

## Directorio

### Cintra 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

Tel.: +34 91 418 57 72 Fax: +34 91 555 50 32  
e-mail: ir@cintra.es / accionistas@cintra.es

### Cintra Concesiones de Infraestructuras de transporte de Chile Limitada

Avda. Andrés Bello 2711 - 18º. Las Condes - Santiago de Chile  
Tel.: +562 560 6250 Fax: +562 335 7806

### Cintra Concesiones de Infraestructuras de transporte, S. A. (Sucursal de Portugal)

Avda. João Crisóstomo, 38 C. 1050-127 Lisboa  
Tel.: +35 121 351 2150 Fax: +35 121 315 1462

### Autopistas

Websites de autopistas:  
www.407etr.com www.autopistadelsol.com  
www.autema.com www.m45.es  
www.radial4.com www.europistas.es  
www.eurolink-m4.com

### Aparcamientos

**Cintra Aparcamientos, S. A.**  
Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Mahou. 28020 Madrid  
Tel.: +34 91 418 57 01 Fax: +34 91 556 91 27

### Delegaciones:

**Nordeste**  
Escocia, 50/58, esc. Dcha. 08016 Barcelona  
Tel.: +34 93 243 44 10 Fax: +34 93 242 44 11

**Andalucía**  
Isla de la Cartuja, s/n - Edificio Expo. B50. 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 17 51

**Centro**  
Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Mahou. 28020 Madrid  
Tel.: +34 91 418 57 01 Fax: +34 91 556 91 27

**Castilla la Mancha y Extremadura**  
Barrio del Rey, 9 - 2º Dcha. 45001 Toledo  
Tel.: +34 92 522 52 17 Fax: +34 92 522 41 30

**Levante**  
Avda. de Aragón, 25 entlo. 46010 Valencia  
Tel.: +34 96 393 15 46 Fax: +34 96 362 11 43

**Norte**  
Jerónimo Sainz de la Maza, 2. 39008 Santander  
Tel.: +34 94 236 25 86 Fax: +34 94 236 15 08

**DORNIER, S.A.**  
Plaza Manuel Gómez Moreno, 2 - Edificio Alfredo Mahou. 28020 Madrid  
Tel.: +34 91 418 57 01 Fax: +34 91 556 91 27

**FEMET, S.A.**  
Río Tormes, nave 73 - Polígono Industrial El Nogal. 28110 Algete (Madrid)  
Tel.: +34 91 628 22 20 Fax: +34 91 628 12 32

## Informe Anual 2004



## 2004 en cifras

	2004	2003	2002	2001	% 0/03	% 0/04
--	------	------	------	------	--------	--------

	2004	2003	2002	2001	% 0/03	% 0/04
INCN	483,901	391,058	341,25	144,18	23,74%	40,9%
Resultado de explotación	263,681	215,31	183,09	82,20	2,24%	44,9%
Resultado Neto	143,699	197,29	9,93	60,8,10	-2,10%	11,08%
Beneficio por acción *	0,293	0,41	0,020	0,13	-7,10%	10,08%
Total Activo	8.960,989	7.197,92	6.344,23	6.589,13	2,45%	30,4%
Fondos propios	1.808,874	1.233,22	1.024,36	1.72,4	4,48%	16,68%
Inversiones financieras brutas en:						
Autopistas	130,718	45,97	15,50,09	238,49	18,48%	-45,9%
Aparcamientos y otros	62,568	0,00	0,00	58,3,08	-7,9%	

### DATOS ECONÓMICO - FINANCIEROS

INCN	483,901	391,058	341,25	144,18	23,74%	40,9%
Resultado de explotación	263,681	215,31	183,09	82,20	2,24%	44,9%
Resultado Neto	143,699	197,29	9,93	60,8,10	-2,10%	11,08%
Beneficio por acción *	0,293	0,41	0,020	0,13	-7,10%	10,08%
Total Activo	8.960,989	7.197,92	6.344,23	6.589,13	2,45%	30,4%
Fondos propios	1.808,874	1.233,22	1.024,36	1.72,4	4,48%	16,68%
Inversiones financieras brutas en:						
Autopistas	130,718	45,97	15,50,09	238,49	18,48%	-45,9%
Aparcamientos y otros	62,568	0,00	0,00	58,3,08	-7,9%	

### DATOS OPERATIVOS

Número de concesiones	17	16	16	5	6,25%	13,3%
Kilómetros de concesión	1.699	1.86	1.16	1.16	1,58	0,77%
Kilómetros en construcción	313,7					
% Kilómetros construidos	81,54%					
407 ETR (Kms. recorridos millones)	1.960	1,84	1,06	1,59	7,46%	22,8%
Ausol I (IMD)	19.340	18,99	15,97	13,3,13	6,27%	46,8%
Ausol II (IMD)	16.565	14,19	12,24		1,10%	
Autema (IMD)	18.326	16,92	15,07	13,77	8,04%	33,6%
Nº plazas aparcamiento	207.447	18,15	17,73	5,6,19	4,15%	28,7%
Porcentaje de ocupación (rotación)	18,61%	18,25%	18,94%	17,8,79	1,37%	4,1%

### RATIOS

Margen sobre EBITDA	69,57%	69,09%	69,7%	64,6%	0,68%	7,9%
Margen de explotación	54,49%	55,06%	53,6%	53,0%	1,-04%	20,7%
Margen Neto	65,29%	70,8%	2,04%	40,1,2	7,-79%	62,3%
ROE	9,45%	17,46%	1,1%	10,4,49	5,49%	-9,9%

### DATOS POR ACCIÓN

Capitalización	3.968,22
Cotización cierre	8,08
Volumen medio diario negociado (efectivo)	34,11
Dividendo neto por acción	0,29
Revalorización anual **	-1,94%
Nº acciones al final de ejercicio	491.116.127

\* Ajustado al número de acciones (491.116.127) de diciembre 2004

\*\* Desde 24 de octubre a 31 de diciembre de 2004

**Cintra**

Esta memoria está impresa en papel AcondaVerd Silk. Como mínimo un 30% de fibra virgen utilizada en el proceso de fabricación del papel. AcondaVerd Silk procede de bosques gestionados con criterios sostenibilidad certificados independientemente acuerdo con norma Forest Stewardship Council. Un 30% es fibra destinada procedente del papel reciclado de consumo y un 10% de fibra recuperada de consumo.

## Principales hechos 2004 y 2005

- 1 Enero 2004**  
Puesta en servicio definitiva de la autopista Euroscut Algarve
- 7 Abril 2004**  
Puesta en servicio de la autopista R4 Madrid-Ocaña
- 13 Abril 2004**  
Firma del contrato de concesión de la autopista Madrid-Levante
- 8 Julio 2004**  
Cintra adquiere de Europistas un 10% de Asoi por un precio de 50 millones de euros más la devolución de su participación en Túneles de Artxanda
- 30 Julio 2004**  
La inversora de Autopistas de Levante, SL cierra la financiación por un importe de 527 millones de euros
- 24 Agosto 2004**  
Cierre del Mecanismo de Distribución de Ingresos para Talcahuano (Chile), por el cual la concesionaria asegura un VAN garantizado de los ingresos futuros mediante la extensión del plazo de concesión
- 29 Septiembre 2004**  
Cintra Aparcamientos adquiere el 57,1% del capital social de Estacionamientos Guipuzcoanos (EG) alcanzando la propiedad del 100% de su capital social
- 14 Octubre 2004**  
Reapalcamiento de la Autopista del Maipo (Chile) mediante la emisión de bonos. La operación recibe el premio "Latin American Refinancing Deal of the Year" por la Project Finance Magazine
- 27 Octubre 2004**  
Cintra, S.A. coloca en Bolsa, mediante OPV CDP, un 37,9% de su capital. Con carácter previo a dicha salida a Bolsa se produce una reorganización societaria por la que incorpora la actividad de aparcamientos el 50% de la sociedad inversora de Autopistas de Levante, S.L. y se reduce la participación en la ETI 07 al 53,23%
- 24 Noviembre 2004**  
La concesionaria Eurolink (Irlanda) firma el acuerdo de refinanciación de la deuda para ampliar el crédito del Banco Europeo de Inversiones (BEI)
- 16 Diciembre 2004**  
Cintra resulta adjudicataria del contrato de "socio estratégico" del Estado de Texas para 50 años para el desarrollo de un corredor multimodal
- 6 Enero 2005**  
La Corte Superior de Justicia ratifica el derecho de la concesionaria de la autopista 407 a subir las tarifas sin necesidad de aprobación previa por la Provincia de Ontario
- Enero 2005**  
Cintra comienza a operar el Chicago Skyway Toll Bridge
- Febrero 2005**  
La oferta presentada por Cintra para el proyecto de peaje sobre las Autopistas de la fase de "soft line"




---

Carta a los accionistas	2
Consejo de Administración	4
Comité de Dirección	5

---

#### 1. DESCRIPCIÓN DEL GRUPO

Cintra	8
Autopistas	10
Concesiones en desarrollo	16
Concesiones en crecimiento	24
Concesiones maduras	32
Aparcamientos	42

---

#### 2. INFORMACIÓN ECONÓMICA CUENTAS ANUALES

Informe de gestión	48
Evolución de los negocios	48
Informe Bursátil	66
Informe de la Comisión de Auditoría	69
Informe de la Comisión de Operaciones Vinculadas	72
Cuentas Anuales Consolidadas	74
Memoria	78
Informe de Auditoría	151
Información Financiera Histórica	152

---

#### 3. GOBIERNO CORPORATIVO

Informe sobre Gobierno Corporativo	158
------------------------------------	-----

---

#### 4. RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

Estrategia	194
Medio Ambiente	196
Empleados	200
Clientes	205
Accionistas y Comunidad Financiera	207
Comunidad	209

---

## Carta a los accionistas

Señoras y señores accionistas,

Por primera vez me dirijo a ustedes como Presidente de Cintra. Y lo hago con la satisfacción de haber cerrado un ejercicio histórico para la compañía, tanto por la culminación de su proceso de salida a Bolsa como por los importantes logros conseguidos en nuestra actividad, principalmente los relacionados con la entrada en el negocio concesional en Estados Unidos, un mercado prioritario en el desarrollo y expansión de la compañía.

En 2004, el resultado operativo ha alcanzado los 336,7 millones de euros, un 24,6% superior al del ejercicio anterior, resultado que representa un EBITDA del 69,6% de las ventas, frente al 69,1% del 2003. La positiva evolución de los activos en gestión así como la apertura al tráfico de dos nuevas autopistas en España y Portugal han contribuido decisivamente a la consecución de este crecimiento.

Cintra es una de las principales promotoras privadas del mundo en el sector de las infraestructuras de transporte (autopistas y aparcamientos), con una estrategia de negocio que nos diferencia del resto de concesionarias y que se orienta a la creación de valor a través del crecimiento y la internalización.

Buena parte del trabajo que desarrolla la compañía consiste en la identificación y análisis de oportunidades de inversión en un negocio en expansión, que demanda empresas con experiencia y capacidad de inversión y gestión. Cintra está precalificada en once proyectos en países de Europa y América del Norte y mantiene un porcentaje de éxito de adjudicaciones superior al 33% en los últimos siete años.

En 2004 este trabajo se ha traducido en la adjudicación de las autopistas Ocaña-La Roda y Chicago Skyway, siendo el segundo un proyecto muy importante tanto por su inversión y envergadura como por suponer la primera inversión de Cintra en Estados Unidos. Esta presencia se ha visto reforzada antes de finalizar el ejercicio con un nuevo contrato; en diciembre Cintra fue seleccionada como 'socio estratégico' del Estado de Texas para el diseño y planificación durante los próximos cincuenta años de uno de los proyectos de infraestructuras más ambiciosos del país, el "Trans - Texas Corridor" de 1.300 km de longitud. Con estas actuaciones Cintra ha vuelto a demostrar su capacidad de competir en los mercados más exigentes.

En la actualidad, el 76% de la inversión se encuentra en proyectos fuera de nuestras fronteras, con una significativa presencia en Europa, Canadá y Estados Unidos.

El área de aparcamientos, que se desarrolla principalmente en el ámbito nacional, también ha evolucionado de forma positiva con un incremento del 14,5% en el número de plazas gestionadas, con las que ha superado las 207.000, y que consolidan a Cintra Aparcamientos en una posición de liderazgo en su mercado.

En junio de 2004, Ferrovial y el grupo australiano Macquarie acordaron la salida a Bolsa de Cintra, que ponía fin a su alianza en el mercado de las autopistas de peaje. Cuatro meses después, y tras un trabajo intenso de los equipos internos y externos que participaron en el proceso, Cintra iniciaba su cotización en los mercados de valores. La operación ha sido una de las mayores en Europa y la más grande realizada en



España en los últimos tres años y ha permitido la captación de 500 millones de euros que hará posible continuar nuestra estrategia de crecimiento.

El ejercicio 2004 también ha estado marcado por un conflicto judicial con el Gobierno de la

Provincia de Ontario (Canadá) con relación a nuestro principal activo. En julio un laudo arbitral declaró que la concesionaria de la Autopista 407 ETR no necesitaba solicitar autorización de la Provincia para incrementar las tarifas de la autopista. En enero de 2005, la Corte Superior de Ontario falló a favor de la concesionaria, desestimando el recurso presentado por la Provincia contra el laudo arbitral dictado en julio. Aunque la Provincia ha iniciado los trámites para recurrir dicha decisión, confiamos en que el conflicto se resolverá finalmente en nuestra favor. Este proceso refuerza en cualquier caso la estrategia de dirigir nuestra inversión hacia países con seguridad económica, política y jurídica.

Cintra ha desarrollado unas prácticas de Gobierno Corporativo orientadas a cumplir con los más altos estándares internacionales. Contamos para ello con Reglamentos y normas de buena conducta que han sido cuidadosamente elaborados antes y durante el proceso de salida a bolsa. Por otro lado, y como todos ustedes saben, la compañía es parte de Grupo Ferrovial, uno de los principales grupos europeos de construcción y servicios. En particular nuestro modelo de gobierno garantiza que los conflictos de interés que puedan surgir entre ambos grupos van a ser siempre resueltos sin perjuicio para sus respectivos accionistas y, sobre todo, que la relación comercial que exista entre

ambas será reportada con el más alto nivel de transparencia. Para supervisar esas relaciones, se ha configurado específicamente una Comisión de Operaciones Vinculadas, constituida mayoritariamente por Consejero Independientes.

La sucesión de hechos y de logros que recoge el Informe Anual que hoy les presentamos no hubieran sido posibles sin el compromiso, la ilusión y el esfuerzo de los profesionales que trabajan en la compañía, a quienes debemos agradecer su dedicación y acierto.

Cintra afronta el año 2005 bien posicionada en un mercado de las infraestructuras de transporte en expansión, que percibe la relación público-privada no sólo como un mecanismo de contención del gasto público, sino con un reconocimiento creciente de la eficacia que aporta el sector privado en este ámbito.

Rafael del Pino y Calvo-Sotelo  
Presidente de Cintra  
Marzo de 2005

## Consejo de Administración



### Rafael del Pino y Calvo-Sotelo

#### PRESIDENTE

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
 MBA, Sloan School of Management, MIT.  
 Presidente de Grupo Ferrovial desde el año 2000.  
 Miembro del Consejo de Administración de Banesto.

### Juan Béjar Ochoa

#### CONSEJERO DELEGADO

Licenciado en Derecho y Ciencias Empresariales (ICADE).  
 Director General del área de Concesiones de Infraestructuras de Grupo Ferrovial desde 1998.

### Nicolás Villén Jiménez

#### CONSEJERO

Ingeniero Industrial.  
 MBA por la Universidad de Columbia y Master of Science por la Universidad de Florida.  
 Director General Económico Financiero de Grupo Ferrovial.

### Jaime Bergel Sainz de Baranda

#### CONSEJERO

Ingeniero Civil.  
 MBA por Northwestern University (J.L. Kellogg Graduate School of Management).  
 Presidente de Gala Capital, Socio Fundador de BTEP y Consejero de Bacardi Limited.

### Lucas Osorio Iturmendi

#### SECRETARIO DEL CONSEJO (NO CONSEJERO)

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 Administración Cintra.

### Joaquín Ayuso García

#### VICEPRESIDENTE

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
 Consejero Delegado de Grupo Ferrovial.

### José Mª Pérez Tremps

#### CONSEJERO

Abogado. Letrado del Consejo de Estado y Miembro del Cuerpo Superior de Administradores Civiles del Estado.  
 Consejero Secretario de Grupo Ferrovial.

### José Fernando Sánchez-Junco Mans

#### CONSEJERO

Ingeniero Industrial.  
 Graduado ISMP en la Harvard Business School.  
 Perteenece al Cuerpo de Ingenieros Industriales del Estado.  
 Presidente y Director General del Grupo Unión Española de Explosivos y Vicepresidente de Dinamia Capital Privado.

### Fernando Abril-Martorell Hernández

#### CONSEJERO

Licenciado en Derecho y Ciencias Empresariales (ICADE).  
 Consejero Delegado Grupo Telefónica desde 2000 a 2003.  
 Consejero de Portugal Telecom y Consejero de Telecomunicaciones de Sao Paulo (Telesp).

# Comité de Dirección



## Juan Béjar Ochoa

CONSEJERO DELEGADO

Licenciado en Derecho y Ciencias Empresariales (ICADE). Ingresó en Grupo Ferrovial en 1991 como Director de Diversificación. En 1992 fue nombrado Director General de Desarrollo, cargo que desempeñó hasta 1998, fecha de su nombramiento como Consejero Delegado de Cintra.

## Enrique Fuentes Egusquiza

DIRECTOR DE DESARROLLO CORPORATIVO

Licenciado en Ciencias Empresariales y MBA por el IESE. Ingresó en Grupo Ferrovial en 1997 y desde 2000 es el Director de Desarrollo Corporativo.

## Nicolás Rubio de Cárdenas

DIRECTOR TÉCNICO Y DE LICITACIÓN

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

## Rafael Fando Mestre

DIRECTOR DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ingresó en Grupo Ferrovial en 1988 y desde 1999 ocupa el cargo de Director de Sistemas de Información.

## Enrique Díaz-Rato Revuelta

DIRECTOR CANADÁ

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Licenciado en Ciencias Económicas. Master por EOI. Ingresó en Grupo Ferrovial en 2001 y desde 2003 es Chief Executive Officer de la Autopista 407ETR de Canadá.

## Javier Pérez Fortea

DIRECTOR AUTOPISTAS ESPAÑA

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ingresó en Grupo Ferrovial en 1999 y desde 2003 dirige las concesiones de autopistas españolas.

## Francisco Clemente Sánchez

DIRECTOR ECONÓMICO-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.

## Lucas Osorio Iturmendi

DIRECTOR DE LA ASESORÍA JURÍDICA

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 Administración Cintra.

## Ana Villacañas Beades

DIRECTORA DE RECURSOS HUMANOS Y CALIDAD

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

## José María López de Fuentes

DIRECTOR EEUU Y LATINOAMÉRICA

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

## Antonio de Santiago Perals

DIRECTOR IRLANDA Y PORTUGAL

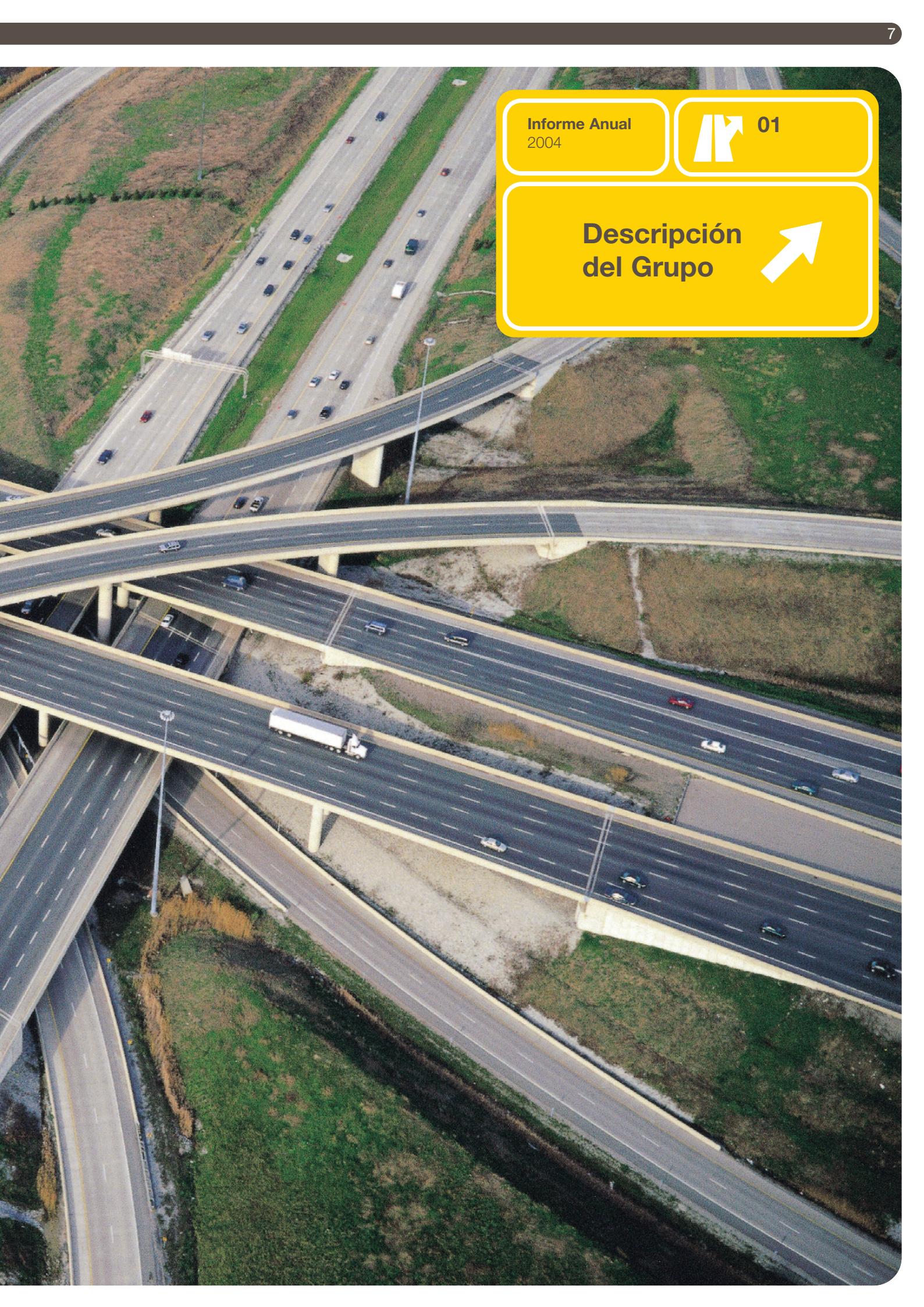
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ingresó en Grupo Ferrovial en 2001 y desde entonces dirige las concesiones que Cintra gestiona en Irlanda y Portugal.

## Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo

DIRECTOR DE APARCAMIENTOS

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Master por INSEAD. Ingresó en Grupo Ferrovial en 1997 y desde 1998 es el Director del negocio de aparcamientos de Cintra.





Informe Anual  
2004



Descripción  
del Grupo



## 1. Cintra

Cintra fue constituida en 1998 mediante la aportación de las actividades de infraestructuras y aparcamientos de Grupo Ferrovial, recogiendo así el "know how" en la promoción de infraestructuras derivado de la larga experiencia de Ferrovial en este campo. Desde 1968, año en el que Europistas, participada por Grupo Ferrovial, se adjudicó la concesión de la autopista de peaje A-8

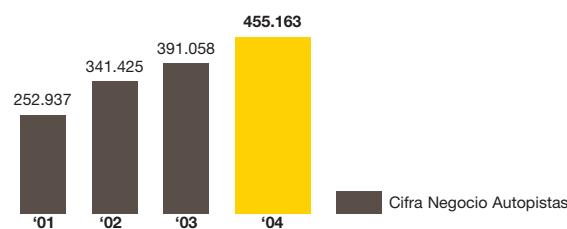
entre Bilbao e Irún, hasta este ejercicio 2004 en el que Cintra sale a Bolsa y, con los proyectos adjudicados en el año, controla una cartera de 17 proyectos de autopistas y más de 200.000 plazas de aparcamientos, Cintra ha recorrido un largo camino para llegar a ser una empresa líder en la promoción privada de infraestructuras de transporte.



