concesionaria. Tras varios meses en marcha, la aceptación y colaboración de los usuarios ha sido muy alta.



Euroscut Algarve.

Biodiversidad

En la autopista AP-36, durante el año 2007, se ha continuado de forma voluntaria el programa de vigilancia ambiental de la avifauna esteparia, dando así continuidad a lo establecido en el Plan de Vigilancia Ambiental de dicha autopistas. El seguimiento de la fauna esteparia se ha llevado a cabo en un total de 30 kilómetros, y el objeto del estudio ha sido analizar la distribución de la Avutarda Común y demás aves esteparias, analizar sus movimientos entorno a los lugares de avistamiento, detectar las zonas de cortejo y reproducción, y determinar la productividad anual de la Avutarda común, mediante el censo de pollos que han sobrevivido al final del verano. También se ha valorado el posible impacto derivado de la puesta en marcha de la Autopista de Peaje AP-36, sobre las poblaciones de aves esteparias. Siendo los resultados altamente satisfactorios ya que el impacto sobre dichas poblaciones es prácticamente nulo.

En 2007, se han continuado los trabajos relacionados con el proyecto “cernícalo primilla” que en colaboración con el Grupo de Rehabilitación de la Fauna

Autóctona (GREFA) pretendía crear una colonia estable de cernícalos primilla (especie catalogada como en peligro de extinción, vulnerable y de especial interés protegida por diversa normativa) capaz de alimentarse y reproducirse por sí mismos y de volver año tras año una vez finalizada su migración invernal en el municipio de Perales del Río (Madrid).

Este año tras un seguimiento intensivo de la colonia durante los primeros meses del verano, se contabilizaron un total de 20 parejas de cría, un número suficiente para garantizar la reproducción en la colonia, por lo que se ha decidido no introducir pollos criados en cautividad y se ha reducido el tiempo de permanencia de la pareja de reclamo con el objeto de disminuir las molestias al primillar. De este modo, se han obtenido resultados sobre la viabilidad de la colonia a largo plazo sin intervención. Durante el periodo de monitorización, se observaron un total de 26 retornos de otros años, así como un gran éxito en la cría natural, ya que no se registró ninguna baja. Por tanto, la colonia presenta un futuro esperanzador, con un crecimiento anual en el número de efectivos, así como

de parejas reproductoras. Por tanto el proyecto iniciado en 2005 ha resultado un gran éxito, poniendo de manifiesto que la efectividad de las prácticas empleadas.

En lo que se refiere al proyecto EXPERTAL realizado en colaboración con la Fundación Biodiversidad, la Universidad Rey Juan Carlos y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y mencionado en la memoria del año 2006, cabe señalar que durante 2007 se han comenzado los trabajos en las autopistas Radial 4 y Madrid-Levante.

En total se han seleccionado 6 parcelas para llevar a cabo dos experimentos. El primero de ellos consiste en el análisis de la composición, estructura y funcionamiento de los ecosistemas de taludes de tierra en respuesta a diferentes tratamientos de fertilización, hidrosiembra y aporte de agua. El segundo de los experimentos consiste en comprobar si efectivamente las hidrosiembras habituales facilitan la colonización secundaria. Los resultados obtenidos en este estudio serán de gran valor a la hora de proponer soluciones para los taludes en futuros proyectos de construcción y explotación de infraestructuras.



Madrid-Sur



Madrid-Sur.



Casa Montero, mina de sílex.

❖ 2. Compromiso con la comunidad

Responsabilidad social y respeto a culturas y costumbres autóctonas

El principal objetivo de Cintra en materia de acción social es armonizar nuestras inversiones sociales con nuestras responsabilidades como compañía. Durante 2007, Cintra dedicó 3,7 millones de euros al desarrollo de 42 proyectos de iniciativa social destinados a mejorar el bienestar social, económico y cultural de las comunidades en las que opera. Además, Cintra se compromete a desarrollar su actividad de manera socialmente responsable y a respetar la diversidad cultural, costumbres y principios vigentes entre las personas y comunidades afectas por su actividad.

Proyectos para la preservación de la cultura y el arte en España

En el año 2007, las inversiones realizadas por CINTRA en beneficio de la Comunidad han sido de dos clases. Aquellas contribuciones derivadas de los contratos de concesión o de las exigencias legales, y otras de carácter voluntario, distribuidas entre cinco países de dos continentes, entre los que también se encuentra España.

• **Contribuciones derivadas de las exigencias legales**

Las contribuciones obligatorias se centraron en 5 proyectos cuyo importe total ascendió a 1,2 millones de euros, desarrollados en su totalidad en España y relacionados directamente con el Arte y la Cultura. Se trata de los siguientes:

Autopista del Sol

En la localidad de Casares (Málaga) se está realizando el proyecto de Conservación y Restauración de la Iglesia Mayor de Casares (108.687 euros). Además, AUSOL ha participado activamente en la construcción del Centro de Interpretación de la Necrópolis Megalítica de Corominas (Estepona,

Málaga) que se incorporó a la Red de Patrimonio Histórico Andaluz el pasado mes de marzo (456.129 euros). Corominas es una de las necrópolis más importantes de Andalucía y cuenta con un excelente estado de conservación. Fue descubierta en 2001, durante los trabajos de construcción de la autopista A-7. Por último, la Autopista del Sol participa en el proyecto de Recuperación Volumétrica del Frons Pulpiti y Tarima del Teatro Romano de Málaga (10.787 euros).

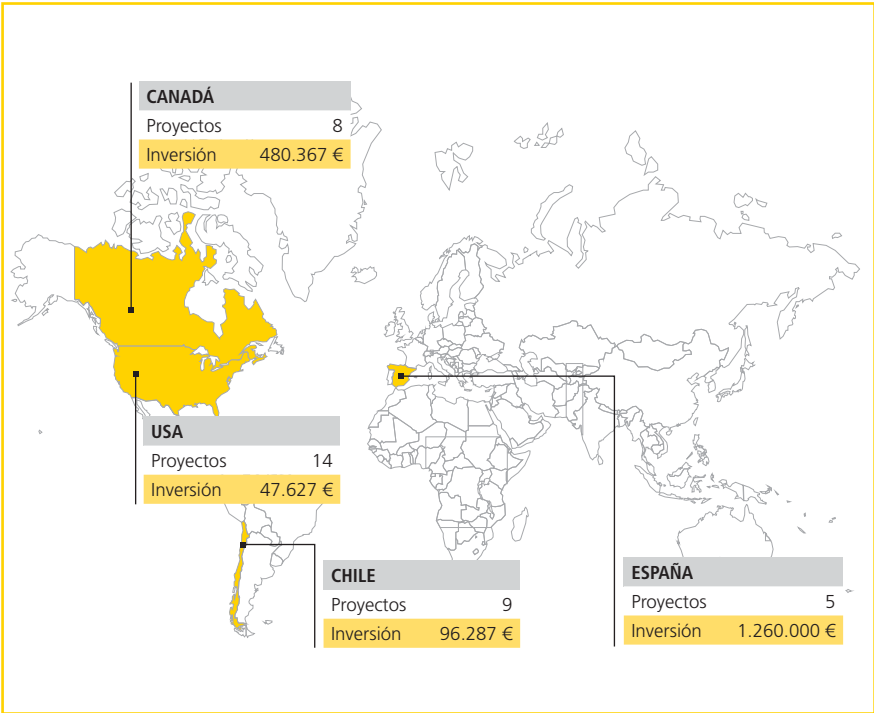
Autopista Madrid Sur

Participa en el proyecto de investigación arqueológica que se está llevando a cabo en el yacimiento de Casa Montero (715.982 euros), una de las minas de sílex más importantes de la Prehistoria cuya investigación vendrá a determinar muchos aspectos de la cultura minera de hace 7.400 años y, mediante el Convenio firmado con la Fundación Albéniz, en la construcción de la Escuela Superior de Música Reina Sofía (450.000 euros).

• **Contribuciones Voluntarias**

Centradas en 37 proyectos supusieron, en 2007, una inversión en la comunidad superior a los 1,9 millones de euros.

Impacto Mundial de las contribuciones voluntarias



Impacto por Areas de Actuación

El principal destino de esta inversión fueron los proyectos de carácter cultural y educativo, donde cabe destacar los siguientes:

Proyectos	Número de proyectos	Inversión
Arte y Cultura	4	1.280.000 €
Educación	11	273.747 €
Salud	8	208.158 €
Desarrollo Económico	5	26.368 €
Ayuda Humanitaria	3	1.849 €
Otros	6	112.223 €

• Arte y Cultura en España

La Autopista Alcalá-O'Donell está fuertemente comprometida con los trabajos de excavación en los Yacimientos de Casas de Bahezuela II y III del Término de San Fernando de Henares, en Madrid, datados en el Paleolítico y Neolítico.

• Educación Vial en Chile

Cintra ha realizado contribuciones en Chile en materia de Educación Vial de los que se han visto beneficiados más de 1.000 niños, de entre 6 y 13 años, de los colegios públicos situados entre las localidades de Talca y Chillán. Con ello, Cintra ha contribuido a sensibilizar a la población infantil en materia de educación vial y a enseñarles a reconocer situaciones de peligro.

• Compromiso con la Comunidad y en materia de Salud en Canadá

La autopista 407 ETR y sus empleados están comprometidos con la Comunidad a la que sirven y uno de sus proyectos más relevantes está centrado en la Universidad de York, mediante la creación de una beca escolar, *York University Scholarship*, de 125.000 dólares, que será distribuida anualmente mediante el Premio al Estudiante Graduado 407 ETR, dotado de 15.000 dólares. La Universidad de York, cercana a la 407 ETR, es un centro interdisciplinario de investigación y enseñanza de Canadá. Ha preparado a cientos de estudiantes de los cuales muchos forman parte de la plantilla de la autopista.