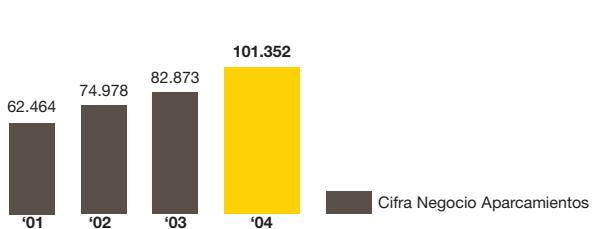
La trayectoria de Cintra se ha basado en una estrategia de crecimiento tanto en el área de autopistas, mediante una internacionalización de sus actividades, como en la de aparcamientos, con una diversificación hacia todas las actividades relacionadas con la actividad de

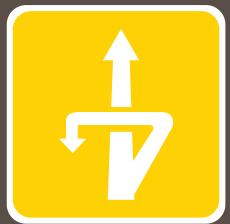
estacionamiento: aparcamientos de rotación, gestión del estacionamiento en la vía pública, aparcamientos de residentes, retirada de vehículos y suministro y mantenimiento de maquinaria de control de estacionamiento.

### CIFRA DE NEGOCIO DE AUTOPISTAS



### CIFRA DE NEGOCIO DE APARCAMIENTOS

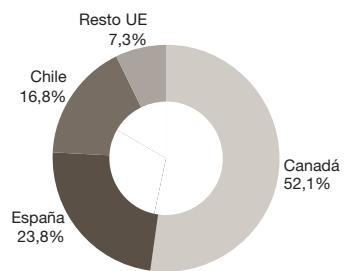




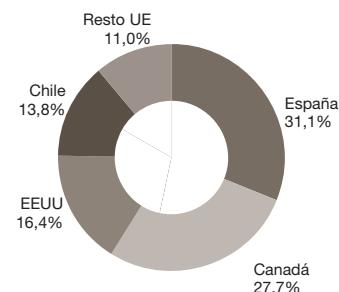
En el área de autopistas, la vocación de crecimiento, por un lado, y la voluntad de mejorar el perfil de riesgo de la empresa diversificando las inversiones y los ingresos en varios mercados, por otro, han llevado a

Cintra a desarrollar una fuerte presencia internacional, con un 76,2% de su cifra de negocio y el 68,9% de sus inversiones situadas en mercados distintos al Español.

#### CIFRA DE NEGOCIO AUTOPISTAS POR PAISES



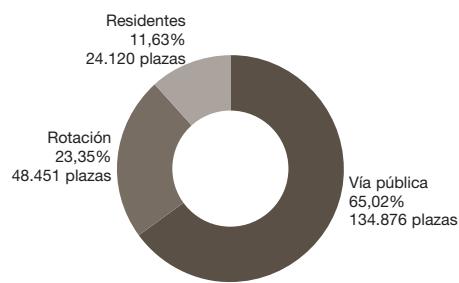
#### INVERSION AUTOPISTAS POR PAISES



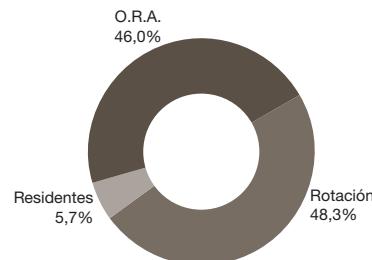
En el área de aparcamientos, la necesidad de proporcionar a los clientes, principalmente ayuntamientos, soluciones de estacionamiento integrales que contemplen tanto estacionamientos de rotación, de residentes y regulación del aparcamiento

en la vía pública, y la complementariedad de dichos negocios, han llevado a Cintra Aparcamientos a consolidar una posición de liderazgo como proveedor de servicios integrales en la actividad de estacionamiento.

#### NUMERO PLAZAS POR SECTORES



#### CIFRA DE NEGOCIO POR SECTORES



## 2. Autopistas

### Descripción de los negocios y evolución durante el 2004

#### Entorno competitivo y evolución del mercado

El área de nuevas concesiones ha sido, más que el área de operaciones corporativas de adquisiciones o de privatizaciones de empresas existentes, el principal motor de crecimiento del sector en 2004, observándose las siguientes tendencias:

- Crecimiento del número de proyectos en estudio y programas puestos en marcha por los Gobiernos, que apuntan a una gran actividad licitadora en los próximos años:
  - En el mercado español la actividad en 2004 ha estado centrada en la planificación de proyectos por las nuevas administraciones elegidas en 2003 y 2004, esperándose una reactivación de la licitación de nuevos proyectos de concesiones en 2005. El principal hito ha sido la definición del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) con 15.000 millones de euros a invertir con intervención del sector privado en carreteras hasta 2020.
  - En Europa, diversos programas anunciados hace tiempo que habían venido sufriendo retrasos, han alcanzado su maduración en 2004.

Para 2005 prevemos la aparición de nuevos proyectos de autopistas de peaje en el Reino Unido y en Alemania, y la consolidación de los programas actuales en Irlanda, Portugal, Francia, Finlandia, Holanda, Grecia e Italia.

- Crecimiento centrado en países OCDE: el número de proyectos planeados por las Administraciones en los países del área OCDE ha crecido al 25%<sup>1</sup>.
- Despegue del sector en EEUU y Canadá, donde el crecimiento en el número de proyectos es del 35%.

En el caso de EEUU, que venía manteniendo un papel muy limitado de la iniciativa privada en la promoción de

proyectos de concesiones viarias, el creciente interés de las Administraciones Públicas en el valor añadido que genera la titularidad y gestión privada de activos de concesiones viarias ha llevado, finalmente, al desarrollo de iniciativas que se han materializado en 2004 y que permiten augurar un crecimiento en años próximos de este mercado:

- Proyectos promovidos por Administraciones Estatales y Locales: privatización del Chicago Skyway por parte del Ayuntamiento de Chicago, plan de desarrollo del Trans Texas Corridor por el Estado de Texas, proyectos con participación privada en Georgia, etc.
- Iniciativas del Gobierno Federal para promover la iniciativa privada en el desarrollo de infraestructuras: la Federal Highways Authority ha simplificado la tramitación de nuevos proyectos y permite la intervención del socio privado al inicio del proceso, y el Departamento de Transportes ha promovido iniciativas legislativas para facilitar la financiación de proyectos promovidos por el sector privado (programa SAFETEA para permitir el acceso al mercado de bonos libres de impuestos de proyectos privados, y programa TIFIA para la financiación con préstamos federales de proyectos de carreteras privada).

En lo relativo a las operaciones corporativas, la OPV de Cintra ha sido la operación más relevante del año. La operación ha supuesto la colocación en Bolsa del 38% del capital de la compañía, saliendo Macquarie Infrastructure Group del mismo, y la captación de 500 millones de euros de fondos, lo que permitirá a Cintra continuar su estrategia de crecimiento en el mercado de

<sup>1</sup> Según el catálogo que desde 2000 publica la revista americana Public Works Financing



la promoción privada de infraestructuras que, como hemos visto, se encuentra en clara expansión.

La percepción del sector en los mercados bursátiles ha mantenido la tendencia de creciente interés por parte de los inversores, reflejada tanto en la positiva acogida de la OPV de Cintra como en una significativa revalorización de las empresas cotizadas. Este creciente interés, además, se basa en una percepción positiva por los inversores de dos

factores que, tradicionalmente, no se asociaban al sector de autopistas pero que constituyen los pilares de la estrategia de Cintra: la gestión activa de la cartera de proyectos (especialmente del apalancamiento) y el crecimiento.

En el campo de los mercados de deuda, la favorable evolución de los tipos de interés unido a la liquidez disponible en el mercado ha resultado en una reducción del coste de financiación.

## Posicionamiento Estratégico

Cintra tiene como objetivo estratégico la generación de valor para sus accionistas, para lo cual se apoya en dos elementos clave: el crecimiento y la gestión activa de su cartera de proyectos.

- Cintra mantiene una cartera de proyectos con elevado potencial de generación de valor y riesgo controlado.

- Cintra gestiona activamente la cartera de proyectos para optimizar su capacidad de generación de caja.
- Cintra invierte los recursos generados en nuevos proyectos con riesgo controlado y máximo potencial de generación de valor.

### 1. Crecimiento

Los proyectos en los que Cintra invierte han de tener un alto potencial de generación de valor. Para ello han de cumplir con las siguientes reglas básicas:

1. Localización en países con estabilidad política, con un sistema legal y jurídico fiable y con calificación crediticia del riesgo soberano de "investment grade".
2. Proyectos en los que Cintra pueda mantener una participación mayoritaria o significativa que le permita implantar una gestión activa para maximizar el valor y la generación de caja. La gestión activa se materializa en una gestión centralizada por Cintra de los contratos clave (concesión, construcción y financiación), en el

nombramiento de los gestores y en la implantación de procesos estandarizados de gestión.

3. Proyectos en los que una gestión activa durante su ciclo de vida permita ir reduciendo los riesgos y, por tanto, aumentando su rentabilidad (efecto "re-rating" o de disminución de la tasa de descuento a medida que el proyecto va madurando) y su apalancamiento.
4. Proyectos en los que se minimice el riesgo de construcción, si es significativo, mediante un contrato de construcción a precio y plazo cerrado con un grupo constructor liderado por Ferrovial bajo términos y condiciones acordados en firme antes de presentar la oferta.

5. Proyectos en los que se pueda optimizar el volumen de deuda y minimizar los riesgos financieros mediante estructuras de financiación tipo "Project Finance" sin recurso a los accionistas y en moneda local.
6. Proyectos con un tamaño mínimo que justifique los recursos dedicados al mismo y permita crear valor en cantidades significativas: normalmente superior a 20 millones de euros de inversión en Capital.
7. Proyectos con un plazo mínimo suficiente para poder compensar riesgos de ciclo económico: mínimo 20 años.

Para poder implantar esta estrategia de crecimiento, Cintra ha venido desarrollando y manteniendo dos elementos dentro de su estructura:

- Un equipo de licitación con capacidades técnicas, comerciales y financieras y un "know how" en la detección, análisis y licitación de proyectos. En 2004 Cintra identificó y analizó 27 oportunidades de inversión, de las que 11 superaron la fase de análisis interno necesario para participar en el proceso, y 5 alcanzaron la fase de licitación. A la fecha de redacción de esta memoria, 2 de las ofertas presentadas resultaron ganadoras (Chicago Skyway y Trans Texas Corridor,

## 2. Gestión activa de la cartera de proyectos

Los mecanismos de gestión de la cartera de proyectos que ayudan a la creación de valor son cuatro:

- 2.1. Crecimiento de los flujos de caja: Los proyectos de infraestructuras presentan flujos de caja crecientes en el tiempo. Este perfil de flujos de caja implica que el valor de un proyecto de infraestructuras, medido como el Valor Actual Neto de sus Flujos de Caja futuros, va creciendo en el tiempo hasta llegar a una fase de madurez en la que la proximidad del final de la concesión y el crecimiento más moderado de sus tráficos estabiliza su valor.

ambas en EEUU), y otra (SCUT Azores, en Portugal) fue seleccionada para pasar a la fase de mejora o BAFO (Best & Final Offer).

- Una capacidad financiera que le permite afrontar nuevas inversiones. En el año 2004, esta capacidad financiera se reforzó con la obtención en la OPV de 500 millones de euros de caja que Cintra utilizará para el desarrollo de los proyectos nuevos de los que sea adjudicatario.

El resultado de esta estrategia en el contexto sectorial descrito, ha confirmado la capacidad de crecimiento de Cintra en proyectos con alto potencial de creación de valor situados en el área OCDE al haberse adjudicado tres concursos el año 2004: la autopista de peaje Ocaña - La Roda (España) y la Concesión Chicago Skyway (EEUU), ambos bajo la fórmula de concesión de peaje clásica, y el contrato de asesor en el desarrollo del Trans Texas Corridor (EEUU) que, más allá de un trabajo de asesoramiento para el desarrollo de un corredor intermodal de transporte, ofrece a Cintra la posibilidad de negociar de forma preferente con la Administración Estatal la adjudicación directa de los proyectos que se acuerden. Cintra a propuesto desarrollar 5 proyectos de autopistas de peaje durante los próximos años.

Cintra tiene una cartera de proyectos en la que abundan los proyectos en desarrollo y crecimiento, y selecciona los proyectos nuevos en los que participa atendiendo a su potencial de crecimiento, lo que optimiza su capacidad de generación de valor.

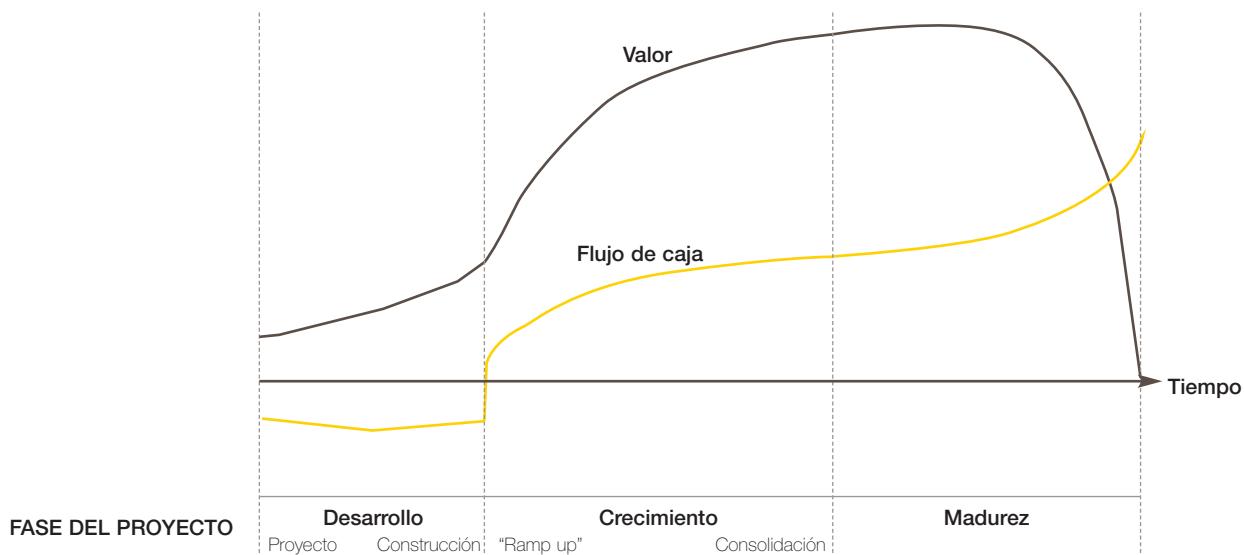
- 2.2. Reducción de los riesgos: El riesgo de un proyecto va disminuyendo en el tiempo, si se gestiona adecuadamente, en la medida en la que su desarrollo va disipando incertidumbres. Desde la firma del contrato de concesión hasta la apertura al tráfico van desapareciendo

los riesgos de financiación y construcción. A partir de ese momento, el riesgo remanente clave es el de demanda, que se reduce a medida que se va consolidando el nivel de ingresos de la autopista, lo que permite predecir con mayor certeza los crecimientos futuros. Esta reducción del riesgo implica un fuerte aumento del valor del proyecto en el tiempo, ya que la tasa a la que se descuentan los ingresos futuros va disminuyendo al ser menor la prima de riesgo a aplicar.

2.3. Reapalancamiento: Cintra aplica a sus proyectos una gestión financiera activa consistente en ir aprovechando el aumento de capacidad de apalancamiento que se deriva de la disminución de riesgos y del aumento de los flujos de caja para adelantar la distribución de fondos a sus accionistas y aumentar el valor del capital.

2.4. Renegociación: Los proyectos de infraestructuras son, en esencia, una cooperación a largo plazo entre el Estado y el sector privado. En la medida en la que las necesidades y objetivos de la administración pública concedente y del propio concesionario evolucionan con el tiempo, surgen posibilidades de adaptar los acuerdos de concesión a esos nuevos objetivos mediante su renegociación, creando valor.

Teniendo en cuenta la evolución del valor, el riesgo y el flujo de caja de un proyecto, se pueden distinguir tres etapas en la vida de un proyecto: desarrollo, crecimiento y madurez. En las siguientes páginas se presentan las características de cada etapa. Presentamos a continuación la cartera de proyectos de autopistas de Cintra y los hechos más significativos del año en cada uno de ellos clasificada según la fase que corresponde al perfil de riesgo de cada proyecto.



Presentamos a continuación la cartera de proyectos de autopistas de Cintra y los hechos más significativos del

año en cada uno de ellos clasificada según la fase que corresponde al perfil de riesgo de cada proyecto.



## AUTOPISTAS GESTIONADAS POR CINTRA

	Km	Inversión Gestionada	% Cintra	Inversión comprometida	Localización	Período Concesión
<b>Concesiones en Desarrollo</b>						
Chicago Skyway	12,5	1.470,0	55,0	374,0	Estados Unidos	2005-2104
Autopista Madrid-Levante	177,0	564,9	63,0	3,5	España	2004-2040
Scut Norte Litoral	112,9	382,0	75,5	76,1	Portugal	2001-2031
Eurolink (N4/N6)	36,0	328,8	93,0	42,5	Irlanda	2003-2033
<b>Concesiones en Crecimiento</b>						
407 ETR (Toronto)	108,0	2.485,3	53,2	436,4	Canadá	1999-2098
Ausol I (Málaga-Estepona)	82,7	472,0	85,0	212,7	España	1996-2046
Ausol II (Estepona-Guadiaro)	22,5	197,8	85,0	0,0	España	1999-2054
R 4 (Madrid-Ocaña)	95,0	687,6	53,1	97,8	España	2000-2065
Temuco-Río Bueno	171,7	165,6	75,0	45,5	Chile	1998-2023
<b>Concesiones Maduras</b>						
Autema (Terrassa-St. Cugat)	48,3	218,1	76,3	61,0	España	1986-2037
Europistas (A1: Burgos-Armiñón)	84,0	357,7	32,5	24,2	España	1974-2017
Europistas (Túneles de Artxanda)	3,0	95,9	16,2	4,2	España	1998-2048
M-45 (O'Donnell-N IV Madrid)	14,5	194,5	50,0	19,2	España	1998-2029
Scut Algarve	129,8	274,8	77,0	35,3	Portugal	2000-2030
Santiago-Talca	265,0	605,3	100,0	207,9	Chile	1999-2024
Talca-Chillán	193,0	259,1	43,4	13,2	Chile	1996-2015
Collipulli-Temuco	144,0	207,0	100,0	78,6	Chile	1999-2024
<b>TOTAL</b>	<b>1.699,9</b>	<b>8.966,3</b>		<b>1.732,2</b>		

Cifras en millones de euros.

A finales de 2004, Cintra fue seleccionada como 'socio estratégico' del Estado de Texas para el diseño y planificación del proyecto Trans Texas Corridor. El contrato se firmará previsiblemente durante los primeros meses de 2005.

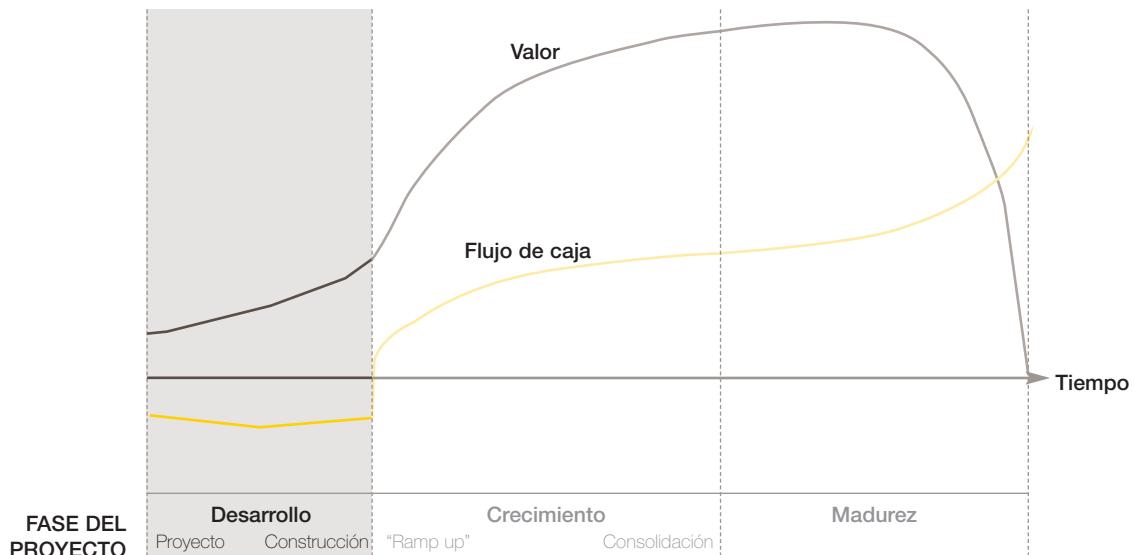
## 2.1. Concesiones en desarrollo

Las concesiones en desarrollo son aquellas que se encuentran en fase de proyecto o construcción.

- La fase de proyecto recoge desde la gestión de todos los aspectos técnicos (análisis de demanda, evaluación de los gastos operativos y previsiones de inversión futura, impacto medioambiental y diseño de la infraestructura) hasta la negociación con la entidad concedente y las entidades financieras.
- La fase de construcción comprende la realización de la propia autopista, así como las obras asociadas a la misma, además de la instalación de los sistemas de peaje.

Este grupo de concesiones tiene un gran potencial de generación de valor futuro ya que a medida que se avanza en su desarrollo cerrando la financiación y completando la construcción, van desapareciendo los riesgos asociados, con la consiguiente reducción de la prima de riesgo en la tasa de descuento de los flujos futuros (efecto re-rating).

Dentro de estas concesiones, se ha incluido el proyecto Chicago Skyway ya que, aunque se encuentra en funcionamiento, durante los próximos tres años se van a llevar a cabo obras de mejora con lo que, a lo largo de gran parte de este período, la autopista verá reducida su capacidad en un carril por sentido.



Autopistas



2.1

Concesiones  
en desarrollo



## Autopistas

Concesiones en desarrollo



## Chicago Skyway

### ACCIONISTAS



### Descripción del activo

- Autopista urbana de peaje de 12'5 Km que une el Sur de Chicago con la frontera con Indiana.
- Periodo de concesión: enero de 2005 a enero 2104.
- Inversión gestionada: 1.470 millones de €.
- Apertura al tráfico: La concesión privatiza una autopista existente que ya estaba abierta al tráfico.

### Aspectos clave

- Autopista en funcionamiento con tráfico probado: IMD 47.499 vehículos en el año 2004.
- Regimen tarifario que permite aumentos de tarifa superiores a la inflación, desde los 2 US\$ actuales hasta 5 US\$ en el 2017, con un aumento posterior anual igual al mayor de los siguientes incrementos: 2%,

inflación del período, o crecimiento del PIB nominal per cápita.

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

### Principales hechos durante el año

- La adjudicación a Cintra se anunció en octubre de 2004. El Contrato de Concesión se firmó el 27 de octubre de 2004.
- En diciembre de 2004, se cerró la financiación "project finance" por importe de 1.190 millones de US\$ y plazo de 9 años con un grupo de bancos.
- El 24 de Enero de 2005 se efectuó el pago de 1.830 millones de US\$ a la City of Chicago y se recibieron los activos.
- El pasado 2 de febrero de 2005 se llevó a cabo un aumento en la tarifa de 0,5 US\$ para vehículos ligeros hasta situarla en los 2,5 US\$.

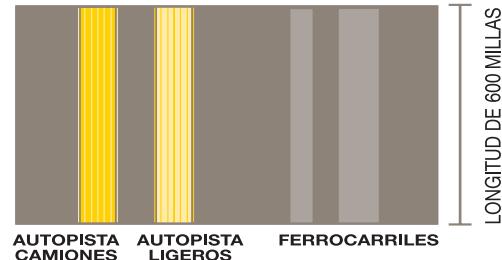
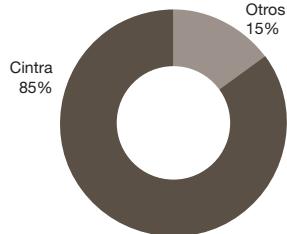
## Autopistas

Concesiones en desarrollo



## Trans-Texas Corridor

### ACCIONISTAS



### Descripción del Proyecto

- Cintra ha sido elegido socio estratégico durante los próximos cincuenta años del Departamento de Transporte del Estado de Texas, en EEUU, para diseñar y planificar el desarrollo de un corredor multimodal de transportes que incluirá autopistas, ferrocarril y otras infraestructuras (energía, telecomunicaciones, agua, etc.) y que atravesará el Estado de Texas de Norte (Oklahoma) a Sur (hasta la frontera con México), a lo largo de 1.300 km.
- Este proyecto, denominado High Priority Trans Texas Corridor (TTC-35), es el mayor plan de infraestructuras promovido desde la creación de la red de autopistas interestatales por Eisenhower, representando una inversión total de entre US\$ 29.000 millones y US\$ 36.700 millones a lo largo de los próximos 50 años.

### Aspectos clave

- El papel del Consorcio liderado por Cintra es básicamente el de asesor del Estado en el desarrollo del corredor, identificando los modos de transporte idóneo, las actuaciones prioritarias y las fórmulas o sistemas de financiación óptimos para cada proyecto.
- Además de una remuneración por sus servicios de asesoramiento, el contrato prevé otorgar al consorcio ganador el derecho preferente a negociar con el Estado

la adjudicación directa (sin la apertura de un concurso público) de los proyectos de autopistas de peaje en concesión que se acuerden. En su oferta preliminar, Cintra ha propuesto desarrollar directamente cinco proyectos con un valor de inversión aproximado de US\$ 6.000 millones, bajo un esquema de concesión que incluiría el diseño, la construcción, la financiación, el mantenimiento y la operación de las infraestructuras.

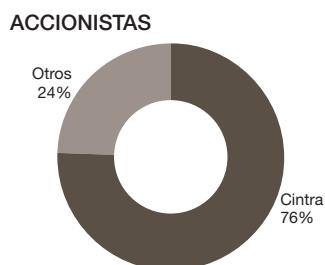


## Autopistas

Concesiones en desarrollo



## Euroscut Norte - Litoral



### Descripción del activo

- Autopista de peaje sombra de 113 Kms entre Oporto y la frontera con España: 72 Kms ya construidos son transferidos por el Estado, y el concesionario construye 41 Kms nuevos.
- Peaje sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador), consistente en que no es el usuario quien paga el peaje por el uso de la autopista, sino la administración concedente.

- Plazo de la Concesión: 30 años, desde septiembre de 2001 a septiembre de 2031.
- Fecha de apertura al tráfico: los tramos transferidos por el Estado ya estaban en servicio. Se prevé abrir al tráfico los tramos nuevos, gradualmente, entre mediados de 2005 y 2006.
- Inversión gestionada: 382 millones de €.

### Aspectos clave

- Riesgo de tráfico mitigado por el sistema de tarifas 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.

### Principales hechos durante el año

- El avance de obra al finalizar el ejercicio 2004 era del 57,7%, comparado con un 13% al inicio. Se han finalizado todas las obras de mejora del tramo transferido y los Centros de Control y de Mantenimiento.

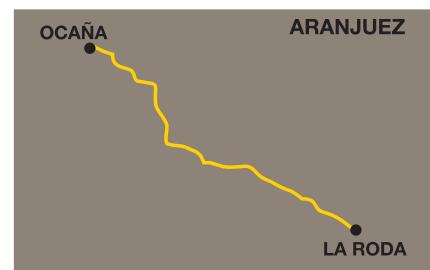
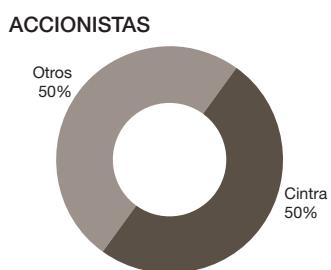
- A finales del 2004 la Concesionaria comenzó a realizar los trabajos de mantenimiento del tramo transferido. A finales de 2005 se prevé que estarán operativos los sistemas de gestión de tráfico y control de peaje en sombra.

## Autopistas

Concesiones en desarrollo



### Autopista Madrid - Levante



#### Descripción del activo

- Autopista de Peaje de 177 Kms entre Ocaña y La Roda que abre una ruta entre Madrid y la costa Este alternativa a la Nacional III.
- Periodo de concesión: febrero de 2004 a febrero de 2040, ampliable hasta 2044 si se cumplen ciertos parámetros de calidad de servicio.

- Fecha de apertura al tráfico: Se prevé que la autopista estará en servicio en 2006. El Proyecto se ha finalizado y comenzado la construcción.
- Inversión gestionada: 565 millones de €.

#### Aspectos clave

- Ruta alternativa en un corredor con tráficos elevados y problemas de congestión.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico real supera al previsto.

#### Principales hechos durante el año

- La concesión fue adjudicada al consorcio liderado por Cintra en febrero de 2004, firmándose el Contrato de Concesión el 13 de abril de 2004.
- El 30 de julio se consiguió el cierre de la financiación por importe de 522 millones de euros, que cubrirán el 82,5% de las necesidades de financiación del Proyecto.

Se trata de un préstamo a la Concesionaria, sin recurso a los Socios, con un plazo de 8 años.

- Al terminar el año 2004, el proyecto de construcción estaba ya finalizado y todos los terrenos necesarios para la construcción de la autopista estaban puestos a disposición del contratista.

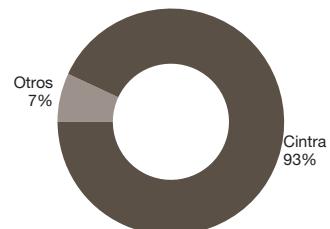
## Autopistas

Concesiones en desarrollo



## Eurolink (N4 - N6)

### ACCIONISTAS



### Descripción del activo

- Autopista de peaje de 36 Km entre Kinnegad y Kilcock, en Irlanda.
- Periodo de concesión: marzo de 2003 a marzo de 2033.
- Fecha de apertura al tráfico: Esperada en noviembre 2006.
- Inversión gestionada: 329 millones de €.

### Aspectos clave

- Localizada en un país con una economía muy dinámica pero con una red de carreteras en la que apenas hay autopistas.
- La autopista permite circunvalar seis importantes localidades en una ruta congestionada.
- La tarifa prevista es de 1,75 € (para automóviles), indexada a inflación.

### Principales hechos durante el año

- Al cierre de 2004 el grado de avance de las obras era del 70%, comparado con un 30% al inicio del año.
- Se han alcanzado acuerdos con la NRA para implantar carriles dedicados de Telepeaje interoperable con el resto de concesionarios irlandeses y construir junto a la autopista un Centro de Mantenimiento y Atención al Cliente, lo que aumentará la eficiencia operativa.
- Firma de un acuerdo de refinanciación de la deuda el 24 de noviembre para ampliar el crédito del Banco Europeo de Inversiones (BEI) en 25 millones de €, hasta 103 millones de € reduciendo el del Sindicato de Bancos a 53 millones de €, y reducir la garantía requerida por el BEI desde 108% a 105% y el margen de su deuda desde 25 a 15 puntos básicos.

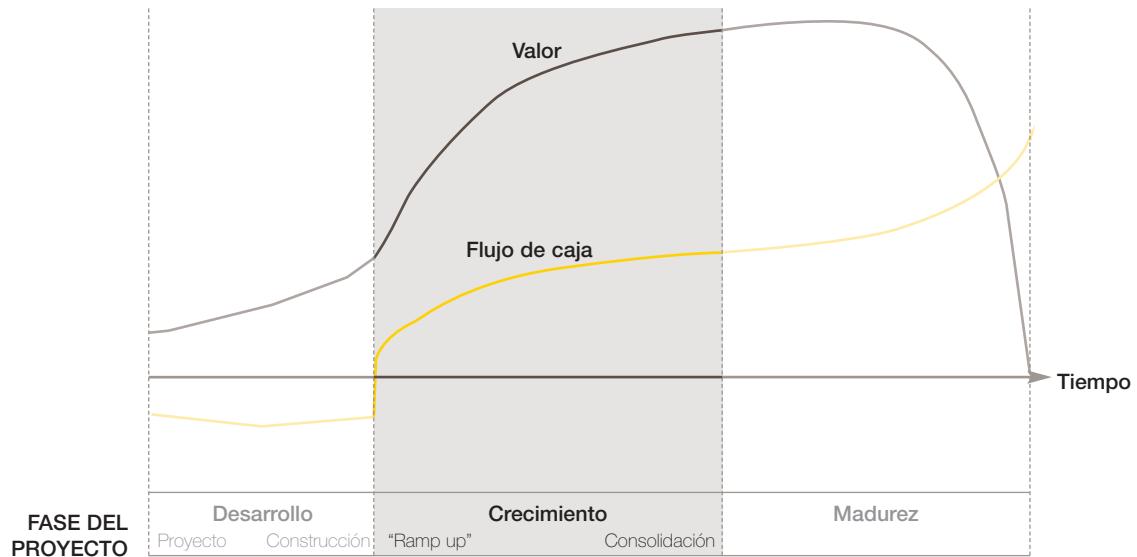
## 2.2. Concesiones en crecimiento

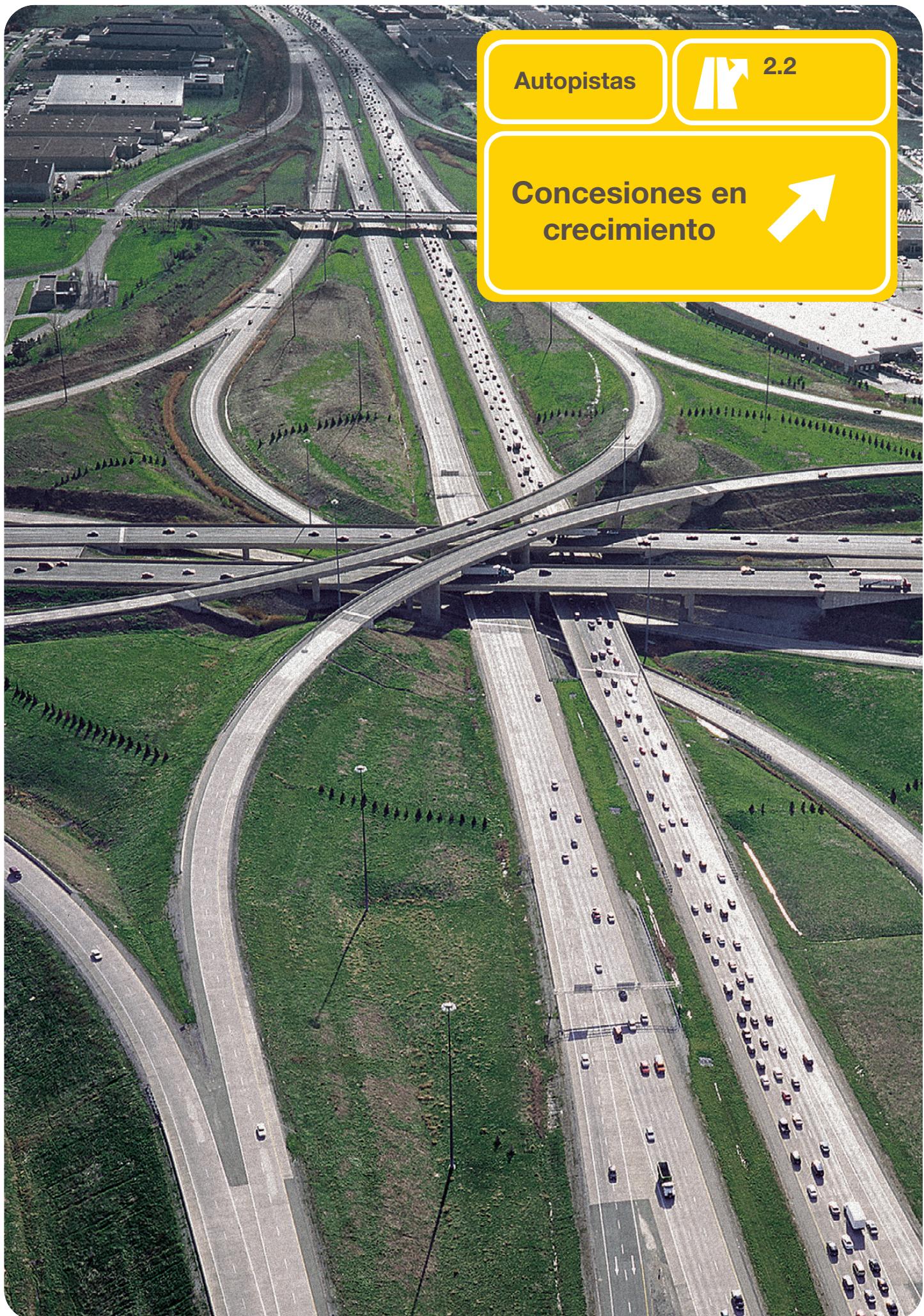
Las concesiones en crecimiento son aquellas, ya en funcionamiento, cuyo tráfico se encuentra aún en una fase de fuerte expansión al ir aumentando su captación por disponer de capacidad.

La gestión de este grupo de concesiones conlleva el ajuste continuo de las operaciones para facilitar la mejora del servicio y el aumento del flujo del tráfico. En algunas ocasiones, esta mejora se realiza mediante ampliaciones de la vía y el aumento de las conexiones con el resto de vías adyacentes.

En esta fase, la consolidación cada año, de mayores niveles de tráfico, permite a estas concesiones aumentar rápidamente tanto sus ingresos actuales como las perspectivas de ingresos futuros.

De esta forma se pueden realizar operaciones de reapalancamiento que permitan optimizar su capacidad de generación de caja y por tanto, la creación de valor para los accionistas anticipando el cobro de los ingresos futuros.

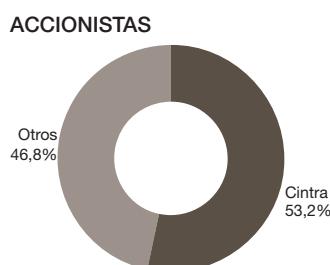




## Autopistas

### Concesiones en crecimiento

## 407 ETR



### Descripción del activo

- Autopista de peaje urbana, en sistema “freeflow”, de 108 Km, que es el segundo anillo de circunvalación de Toronto, en Canadá. La sección central, de 68 Kms, ya en operación, fue transferida por la Provincia de Ontario al concesionario, que construyó dos extensiones nuevas de 38 Kms.
- Periodo de Concesión: mayo de 1999 hasta mayo de 2098.

### Aspectos clave

- Ruta alternativa a uno de los corredores más congestionados de Norteamérica.
- Sistema de peaje completamente electrónico, sin necesidad de barreras de peaje. Permite manejar volúmenes de tráfico muy elevados sin esperas.
- Libertad tarifaria: Posibilidad de subir las tarifas libremente siempre que el tráfico se mantenga por encima de un nivel mínimo. Este sistema permite optimizar los ingresos de la concesionaria, ajustando la tarifa al ahorro de tiempo que proporciona la autopista.

### Principales hechos durante el año

- El 1 de febrero de 2004 se aumentó la tarifa por la utilización de la autopista en un 7,9% de media. En enero de 2005 se anunció la subida de tarifas de un 7,2% a aplicar desde el 7 de febrero de 2005. Pese a la subida de tarifas, el tráfico continúa creciendo fuertemente.
- En enero de 2005 la Corte Superior de Justicia de Ontario ratificó el derecho de la concesionaria a subir las tarifas sin necesidad de aprobación previa por la Provincia de Ontario desestimando el recurso presentado por la misma contra el laudo arbitral de julio de 2004 que había dado la razón a la concesionaria, y

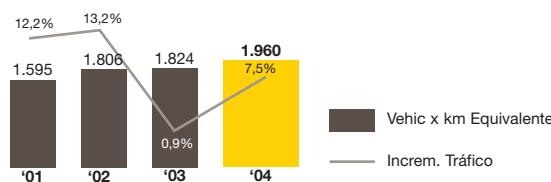


confirmándose así al tendencia favorable de resoluciones en favor de la concesionaria por este motivo, que se inició con un interdicto a su favor en febrero de 2004.

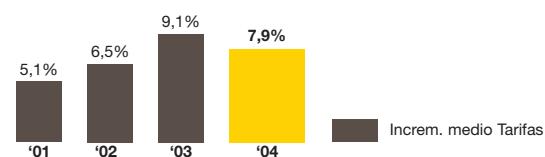
- Durante el año se ha ampliado de 2+2 carriles a 3+3 un tramo de 11 Km en la sección central, y se ha abierto al tráfico un nuevo enlace.
- Se han ampliado los servicios a usuarios a través de internet reduciendo los costes de atención al cliente en un 30%.

- En octubre de 2004 Cintra redujo su participación en el capital al 53,23% desde el 67,1% anterior, como parte de la reestructuración corporativa previa al proceso de OPV de Cintra.
- Se han refinanciado 400 millones de C\$ de bonos y se han emitido 150 millones de C\$ de bonos a interés variable, manteniendo la deuda una calificación crediticia de A otorgada por Standard & Poors.

#### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO



#### INCREMENTO ANUAL DE TARIFAS

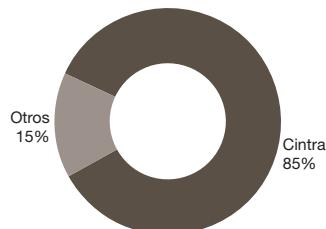


## Autopistas

### Concesiones en crecimiento

## AUSOL

#### ACCIONISTAS



#### Descripción del activo

- Autopista de peaje de 106 Km, entre Málaga y Guadiaro, en la Costa del Sol, en España.
- La Autopista comprende dos concesiones diferentes, Ausol I para el tramo Málaga-Estepona (83 Km), y Ausol II para el tramo Estepona-Guadiaro (23 Km).
- Periodo de concesión: Ausol I, de marzo de 1996 a marzo de 2046; Ausol II, de julio de 1999 a julio de 2054.
- Fecha de apertura al tráfico: Ausol I, junio de 1999; Ausol II, agosto de 2002.
- Cifras clave: INCN 52,8 millones de €, Inversión gestionada 670 millones de €.

#### Aspectos clave

- 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 real supera al previsto.

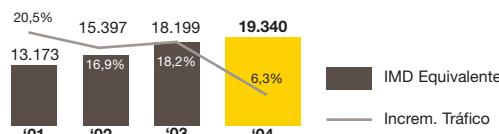
#### Principales hechos durante el año

- El crecimiento de tráfico en 2004 ha sido del 6,3% en Ausol I y del 11,1% en Ausol II, por encima del 4,22% de media del sector en España.
- En Abril de 2004, Ausol adoptó el sistema de telepeaje ViaT, interoperable con todas las autopistas de peaje españolas.
- El 8 de julio, Cintra adquirió de Europistas un 10% de Ausol por un precio de 50 millones de € más la venta a Europistas de su participación en Túneles de Artxanda.

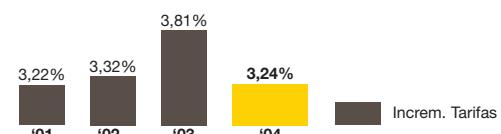


## AUSOL I

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO

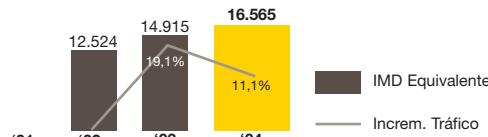


### INCREMENTO ANUAL DE TARIFAS

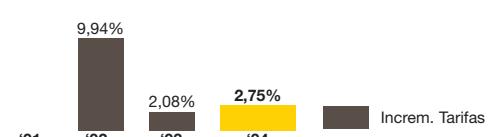


## AUSOL II

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO



### INCREMENTO ANUAL DE TARIFAS



## Autopistas

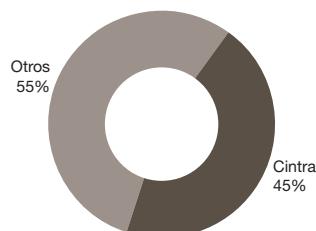
Concesiones en crecimiento



## Autopista Madrid-Sur

R-4 Madrid-Ocaña

### ACCIONISTAS



### Descripción del activo

- La autopista Madrid Sur R4 comprende 54 Km de autopista de peaje entre la circunvalación de Madrid M-50 y Ocaña, y 41 Km de la circunvalación de Madrid M-50 y tramos de conexión, libres de peaje.

- Periodo de concesión: diciembre de 2000 a diciembre de 2065.
- Fecha de apertura al tráfico: 7 de abril de 2004.
- Inversión gestionada: 688 millones de €.

### Aspectos clave

- Ruta alternativa de acceso a Madrid en un corredor muy congestionado.
- Situada en una zona de gran desarrollo urbano.

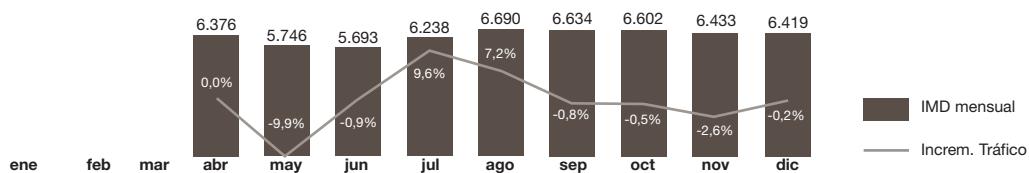
- Conecta con la autopista Madrid-Levante, completando una conexión de peaje de 190 Km entre Madrid y la costa Este.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico real supera al previsto.

### Principales hechos durante el año

- 7 de abril: apertura al tráfico del tramo de peaje y de parte del tramo libre.
- El mes de mayor tráfico fue agosto, y la IMD máxima (19.397 vehículos) fue el 3 de diciembre.

- El 2 de diciembre se puso en servicio un tramo de 6 Km de la M-50 lo que permitió subir las tarifas un 5%.
- Se espera poder abrir el tramo restante de M-50 (10 Km) a finales del año 2005, lo que permitirá otra subida de tarifas del 5%.

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO



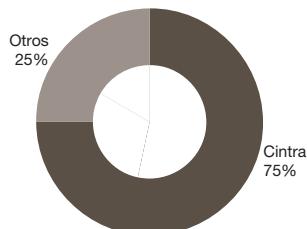
## Autopistas

Concesiones en crecimiento



### Temuco - Rio Bueno

#### ACCIONISTAS



#### Descripción del activo

- Autopista de peaje de 172 Km desde Temuco hasta Rio Bueno, en la Ruta 5, principal eje viario Norte - Sur de Chile.
- Periodo de concesión: de junio de 1998 a junio de 2023.

- Fecha de apertura al tráfico: por tramos, entre enero de 2001 y octubre de 2002.
- Cifras clave: INCN 17,4 millones de €, Inversión gestionada 166 millones de €.

#### Aspectos clave

- Autopista localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.

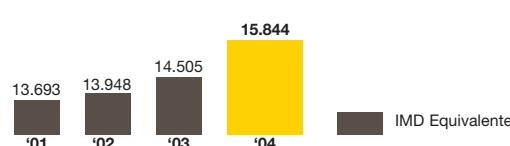
- Tarifa indexada a inflación, más una prima por seguridad vial de hasta un 5%.

#### Principales hechos durante el año

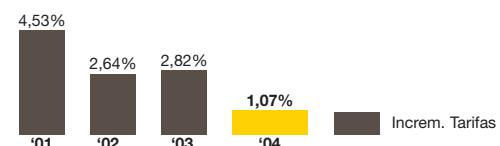
- El tráfico registrado en el año 2004 ha sido de 15.844 vehículos equivalentes, con un 9,2% de crecimiento respecto del año 2003.

- Los gastos de explotación han experimentado una reducción del 11% en 2004 respecto a lo presupuestado.
- Obtención en diciembre de 2004 del certificado de calidad de acuerdo a la norma ISO 9001:2000.

#### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO



#### INCREMENTO ANUAL DE TARIFAS



## 2.3. Concesiones maduras

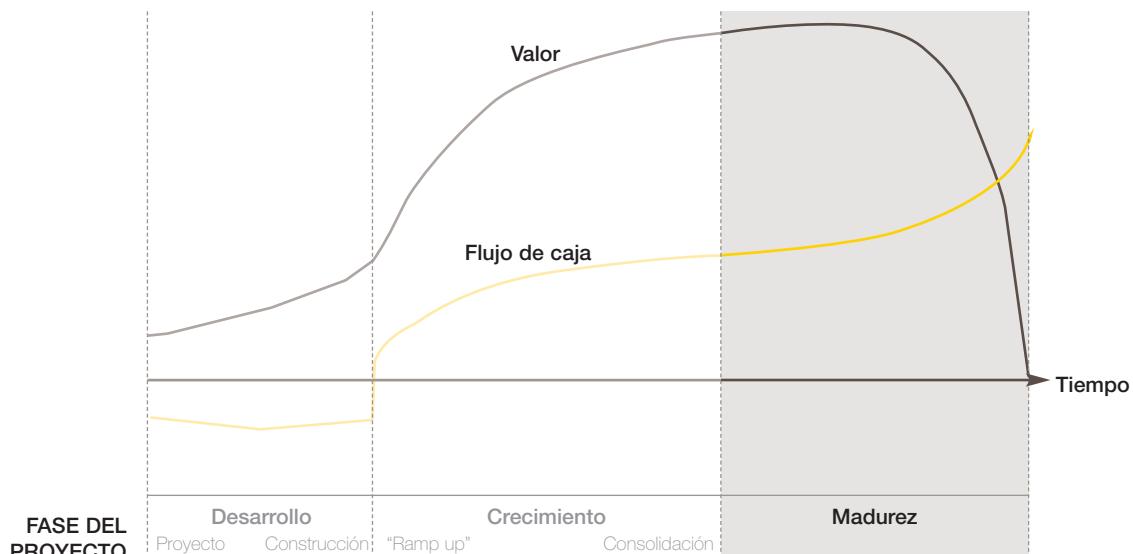
Este grupo comprende proyectos con ingresos particularmente estables y predecibles cuyo perfil de riesgo es reducido. Hay dos razones para ello:

1. El proyecto lleva largo tiempo abierto al tráfico, habiendo desaparecido no solamente los riesgos de construcción y financiación, que estaban presentes en los proyectos en desarrollo, sino también la incertidumbre sobre el nivel de tráfico e ingresos.
2. El contrato de concesión implica una mitigación sustancial del riesgo de tráfico. En la cartera de Cintra existen dos tipos:
  - Proyectos con ingresos garantizados por la Administración:
    - Garantía de un ingreso anual (Autema)
    - Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI), aplicado en tres concesiones en Chile, por el que se garantiza al concesionario un valor actual neto de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo de la concesión hasta llegar al nivel garantizado. Así, si los ingresos crecen menos de lo esperado se alarga la concesión, teniendo como contrapartida un acortamiento del plazo si los ingresos van mejor de lo esperado y el valor

garantizado se alcanza antes. Cintra optó por negociar con el Gobierno la implantación de este mecanismo en sus 3 concesiones con mayor riesgo de tráfico: Santiago - Talca y Temuco - Rio Bueno, en las que entró en vigor en 2003, y Talca - Chillán, en la que se ha empezado a aplicar en este ejercicio.

- Proyectos de peaje sombra, en los que el peaje, en vez de ser pagado por el usuario, es pagado por la administración, con la particularidad de que el ingreso se calcula aplicando 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. Como contrapartida, el sistema limita la rentabilidad máxima del concesionario, al ser la tarifa por vehículo por encima del techo de tráfico igual a cero.

Estas concesiones generan flujos de caja estables y predecibles y son susceptibles de reapalancamiento para adelantar la distribución de fondos a los accionistas.



Autopistas



2.3

Concesiones  
maduras

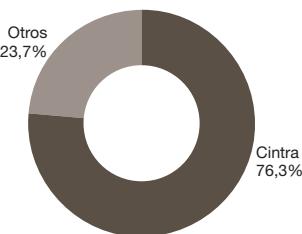


## Autopistas

### Concesiones maduras

## Autema

### ACCIONISTAS



### Descripción del activo

- Autopista de peaje de 48 Km entre San Cugat, Tarrasa y Manresa.
- Periodo de Concesión: de 1986 a enero de 2037.
- Fecha de apertura al tráfico: junio de 1989 (Tarrasa-Manresa) y septiembre de 1991 (San Cugat-Tarrasa).
- Cifras clave: INCN 33,7 millones de €, Inversión gestionada 218 millones de €.

### Aspectos clave

- 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 abona 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 las tarifas.

- Tarifas indexadas a inflación.

### Principales hechos durante el año

- El tráfico en el 2004 ha crecido un 8%, por encima del 4,22% de media del sector en España.
- En 2004 se acordó un cambio en la revisión de tarifas a un sistema que, además de la inflación, minora el incremento si el tráfico está por encima del previsto. Además se decidió trasladar a los usuarios las compensaciones que la Generalitat había venido

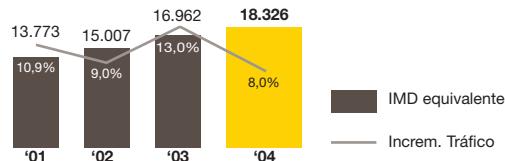
abonando a las concesionarias por el aplazamiento en la aplicación de las subidas de tarifas y en la aplicación de la subida del IVA para vehículos ligeros. Para suavizar el efecto que se produciría si esta medida se implantase íntegramente en un año, se pactó añadir a la subida fruto del nuevo método de cálculo un 1,2% anual durante los próximos ocho años. Como resultado



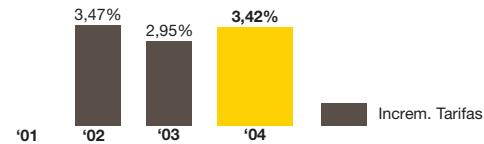
de todo ello, la subida de tarifas en Autema para 2005 ha sido de 3,24% más el 1,2%, es decir, del 4,44%.

Esta subida entró en vigor el primer día del año 2005.

#### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO



#### INCREMENTO ANUAL DE TARIFAS



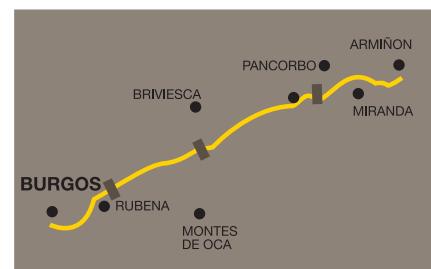
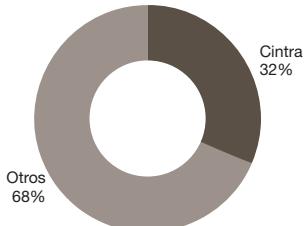
## Autopistas

### Concesiones maduras



## Europistas

### ACCIONISTAS



### Descripción de Europistas

Europistas es una empresa cotizada en Bolsa que es titular de la concesión de la Autopista A1 Burgos-Armiñón y participa en la propiedad de otras concesiones.

Cifras clave: INCN 60,8 millones de €, pagos en 2004 a los accionistas 55,4 millones de €.

### Autopista AP1 Burgos-Armiñón.

- Autopista de peaje de 84 Kms que forma parte del eje que une Madrid con Bilbao y la frontera francesa.

- Periodo de concesión: octubre de 1974 a agosto de 2017.
- Fecha de puesta en servicio: febrero de 1978.

### Aspectos clave

- Une el interior de España con la frontera francesa, uno de los corredores más transitados de España.

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

### Principales hechos durante el año

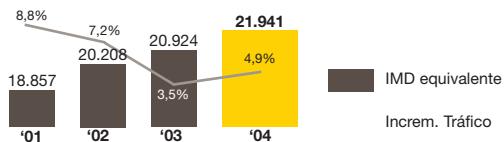
- El 8 de julio, Europistas vendió a Cintra el 10% Ausol por 50 millones de euros más la participación del 30%

de Cintra en Túneles de Artxanda.

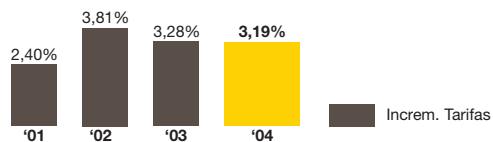
### Otros activos de Europistas

Nombre	Participación de Europistas	Descripción
Túneles de Artxanda	50%	Túneles de peaje de 3 Kms en Bilbao
Autopistas de Vizcaya	70%	Contrato de operación y mantenimiento de parte de la autopista A8
Autopista Madrid Levante	40%	Autopista de Peaje de 177 Kms entre Ocaña y La Roda en la que Cintra tiene un 50%
Autopista Madrid Sur (R4)	25%	Autopista de Peaje de 95 Kms entre Madrid y Ocaña en la que Cintra tiene un 45%

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO



### INCREMENTO ANUAL DE TARIFAS



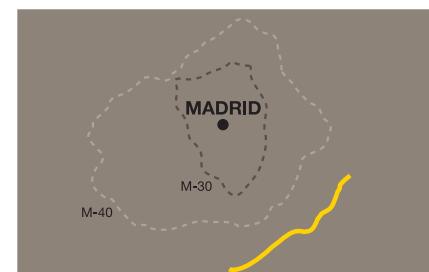
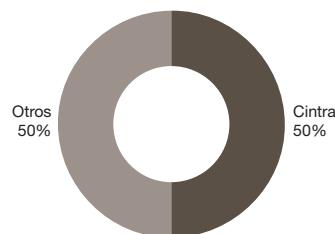
## Autopistas

### Concesiones maduras



## Trados 45

### ACCIONISTAS



### Descripción del activo

- Autopista de peaje en sombra de 14,5 Km que forma parte de la M-45, una circunvalación de Madrid. Este tramo discurre entre el Eje O'Donell y la A-IV.
- Periodo de concesión: de octubre de 1998 a agosto de 2029.

- Fecha de puesta en servicio: marzo 2002.
- Cifras clave: INCN 21,1 millones de €, Inversión gestionada 195 millones de €.

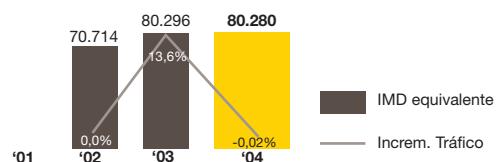
### Aspectos clave

- El riesgo de tráfico es prácticamente inexistente en virtud del sistema de peaje sombra utilizado. En este caso, como la autopista tiene unos niveles de tráfico muy superiores al techo, cada año el concesionario está obteniendo el máximo ingreso.
- Las tarifas y el importe del pago máximo están indexados a inflación.

### Principales hechos durante el año

- La apertura en paralelo de la M-50 en la segunda mitad del año, ha detenido el crecimiento del tráfico que, aún así, se mantiene por encima del techo.

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO



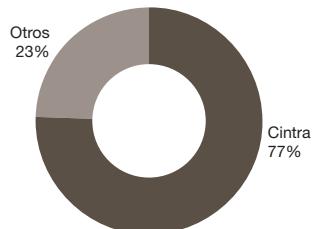
## Autopistas

### Concesiones maduras



## Euroscut Algarve

### ACCIONISTAS



### Descripción del activo

- Autopista de peaje sombra de 130 Kms en el Algarve, al Sur de Portugal, 95 Kms ya construidos son transferidos por el Estado, y el concesionario construye 35 Kms nuevos.
- Plazo de la Concesión: 30 años, desde mayo de 2000 a mayo de 2030.

- Peaje sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador).
- Fecha de apertura al tráfico: enero de 2004.
- Cifras clave: INCN 30,2 millones de €, inversión gestionada total 275 millones de €.

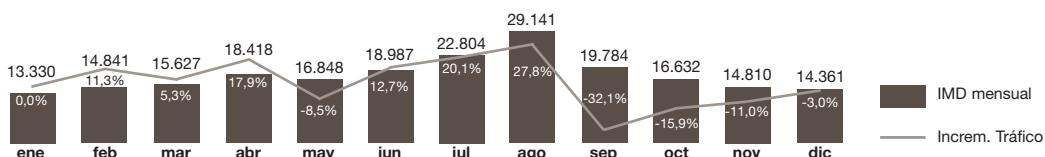
### Aspectos clave

- Concesión con riesgo de tráfico mitigado por el sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes sombra.
- Las tarifas están indexadas a inflación.

### Principales hechos durante el año

- Puesta en servicio definitiva el 1 de enero de 2004.
- Obtención en noviembre de 2004 del certificado de calidad ISO 9001:2000.

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO



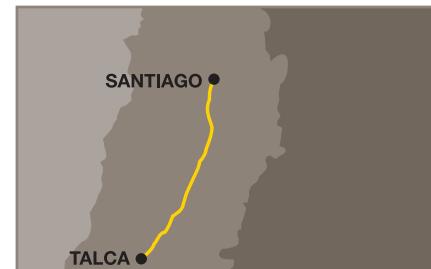
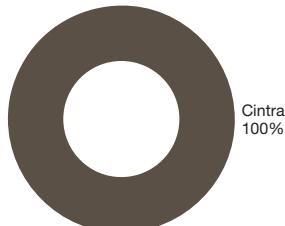
## Autopistas

### Concesiones maduras



## Santiago - Talca

### ACCIONISTAS



### Descripción del activo

- Autopista de peaje de 265 Km desde Santiago de Chile hasta Talca, en la Ruta 5.
- Periodo de concesión: Inicialmente iba de septiembre de 1999 a septiembre de 2024. Tras la firma del Convenio MDI, el plazo se convierte en variable.
- Fecha de apertura al tráfico: por tramos, entre octubre de 2001 y enero de 2004. El Acceso Sur a Santiago (46 km) está actualmente en construcción y se espera abrirlo en 2007.
- Cifras clave: INCN 41,2 millones de €, Inversión gestionada 605 millones de €.

### Aspectos clave

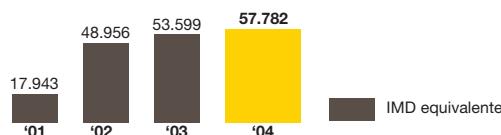
- Autopista sujeta a MDI: VAN garantizado de los ingresos futuros de 700 millones de €.
- Localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima por seguridad vial de hasta un 5%.

### Principales hechos durante el año

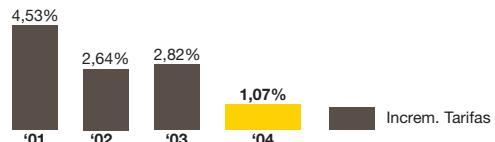
- En enero de 2004 se inauguró la circunvalación de la Rancagua.
- Obtención en diciembre de 2004 del certificado de calidad ISO 9001:2000.

- Reapalancamiento de la Concesionaria mediante la emisión de bonos hasta 725 millones US\$ con reducción de su coste, recibiendo el premio "Latin American Refinancing Deal of the Year" por Project Finance Magazine. En octubre de 2004, se cerró la emisión del primer bono.

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO



### INCREMENTO ANUAL DE TARIFAS



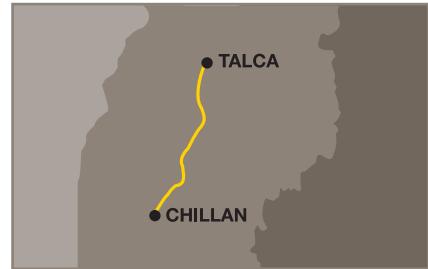
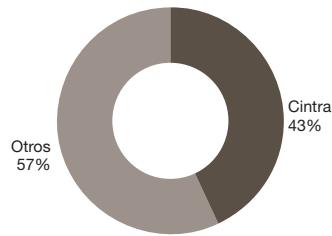
## Autopistas

### Concesiones maduras



## Talca - Chillán

### ACCIONISTAS



### Descripción del activo

- Autopista de peaje de 193 Km desde Talca hasta Chillán, en la Ruta 5, principal eje viario Norte-Sur de Chile.
- Periodo de concesión: Inicialmente finalizaba en abril de 2015. Tras la firma del Convenio MDI, el plazo se convierte en variable.
- Fecha de apertura al tráfico: 1 de diciembre de 1998.
- Cifras clave: INCN 25,7 millones de €, Inversión gestionada 259 millones de €.

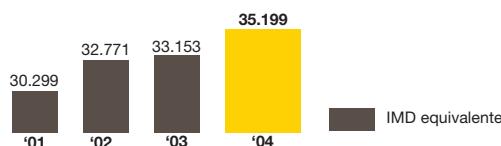
### Aspectos clave

- Autopista sujeta a MDI: VAN garantizado de los ingresos futuros de 276 millones de €.
- Localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables
- Tarifa indexada a inflación, más una prima por seguridad vial de hasta un 5%

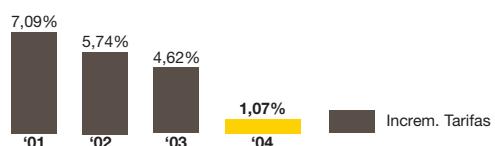
### Principales hechos durante el año

- Entrada en vigor en agosto del convenio MDI de garantía de ingresos.
- Obtención en diciembre de 2004 del certificado de calidad ISO 9001:2000.

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO



### INCREMENTO ANUAL DE TARIFAS



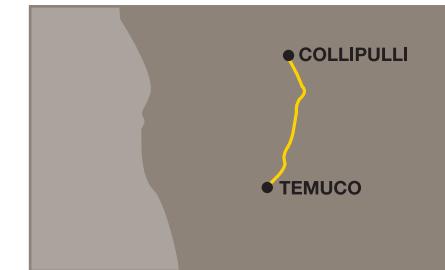
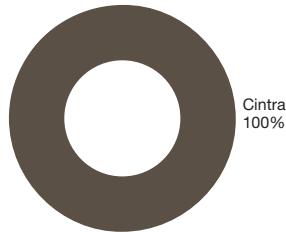
## Autopistas

### Concesiones maduras



## Collipulli - Temuco

### ACCIONISTAS



### Descripción del activo

- Autopista de peaje de 144 Km de la Ruta 5 Sur y la circunvalación de Temuco.
- Periodo de concesión: Inicialmente finalizaba en marzo de 2024. Tras la firma del MDI, el plazo se convierte en variable.

- Fecha de apertura al tráfico: 7 de junio de 2001.
- Cifras clave: INCN 17,4 millones de €, Inversión gestionada 207 millones de €.

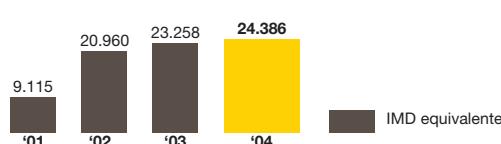
### Aspectos clave

- Autopista sujeta a MDI: VAN garantizado de los ingresos futuros de 290 millones de €.
- Localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima por seguridad vial de hasta un 5%.

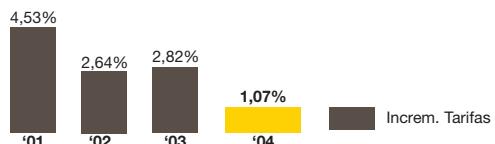
### Principales hechos durante el año

- Entrada en vigor en enero del convenio MDI de garantía de ingresos.
- Obtención en diciembre de 2004 del certificado de calidad ISO 9001:2000.

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL TRÁFICO



### INCREMENTO ANUAL DE TARIFAS

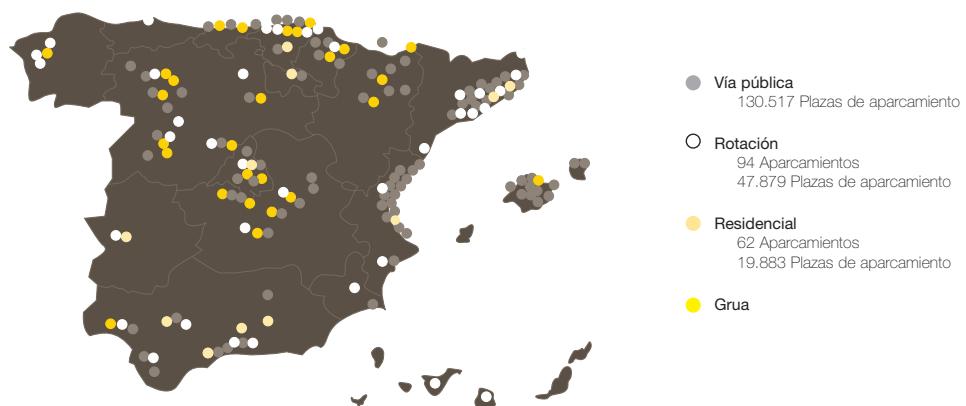


### 3. Aparcamientos

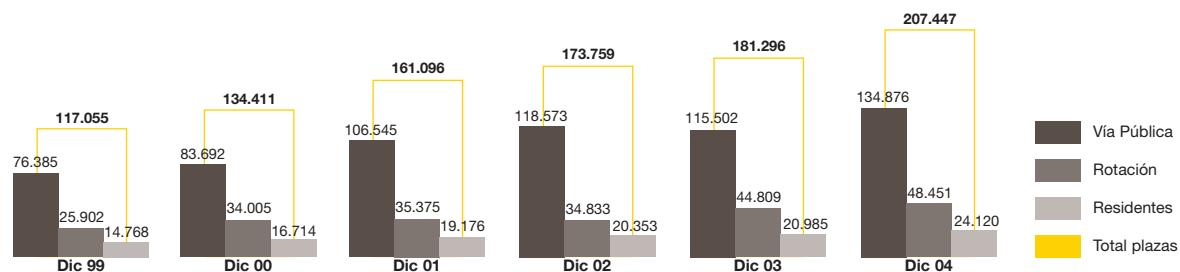
#### Descripción de los negocios y evolución durante el 2004

Cintra Aparcamientos, es la mayor empresa del mercado español de la promoción privada de aparcamientos. A 31 de diciembre de 2004 gestionaba más de 207.000 plazas de estacionamiento en 128 ciudades de España, Andorra y Puerto Rico, lo que supone un crecimiento de más de 25.000 plazas (+14%) respecto del año anterior.

Cintra Aparcamientos está presente en las 17 Comunidades Autónomas y en todas las líneas del negocio de aparcamientos: promoción y explotación de aparcamientos de rotación, regulación y gestión del estacionamiento en la vía pública (O.R.A.), promoción y venta de inmuebles de aparcamientos para residentes, y servicio de retirada de vehículos.



#### NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO POR SECTORES





Además de las actividades anteriores, Cintra Aparcamientos suministra y mantiene equipos de control de estacionamiento a través de su filial Femet, distribuidor

en España de Parkeon (antes Schlumberger Sema), líder mundial en la fabricación de parquímetros y sistemas de control de acceso a aparcamientos.

## Entorno competitivo y evolución del mercado

En España el sector se caracteriza por la existencia de muy pocas empresas de ámbito nacional y de numerosas empresas locales y familiares de pequeño tamaño y sin vocación de expansión. Varias de las empresas de ámbito nacional están controladas por grandes grupos empresariales. Este mercado atomizado por un lado y con gran parte de las grandes empresas en manos de grupos diversificados sin interés en su venta, dificulta la realización de grandes operaciones corporativas, siendo por tanto el crecimiento orgánico a través de concursos de nuevos proyectos o de contratos de gestión y, eventualmente, la compra de pequeñas empresas o de activos individuales la principal fuente de crecimiento.

No obstante lo anterior, en 2004 ha destacado en España una operación de compra de aparcamientos: la compra por parte de Cintra Aparcamientos de Estacionamientos Guipuzcoanos, séptima empresa del sector de estacionamientos subterráneos, que se describe en la evolución del negocio.

El mercado de nuevos proyectos ha presentado una actividad notable en 2004. Los servicios comerciales de Cintra Aparcamientos, activos en todas las comunidades autónomas de España han detectado durante el año 160 concursos convocados para la gestión de un total de 129.000 plazas de aparcamiento. El subsector más activo ha sido el de ORA, con cerca de 70.000 plazas, seguido del de rotación, con 50.000 plazas. Cabe destacar, sin embargo, que muchos de estos concursos, sobre todo en rotación, corresponden a estacionamientos pequeños de rentabilidad marginal, razón por la cual Cintra Aparcamientos descarta el presentarse a muchos de ellos. Así, de las cerca de 50.000 plazas en 78 concursos licitados en el subsector de rotación, solamente se han considerado viables 16 concursos con un total de 9.500 plazas.