En materia de Salud destaca la aportación que la 407 ETR ha realizado a la Fundación Sickkids, que proporciona un servicio de alta calidad a los niños enfermos del área metropolitana de Toronto & GTA (*Greater Toronto Area*). La Autopista ha realizado una donación de 125.000 dólares en 2007 destinados al tratamiento de niños enfermos de cáncer y a la investigación de los tumores cerebrales.



• Desarrollo económico en Estados Unidos

Destacan en este ámbito las contribuciones que Chicago Skyway ha realizado al Metropolitan Planning Council, un grupo de profesionales sin ánimo de lucro comprometidos con el servicio público mediante el desarrollo, promoción, e implementación de políticas contra el exceso de ruido, para contribuir a que los residentes del área de la autopista disfruten de una calidad de vida óptima.

Impacto según el perfil del beneficiario

La población local y los niños han sido los principales destinatarios de la contribución económica que Cintra ha efectuado en el año 2007.

La orientación estratégica de los proyectos se ha dirigido, en un 64%, a donaciones aunque los proyectos estratégicos a largo plazo se han llevado el 78% de la inversión en acción social.



Chicago Skyway.

Voluntariado

Por último, Cintra ha promovido iniciativas de voluntariado en sus oficinas centrales en España y en la 407 ETR. En España se celebró la Jornada Solidaria organizada con Plan España, que congregó a 25 voluntarios que trajeron al español la correspondencia entre apadrinados y padrinos de esta ONG. Esta acción agilizó sensiblemente la comunicación entre las dos partes y permitió que Plan España destinara su tiempo a su objetivo principal. En Canadá, los empleados de la 407 ETR colaboraron con la organización United Way York Region en la recaudación de fondos destinados a diferentes actividades benéficas de la comunidad. También Cintra promueve la participación directa de sus empleados en iniciativas de carácter social. Un buen ejemplo es la campaña "Juntos, Sumamos" por la que la empresa duplica las aportaciones que los empleados hagan de sus nóminas. Durante este año ha participado una media de 55 personas y se han recaudado más de 5.000 euros destinados, en esta ocasión, a la construcción de pozos para abastecer de agua potable a 14 pueblos del cantón Gadjibian en Chad, donde la falta de este recurso es una de las principales causas de inseguridad alimentaria y que genera numerosas crisis humanitarias.



Asociacionismo

Cintra es miembro de las asociaciones profesionales siguientes:

En España:

- Asociación para el Progreso.
- ADEPI (Asociación Española de Dirección y Desarrollo de Personas).
- ASETA (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas).
- SEOPAN (Asociación Española de Carreteras).
- AERI (Asociación Española de Relaciones con Inversores).
- ASEPARC (Asociación Española de Aparcamientos).
- ANERE (Asociación Nacional de Empresas de Regulación de Estacionamiento).
- AMEGA (Asociación Madrileña de Empresas de Garajes).
- FEDETO (Federación de Empresarios de Toledo).
- FEDESA (Federación Española de Asociaciones del Sector de Aparcamientos).
- Agrupación provincial de Empresarios de Garajes Aparcamientos y Estaciones de Lavado y Engrase de Cantabria.
- Asociación Española de Empresas de Regulación del Estacionamiento.

En Irlanda:

- I.B.E.C (*Irish Business and Employers Confederation*).
- *Irish Toll Industry Association*.

En Portugal:

- A.S.E.C.A.P (Centro Rodoviario Portugués Cámara de Comercio e Indústria Luso-española).

Perfil de beneficiario	Número de proyectos	Inversión
Población Local	4	1.200.000 €
Niños	10	264.987 €
Enfermos	5	190.700 €
Otros	10	130.009 €
Discapacitados	1	7.336 €
Personas en riesgo de exclusión	1	4.736 €
Personas mayores	1	2.786 €

**INFORME DE REVISIÓN INDEPENDIENTE
DE INDICADORES DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA 2007**

**A la Dirección de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
(en adelante Cintra):**

Alcance del trabajo

Hemos sido requeridos por Cintra para realizar la revisión de los indicadores de Responsabilidad Corporativa incluidos en las páginas 194 y 195 del Informe Anual 2007 de Cintra, referentes al capítulo de Responsabilidad Corporativa para el ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2007. Dichos indicadores son los que la Dirección de Cintra ha considerado como de mayor relevancia para sus grupos de interés.

La Dirección de Cintra es responsable de la preparación de la información de Responsabilidad Corporativa 2007 incluida en el correspondiente capítulo del Informe Anual 2007 de Cintra, así como del diseño, implantación y mantenimiento de los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información, y de los procesos y de las bases y criterios para su elaboración que se indican en las páginas 196 y 197 del mencionado Informe Anual. Nuestra responsabilidad es emitir un informe independiente basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión.

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de acuerdo con las normas y procedimientos incluidos en el International Standards on Assurance Engagements (ISAE) 3000 "Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information", ("Limited Assurance Engagements") emitida por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB).

Nuestro trabajo de revisión ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades de Cintra que han participado en la elaboración de los indicadores de Responsabilidad Corporativa, y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que, con carácter general, se describen a continuación:

- Desarrollo de entrevistas con el personal de Cintra responsable de la recopilación de la información y elaboración de los indicadores objeto de nuestra revisión.
- Revisión de la documentación de soporte utilizada, así como el funcionamiento de los sistemas y procedimientos establecidos para recopilar, calcular y agregar la información por parte de Cintra.
- Comprobación, mediante pruebas de revisión en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa y cualitativa de los indicadores incluidos en el capítulo de Responsabilidad Corporativa 2007 objeto de nuestra revisión y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Cintra.

El alcance de un trabajo de aseguramiento limitado ("Limited Assurance Engagements") es inferior al de un trabajo de aseguramiento razonable ("Reasonable Assurance Engagements"), y por tanto la seguridad proporcionada es también menor.

Independencia

Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por el Código Ético de la International Federation of Accountants (IFAC).

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que los indicadores de Responsabilidad Corporativa incluidos en las páginas 194 y 195 del Informe Anual 2007 de Cintra, referentes al capítulo de Responsabilidad Corporativa, no han sido preparados, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con las bases y criterios de preparación expresados en las páginas 196 y 197 de dicho Informe, o contienen errores significativos.

Recomendaciones

Adicionalmente, del proceso de revisión realizado surgen algunas observaciones y recomendaciones de mejora. Las recomendaciones más relevantes se refieren a:

- a) En el ejercicio 2007, hemos observado un avance en la mejora de los sistemas y procesos de recopilación de la información e indicadores en materia medioambiental. Es recomendable que Cintra continúe consolidando los actuales sistemas y procesos de recopilación de la información e indicadores en materia medioambiental y la inclusión progresiva de todo el perímetro del grupo.
- b) En relación con el resto de los indicadores, es recomendable un avance en dichos sistemas y procesos así como la inclusión progresiva de todo el perímetro del grupo.
- c) Es recomendable avanzar en la involucración de los grupos de interés en el proceso de identificación de temas e indicadores relevantes, en los sistemas de diálogo y consulta con las partes interesadas y en los criterios de selección de los indicadores relevantes.

PricewaterhouseCoopers Asesores de Negocios, S.L.



Ignacio Fernández
Socio

10 de marzo de 2008

Tabla de Indicadores de Responsabilidad Corporativa

	2007	Perímetro de la información ¹	% Volumen de negocio correspondiente ²
Desempeño económico			
Ventas netas (millones de €)	1.025	Completo	100%
Otros ingresos de explotación (millones de €)	1		100%
Ingresos financieros (millones de €)	51		100%
Gastos de explotación (millones de €)	517		100%
Gastos de personal (millones de €)	119		100%
Sueldos y salarios (millones de €)	100		100%
Seguridad Social (millones de €)	17		100%
Pagos abonados en entrega de opciones sobre acciones (millones de €)	0		100%
Otros gastos sociales (millones de €)	2		100%
Resultado del ejercicio atribuido a la Sociedad dominante (millones de €)	-26		100%
Impactos económicos indirectos			
Patrocinios y bonificaciones			
Conservación y restauración Iglesia Mayor de Casares (€)	108.687	España	<50%
Centro Interpretación de la Necrópolis Megalítica de Corominas (€)	456.129		<50%
Recuperación del Frons Pulpiti y Tarima Teatro Romano de Málaga (€)	10.787		<50%
Investigación en Yacimiento de Casa Montero (€)	715.982		<50%
Escuela Superior de Música Reina Sofía (€)	450.000		<50%
Abadía de Montserrat (€)	6.000		<50%
Colaboración de la Entidad Ampans (€)	85.310		<50%
Inversión en proyectos I+D de medio ambiente (euros)	36.129,76	España y Portugal	<50%
Desempeño Ambiental			
Consumo de recursos			
Energía		España y Portugal	
Electricidad (en GJ)	147.415		<50%
Combustible líquido (miles de litros)	977		<50%
Consumo de Agua (m3)	80.424		<50%
Consumo de papel (Kg)	6.690		<50%
Consumo de papel (Kg/ empleado)	40,55		<50%
Emisiones CO2 (tn)	18.334		
Emisiones indirectas (tn)	15.683	España y Portugal	<50%
Emisiones directas móviles (tn)	2.498		<50%
Emisiones directas fijas (tn)	152		<50%
Porcentaje de negocio bajo sistemas de gestión certificado ISO 9000, ISO 14000 (%)			
ISO 9 001	55%	Completo	100%
ISO 14 001	38%		100%
Biodiversidad (ha)	489,74	España y Portugal	<50%