En conjunto, Cintra, ha sido adjudicataria del 66% de los concursos a los que ha presentado oferta.

## Posicionamiento Estratégico

En el área de aparcamientos, el enfoque estratégico de Cintra es sustancialmente parecido al seguido en Autopistas, estando los nuevos proyectos sujetos a idénticos condicionantes que los de autopistas, si bien con ciertas particularidades en lo relativo a localización geográfica y tamaño mínimo:

- Tamaño crítico: El coste de la estructura de gestión necesaria para gestionar la actividad en un país no puede ser compensado por los ingresos derivados de una sola licitación, dado el reducido tamaño unitario de las oportunidades que salen a licitación, comparado con las de autopistas.

- **Modelo de negocio:** los diferentes modelos de negocio imperantes en el sector en diversos países (por ej.: en muchos mercados extranjeros el modelo de negocio habitual en aparcamientos de rotación son contratos de gestión a corto plazo en los que el concesionario no es titular de la inversión) dificultan la estandarización y, en ocasiones, acentúan el problema del tamaño crítico, al minimizar la inversión y el plazo de los contratos.

Por todo lo anterior, el enfoque estratégico de Cintra Aparcamientos está básicamente centrado en el mercado español, en donde el tamaño mínimo del proyecto puede ser sustancialmente inferior al marcado para autopistas, dada la posibilidad de integrar todos los proyectos bajo una estructura de gestión común. Las oportunidades en

mercados internacionales se podrían considerar si tuvieran un tamaño crítico y un modelo de negocio capaz de sustentar, sin un impacto significativo en su rentabilidad, el coste de la estructura de supervisión que requiere el establecimiento de un negocio en un nuevo país.

En lo relativo a líneas de negocio, Cintra Aparcamientos ha optado por ser la única empresa del sector con presencia en las 17 Comunidades Autónomas y en todas las líneas del negocio. Ello es debido, por una parte, a que el factor clave de éxito en nuevas licitaciones está en el mantenimiento de una red comercial en todo el territorio nacional, y por otra, a la complementariedad de los negocios de ORA y rotación.

## Evolución del negocio

El hecho más significativo acaecido en el negocio de aparcamientos en el año 2004 ha sido la compra por Cintra Aparcamientos a la Caja de Ahorros de Guipúzcoa y San Sebastián, el 29 de septiembre de 2004, del 57,1% del accionariado de Estacionamientos Guipuzcoanos, que unido al 42,9% que ya poseía supone que Cintra Aparcamientos ha pasado a controlar el 100% del capital. El precio de la operación fue de 35 millones de euros.

Eguisa es la séptima empresa del sector en España por facturación, siendo titular de 8 aparcamientos subterráneos de rotación, 5 de ellos en San Sebastián, y los otros 3 en Madrid, con cerca de 4.400 plazas.

Los aparcamientos de Eguisa están localizados en lugares céntricos, presentando una tasa de ocupación media ponderada del 31% y una duración media restante de las concesiones de 18 años, constituyendo una de las carteras de aparcamientos con más calidad del sector.

Durante el año 2003 Eguisa tuvo ingresos por 13,1 millones de euros, un EBITDA de 7,4 millones de euros y un beneficio neto de 3,7 millones de euros.

Pasado el efecto de las elecciones municipales de mayo de 2003 se ha producido un incremento paulatino de la actividad en 2004 que ha provocado un fuerte aumento de oportunidades de negocio en el sector de aparcamientos.

A lo largo de 2004 Cintra Aparcamientos ha analizado 159 oportunidades de negocio, ha presentado 57 ofertas y, de ellas, ha resultado ganadora en 26 de los 39 concursos que han sido resueltos y adjudicados, lo que supone un porcentaje de éxito del 66,6%.

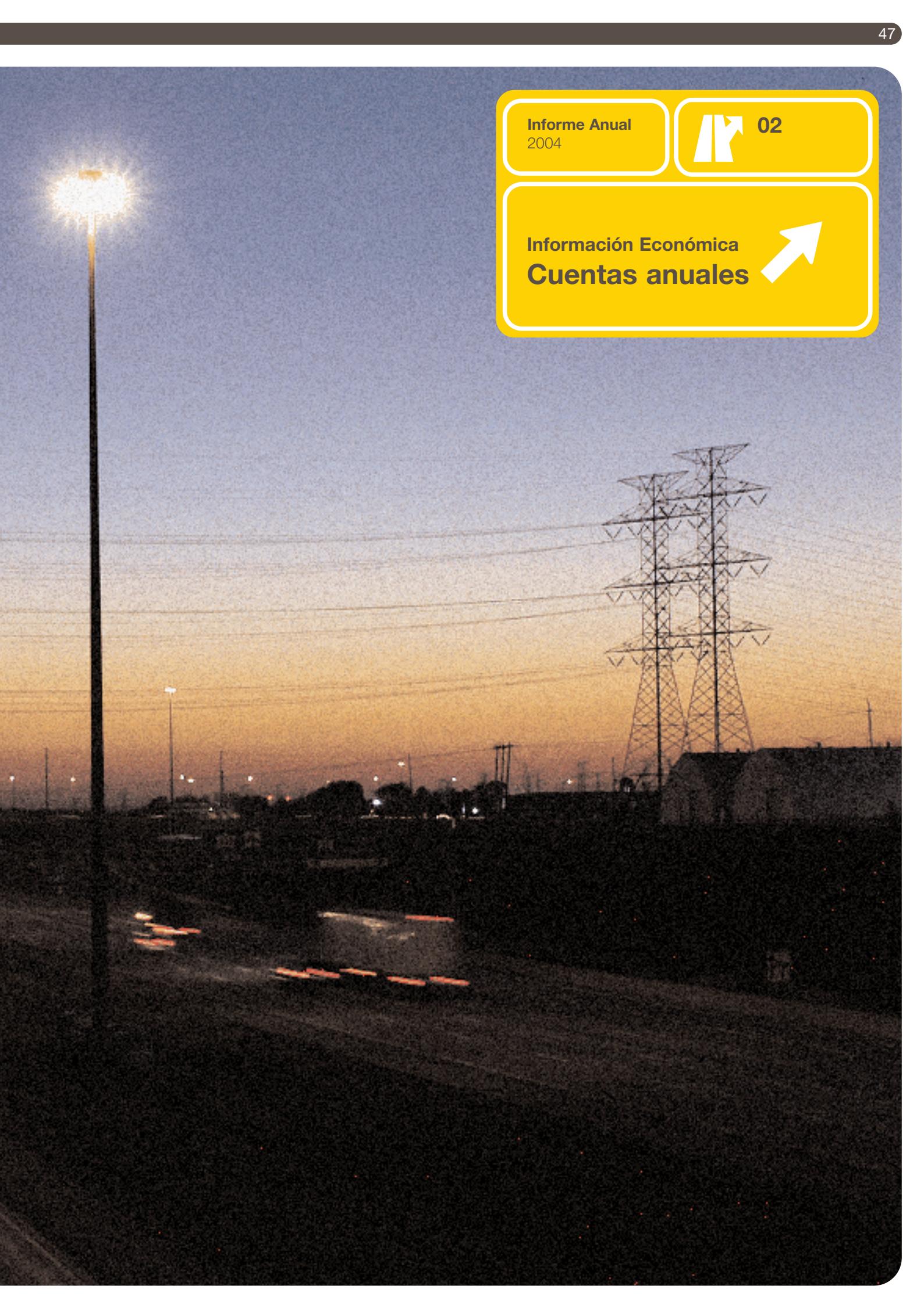
Destacamos otros hechos relevantes del 2004:

- **Liderazgo absoluto de Cintra Aparcamientos en Madrid,** donde gestiona 10 aparcamientos de rotación y 20 de

residentes, además de más de 25.000 plazas en vía pública (S.E.R.).

- Consolidación y fuerte crecimiento en el País Vasco motivado por la incorporación de cinco aparcamientos en San Sebastián, a raíz de la compra de Eguisa, la adjudicación de un aparcamiento de rotación y tres de residentes en Bilbao y la renovación y ampliación del servicio ORA en Baracaldo.
  - En ORA cabe destacar la ampliación del SER en Madrid y las adjudicaciones obtenidas en Palencia, Majadahonda y Ocaña, así como el inicio de la actividad de la ORA en Extremadura tras la adjudicación a Dornier de los únicos concursos convocados: Don Benito y Zafra. Por ello se ha pasado de gestionar 115.502 plazas en vía pública en diciembre de 2003 a 134.876 plazas en diciembre de 2004 (+17%).
  - Consolidación de la implementación de aplicaciones tecnológicas punteras en diferentes áreas de negocio. Se han puesto en marcha dispositivos de telegestión en 12 aparcamientos y se han implantado sistemas de gestión integral de servicios ORA diseñados por Cintra Aparcamientos (Sistema Mobility) mediante dispositivos PDA y comunicaciones GPRS, así como así como el uso de terminales informáticos con sistema operativo Pocket PC.
  - Directamente o a través de sociedades mixtas municipales se ha obtenido la adjudicación de 4 aparcamientos de rotación y 14 aparcamientos de residentes.
  - En el 2004 se ha continuado la política de remodelaciones y modernizaciones de los aparcamientos de rotación con actuaciones de especial relevancia en los aparcamientos de Colón y Fuencarral en Madrid, Jardines del Náutico en Gijón, Princesa Zaida en Cuenca, y Plaza de Méjico en Santander.
- Además de lo anterior cabe destacar la consolidación de Cintra Aparcamientos como gestora de estacionamientos fuera del ámbito municipal siendo adjudicataria, entre otros, del contrato de construcción y explotación de un aparcamiento de rotación en el recinto del colegio de los Maristas en Sevilla.
- Con todo ello, tras rebasar en el mes de octubre la barrera de las 200.000 plazas gestionadas, Cintra Aparcamientos mantiene y refuerza su posición de líder en España en el conjunto de las actividades de estacionamiento.
- La inversión total comprometida de Cintra Aparcamientos en nuevos contratos a lo largo del 2004 ha alcanzado la cifra de 82,2 millones de euros, de los cuales, 35 millones de euros se destinaron a la adquisición de Eguisa.





Informe Anual  
2004



Información Económica  
**Cuentas anuales**



# Informe de Gestión

## Correspondiente al ejercicio 2004

### 0. Bases de presentación

El informe de gestión que se presenta a continuación desarrolla el contenido de las cuentas anuales que Cintra y su Grupo consolidado presentan a sus accionistas. Estas cuentas se han elaborado teniendo en cuenta la reestructuración accionarial llevada a cabo con motivo de la salida a Bolsa de la sociedad. Es preciso tener en cuenta, por lo tanto, que el ejercicio 2004 presenta las siguientes diferencias con respecto al 2003:

- Incorporación de la actividad de aparcamientos únicamente correspondiente a los últimos tres meses del ejercicio.
- Reducción de la participación en la autopista canadiense 407 ETR desde un 67,10% a un 53,23% (reducción de un 13,87%) también durante los últimos tres meses del ejercicio.

### I. Evolución de los negocios en el ejercicio 2004

#### 1. Principales Magnitudes

El importe Neto de la Cifra de Negocio ha presentado una evolución favorable, aumentando en un 23,74% con respecto al ejercicio anterior. En la misma línea se encuentran el resultado bruto de explotación (EBITDA), que crece un 24,59%, situándose en 336.630 miles de euros y el resultado neto de explotación (EBIT) que crece un 22,45%, hasta los 263.681 miles de euros.

El resultado neto de Cintra alcanzó los 143.699 miles de euros, un 27,1% por debajo del conseguido el ejercicio anterior, que alcanzó los 197.129 miles de euros. Sin embargo, es preciso hacer en ambos años el ejercicio de eliminar, para 2004 el efecto de los resultados extraordinarios de la operación de salida a Bolsa y para 2003 el efecto de la reversión de la provisión Chile. Se obtiene así un Resultado Neto ex salida a Bolsa y provisiones que crece entre 2003 y 2004 un 3,76% hasta los 124.649 miles de euros.

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

#### Financieras

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var (%)
<b>Resultado neto</b>	143.699	197.129	-27,10
<b>Resultado neto ex salida a Bolsa y prov.</b>	124.649	120.128	3,76
BPA ex salida a Bolsa y prov. Ajustado (*)	0,25	0,24	3,76
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	336.630	270.198	24,59
Resultado Neto de Explotación	263.681	215.330	22,45
INCN	483.901	391.058	23,74
Posición Neta de Tesorería	-4.618.333	-4.446.797	3,86
Flujo de Operaciones Matrices	80.549	97.787	-17,63
Flujo de Operaciones Concesionarias	334.500	241.143	38,71
Inversión Bruta Matrices Autopistas	124.644	46.046	170,69
Inversión Bruta Aparcamientos	3.403	-	n/a

(\*) Ajustado al número de acciones de diciembre 2004



## Operativas

		dic-04	dic-03	Var (%)
Evolución Tráfico Autopistas				
407 ETR (Mill. Vehículos Km. recorridos)	(IMD)	1.960	1.824	7,46
Autema	(IMD)	18.326	16.962	8,04
Ausol I	(IMD)	19.340	18.199	6,27
Ausol II	(IMD)	16.565	14.915	11,06
M-45	(IMD)	80.280	80.296	-0,02
Europistas	(IMD)	21.941	20.924	4,86
Radial 4	(IMD)	6.419	-	n/a
Talca-Chillán	(IMD)	35.199	33.153	6,17
Temuco-Río Bueno	(IMD)	15.844	14.504	9,24
Collipulli-Temuco	(IMD)	24.386	23.258	4,85
Santiago-Talca	(IMD)	57.782	53.599	7,80
Euroscut Algarve	(IMD)	17.960	-	n/a
Plazas de Aparcamiento		207.447	181.150	14,52
Rotación		48.451	44.663	8,48
Zona Azul		134.876	115.502	16,77
Residentes		24.120	20.985	14,94
Porcentaje de ocupación (rotación)		18,61%	18,25%	1,97

## 2. Análisis de Resultados

### 2.1 Cuenta de Pérdidas y Ganancias

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var (%)
<b>IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO</b>	<b>483.901</b>	<b>391.058</b>	<b>23,74</b>
Otros Ingresos	13.466	25.909	-48,03
Variación Existencias Productos Terminados y en Curso	559	-	n/a
Total Ingresos de Explotación	497.926	416.967	19,42
Gastos Externos y de Explotación	-108.248	-105.990	2,13
Gastos de Personal	-53.048	-40.779	30,09
<b>RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACION (EBITDA)</b>	<b>336.630</b>	<b>270.198</b>	<b>24,59</b>
Margen Bruto de Explotación	69,57%	69,09%	0,68
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	-34.668	-27.585	25,68
Dotaciones al Fondo de Reversión	-30.615	-21.245	44,10
Variación Provisiones de Circulante	-7.666	-6.037	26,98
<b>RESULTADO NETO DE EXPLOTACION</b>	<b>263.681</b>	<b>215.331</b>	<b>22,45</b>
<b>Margen Neto de Explotación</b>	<b>54,49%</b>	<b>55,03%</b>	<b>-1,04</b>
Ingresos Financieros	24.315	21.585	12,65
Gastos Financieros	-75.038	-52.462	43,03
Resultado Financiero	-50.723	-30.877	64,27
Resultados por Puesta en Equivalencia	11.386	7.283	56,35
Amortización Fondo Comercio Consolidación	-9.231	-7.276	26,87
<b>RESULTADO ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>215.113</b>	<b>184.461</b>	<b>16,62</b>
Resultado Extraordinario	100.805	92.404	9,09
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>315.918</b>	<b>276.865</b>	<b>14,11</b>
Impuesto sobre Beneficios	-134.741	-45.496	196,16
<b>RESULTADO CONSOLIDADO</b>	<b>181.177</b>	<b>231.369</b>	<b>-21,69</b>
Resultado Atribuido a Socios Externos	-37.478	-34.240	9,46
<b>RESULTADO NETO ATRIBUIBLE</b>	<b>143.699</b>	<b>197.129</b>	<b>-27,10</b>
Tasa impositiva	42,65%	16,43%	159,55

El resultado neto atribuible a Cintra ajustado, sin el efecto de los resultados extraordinarios generados por la operación de salida a Bolsa y por la provisión Chile, sería el siguiente:

AJUSTES (al resultado neto atribuible)

**A Resultado Extraordinario:**

Reversión Provisión Chile	-	-77.000	n/a
Plusvalía Salida a Bolsa	-119.060	-	n/a
Gastos Salida a Bolsa	22.181	-	n/a
<b>A Impuestos:</b>			
Reconocimiento Impuesto Diferido Reestructuración Societaria	77.830	-	n/a
<b>RESULTADO NETO ATRIBUIBLE AJUSTADO</b>	<b>124.649</b>	<b>120.128</b>	<b>3,76</b>

**2.2 Importe Neto de la Cifra de Negocio - Ventas**

Presenta un incremento del 23,74%.

La evolución de esta magnitud, por actividades y en las principales sociedades, es la siguiente:

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var (%)
Autopistas	451.838	382.133	18,24
407-ETR	237.172	220.762	7,43
Ausol	52.808	47.630	10,87
Autema	33.749	29.755	13,42
Autopistas chilenas	76.052	68.001	11,84
Otras autopistas	52.058	15.985	225,67
Aparcamientos	28.883	-	n/a
Matrices autopistas	4.527	8.925	-49,28
Otros (*)	-1.347	-	n/a
<b>Total</b>	<b>483.901</b>	<b>391.058</b>	<b>23,74</b>

(\*) Corresponde a ajustes de consolidación por facturaciones intergrupo

Las principales razones que explican las variaciones son:

- Concesionarias de Autopistas: en Canadá mejora por mayor tráfico, e incremento de tarifas y empeora por efecto negativo del tipo de cambio (1,99%); mejora e incremento de los tráficos e ingresos en las autopistas españolas, junto a la apertura desde abril de la Autopista Madrid-Sur (Radial 4); entrada de explotación de Euroscut Algarve; evolución positiva de los tráficos e ingresos en las autopistas chilenas;
- Aparcamientos: incremento producido por la integración de las sociedades de la actividad de aparcamientos, en octubre de 2004.

La distribución de las ventas por áreas geográficas es la siguiente:

(datos en miles de euros)	dic-04	% Total	dic-03	% Total
España	137.057	28,37	95.446	24,41
Resto de Europa	33.210	6,82	6.426	1,64
Canadá	237.172	49,01	220.762	56,45
Chile	76.463	15,80	68.424	17,50
<b>Total</b>	<b>483.901</b>	<b>100,00</b>	<b>391.058</b>	<b>100,00</b>

### 2.3 Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var (%)
Autopistas	332.235	274.316	21,11
407-ETR	172.690	158.789	8,75
Ausol	42.793	38.583	10,91
Autema	25.905	23.090	12,19
Autopistas chilenas	51.808	45.013	15,10
Otras autopistas	39.039	8.841	341,58
Aparcamientos	10.149	-	n/a
Matrices autopistas	-5.754	-4.118	39,73
<b>Total</b>	<b>336.630</b>	<b>270.198</b>	<b>24,59</b>

El margen bruto de explotación, a diciembre de 2004, se sitúa en un 69,57%, frente al 69,09% a diciembre de 2003.

### 2.4 Resultado Neto de Explotación (EBIT)

El desglose por áreas de negocio es el siguiente:

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var (%)
Autopistas	266.004	222.070	19,78
407-ETR	142.357	130.816	8,82
Ausol	35.937	31.926	12,57
Autema	22.858	20.606	10,93
Autopistas chilenas	40.698	33.848	20,24
Otras autopistas	24.154	4.874	395,55
Aparcamientos	6.083	-	n/a
Matrices autopistas	-8.405	-6.740	24,70
<b>Total</b>	<b>263.681</b>	<b>215.330</b>	<b>22,45</b>

### 2.5 Resultado Financiero

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03
Concesionarias de autopistas	-47.487	-27.156
Aparcamientos	-735	-
Matrices autopistas	-2.501	-3.721
<b>Total</b>	<b>-50.723</b>	<b>-30.877</b>

El resultado financiero empeora en 19.846 miles de euros respecto al registrado a diciembre de 2003, principalmente por:

- Canadá aumenta en 9.727 miles de euros por la componente inflacionaria de los RRB's y por los gastos de refinanciación anticipada;
- Euroscut Algarve aumenta en 5.736 miles de euros por la entrada en explotación, que implica la no activación de los gastos y la aplicación de la normativa ICAC;
- Ausol empeora en 2.480 miles de euros debido al cambio en la contabilización de las diferencias entre el gasto financiero real y el gasto financiero previsto en el Plan Económico Financiero.

## 2.6 Resultados por puesta en equivalencia

El resultado por puesta en equivalencia se sitúa en 11.387 miles de euros, frente a 7.284 miles de 2003. La diferencia se explica, principalmente, por mayor aportación de Talca-Chillán, por importe de 2.363 miles de euros, debido a la aplicación del MDI en 2004, y de Europistas, por importe de 1.602 miles de euros, por mayores tráficos.

## 2.7 Fondo de Comercio

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03
Ausol	2.398	1.114
Europistas	829	829
Algarve	23	11
407 ETR	4.599	4.681
Autopista del Maipo	657	641
Aparcamientos	725	-
<b>Total</b>	<b>9.231</b>	<b>7.276</b>

La amortización de Fondo de Comercio pasa de 7.276 miles de euros a diciembre de 2003 a 9.231 miles de euros a diciembre de 2004. Las principales variaciones se deben a:

- Compra por parte de Cintra, S.A. del 10% adicional de Ausol, lo que origina un Fondo de Comercio de Consolidación de 25.676 miles de euros;
- Con la integración de las sociedades de la actividad de aparcamientos, se incorporan los Fondos de Comercio de Consolidación del subgrupo de aparcamientos correspondientes a Cintra Aparcamientos, S.A., Dornier y Balsol.

## 2.8 Resultados Extraordinarios

Ascienden a 100.805 miles de euros generados en 2004 frente a 92.404 miles de euros de 2003.

Los principales componentes del resultado en el año son:

- Plusvalía generada por la salida a Bolsa de Cintra, S.A., por importe de 119.060 miles de euros, como consecuencia de la venta de autocartera generada en la operación de reestructuración previa a la salida;
- Gastos generados por la salida a Bolsa de Cintra, S.A., por importe de 22.181 miles de euros;

## 2.9 Impuestos

El gasto contable por impuestos asciende a 134.741 miles de euros, que representa una tasa impositiva del 42,65%.

El aumento de la tasa impositiva frente a la registrada en el ejercicio 2003, que fue del 16,43%, se debe principalmente al registro de un gasto por impuesto diferido de 77.830 miles de euros como consecuencia de la reestructuración societaria previa a la salida a Bolsa. Así:

	dic-04	dic-03
<b>Tasa Impositiva:</b>		
Sobre Resultado Antes de Impuestos	42,65%	16,43%
Sobre Resultado Antes de Impuestos Ajustado	29,53%	22,76%

## 2.10 Resultado Neto

El resultado neto a diciembre de 2004 asciende a 143.699 miles de euros, frente a 197.129 miles de euros en el año anterior, lo que supone una disminución del 27,10%.

El resultado de 2004 incluye el impacto de la plusvalía generada por la salida a Bolsa de Cintra, S.A., así como los gastos de salida a Bolsa y los impuestos diferidos reconocidos como consecuencia de la reestructuración societaria. El resultado de 2003 incluye el resultado extraordinario generado con motivo de la reversión de parte de la provisión que se tenía dotada en relación con las sociedades concesionarias de autopistas en Chile por un importe de 77.000 miles de euros en 2003. Dicha reversión tiene su origen en la firma con el gobierno chileno en las autopistas Santiago-Talca y Collipulli-Temuco del denominado Mecanismo de Garantía de Demanda (MDI), que supone una disminución de los riesgos existente en dichas concesiones.