	2007	Perímetro de la información ¹	% Volumen de negocio correspondiente ²
Desempeño Social			
Empleo			
Plantilla media (nº personas)	2.692		<50%
Edad media de la Plantilla (años)	38,7		<50%
Promedio de años de antigüedad (años)	6,1		<50%
Porcentaje de hombres y mujeres (%)	55%/ 45%	España	<50%
Índice de rotación (%)	7,65%		<50%
Número medio de discapacitados en plantilla	93		<50%
Porcentaje de discapacitados en plantilla (%)	3,4		<50%
Relación empresas/trabajador			
Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo (%)	87,82%	España	<50%
Salud y Seguridad en el trabajo			
Número de horas de formación en prevención de riesgos laborales	8.223,5		<50%
Índice de Incidencia	45,08	España	<50%
Índice de Gravedad	0,75		<50%
Índice de Frecuencia	27,93		<50%
Formación y educación			
Número total de horas de formación	38.010		<50%
Inversión total realizada en formación (€)	523.641	España	<50%
Número total de participantes en formación	2.846		<50%
Satisfacción clientes institucional en aparcamientos			
Nivel de satisfacción de los clientes de vía pública			<50%
Satisfacción total	58%		<50%
Insatisfacción total	31%	España	<50%
Ni satisfecho ni insatisfecho	10%		<50%
Existencia de estudio cualitativo sobre satisfacción del cliente y posicionamiento	Gráfico		<50%
Relaciones con la comunidad financiera			
Número de reuniones con inversores	255		100%
Número de reuniones con analistas	10	Completo	100%
Número de roadshows	15		100%

¹ España: Se refiere a las sociedades dependientes y asociadas en España de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
Portugal: Se refiere a las sociedades dependientes y asociadas en Portugal de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
Completo: Se refiere a Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en todos los países en los que opera. (Grupo consolidado).

² Esta información ha sido aportada por Concesiones de Infraestructuras de Transporte para clarificar el perímetro de cobertura de los indicadores verificados, según su volumen de negocio aplicable para cada indicador y no forma parte del alcance de la revisión efectuada por PricewaterhouseCoopers. El 100% corresponde a una cobertura del indicador equivalente al 100% de volumen de negocio de Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas. El símbolo <50% significa una cobertura del indicador menor de 50% del volumen total de negocio de Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas.

Bases y criterios

para la elaboración de los indicadores de Responsabilidad Corporativa

Desempeño económico

Ventas Netas	Ventas netas en 2007, según información contenida en las Cuentas Anuales de Concesiones Infraestructuras y Transportes, S.A.(Cintra)
Otros Ingresos de Explotación	Otros ingresos de explotación en 2007, según Cuentas Anuales Consolidadas de Cintra
Ingresos Financieros	Ingresos financieros en 2007, según información contenida en las Cuentas Anuales de Cintra
Gastos de explotación	Gastos de explotación en 2007, según información contenida en las Cuentas Anuales de Cintra
Gastos de personal	Gastos de personal en 2007, según información contenida en las Cuentas Anuales de Cintra
Sueldos y salarios	Sueldos y salarios en 2007, según información contenida en las Cuentas Anuales de Cintra
Seguridad Social	Seguridad social en 2007, según información contenida en las Cuentas Anuales de Cintra
Otros gastos sociales	Otros gastos sociales en 2007, según información contenida en las Cuentas Anuales de Cintra
Resultado del ejercicio atribuido a la Sociedad dominante	Resultado del ejercicio atribuido a la Sociedad dominante en 2007, según información contenida en las Cuentas Anuales de Cintra

Impactos económicos indirectos

Patrocinios y bonificaciones	Cantidades satisfechas por Concesiones Infraestructuras y Transportes, S.A cuya iniciativa reviste del ordenamiento jurídico del mercado donde opera. Engloba contribuciones obligatorias relativas a trabajos de conservación del Patrimonio Histórico Español con el 1% del presupuesto total de obra pública (presupuesto de ejecución material, sin IVA) ligada a concesiones de infraestructura de acuerdo con la Ley 16/1985 de 25 de junio de Regulación del Patrocinio Histórico Nacional.
Inversión en proyectos I+D de medio ambiente (euros)	Inversiones realizadas en proyectos de I+D de medio ambiente en España y Portugal en 2007.

Desempeño Medioambiental

Consumo de recursos

Electricidad	Consumo de electricidad (en GJ) en sus oficinas centrales, aparcamientos y autopistas en España y Portugal durante 2007.
Combustible líquido	Consumo en miles de litros de combustible líquido (gasolina/gasoil) de vehículos en sus aparcamientos y autopistas en España y Portugal durante 2007.
Agua	Consumo de agua en metros cúbicos en los aparcamientos y autopistas de Cintra en España y Portugal durante 2007.
Papel	Consumo de papel comprado, suministrado por el proveedor, en las oficinas centrales durante 2007, expresado en kg y kg/empleado (plantilla media 2007 en oficinas centrales).

Emisiones CO2

Emisiones indirectas (tn)	Toneladas de CO2 equivalentes emitidas indirectamente por el consumo de electricidad en las oficinas centrales, aparcamientos y autopistas en España y Portugal durante 2007.
Emisiones directas móviles (tn)	Toneladas de CO2 equivalentes emitidas directamente por el consumo de combustibles líquidos en fuentes móviles en los aparcamientos y autopistas en España y Portugal durante 2007.
Emisiones directas fijas (tn)	Toneladas de CO2 equivalentes emitidas directamente por el consumo de combustibles líquidos en fuentes fijas en los aparcamientos y autopistas en España y Portugal durante 2007.

Porcentaje de actividad certificada

Porcentaje de negocio bajo sistemas de gestión certificados ISO 9001, ISO 14001	Porcentaje de actividad certificada bajo ISO 9001 e ISO 14001 durante el 2007 respecto a su facturación consolidada de acuerdo con las Cuentas Anuales Consolidadas de Cintra.
Biodiversidad	
Conservación biodiversidad (ha)	Número de hectáreas gestionadas en relación a la conservación de la biodiversidad en España y Portugal en 2007.

* Se refiere a Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas de acuerdo con las cuentas anuales consolidadas 2007 de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y su grupo de sociedades.

Desempeño Social

Empleo

Plantilla media (nº personas)	Media del número de empleados dados de alta en España durante 2007.
Edad media de la Plantilla (años)	Edad media del personal en plantilla en España a 31 de diciembre de 2007.
Promedio de años de antigüedad (años)	Antigüedad de la plantilla en España a 31 de diciembre de 2007.
Porcentaje de hombres y mujeres (%)	Porcentaje de hombres y mujeres sobre el total de la plantilla en España a cierre a 31 de diciembre de 2007.
Índice de rotación (%)	Total de bajas voluntarias producidas sobre la media anual de plantilla en España durante 2007.
Número medio de discapacitados en plantilla	Número medio de trabajadores discapacitados en plantilla en España a lo largo de 2007.
Porcentaje de discapacitados en plantilla (%)	Número de discapacitados con respecto a la plantilla media en España a 31 de diciembre de 2007.

Relación empresas/trabajador

Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo	Porcentaje de empleados con contrato en explotación (no estructura) y empleados con salario garantizado (otro personal) negociados en los convenios correspondientes a 31 de diciembre de 2007.
---	---

Salud y Seguridad en el trabajo

Número de horas de formación en prevención de riesgos laborales	Horas en formación en materia de prevención de riesgos laborales que se han impartido en cada una de las empresas de Cintra en España en 2007.
Índice de Incidencia	<p>Número de accidentes producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas en Cintra en España durante 2007. Se calcula aplicando la fórmula $II = \text{Nº de accidentes con baja acaecidos en la jornada laboral} \times 1000 / \text{Nº medio de trabajadores}$.</p> <p>Este sistema de elaboración se basa en la Recomendación 16 de la Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo de la OIT. El método de registro y notificación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se adapta a criterios de la OIT y EUROSTAT.</p>
Índice de Gravedad	<p>Número de jornadas perdidas por accidente producido durante la jornada laboral de cada 1000 horas trabajadas en Cintra en España durante 2007. Se calcula aplicando la fórmula $IG = \text{Nº de jornadas perdidas en el año} \times 1000 / \text{Nº de horas reales trabajadas}$. El Nº de horas reales trabajadas se calcula multiplicando las horas establecidas en el Convenio Colectivo correspondiente por la FTE (Full Time Equivalent) media de cada sociedad. $FTE = \text{Nº Empleados de alta durante el mes} \times \text{Nº de días de alta durante el mes} \times \text{coeficiente de reducción de jornada} / \text{Nº de días natural}$.</p> <p>Este sistema de elaboración se basa en la Recomendación 16 de la Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo de la OIT. El método de registro y notificación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se adapta a criterios de la OIT y EUROSTAT.</p>
Índice de Frecuencia	<p>Número de accidentes ocurridos durante la jornada laboral por cada millón de horas trabajadas en Cintra en España durante 2007. Se calcula aplicando la fórmula $IF = \text{Nº total de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral} \times 1.000.000 / \text{Nº de horas trabajadas}$. El Nº de horas reales trabajadas se calcula multiplicando las horas establecidas en el Convenio Colectivo correspondiente por la FTE (Full Time Equivalent) media de cada sociedad. $FTE = \text{Nº Empleados de alta durante el mes} \times \text{Nº de días de alta durante el mes} \times \text{coeficiente de reducción de jornada} / \text{Nº de días natural}$.</p> <p>Este sistema de elaboración se basa en la Recomendación 16 de la Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo de la OIT. El método de registro y notificación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se adapta a criterios de la OIT y EUROSTAT.</p>

Formación y educación

Número total de horas de formación	Número de horas de formación recibidas por los trabajadores de Cintra en España durante 2007.
Número de participantes en formación	Número de asistentes a los cursos de formación ofrecidos en Cintra en España durante 2007.
Inversión total realizada en formación (€)	Gastos incurridos en la realización de los cursos de formación ofrecidos en Cintra en España durante 2007.