### 3. Análisis Áreas de Negocio

#### Autopistas

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var (%)
Ventas	451.838	382.133	18,24
Resultado bruto de explotación (EBITDA)	332.235	274.316	21,11
<b>Margen bruto de explotación</b>	<b>73,53%</b>	<b>71,79%</b>	<b>2,42</b>
Resultado neto de explotación	266.004	222.070	19,78
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>58,87%</b>	<b>58,11%</b>	<b>1,31</b>

La evolución de las principales autopistas, al 100%, es la siguiente:

#### 407-ETR

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var (%)
Ventas	237.172	220.762	7,43
Resultado neto de explotación (EBIT)	142.357	130.816	8,82
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>60,02%</b>	<b>59,26%</b>	<b>1,28</b>
Tipo de cambio CAD/EUR	1.6147	1.5832	1,99

(datos en miles de dólares canadienses, antes de homogeneizaciones de consolidación)

	dic-04	dic-03(*)	Var (%)
Ventas	382.961	343.298	11,55

(\*) Los datos del ejercicio 2003 en dólares canadienses y antes de homogeneizaciones de consolidación bajo normas españolas, han sufrido una reformulación para mantener la comparabilidad con el ejercicio 2004.

Tráfico	dic-04	dic-03	Var (%)
Viajes Diarios (media anual)	271.892	258.125	5,33
Km. Recorridos (millones)	1.960	1.824	7,46

El incremento en las ventas está causado por un aumento en el tráfico (7,46% en términos de kilómetros recorridos) y por la subida de tarifas (7,32% ponderada para los 11 meses de su aplicación), minorado parcialmente por un mayor porcentaje de penetración del “transponder” que supone menores ingresos por comisión de vídeo.

La mejora en el resultado neto de explotación corresponde fundamentalmente al incremento de las ventas, por lo comentado anteriormente, minorado por un incremento del 5,4% en los gastos de explotación (mayores gastos de mantenimiento invernal, de cobros y de envío de facturas), la reversión en 2003 de la provisión dotada por el “Provincial Capital Tax”, por importe de 6.100 miles de dólares canadienses, y un incremento del 7,7% en los gastos de gestión corriente (mayores gastos en asesoría legal incurridos).

**Ausol**

(datos en miles de euros)

Ausol Total	dic-04	dic-03	Var (%)
Ventas	52.808	47.630	10,87
Resultado neto de explotación (EBIT)	35.937	31.926	12,57
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>68,05%</b>	<b>67,03%</b>	<b>1,52</b>
<b>Ausol I</b>			
Ventas	42.977	39.271	9,44
Resultado neto de explotación (EBIT)	30.761	27.806	10,63
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>71,54%</b>	<b>70,81%</b>	<b>1,03</b>
<b>IMD</b>	<b>19.340</b>	<b>18.199</b>	<b>6,27</b>
<b>Ausol II</b>			
Ventas	9.831	8.359	17,61
Resultado neto de explotación (EBIT)	5.176	4.119	25,67
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>52,65%</b>	<b>49,28%</b>	<b>6,84</b>
<b>IMD</b>	<b>16.565</b>	<b>14.915</b>	<b>11,06</b>

El incremento en las ventas está causado por un aumento del tráfico y de las tarifas (3,24% y 2,75% en Ausol I y II respectivamente). En Ausol II a los incrementos de tráfico y tarifas hay que añadir una reducción de las bonificaciones por habitualidad y un incremento en otros ingresos procedentes principalmente de las Áreas de Servicio y del acuerdo con Euroferrys, para el alquiler de espacio para la venta de sus tickets.

La mejora en el resultado neto de explotación es, en parte, debido a la aplicación de la provisión por la congelación de las tarifas de 2000, por importe de 412 miles de euros.

**Autema**

(datos en miles de euros)

	dic-04	dic-03	Var (%)
Ventas	33.749	29.755	13,42
Resultado neto de explotación (EBIT)	22.858	20.606	10,93
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>67,73%</b>	<b>69,25%</b>	<b>-2,19</b>
<b>IMD</b>	<b>18.326</b>	<b>16.962</b>	<b>8,04</b>

El incremento producido en las ventas es superior al resultado de la aplicación del incremento del tráfico (8,04%) y de tarifas (3,42%) debido a las particularidades que definen a la sociedad concesionaria tanto en tráfico (medidas de gratuidad en el peaje de Les Fonts) como en tarifas (diferentes compensaciones recibidas de la Generalitat).

La reducción en el resultado neto de explotación se debe fundamentalmente a la imputación a resultados del gasto por el IBI sin la bonificación del 95%, que históricamente se había venido aplicando.

### Autopistas Chilenas

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var (%)
Ventas	76.052	68.001	11,84
Resultado neto de explotación (EBIT)	40.698	33.848	20,24
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>53,51%</b>	<b>49,78%</b>	<b>7,49</b>

La mejora en el resultado neto de explotación es debida a las subidas de tráfico, entre un 5% y un 10%, y al incremento de las tarifas del 1,07%, junto a los ahorros adicionales en gastos de explotación, principalmente localizadas en el gasto de amortización de Talca - Chillán (por el incremento del plazo de la concesión derivado de la firma del MDI).

### M-45

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var (%)
Ventas	21.097	19.096	10,48
Resultado neto de explotación (EBIT)	14.401	12.367	16,45
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>68,26%</b>	<b>64,76%</b>	<b>5,40</b>
<b>IMD</b>	<b>80.280</b>	<b>80.296</b>	<b>-0,02</b>

El incremento en las ventas obedece a la aplicación de las anualidades máximas a percibir de la Comunidad de Madrid como peaje en sombra.

La mejora en el resultado neto de explotación se debe, principalmente, a la reducción de diversos gastos de explotación, en concreto, gastos de reparación y conservación, por importe de 105 miles de euros, relacionados con una serie de trabajos que no ha sido necesario acometer durante el ejercicio.

### Algarve

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03
Ventas	30.157	
Resultado neto de explotación (EBIT)	19.403	
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>64,34%</b>	
<b>IMD</b>	<b>17.960</b>	

El inicio de la explotación de la autopista, a efectos de la obtención de los ingresos en función de los tráficos se produce en enero 2004. El tráfico se ha comportado por encima de lo previsto en el Plan Económico Financiero para este ejercicio.

### Aparcamientos

(datos en miles de euros)	dic-04(*)	dic-03
Ventas	28.883	-
Resultado bruto de explotación (EBITDA)	10.149	-
<b>Margen bruto de explotación</b>	<b>35,14%</b>	-
Resultado neto de explotación	6.083	-
<b>Margen neto de explotación</b>	<b>21,06%</b>	-
Plazas de aparcamiento	207.447	-

(\*) La actividad de aparcamientos no estaba en Cintra en 2003. En el año 2004 se computan 3 meses de dicha actividad por la integración de las sociedades de la actividad de aparcamientos.

#### 4. Análisis del Balance y otras magnitudes financieras

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var (%)
Accionistas por desembolsos no exigidos	114	6.302	-98,20
INMOVILIZADO	6.316.444	5.394.730	17,09
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACION	181.819	126.225	44,04
GASTOS A DISTRIBUIR	1.285.643	1.115.310	15,27
ACTIVO CIRCULANTE	1.176.969	555.126	112,02
Existencias	16.896	1.399	1.107,92
Deudores	222.942	181.616	22,75
Inversiones Financieras Temporales + Tesorería	891.835	341.451	161,19
Sociedades Concesionarias	387.559	270.954	43,04
Resto de sociedades	504.276	70.496	615,33
Ajustes por Periodificación	45.296	30.660	47,74
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>8.960.989</b>	<b>7.197.692</b>	<b>24,50</b>
FONDOS PROPIOS	1.808.874	1.233.222	46,68
SOCIOS EXTERNOS	520.107	386.521	34,56
DIFERENCIA NEGATIVA DE CONSOLIDACION	26.079	27.780	-6,12
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	181.941	93.990	93,57
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	226.487	142.540	58,89
ACREEDORES A LARGO PLAZO	5.702.747	4.925.789	15,77
Deuda a largo	5.265.427	4.567.749	15,27
Concesionarias de Autopistas	5.148.636	4.565.830	12,76
Resto de sociedades	116.791	1.919	5.986,01
Acreedores por Operaciones de Tráfico	437.320	358.040	22,14
ACREEDORES A CORTO PLAZO	487.864	382.678	27,49
Deuda a corto	243.397	219.056	11,11
Sociedades Concesionarias	196.974	215.507	-8,60
Resto de sociedades	46.423	3.548	1.208,42
Acreedores Comerciales	107.988	55.023	96,26
Otras Deudas a Corto	105.481	103.625	1,79
Ajustes por Periodificación	30.998	4.975	523,08
PROVISIONES PARA OPERACIONES DE TRÁFICO	6.890	5.171	33,24
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>8.960.989</b>	<b>7.197.692</b>	<b>24,50</b>

##### 4.1. Principales magnitudes

###### Inmovilizado:

El inmovilizado ha aumentado un 17,09%, pasando de 5.394.730 miles de euros en 2003 a 6.316.444 miles de euros en 2004, siendo las variaciones más significativas las siguientes:

- Inmovilizado Material: Esta partida es la que sufre un mayor aumento, registrándose un incremento de 571.300 miles de euros como consecuencia principalmente de la inversión en aquellas autopistas que están en construcción. Se produce además la integración de las sociedades de la actividad de aparcamientos, que incorporan al grupo un inmovilizado material de 170.485 miles de euros.

#### **Fondo de Comercio de Consolidación:**

Se ha producido un incremento del 44,04% respecto al ejercicio 2003 motivado por:

- Compra por parte de Cintra, S.A. de un 10% adicional de Ausol, lo que origina un Fondo de Comercio de Consolidación de 25.676 miles de euros.
- Con la integración de las sociedades de la actividad de aparcamientos, se incorporan los Fondos de Comercio de Consolidación del subgrupo de aparcamientos correspondientes a Cintra Aparcamientos, S.A., Dornier y Balsol.

#### **Gastos a distribuir en varios ejercicios:**

Se ha producido un incremento del 15,27% sobre el ejercicio 2003. Respecto a los movimientos en el año 2004 hay que destacar:

- **Gastos financieros activados tras la finalización del período de construcción:** el aumento, por importe de 254.608 miles de euros, corresponde a los gastos financieros activados en el año, conforme al PGC de las sociedades concesionarias de autopistas.
- **Gastos financieros por descuento de Bonos:** el impacto más significativo en 2004 se debe al menor gasto financiero por descuento de bonos en 407-ETR (68.537 miles de euros) que se corresponde con el gasto financiero devengado en el ejercicio de aquellos bonos que han sido emitidos al descuento. Durante el año 2004 la disminución en dichos gastos se corresponde principalmente al incremento en la estimación de la inflación futura lo que ha ido produciendo a lo largo del año un aumento del valor de los RRB's (bonos indexados a la inflación canadiense) que reduce las diferencias entre valor en libros y valor nominal.
- **Resto:** El principal impacto es la disminución de "Gastos a distribuir en varios ejercicios" en las sociedades chilenas debido a que se han reclasificado a "Otros créditos" impuestos anticipados que antes se encontraban recogidos en este epígrafe por importe de 63.012 miles de euros. En la autopista Santiago-Talca este efecto queda compensado por los mayores gastos de formalización de deudas que se producen en el mes de octubre por la emisión de un nuevo bono por importe de 20.329 millones de euros. Destacar también la integración de las sociedades de la actividad de aparcamientos, lo que supone un aumento de esta partida de 13.582 millones de euros.

#### **Activo Circulante:**

El activo circulante ha aumentado un 112,02%, pasando de 555.125 miles de euros en 2003 a 1.176.969 miles de euros en 2004, siendo la principal variación el aumento de la tesorería e Inversiones Financieras Temporales (550.384 miles de euros) debido principalmente a la entrada de caja generada por la salida a Bolsa de Cintra.

#### **Deuda de las sociedades concesionarias de autopistas:**

El desglose de la deuda con entidades de crédito (sin incluir la emisión de obligaciones) de las sociedades concesionarias de autopistas es el siguiente:

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var (%)
Ausol	487.211	488.797	-0,32
Autema	283.943	280.494	1,23
M-45	76.085	79.181	-3,91
Radial 4	454.796	404.472	12,44
Autopista Madrid-Levante	63.554	-	n/a
407-ETR	-	26.536	n/a
Temuco - Río Bueno	127.313	127.332	-0,01
Collipulli-Temuco	5.622	5.551	1,28
Euroscut Norte-Litoral	142.067	1.736	8.083,58
Euroscut Algarve	10.153	-	n/a
Algarve Internacional BV	130.702	130.000	0,54
Eurolink (N4/N6)	124.500	85.500	45,61
<b>Total</b>	<b>1.905.945</b>	<b>1.629.598</b>	<b>16,96</b>

En las sociedades concesionarias de autopistas, se produce un mayor endeudamiento, por importe de 276.347 miles de euros, cuya justificación se desglosa en los siguientes puntos:

- Mayor endeudamiento de Euroscut Norte-Litoral por la mayor disposición del préstamo sindicado vinculado al contrato de concesión, por importe de 130.000 miles de euros. Además se ha dispuesto en su totalidad de la línea de crédito por IVA, por importe de 11.500 miles de euros.
- Mayor endeudamiento de Eurolink (N4/N6) que a diciembre de 2004 ha dispuesto de 124.500 miles de euros para obras de construcción. Durante el año 2004 se ha cerrado la refinanciación de la deuda, con lo que se ha reducido la deuda de los bancos comerciales y se ha aumentado la del BEI en 25.000 miles de euros.
- Mayor endeudamiento de la Inversora Autopista del Sur por la mayor disposición de las líneas de crédito que, a diciembre 2004, alcanzaba el importe de 436.575 miles de euros a largo plazo y 15.851 miles de euros a corto plazo.
- Cancelación de la deuda bancaria en la 407-ETR por la refinanciación, mediante bonos, de la línea de crédito que mantenía para nuevas inversiones.
- El incremento restante es debido a la incorporación en el ejercicio 2004 de la Inversora de Autopista Madrid-Levante, que incorpora una línea de crédito a largo plazo con tipo de interés fijo, de la que se ha dispuesto un importe de 62.750 miles de euros a 31 de diciembre de 2004.

El desglose de la deuda financiera por emisión de obligaciones de las sociedades concesionarias de autopistas es el siguiente:

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03	Var Absoluta
407-ETR	2.661.395	2.489.481	171.914
Collipulli-Temuco	177.406	175.491	1.915
Santiago-Talca	474.363	360.267	114.096
Algarve Internacional BV	126.500	126.500	-
<b>Total</b>	<b>3.439.664</b>	<b>3.151.739</b>	<b>287.925</b>

- La variación existente en el saldo de emisión de obligaciones y otros valores negociables de la 407-ETR se debe fundamentalmente a los siguientes puntos:
  1. Nuevas emisiones de bonos de la serie 03-D1 en enero de 2004, por importe de 151.044 miles de euros, al 4% de interés y con vencimiento en 2006.
  2. Vencimiento de la serie 01-C1 en el mes de febrero de 2004, por importe de 135.132 miles de euros, refinanciada con la emisión antes mencionada.
  3. Nuevas emisiones de bonos de la serie 04-A1 en noviembre de 2004, por importe de 92.047 miles de euros, a un tipo de interés variable basado en la tasa "bid" interbancaria canadiense a 3 meses mas un margen del 0,12% y con vencimiento en 2006.
  4. Nuevas emisiones de bonos de la serie 04-A2 en diciembre de 2004, por importe de 103.840 miles de euros, a un tipo fijo del 3,276% y con vencimiento en 2039.
  5. Nuevas emisiones de bonos de la serie 04-A3 en diciembre de 2004, por importe de 208.495 miles de euros, a un tipo fijo del 5,96% y con vencimiento en 2035.
  6. Cancelación de la serie 99-A8 en el mes de diciembre de 2004, por importe de 245.471 miles de euros, refinanciada con las emisiones antes mencionadas.
  7. Aumento en el valor de los RRB's (bonos indexados a la inflación), por importe de 56.155 miles de euros, por mayores expectativas de inflación y como consecuencia, menor ajuste para igualar el valor en libros con el valor nominal (por emisiones de bonos al descuento), por importe de 68.460 miles de euros.
  8. El resto de la variación corresponde fundamentalmente a intereses vencidos no pagados de ciertas emisiones de bonos existentes.
- El aumento de la deuda Santiago-Talca es debido a la emisión, en el mes de octubre de 2004, de un nuevo bono por importe de 5.801 miles de Unidades de Fomento (133.384 miles de euros) a un tipo fijo del 4,85%. Este efecto es compensado, en parte, por el menor valor de los bonos ya existentes por la depreciación del dólar americano ya que dicha emisión de bonos se realizó en esta moneda. La emisión de bonos en dólares americanos tiene una cobertura del tipo de cambio, mediante la cual la apreciación o depreciación del dólar americano respecto al UF por encima del 10% es cubierta por el Ministerio de Obras Públicas de la República de Chile.

## 4.2 Posición neta de tesorería

(datos en miles de euros)	Concesionarias		Matrices	
	Autopistas	Aparcamientos	Autopistas	Total
Deuda	-5.347.061	-95.616	-67.490	-5.510.167
Largo Plazo	-5.148.636	-38.046	-76.762	-5.263.444
Corto Plazo	-198.425	-57.570	9.272	-246.723
Tesorería + IFT	387.559	9.265	495.011	891.835
Posición Neta	-4.959.502	-86.351	427.521	-4.618.332
% del total	107,39%	1,87%	-9,26%	100,00%

Evolución de la tesorería:

(datos en miles de euros)	Matrices		
	Aparcamientos	Autopistas	Total
Caja Inicio año 2004	-	64.490	64.490
Flujo de operaciones	7.344	73.205	80.549
Flujo de Inversión	-1.704	-194.382	-196.086
Inversiones	-1.704	-194.591	-196.295
Desinversiones	-	209	209
Deuda incorporada por nuevas sociedades	-91.354	-	-91.354
Pago de dividendos	-	-	-
Otros	-638	484.209	483.571
Caja Final año 2004	-86.351	427.521	341.171

Evolución de la tesorería de Cintra SA:

(datos en miles de euros)	
Caja Inicio año 2004	68.006
Flujo de operaciones	74.454
Cobros – Pagos de explotación	-4.591
Dividendos, Dev. Capital y Bases Imponibles	79.045
Flujo de Inversión	-117.175
Inversiones	-117.384
Desinversiones	209
Deuda incorporada por nuevas sociedades	-
Ampliación de Capital y venta de Autocartera	481.456
Otros (*)	-13.504
Caja Final año 2004	493.237

(\*) Incluye el préstamo concedido a Cintra Aparcamientos, por importe de 15.000 miles de euros.

### 4.3 Flujo de Caja

#### MATRICES DE AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03
<b>Flujo de Operaciones</b>	<b>80.549</b>	<b>97.787</b>
Matrices de autopistas	73.205	97.787
Aparcamientos	7.344	-
<b>Flujo Neto de Inversión</b>	<b>-196.086</b>	<b>-55.731</b>
Matrices de autopistas	-194.382	-55.731
Aparcamientos	-1.704	-
<b>Flujo de la Actividad</b>	<b>-115.537</b>	<b>42.057</b>
Matrices de autopistas	-121.176	42.057
Aparcamientos	5.640	-

El flujo de operaciones es neto de impuestos y recoge los importes recibidos en concepto de dividendos y devoluciones de capital:

(datos en miles de euros)	dic-04	dic-03
Europistas	17.982	39.321
407-ETR	31.025	29.700
Autema	5.464	7.556
Ausol	5.329	6.370
Trados-45	3.533	-
Aparcamientos	300	-
<b>Total</b>	<b>63.633</b>	<b>82.947</b>

Adicionalmente, el flujo de operaciones incluye el aportado por la actividad de aparcamientos, desde el mes de octubre, por importe de 7.344 miles de euros. El resto del flujo corresponde principalmente a los cobros de bases imponibles negativas del grupo consolidado, por importe de 15.712 miles de euros, y al fondo de maniobra, por importe de -6.140 miles de euros.

### 4.4 Inversiones Brutas del período

Las inversiones brutas de Matrices de Autopistas y de Aparcamientos son las siguientes:

(datos en miles de euros)	dic-04
Matrices Autopistas	124.644
Aparcamientos	3.403
<b>Total</b>	<b>128.047</b>

Las inversiones brutas en inmovilizado material de las concesionarias en el año 2004 ha sido de 604.240 miles de euros versus 464.216 miles de euros en 2003.

#### **4.5 Activación gastos financieros de Infraestructuras en explotación según Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1998**

La normativa contable española establece, siempre que se cumplan determinadas condiciones, la obligación para las sociedades concesionarias de autopistas de activar parte de los gastos financieros devengados tras la finalización del período de construcción. Dicha normativa es explicada de forma extensa en las notas del Informe Anual.

Dicho criterio no está regulado actualmente de manera expresa en la Normas Internacionales de Contabilidad, que serán de obligado cumplimiento a partir del 2005 para los grupos consolidados que cotizan en Bolsa. El objeto de esta nota es informar sobre el impacto que tendría en la cuenta de resultados del grupo en 2004 la no-activación de los gastos financieros devengados tras la finalización del período de construcción.

(datos en miles de euros)	dic-04 (A)	Ajustes no activación (B)	(A) + (B)
Importe Neto de la Cifra de Negocio	483,9		483,9
<b>Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)</b>	<b>336,7</b>		<b>336,7</b>
Dotación Amortización y Provisiones	72,9		72,9
<b>Resultado Neto de Explotación (EBIT)</b>	<b>263,7</b>		<b>263,7</b>
Resultado Financiero	-50,7	-254,6	-305,3
Resultados por Puesta en Equivalencia	11,4	-11,6	-0,2
Amortización Fondo Comercio Consolidación	-9,2		-9,2
<b>Resultado Actividades Ordinarias</b>	<b>215,1</b>	<b>-266,2</b>	<b>-51,1</b>
Resultado Extraordinario	100,8		100,8
<b>Resultado antes de Impuestos</b>	<b>315,9</b>	<b>-266,2</b>	<b>49,7</b>
Impuesto de Sociedades	-134,7	81,1	-53,6
Resultado atribuido a minoristas	-37,5	55,9	18,4
<b>Resultado Neto Atribuible</b>	<b>143,7</b>	<b>-129,2</b>	<b>14,5</b>

## **II. Evolución previsible de los negocios**

El negocio de Cintra se ve influenciado por la evolución económica general, en la medida en la que los crecimientos de tráfico en la red de carreteras y la demanda de estacionamiento urbano están correlacionadas con el crecimiento de la economía.

Las principales economías internacionales han consolidado, a lo largo del año 2004, la etapa de recuperación económica iniciada el ejercicio anterior. Sin embargo, este incremento en el nivel de actividad no ha sido homogéneo entre los distintos países. Mientras Estados Unidos presentaba tasas de crecimiento superiores al 4%, la zona euro crecía a niveles del 2%.

Las previsiones económicas para el año 2005 señalan que las principales economías continuarán esta tendencia. Estados Unidos seguirá probablemente siendo el motor del crecimiento, mientras la economía de la zona euro podría acelerar su tasa de actividad apoyada en la recuperación de la demanda interna y el aumento del nivel de inversión, todo ello en un contexto de mayor estabilidad política internacional.

En este entorno económico, Cintra se encuentra bien posicionada para encarar con éxito los retos y aprovechar las oportunidades que se presentan en los sectores y países en los que está presente.

En la actividad de autopistas, los volúmenes de tráfico de las autopistas de Cintra deberían verse favorecidos por las perspectivas de crecimiento económico de los países en los que se encuentran sus concesiones. Dado que, además, una parte de las concesiones de Cintra se encuentra aún en sus fases iniciales, en las que su crecimiento suele ser superior al crecimiento tendencial del tráfico, es previsible que los ingresos de Cintra experimenten un crecimiento superior al crecimiento general de la economía.

Además, en 2005, Cintra tendrá en funcionamiento proyectos que no lo estaban en 2004, lo que permite prever un crecimiento sustancial de sus ingresos. Es el caso de la autopista Chicago Skyway, que ya se encuentra en operación desde principios de año.