Satisfacción clientes institucional en aparcamientos

Nivel de satisfacción de los clientes de vía pública	Porcentaje de clientes de vía pública satisfechos con el servicio de estacionamiento regulado, basado en una encuesta telefónica a 1.123 personas en 16 Municipios de España.
Estudio cualitativo sobre satisfacción del cliente y posicionamiento	Resultados obtenidos a partir de la realización de 3 focus group (30 personas en total) para identificar los aspectos clave para los usuarios de aparcamientos. Determinación del posicionamiento de Cintra en relación a dichos aspectos clave identificados (seguridad, rapidez, respuesta al cliente e imagen) y comparación respecto a con la competencia.

Relaciones con la comunidad financiera

Número de reuniones con inversores	Número de reuniones con inversores realizadas por las sociedades que cotizan en el mercado de valores en 2007
Número de reuniones con analistas	Número de reuniones con analistas realizadas por las sociedades que cotizan en el mercado de valores en 2007
Número de roadshows	Número de roadshows llevados a cabo por las sociedades que cotizan en el mercado de valores en 2007

Edita: **Cintra**

Diseño, ilustración de portada y maquetación: **Pierre Comunica**

Diseño de producción: **Pierre Comunica**





FEB

La autopista 407 ETR empezó a aplicar sus nuevas tarifas, que supusieron un aumento del 8,3% en hora punta y del 8,4% en hora valle. Al mismo tiempo, se introdujo el programa de fidelización para vehículos ligeros por el que los usuarios habituales obtendrán kilómetros gratuitos para utilizar la autopista durante los fines de semana además de descuentos en el precio de los carburantes. Cintra fue seleccionada como Provisional Contractor para el diseño, construcción, financiación y explotación de la autopista Central Greece, en Grecia. Participación en el consorcio 33,34% (Cintra propondrá la designación de Director General de la compañía concesionaria). Longitud: 231 km. Período de concesión: 30 años. Inversión estimada 1.500 millones de euros.

Cintra fue seleccionada como propuesta más favorable para la construcción y explotación de la autopista SH 121 en Texas, EEUU.

MAR

El consorcio liderado por Cintra (65%) y el Estado de Texas (EEUU), procedieron a la formalización del Contrato de Concesión para el diseño, construcción y operación de los segmentos 5 y 6 de la autopista de peaje SH-130.

El consorcio Eurolink, liderado por Cintra (95%) firmó el contrato de concesión para la construcción y explotación de la autopista de peaje M3, Irlanda.

Ausol refinanció el 100% de su deuda con un nuevo préstamo de 486 millones de euros y una reducción del spread de, aproximadamente, 30 puntos básicos sobre el anterior.

ABR

La autopista Indiana Toll Road procedió a aplicar las nuevas tarifas de la autopista para vehículos pesados. Según lo establecido en el Contrato de Concesión, las tarifas para vehículos de cinco ejes, que son los más habituales, se incrementaron en un 25%.

MAY

Cintra firmó del contrato de concesión para la construcción y explotación de la autopista Central Greece en Grecia.

JUN

La autopista Indiana Toll Road puso en funcionamiento el sistema de peaje electrónico en el tramo de la concesión explotado en esquema de peaje abierto, de 23 millas (37 Kilómetros) de longitud desde la autopista Chicago Skyway.

La autopista R-4 llevó a cabo un incremento adicional de un 5% en el porcentaje de incremento de sus tarifas, tras la finalización de las obras del último tramo de 7 kilómetros de la autopista M-50.

JUL

Anulación de la adjudicación provisional del concurso para la concesión del diseño, construcción y explotación de la autopista Cremona-Mantua, en Italia.

AGO

La Concesión de los Camiones del Estado de Texas (CTET) se puso en marcha. El consorcio liderado por Cintra (95%) y el Estado de Texas (EEUU) procedió a la explotación de la autopista SH 121 en Texas, EEUU.

La autopista R-4 abrió a los usuarios nuevos carriles de peaje en la red de autopistas de la zona de Chicago.