En lo relativo a nuevos proyectos de autopistas, hay varios factores que hacen previsible que el crecimiento de Cintra continúe en los próximos ejercicios:

- Cintra es el Socio Estratégico del Estado de Texas para el desarrollo del Trans Texas Corridor, lo que le permitirá optar a negociar con el Estado el desarrollo de una serie de proyectos de autopistas de peaje en concesión durante los próximos años;
- Cintra tiene una serie de ofertas presentadas cuya evaluación se llevará a cabo en 2005: a final de febrero de 2005 hay 5 ofertas pendientes de evaluación, en una de las cuales, el proyecto de peaje en sombra SCUT Açores, en Portugal, resultó seleccionada para la fase de mejora junto con otra oferta competidora;
- Cintra tiene intención de mantener su actividad de licitación de nuevos proyectos, y las perspectivas del mercado, con un gran número de programas de desarrollo privado de autopistas en marcha en diversos países objetivo de Cintra, apuntan a un mantenimiento o incluso un crecimiento de la actividad licitadora.

En la actividad de aparcamientos, las perspectivas de crecimiento son también favorables. En el sector de aparcamientos de rotación, además de las licitaciones públicas de nuevos proyectos, que se espera que mantengan la tendencia de 2004, hay un potencial de crecimiento en estacionamientos de clientes privados (hospitales, aeropuertos, estaciones de ferrocarril, etc.). En el sector de aparcamientos en la vía pública, tras los recientes grandes concursos en Madrid, se prevé que las oportunidades se presenten en ciudades de en torno a 70.000 – 100.000 habitantes. En este sentido, en España el ratio de aparcamiento en superficie regulado es aún bajo en comparación con la media de UE. En el sector de aparcamientos de residentes, se espera un creciente desarrollo en ciudades de tamaño medio en las que el problema de estacionamiento se empieza a parecer al de las grandes ciudades así como en las “ciudades dormitorio” de las grandes urbes.

### **III Actividades tecnológicas**

Desde su creación, Cintra se ha situado a la vanguardia en la aplicación de las soluciones técnicas más avanzadas en el desarrollo de su actividad. Un buen ejemplo de ello son las autopistas cuya explotación está basada en los sistemas de telepeaje “a flujo libre” y totalmente automático, como el que está operándose en la 407-ETR de Toronto y que constituye el esquema de peaje más avanzado del mundo. Además, Cintra participa activamente en las principales

iniciativas tecnológicas de ámbito internacional, como los proyectos PISTA "Pilot on Interoperable Systems for Tolling Applications" y RCI "Road Charging Interoperability", financiados por la Comisión Europea.

Durante el ejercicio 2004, la implantación más relevante en el área de concesiones se ha producido en la autopista Madrid-Sur (Radial 4) que cuenta con los sistemas de explotación más avanzados de España, y que ha proporcionado a Cintra la oportunidad de desarrollar un sistema de gestión de la información del sistema de peaje sobre plataformas hardware y software estándar (no propietarias del fabricante) y que permite aplicar los nuevos conceptos tecnológicos para una mejor integración del sistema de gestión (Back-Office) con los equipos de peaje y centro de control.

En 2004, se ha implantado también un nuevo sistema de telepeaje denominado VIA-T en las concesionarias Ausol, Autema y Autopista Madrid-Sur (Radial 4), interoperable con el resto de las autopistas de España, de acuerdo a las especificaciones del proyecto europeo PISTA.

En las autopistas en explotación (Autema y Ausol) se ha llevado a cabo, durante el año 2004, la remodelación de sus sistemas de telefonía, con la implantación de telefonía IP integrando en una sola red todas las áreas de peaje de cada concesionaria. En Ausol, la telefonía IP comprende también la interfonía y la aplicación para la gestión y el mantenimiento de la telefonía inalámbrica de última generación (DECT). También se han remodelado los sistemas de comunicaciones de datos de ambas concesionarias, pasando a implantar sistemas basados en ADSL, más eficientes y económicos.

La actividad de aparcamientos ha visto en 2004 la implantación de dos proyectos de relevancia. En primer lugar, en junio entró en funcionamiento en la SER (Servicio de Estacionamiento Regulado de Superficie) de Madrid un nuevo sistema de explotación y control basado en aplicaciones de Movilidad (GPRS) mediante la utilización de agendas electrónicas convencionales (PDA) por parte de los agentes de control.

El segundo proyecto destacable ha sido la implantación de los sistemas de telecontrol en grupos de aparcamientos situados en un entorno geográfico cercano, con la finalidad de vigilar y comandar a distancia aparcamientos de rotación. El telecontrol se basa en comunicaciones de banda ancha y coste reducido (ADSL) y desde cada centro de control, un operador puede visualizar puntos estratégicos del aparcamiento, obtener datos de los sensores y detectores, mandar mensajes de interfonía y accionar a distancia los equipos de control (cajeros, barreras, semáforos).

## IV. Información bursátil, autocartera y accionistas principales

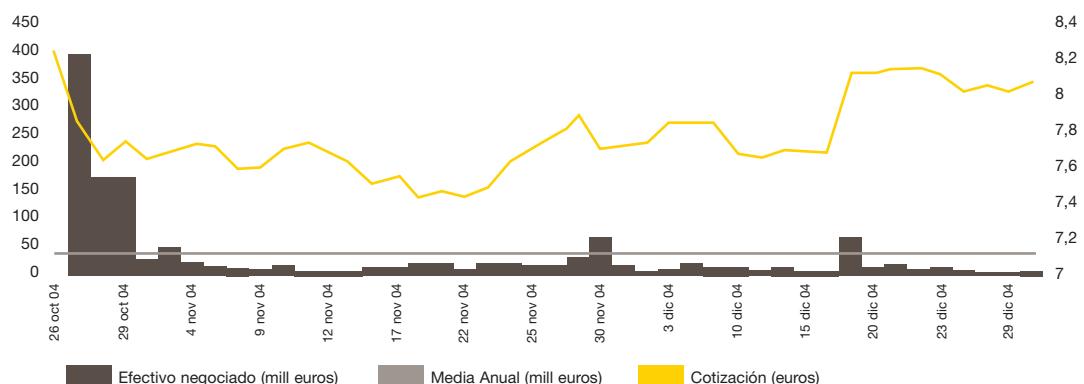
Cintra empezo su andadura en bolsa el pasado 27 de octubre con su admisión a cotización oficial en las bolsas de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia. El precio de colocación se situó en los 8,24 euros por acción.

La cotización al cierre del ejercicio fue de 8,08 euros, lo que representa un descenso del 1,9% respecto al precio de salida. El precio máximo anual fue de 8,24 euros, mientras que el mínimo se situó en los 7,41 euros. Desde el inicio de su cotización, se ha negociado un total de 188,8 millones de acciones, lo que representa una media diaria de 4.391.533 acciones. La capitalización bursátil al final del año era de 3.968,22 millones de euros.

En la bolsa española, el índice Ibex-35 cerró el ejercicio 2004 con una revalorización del 17,4%, encadenando, de esta forma, su segundo año consecutivo de ganancias. La buena evolución de los resultados empresariales ha permitido a los inversores sobreponerse a la escalada del precio del petróleo, que llegó a superar los 50 dólares por barril, a la fortaleza del euro, alcanzando máximos históricos desde su puesta en circulación, e incluso a los terribles atentados del 11-M en Madrid.

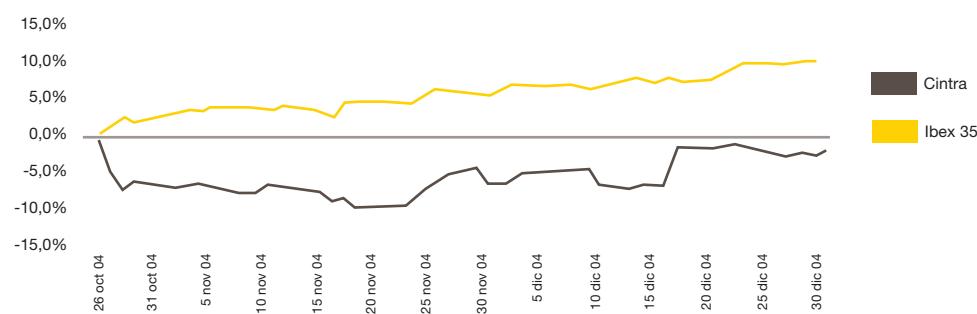
### Evolución mensual octubre 2004 – diciembre 2004

	Último	Máximo	Mínimo	N.º acciones	Medida diaria
				N.º acciones	
Octubre	7,75	8,03	7,53	95.827.172	31.942.391
Noviembre	7,70	7,92	7,41	59.468.740	2.831.845
Diciembre	8,08	8,24	7,61	33.540.006	1.765.263



### Evolución desde la OPV de Cintra e Ibex-35

	oct.04	nov.04	dic.04	Desde OPV
Cintra	-5,9%	-0,6%	4,9%	-1,9%
Ibex-35	2,3%	3,3%	4,5%	10,3%



## Datos bursátiles

	2004
Cierre	8,08
Máximo	8,24
Mínimo	7,41
Medio ponderado	7,76
Efectivo asociado año (mill. de euros)	1.470
N.º acciones negociadas (desde inicio de cotización)	188.835.918
Volumen medio diario (efectivo)	34,11
Rotación del capital	38,5%
Capitalización (mill. de euros)	3.968,22
N.º acciones Capital Social	491.116.127
Valor Nominal Acción (euros)	0,20
<b>Ratios Bursátiles</b>	
Beneficio Neto por Acción	0,29
Valor Contable por Acción	3,68
Precio Valor Contable	2,19
PER (cotización BPA)	27,61
Rentabilidad Total Accionista	-1,94%

## Autocartera

A fecha 31 de diciembre de 2004, Cintra no tiene acciones propias en autocartera.

## Accionariado

Según los datos registrados en la Comisión Nacional del Mercado de Valores, la sociedad Ferrovial Infraestructuras, S.A., filial del Grupo Ferrovial, posee 304.640.286 acciones (62,03% del capital social). No se tiene conocimiento de ningún otro accionista con una participación igual o superior al 5%.

De acuerdo a los registros que mantiene la compañía en el momento de la salida a bolsa, los 10 mayores accionistas eran los siguientes:

ACCIONISTA	País	Títulos	% Capital
Ferrovial Infraestructuras, S.A.	España	304.640.286	62,03%
Swiss Re Financial Products Corp	Suiza	9.200.000	1,9%
ING Investment Management BV	Holanda	5.400.000	1,1%
Moore Capital & Co LP	Reino Unido	5.100.000	1,0%
GLG Partners LP	Reino Unido	4.800.000	1,0%
Teachers Ins & Annuity Association of America	Estados Unidos	4.700.000	1,0%
Philips Pensions Competence Center	Holanda	4.200.000	0,9%
Henderson Global Investors	Reino Unido	4.000.000	0,8%
Goldman Sachs Intl (London)	Reino Unido	3.500.000	0,7%
Highfield Capital	Reino Unido	3.500.000	0,7%

#### Códigos bursátiles

Bloomberg: CIN SM

Reuters: CCIT.MC

#### Indices a los que pertenece

IGBM

IBEX Industrial y Varios

DJ Euro Stoxx Price Index

DJ Euro Stoxx Industrial

DJ Stoxx 600

DJ Stoxx 600 Industrial

DJ Euro Stoxx Small

DJ Stoxx Small 200

Morgan Stanley Capital International (MSCI)

## V. Informe de la comisión de auditoría y control

### Composición y funciones

La Comisión se creó por la Junta General Extraordinaria de fecha 4 de octubre de 2004, si bien con efectos desde la fecha de la efectiva admisión a negociación de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores, circunstancia que tuvo lugar el 27 de octubre de 2004. La Comisión está formada por tres miembros, todos ellos Consejeros Externos.

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

Ejercerá 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;
- Supervisar los servicios de auditoría interna de la Sociedad;
- 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 el normativa interna de gobierno corporativo, particularmente el Reglamento Interno de Conducta, y de conducta en los Mercados de Valores, haciendo las propuestas que estime convenientes;
- Realización de un procedimiento de valoración de los servicios prestados por el auditor externo.

Durante el 2004 la Comisión no ha celebrado reuniones. La primera reunión, formalmente constitutiva, se ha producido el 20 de enero de 2005 y la segunda el 21 de febrero del mismo año.

### **Actividades realizadas**

Al no haber celebrado reuniones durante el 2004, la Comisión no ha desarrollado actividades durante dicho ejercicio y las que se describen a continuación son las más relevantes iniciadas durante el 2005 en relación con la información del ejercicio anterior:

- Revisión del mapa de riesgos y contingencias de la Sociedad al cierre del ejercicio 2004, y fijación de criterios para su seguimiento y supervisión periódicos. Más adelante se describen las pautas y trabajos más relevantes que deben acometerse en materia de análisis de riesgos y sistemas para su control. Asimismo, la descripción de riesgos y criterios de seguimiento serán objeto de análisis detallado en el Informe Anual de Gobierno Corporativo.
- Inicio de relaciones con los auditores externos para, entre otras cosas, realizar un seguimiento de sus trabajos y demás actividades relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría.

Asimismo, la Comisión repasó en su reunión constitutiva las funciones de revisión, información y control que le incumben y estableció criterios para garantizar su adecuado cumplimiento.

### **Información económico financiera**

La Comisión de Auditoría y Control ha revisado, previa a su consideración por el Consejo de Administración, la información pública anual de carácter económico-financiero de la Sociedad relativa al ejercicio 2004.

Para el análisis de esta información la Comisión ha tenido acceso a la Dirección Económico Financiera, así como a los auditores externos de la Sociedad.

## **Auditores externos**

Durante el ejercicio 2004 la Sociedad ha continuado con la firma de auditoría PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L., designada en la Junta General Ordinaria, celebrada el 22 de mayo de 2003, por un periodo inicial de tres años (ejercicios 2003, 2004 y 2005).

Por otro lado, conocida la remuneración devengada por los Auditores externos durante el ejercicio 2004, su proporción entre costes de auditoría y otros servicios, y considerando las circunstancias de la Sociedad, especialmente el proceso de admisión a cotización en las Bolsas de Valores ocurrido durante dicho ejercicio, la Comisión de Auditoría y Control considera que no se ha puesto en riesgo la independencia de los Auditores.

## **Reglamento del Consejo de Administración y Reglamento Interno de Conducta**

Tanto el Reglamento del Consejo de Administración como el Reglamento Interno de Conducta fueron aprobados por el Consejo de Administración en su sesión del 4 de Octubre de 2004, si bien con efectos desde la fecha de la efectiva admisión a negociación de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores, el 27 de octubre de 2004.

## **Análisis de riesgos y sistemas para su control**

La Comisión ha decidido aplicar en Cintra el sistema de análisis de riesgos y controles que inició Grupo Ferrovial en 2002.

Para ello se estudiarán las conclusiones extraídas del desarrollo por la Sociedad de una serie de trabajos relativos a la detección de riesgos y sistemas de control, mediante la realización, entre otros, de los siguientes trabajos:

- Identificación y descripción de los principales riesgos de Cintra;
- Explicación de los criterios de gestión aplicados para el control de estos riesgos;
- Especificación de los procedimientos en estudio o en proceso de preparación para reducir su alcance y para mejorar la calidad de su gestión.

La Comisión ha solicitado a la Sociedad que estos trabajos se revisen semestralmente y que se comunique a la misma los hechos significativos que surjan durante el curso de los mismos.

## VI. Informe de la comisión de operaciones vinculadas

### Composición y funciones

La Comisión se creó por la Junta General Extraordinaria de fecha 4 de octubre de 2004, si bien con efectos desde la fecha de la efectiva admisión a negociación de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores, circunstancia que tuvo lugar el 27 de octubre de 2004. La Comisión está formada por cuatro miembros, los tres consejeros independientes y el consejero ejecutivo.

Identidad	Naturaleza
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans (Presidente)	Independiente
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	Independiente
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	Independiente
D. Juan Béjar Ochoa	Ejecutivo

Ejercerá 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:

- a) Informar al Consejo sobre las propuestas de nombramiento de Consejeros Independientes para que éste proceda directamente a designarlos (coopatación) o, las haga suyas, para someterlas a la decisión de la Junta;
- b) Supervisar con carácter general la realización por la Sociedad de operaciones vinculadas (salvo las que se realicen con entidades participadas mayoritariamente por la Sociedad) y en particular:
  - Revisar al menos semestralmente el cumplimiento de las reglas establecidas en el Contrato Marco suscrito entre Cintra, Grupo Ferrovial y Ferrovial Agroman, en relación con las operaciones vinculadas realizadas entre Cintra y Grupo Ferrovial y las empresas de sus respectivos grupos;
  - Emitir recomendaciones al Consejo en relación con el cumplimiento de las reglas establecidas en el Contrato Marco sobre operaciones vinculadas;
  - Informar al Consejo en relación con las modificaciones del Contrato Marco;
  - Ejercitarse cualesquiera otros cometido que le encomiende el Contrato Marco.
- c) Informar las propuestas de modificación del Reglamento del Consejo en la medida que afecten a las competencias de la Comisión de Operaciones Vinculadas;
- d) Informar al Consejo en relación con las dispensas a un Consejero Independiente o, que vaya a ser propuesto como tal, de alguno de los requisitos, para continuar o ser propuesto, como tal Consejero Independiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 10.4 del Reglamento del Consejo.

Durante el 2004 la Comisión no ha celebrado reuniones. Durante el 2005 se han celebrado dos reuniones, los días 20 de enero, la formalmente constitutiva, y 22 de febrero.

### **Actividades Realizadas**

Al no haber celebrado reuniones durante el 2004, la Comisión no ha desarrollado actividades durante dicho ejercicio y las que se describen a continuación son las más relevantes iniciadas durante el 2005 en relación con la información del ejercicio anterior:

- Revisión de las principales operaciones vinculadas con Grupo Ferrovial y su grupo de empresas, existentes al cierre del ejercicio 2004, tanto respecto al desarrollo de proyectos de infraestructuras de transporte y su actividad constructiva correspondiente, como en relación a otros servicios intergrupo;
- Examen de la naturaleza de los servicios intergrupo;
- La fijación de criterios respecto a la adecuación de los contratos que regulen los servicios intergrupo que, según lo previsto por el Contrato Marco, deberá producirse durante el 2005,

Asimismo, la Comisión repasó en su reunión constitutiva las funciones de revisión, información y control que le incumben y estableció criterios para garantizar su adecuado cumplimiento.

Finalmente, la Comisión informó favorablemente al Consejo de Administración sobre la dispensa a D. Jaime Bergel Sainz de Baranda, en su condición de Consejero Independiente, por la concurrencia de una circunstancia de las previstas en el art. 10.3 del Reglamento del Consejo de Administración de la Sociedad, consistente en mantener una relación indirecta estable de carácter profesional con una sociedad perteneciente al grupo familiar concertado que controla indirectamente al accionista significativo de CINTRA, y del que forma parte un Consejero Externo Dominical.

### **Reglamento del Consejo de Administración y Reglamento Interno de Conducta**

Tanto el Reglamento del Consejo de Administración como el Reglamento Interno de Conducta fueron aprobados por el Consejo de Administración en su sesión celebrada el 4 de Octubre de 2004, si bien con efectos desde la fecha de la efectiva admisión a negociación de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores, el 27 de octubre de 2004.

## Cuentas Anuales Consolidadas

### Cintra, S.A. y Sociedades Dependientes

#### BALANCE DE SITUACION CONSOLIDADO A 31 DICIEMBRE DE 2004 Y 2003

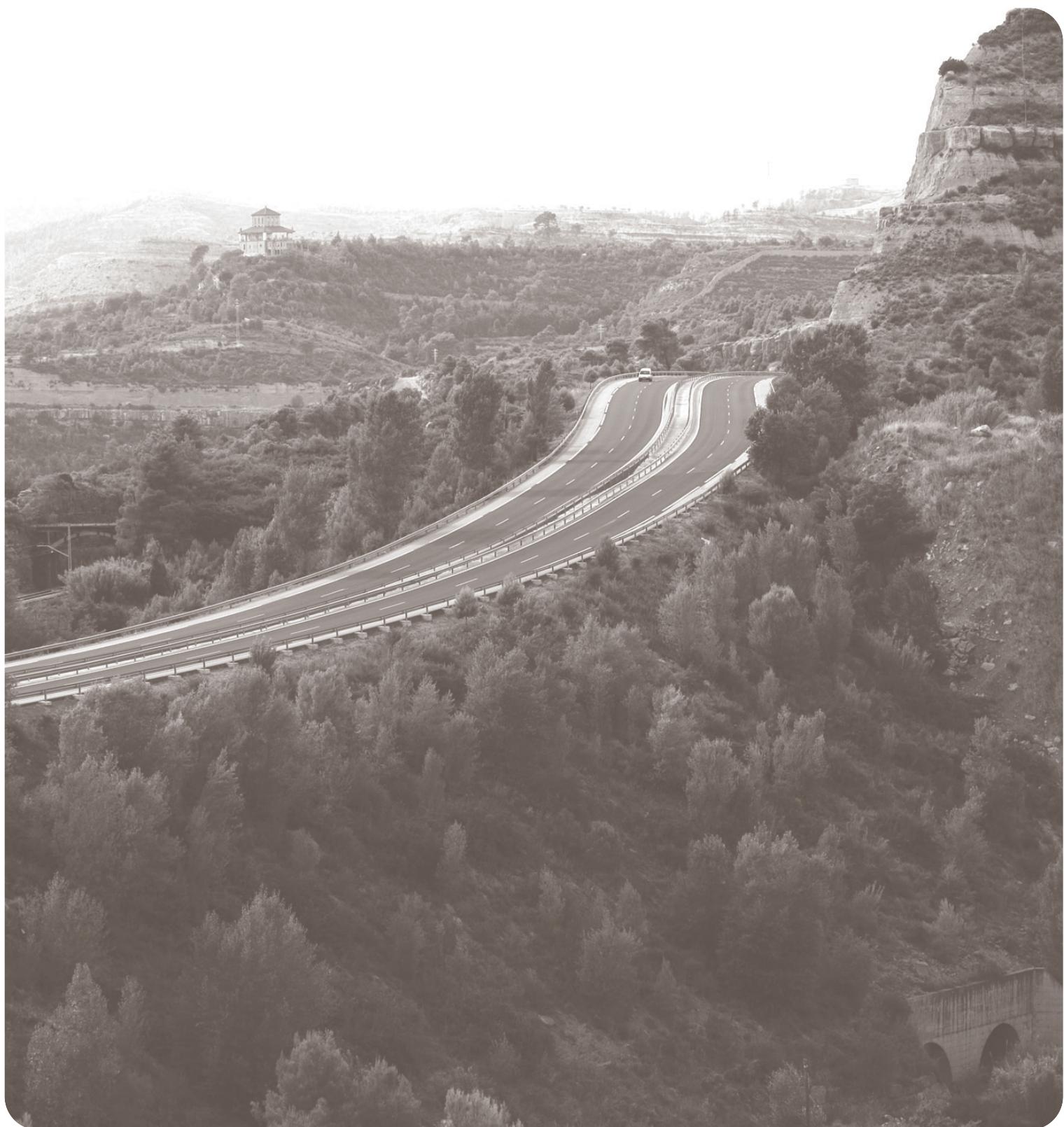
A C T I V O	2004	2003	Miles de euros
ACCIONISTAS POR DESEMBOLSOS NO EXIGIDOS	114	6.301	
<b>INMOVILIZADO</b>	<b>6.316.444</b>	<b>5.394.730</b>	
Gastos de establecimiento (Nota 7)	8.177	9.723	
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 8)	152.334	99.790	
Bienes y derechos inmateriales	164.557	102.433	
Provisiones y amortizaciones	(12.223)	(2.643)	
Inmovilizaciones materiales (Nota 9)	171.241	674	
Terrenos y construcciones	168.270		
Instalaciones técnicas y maquinaria	45.139		
Otro inmovilizado	30.762	1.755	
Provisiones y amortizaciones	(72.930)	(1.081)	
Inversiones en activos concesionales (Nota 10)	5.630.169	5.058.869	
Inversiones en activos concesionales	5.712.560	5.117.608	
Amortización de Inversiones en activos concesionales	(82.391)	(58.739)	
Inmovilizaciones financieras (Nota 11)	354.523	225.674	
Participaciones puestas en equivalencia	38.362	43.178	
Cartera de Valores a largo plazo	203	179	
Créditos a sociedades puestas en equivalencia			
Otros créditos	316.144	182.317	
Provisiones	(186)		
Acciones de la sociedad dominante			
<b>FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACION (Nota 11)</b>	<b>181.819</b>	<b>126.225</b>	
<b>GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 12)</b>	<b>1.285.643</b>	<b>1.115.310</b>	
<b>ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>1.176.969</b>	<b>555.126</b>	
Accionistas por desembolsos exigidos			
Existencias (Nota 13)	16.896	1.399	
Deudores	222.942	181.616	
Clientes por ventas y prestaciones de servicios (Nota 14)	133.003	94.219	
Empresas puestas en equivalencia	1.799	909	
Otros deudores (Nota 15)	131.277	122.736	
Provisiones (Nota 16)	(43.137)	(36.248)	
Tesorería y equivalentes (Nota 22)	891.835	341.451	
Concesionarias	387.559	270.955	
Resto de sociedades	504.276	70.496	
Ajustes por periodificación	45.296	30.660	
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>8.960.989</b>	<b>7.197.692</b>	