Principales hechos 2007 - 2008

	SEP	OCT	NOV	DIC	ENE 08	FEB 08
<p>Comisión de Transportación del Estado de Texas canceló el concurso que el consorcio formado por Cintra había declarado Apparent Value Proposer, para la construcción y operación de la autopista 407 ETR en Texas.</p> <p>La autopista 407 ETR abrió al tráfico, 23 kilómetros de carriles adicionales, entre las autopistas 410 y 427 en la región de Peel.</p>	<p>La autopista 407 ETR abrió al tráfico los últimos 27 kilómetros de nuevos carriles entre las autopistas 401 y 410, finalizando así el proyecto de construcción de 100 kilómetros de nuevos carriles entre las autopistas 401 y 404 programado para los dos últimos años.</p>	<p>Ferrovial Infraestructuras, S.A. realizó la transmisión de la titularidad de las acciones de la sociedad portuguesa Euroscut Azores - Sociedade Concessionaria da Scut dos Azores, S.A. a favor de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.</p> <p>La autopista 407-ETR registró un nuevo récord histórico de tráfico diario con un total de 445.822 viajes.</p> <p>La autopista 407-ETR anunció la refinanciación de la deuda que vencía a finales de 2007 mediante una nueva emisión de deuda "senior" (rating A por S&P y DBRS) por importe de 625 millones de dólares canadienses con vencimiento en octubre de 2010 y un cupón fijo del 4,90%.</p>	<p>El período de asignación gratuita de la ampliación de capital liberada se produjo entre los días 6 y 20 de noviembre, y las nuevas acciones empezaron a cotizar el 3 de diciembre.</p>	<p>Comienzo del período de concesión de la autopista lonian Roads en Grecia.</p>	<p>Se procedió a la transferencia, por parte del Estado Griego, del tramo operativo de la autopista lonian Road. Desde ese momento, la concesionaria empezó a cobrar el peaje en dicho tramo.</p> <p>La autopista Chicago Skyway incrementó en un 20% las tarifas de vehículos ligeros, pasando de 2,5 dólares a 3 dólares.</p> <p>La autopista 407-ETR anunció la refinanciación de la deuda con vencimiento en el año 2008 a través de dos emisiones de bonos distintas: La primera, realizada el 22 de enero de 2008, a través de una emisión de bonos senior (rating A por S&P y DBRS) por importe de 250 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2011 y un cupón fijo del 4,50%. La segunda, realizada el 24 de enero de 2008, mediante una emisión de bonos subordinados (rating BBB por S&P y DBRS) por importe de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2011 y un cupón fijo del 5%.</p>	<p>Entrada en vigor de las nuevas tarifas para el año 2008 de la autopista 407 ETR, que suponen un incremento del 9,4% en hora punta para la "Regular Zone", del 8,0% en la "Light Zone", y del 7,1% en hora valle.</p>



DIRECTORIO

**CINTRAS CONCESIONES
DE INFRAESTRUCTURAS
DE TRANSPORTE, S.A.**
Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou.
28020 Madrid
Tel.: +34 91 418 56 00
Fax: +34 91 556 03 38
www.cintra.es

**DEPARTAMENTO DE RELACIONES
CON INVERSORES Y ACCIONISTAS**
Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou.
28020 Madrid
Tel.: +34 900 10 11 38
Fax: +34 91 555 69 98
ir@cintra.es
accionistas@cintra.es

**CINTRAS CONCESIONES DE
INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE
DE CHILE LIMITADO**
Auda, Andrés Bello 2711 - 18º.
Las Condes. SANTIAGO CHILE
Tel.: +562 560 6250
Fax: +562 335 1806

**CINTRAS CONCESIONES DE
INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A.
(SUCURSAL EN PORTUGAL)**
Auda, Duque D'Avila 46, 8º.
1050-083 LISBOA
Tel.: +35 121 351 2150
Fax: +35 121 315 1462

WEBSITES DE AUTOPISTAS:
www.401et.com
www.autopistadelsol.com
www.autema.com
www.m45.es
www.radial4.com
www.eurolink-m4.com
www.chicagowskyway.com

APARCAMIENTOS

CINTRAS APARCAMIENTOS, S.A.
Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou.
28020 MADRID
Tel.: +34 91 418 56 00
Fax: +34 91 556 91 21
www.cintraaparcamientos.es

DELEGACIONES:

Nordeste
Escocia, 50/58, esc. Dcha.
08016 BARCELONA
Tel.: +34 93 243 44 10
Fax: +34 93 243 44 11

Andalucía
Isla de la Cartuja, s/n.
Edificio Expo, 850.
41092 SEVILLA
Tel.: +34 95 448 83 99
Fax: +34 95 448 82 83

Baleares y Canarias
Pascual Ribot, 3 - 1º.
07011 PALMA DE MALLORCA
Tel.: +34 97 145 32 60
Fax: +34 97 145 11 51

Centro
Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou.
28020 MADRID
Tel.: +34 91 418 57 03
Fax: +34 91 556 91 21

Castilla la Mancha y Extremadura
Salto del Caballo, 5 - 1º.
Oficina 9
45003 TOLEDO
Tel.: +34 92 522 52 11
Fax: +34 92 521 19 64

Levante
Auda, de Aragón, 25 entlo.
46010 VALENCIA
Tel.: +34 96 393 15 46
Fax: +34 96 362 11 43

Norte
Jerónimo Salas de la Maza, 2.
39008 SANTANDER
Tel.: +34 94 236 25 86
Fax: +34 94 236 15 08

Galicia
Torreiro, 13/15 - 6º F.
15003 LA CORUÑA
Tel.: +34 98 121 69 23
Fax: +34 98 121 68 92

DORNIER, S.A.
Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou.
28020 MADRID
Tel.: +34 91 418 56 00
Fax: +34 91 556 91 21

FEMET, S.A.
Río Tormes, nave 13.
Polígono Industrial El Nogal.
28110 ALGETE, MADRID
Tel.: +34 91 628 22 20
Fax: +34 91 628 12 32