<b>P A S I V O</b>	<b>2004</b>	<b>2003</b>	Miles de euros
<b>FONDOS PROPIOS (Nota 17)</b>	<b>1.808.874</b>	<b>1.233.222</b>	
Capital suscrito	98.223	89.925	
Prima de emisión de acciones	1.217.656	878.018	
Reservas para acciones propias			
Otras reservas de la sociedad dominante	40.630	7.431	
Reservas distribuibles	31.413	5.634	
Reservas no distribuibles	9.217	1.797	
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	447.952	206.398	
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	(24.227)	(19.663)	
Diferencias de conversión	(115.059)	(126.016)	
Dividendo a cuenta entregado en el ejercicio	(0)	0	
Pérdidas y ganancias atribuibles a la sociedad dominante (Bº)	143.699	197.129	
Pérdidas y ganancias consolidadas	181.177	231.369	
Pérdidas y ganancias atribuidas a socios externos	37.478	34.240	
<b>SOCIOS EXTERNOS (Nota 18)</b>	<b>520.107</b>	<b>386.521</b>	
<b>DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CONSOLIDACION (Nota 19)</b>	<b>26.079</b>	<b>27.780</b>	
De sociedades por integración global	6.922	6.922	
De sociedades por puesta en equivalencia	19.157	20.858	
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 20)</b>	<b>181.941</b>	<b>93.990</b>	
Subvenciones en capital	127.181	52.382	
Diferencias positivas de cambio	28.525	33.108	
Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	26.235	8.500	
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 21)</b>	<b>226.487</b>	<b>142.540</b>	
Fondo de reversión	116.364	62.896	
Otras provisiones	110.123	79.644	
<b>ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>5.702.747</b>	<b>4.925.789</b>	
Deuda Financiera (Nota 22)	5.265.427	4.567.749	
Emisión de obligaciones y otros valores negociables de			
Concesionarias de autopistas	3.359.618	3.084.437	
Deudas financieras con entidades de crédito	1.903.826	1.481.394	
Deudas con entidades de crédito Concesionarias	1.789.018	1.481.394	
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	114.808		
Otras deudas financieras	1.983	1.918	
Deudas no financieras (Nota 23)	437.320	358.040	
Otros acreedores a largo plazo	437.241	358.040	
Desembolsos pendientes sobre acciones no exigidos			
En sociedades asociadas			
En otras empresas			
Deudas representadas por efectos a pagar	79		
<b>ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>494.754</b>	<b>387.850</b>	
Deuda Financiera (Nota 22)	243.397	219.055	
Emisión de obligaciones y otros valores negociables de			
Concesionarias de autopistas	80.047	67.302	
Deudas financieras con entidades de crédito	150.113	150.954	
Deudas con entidades de crédito concesionarias	116.927	148.204	
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	33.186	2.750	
Otras deudas financieras	13.237	799	
Deuda por operaciones de tráfico	213.469	158.649	
Deudas con empresas asociadas (Nota 24)	14.630	38.529	
Acreedores comerciales (Nota 24)	107.988	55.023	
Otras deudas no comerciales (Nota 24)	90.851	65.097	
Provisiones para operaciones de tráfico (Nota 16)	6.890	5.171	
Ajustes por periodificación (Nota 24)	30.998	4.975	
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>8.960.989</b>	<b>7.197.692</b>	

## CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA A 31 DICIEMBRE DE 2004 Y 2003

	2004	2003	Miles de euros
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 27)	483.901	391.058	
Aumento de existencias de productos terminados y en curso de fabricación	559	12.339	
Trabajos efectuados por el Grupo para el inmovilizado	23.042		
Existencias incorporadas al inmovilizado			
Otros ingresos de explotación	1.127	2.867	
<b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACION</b>	<b>497.926</b>	<b>416.967</b>	
Consumo y otros gastos extemos	3.515		
Gastos de personal	53.048	40.779	
a) Sueldos, salarios y asimilados	47.383	38.188	
b) Cargas sociales	5.665	2.591	
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado y fondo de reversión	65.283	48.830	
Variación de las provisiones de tráfico	7.666	6.037	
Otros gastos de explotación	104.733	105.990	
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACION</b>	<b>234.245</b>	<b>201.636</b>	
<b>RESULTADOS DE EXPLOTACION (Nota 28)</b>	<b>263.681</b>	<b>215.331</b>	
Ingresos financieros por rendimientos de inversiones financieras	23.802	21.265	
Concesionarias	20.937	20.278	
Resto de sociedades	2.865	987	
Otros ingresos financieros	513	320	
<b>TOTAL INGRESOS FINANCIEROS</b>	<b>24.315</b>	<b>21.585</b>	
Gastos financieros por financiación	69.174	51.139	
Concesionarias	68.424	47.434	
Resto de sociedades	749	3.705	
Otros gastos financieros	5.865	1.323	
<b>TOTAL GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>75.038</b>	<b>52.462</b>	
Resultado financiero de concesionarias	(47.487)	(27.156)	
Resultado financiero del resto de sociedades	(3.236)	(3.721)	
<b>RESULTADOS FINANCIEROS (Nota 29)</b>	<b>(50.723)</b>	<b>(30.877)</b>	
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 11.a)	11.386	7.283	
Amortización del fondo de comercio de consolidación (Nota 11.c)	9.231	7.276	
<b>BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>215.113</b>	<b>184.461</b>	
Subvenciones en capital transferidas al resultado del ejercicio (Nota 20)			
Beneficios procedentes del inmovilizado (Nota 30)	460	3.937	
Ingresos o beneficios extraordinarios	124.695	96.196	
<b>TOTAL INGRESOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>125.155</b>	<b>100.133</b>	
Variación de provisiones de inmovilizado (Nota 11.b)	(210)		
Pérdidas procedentes del inmovilizado (Nota 30)	27	34	
Gastos y pérdidas extraordinarios	24.533	7.695	
<b>TOTAL GASTOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>24.350</b>	<b>7.729</b>	
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS (Nota 30)</b>	<b>100.805</b>	<b>92.404</b>	
<b>BENEFICIOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS (Nota 31)</b>	<b>315.918</b>	<b>276.865</b>	
Impuesto sobre sociedades (Nota 25)	134.741	45.496	
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO</b>	<b>181.177</b>	<b>231.369</b>	
<b>RESULTADO ATRIBUIDO</b>			
<b>A SOCIOS EXTERNOS (BENEFICIO) (Nota 18)</b>	<b>37.478</b>	<b>34.240</b>	
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE (BENEFICIO) (Nota 32)</b>	<b>143.699</b>	<b>197.129</b>	



# Memoria Consolidada del Ejercicio 2004

## Cintra, S.A. y Sociedades Dependientes

### 1. Actividades de la sociedad y perímetro de consolidación

#### a) Sociedades que forman el Grupo y actividades realizadas

Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (en adelante Cintra o "la Sociedad Dominante"), fue constituida por tiempo indefinido en Madrid el 3 de febrero de 1998, día en que dio comienzo a sus operaciones. Está inscrita en el Registro Mercantil de Madrid y su CIF es A-81939209. Tiene su domicilio social en la Plaza Manuel Gómez Moreno, nº 2, planta 14, Edificio Alfredo Mahou, 28020 Madrid. Sus sociedades dependientes y asociadas se detallan en el Anexo III.

A través de estas sociedades, el Grupo desarrolla sus negocios con presencia en las siguientes áreas de actividad:

- 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.

Las acciones de Cintra, S.A. cotizan en las Bolsas de Valores españolas desde el 27 de octubre de 2004

#### b) Variaciones en el perímetro de consolidación

Durante el ejercicio 2004 los principales cambios en el perímetro de consolidación han sido los siguientes:

Con fecha 27 de Octubre de 2004, la sociedad Cintra, S.A. empezó a cotizar en las Bolsas de Valores españolas, dicha sociedad estaba participada hasta ese momento en un 60% por Grupo Ferrovial a través de su filial Ferrovial Infraestructuras, S.A. y por Macquarie Infraestructure en un 40%.

En el marco de dicha operación se produjeron las siguientes operaciones societarias que han motivado modificaciones en el perímetro de consolidación de Grupo Cintra:

De forma previa a la mencionada salida de Cintra a Bolsa, Cintra acordó con Grupo Macquarie la permuta de un 13,87% de participación en la sociedad 407 ETR International Inc. recibiendo como contraprestación un 11,99% de acciones de su propio capital, por lo que Cintra S.A. pasa de controlar un 67,10% de porcentaje efectivo de participación en la mencionada sociedad a un 53,23%.

Adicionalmente Cintra, S.A. acordó con Ferrovial Infraestructuras, S.A. la permuta de un 7,72% y un 0,15% de acciones propias recibiendo como contraprestación el 99,92% de Cintra Aparcamientos, S.A. y sociedades dependientes (Grupo Cintra Aparcamientos) y el 50% de la sociedad Inversora de Autopistas del Levante, S.L. (Autopista Ocaña-La Roda) respectivamente.

Cintra, S.A. realizó la venta del restante 4,12% de acciones propias, provenientes de las operaciones anteriores, a través de una Oferta Pública de Valores; así como una Oferta Pública de Suscripción equivalente al 8,6% de su capital social.



En el año 2004 ha entrado en el perímetro de consolidación la sociedad Autopista Madrid Levante, C.E.S.A. sociedad adjudicataria de la concesión de la autopista de peaje Ocaña-La Roda. Cintra controla a través de la Inversora de Autopistas de Levante, S.L un 50% y, a través de Europistas, un 12,99% de participación en dicha sociedad.

En el mes de julio de 2004 Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. adquirió a Europistas, S.A. una participación del 10% del capital social de la Autopista del Sol, C.E.S.A., siendo el precio de compra de 50 millones de euros en efectivo y el 30% que Cintra, S.A. ostentaba en Túneles de Artxanda, S.A.

En el mes de septiembre de 2004 se aumentó la participación en la sociedad Estacionamientos Guipuzcoanos, pasando del 42,96% de participación al 100%. Este cambio de participación, así como el cambio de método de consolidación de puesta en equivalencia a integración global, se hizo con efectos contables, el 1 de octubre de 2004.

## 2. Bases de presentación y consolidación

### a) Principios contables

En la preparación de las cuentas anuales consolidadas se han aplicado los principios y normas de contabilidad establecidos en la legislación mercantil española actualmente en vigor.

En la presente memoria se han ampliado los detalles de información respecto a los exigidos por la normativa mercantil española, con el objeto de suministrar información sobre determinados datos y políticas que se consideran de utilidad para una mejor comprensión de las presentes cuentas anuales.

En esta información destaca:

- Detalle por actividades de negocio que se complementa en las presentes cuentas anuales adjuntando un balance y una cuenta de pérdidas y ganancias por actividad en los Anexos I y II. También se presenta detalle por actividades de negocio en distintas notas de la presente memoria, incluyendo la nota 33 relativa a flujo de caja. Igualmente se realiza una explicación detallada de los criterios seguidos en el reconocimiento de ingresos y gastos en cada una de las actividades de negocio en las que el Grupo opera (ver nota 4.v.).
- Estado de Flujo de Caja que se presenta en nota 33 de la memoria.
- Estado de variación de fondos propios, que se presenta en la nota 17 de la memoria.
- Información relativa a riesgos de tipo financiero y coberturas, que se presenta en las notas 5 y 22 de la memoria.
- Información sobre operaciones realizadas con entidades vinculadas que se presenta en la nota 38 de la memoria. Dicho requerimiento de información también viene exigido por el artículo 36 de la Ley 44 / 2002, de Medidas de Reforma del Sistema Financiero y en la Orden del Ministerio de Economía 3722/2003 de 26 de diciembre y la circular 1/2004 de 17 de marzo de la Comisión Nacional del Mercado de Valores sobre el informe anual de gobierno corporativo y otros instrumentos de información de las sociedades anónimas. Asimismo, se incluye en la nota 39 la información exigida por el artículo 127 ter, párrafo 4 de la Ley de Sociedades Anónimas relativa a participación de consejeros en sociedades con actividad similar a la de Ferrovial.

## **b) Imagen fiel**

Las Cuentas Anuales Consolidadas han sido preparadas a partir de los registros contables correspondientes al ejercicio 2004 de Cintra, S.A. y sus sociedades dependientes, y se presentan de acuerdo con principios de contabilidad generalmente aceptados, de forma que muestran la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del Grupo consolidado.

Estas cuentas anuales han sido aprobadas por el Consejo de Administración de 22 de febrero de 2005 y se espera su aprobación por la Junta General de Accionistas de 15 de marzo de 2005 sin modificación alguna.

## **c) Principios de consolidación**

La elaboración de las Cuentas Anuales consolidadas se ha efectuado en base a los siguientes criterios:

La consolidación de las sociedades en las que Cintra, S.A. posee una participación, directa o indirecta, superior al 50% del capital social y/o mantiene el control efectivo de su gestión se ha realizado por el método de integración global.

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.

Los estados financieros de las sociedades dependientes, cuyos registros se encuentren en moneda distinta al euro incluidos en el proceso de consolidación se convierten aplicando el tipo de cambio de cierre a todos sus activos y pasivos, a excepción del patrimonio y los saldos de las participaciones en empresas del Grupo y asociadas, que se valoran al tipo de cambio del momento en que se incorporaron al Grupo. Los resultados, por su parte, se convierten al tipo de cambio medio del ejercicio. La diferencia surgida en el proceso de conversión proveniente de aplicar el proceso de conversión anteriormente descrito, se registra dentro del epígrafe de Fondos Propios como "Diferencias de conversión".

Las sociedades en las que la participación directa e indirecta es igual o inferior al 50% y se tiene una influencia significativa en la gestión (sociedades asociadas) se presentan en el balance de situación consolidado siguiendo el método de puesta en equivalencia, diferenciando la participación en el patrimonio de estas que se refleja como "Reservas en sociedades asociadas" y la participación en el resultado del ejercicio que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias como "Participación en pérdidas/beneficios de las sociedades puestas en equivalencia".

Aquellas sociedades en las que existe gestión conjunta del Grupo con un tercero han sido consolidadas por el método de integración proporcional.

Las cuentas anuales individuales de 2004 de las sociedades consolidadas y las presentes cuentas anuales consolidadas se hayan pendientes de aprobación por las correspondientes Juntas Generales de Accionistas. No obstante, los Administradores de las sociedades esperan que las cuentas anuales sean aprobadas sin modificación alguna.

El detalle del método de consolidación existente para cada una de las sociedades pertenecientes al Grupo Cintra aparece en Anexo III.

#### **d) Comparabilidad de la información**

A efectos comparativos en la presente memoria se presentan las cifras relativas al ejercicio 2003. Sobre las mismas se han realizado aquellas reclasificaciones necesarias para adecuarlas y hacerlas comparables con las del presente ejercicio. A modo de ejemplo, señalar el desglose realizado en el inmovilizado material, separando el correspondiente a las concesionarias de autopistas del resto. Esto mismo se ha realizado en otras partidas del balance de situación y de la cuenta de pérdidas y ganancias

La incorporación al perímetro de consolidación de Cintra Aparcamientos y sus sociedades dependientes en el año 2004 genera diferencias entre los estados financieros del ejercicio 2003 y 2004.

### **3. Distribución de resultados**

La propuesta de distribución de los resultados de la sociedad dominante del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2004 formulada por los Administradores y pendiente de aprobación por la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

Concepto	Miles de euros
<b>Base de reparto</b>	
Pérdidas y ganancias	265.754
<b>Distribución</b>	
Reserva legal	10.428
Resultado negativo ejercicios anteriores	0
Reserva voluntaria	225.326
Dividendos	30.000
<b>Total Reparto</b>	<b>265.754</b>

### **4. Normas de valoración**

#### **a) Fondo de Comercio de consolidación**

Se considera Fondo de Comercio la diferencia positiva originada entre el coste de la inversión y el valor teórico contable en el momento de su incorporación al Grupo, minorada en el importe de las revalorizaciones de activos o las modificaciones de valor de pasivos imputadas directamente a los elementos patrimoniales de la sociedad dependiente o asociada. El Fondo de Comercio es amortizado de un modo lineal en la medida y en el período en que dicho fondo contribuya a la obtención de ingresos, con un máximo de 20 años.

### **b) Diferencia negativa de consolidación**

Se considera diferencia negativa de consolidación la diferencia negativa originada entre el coste de la inversión y el valor teórico contable en el momento de su incorporación al Grupo, minorada en el importe de las revalorizaciones o las reducciones de valor de activos y pasivos imputadas directamente a los elementos patrimoniales de la sociedad dependiente o asociada.

Dicha diferencia negativa de consolidación se aplica a la cuenta de pérdidas y ganancias en el momento en que se realiza la plusvalía que le dio origen.

### **c) Homogeneización de partidas**

Con el objeto de presentar de forma homogénea las diferentes partidas que componen estas cuentas anuales consolidadas, se han aplicado criterios de homogeneización a las cuentas individuales de las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación.

Los principales ajustes de homogeneización corresponden a la adaptación de las sociedades concesionarias de autopistas en el exterior a la Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1998 por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas. El efecto de la aplicación de la mencionada Orden Ministerial se desglosa en las notas correspondientes de la presente memoria cuando resulta significativo.

Las principales reclasificaciones realizadas con objeto de homogeneizar las distintas partidas de las cuentas anuales han sido las siguientes:

- La sociedad canadiense 407 International Inc. registra las emisiones de bonos de su financiación según criterios canadienses, que indican que las deudas se registran por el valor efectivamente recibido más los importes devengados, con independencia del valor nominal de los bonos. Según criterios de valoración aplicados por Cintra, S.A., conforme al Plan General de Contabilidad, las deudas se registran por su valor de reembolso y la diferencia entre dicho valor y la cantidad efectivamente percibida figura separadamente en el epígrafe de "Gastos a Distribuir en Varios Ejercicios" del activo del balance de situación.
- En el caso de las sociedades chilenas se han homogeneizado los estados financieros con el objeto de eliminar el efecto de la corrección monetaria, que recoge el efecto de la inflación en los estados financieros de estas sociedades, ya que se estima que al llevar Chile cuatro años consecutivos con baja inflación, las normas españolas no permiten la actualización de los estados financieros con criterios de países hiperinflacionistas.

### **d) Gastos de establecimiento**

Los gastos de establecimiento incluyen, básicamente, los gastos de constitución, de primer establecimiento y ampliación de capital. Se valoran al precio de adquisición de los servicios que lo constituyen. La amortización de los gastos de establecimiento es lineal en un período de cinco años.

### **e) Inmovilizado inmaterial**

Los elementos incluidos en el inmovilizado inmaterial figuran valorados por su precio de adquisición o por su coste de producción.

El inmovilizado inmaterial se amortiza linealmente, en el caso de las concesiones administrativas durante el período de vigencia de la concesión, excepto por el principal concepto explicado en el párrafo siguiente, y en el de los derechos sobre bienes en régimen de arrendamiento financiero y el resto de conceptos durante su vida útil, siendo el plazo máximo de cinco años.

El epígrafe "Concesiones, licencias, marcas y similares" del balance de situación consolidado recoge principalmente los pagos realizados por la sociedad Cintra Chile por bienes y derechos derivados de los contratos de concesión de sus sociedades dependientes, que se amortizan aplicando el porcentaje resultante del cociente entre los ingresos reales de la autopista y el ingreso total estimado para el período concesional.

#### **f) Inmovilizado material**

El inmovilizado material se haya valorado a precio de coste, actualizado de acuerdo con el Real Decreto-Ley 7/1996, en aquellas sociedades que procedieron a la actualización.

El incremento neto de valor resultante de las operaciones de actualización de 1996 se amortiza en los períodos impositivos que restan por completar la vida útil de los elementos patrimoniales actualizados. El efecto en la amortización de cada ejercicio no es significativo.

Los gastos de mantenimiento, conservación y reparación normales se cargan a los resultados del ejercicio en que se incurren. Los costes de renovación, ampliación o mejora del inmovilizado material son incorporados al activo como mayor valor del bien exclusivamente cuando suponen un aumento de su capacidad, productividad o alargamiento de su vida útil.

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.

El inmovilizado material se amortiza de forma lineal de acuerdo a los años de vida útil.

Los años utilizados por las sociedades consolidadas para cada tipo de inmovilizado son, básicamente, los siguientes:

Concepto	Años de Vida Útil
Edificios y construcciones	10 - 50
Instalaciones y maquinaria	3 - 20
Mobiliario	3 - 15
Elementos de transporte	3 - 7
Otro inmovilizado	3 - 8

#### **g) Inversiones en activos concesionales**

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas por las sociedades concesionarias de autopistas, 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 período de construcción).

Dichas inversiones se clasifican en el Balance de Situación adjunto de forma diferenciada ya que cuentan con una serie de características especiales que las diferencian de otro tipo de activos fijos:

- Dichos activos en la mayoría de las ocasiones son propiedad de la autoridad concedente desde el momento de la construcción.
- En principio es la autoridad concedente la que controla o regula qué servicio debe prestar la sociedad concesionaria en relación con la infraestructura, a quién se le puede prestar el servicio, y en qué condiciones (fundamentalmente precio) se debe prestar el servicio.
- Los activos son explotados por la entidad concesionaria conforme a los criterios establecidos por la entidad concedente durante el periodo de explotación, finalizado el cual, los activos mantienen un valor significativo, valor que es controlado por la entidad concedente, sin que el concesionario tenga ningún derecho sobre los mismos.

En base a dichas características, en muchas ocasiones puede considerarse que en este tipo de contratos el concesionario realiza una obra para la entidad concedente, recibiendo a cambio un derecho de explotación del mismo conforme a unas condiciones prefijadas por la administración concedente.

Esta consideración es la que está llevando al IFRIC (International Financial Reporting Interpretation Committee), órgano interpretativo del IASB, a calificar este tipo de activos como activos intangibles, en el borrador de interpretación sobre el negocio concesional que actualmente se está discutiendo.

Por otro lado, otro punto a considerar para identificar estos activos de forma separada en el balance, es su vinculación como fuente generadora de los flujos de caja de la deuda vinculada a proyectos que se identifican de forma separada en el balance (ver nota 22 relativa a la posición neta de tesorería).

Dentro del coste de este inmovilizado, el principal componente es el coste de las infraestructuras, que en algunos casos tiene una vida útil superior al periodo concesional, y en determinados componentes de la inversión se trata de activos no depreciables. Todo el importe de la inversión en la autopista al finalizar la concesión debe de estar totalmente amortizado, en tanto en cuanto al final de la misma debe ser entregada a la Administración concedente sin contraprestación.

Esto obliga a un tratamiento distinto en cuanto a la imputación a resultado de:

- La amortización del valor de los activos depreciables se realiza de forma lineal de acuerdo a su vida útil.
- Aquella inversión en elementos cuya vida útil es superior a la concesión, aquellos activos no depreciables, o aquellos cuya vida útil es inferior al periodo de la concesión pero ha de renovarse durante el mismo. En este caso al finalizar la concesión debe estar recogido en el pasivo del balance como Fondo de reversión el importe de la inversión neta (una vez descontado el valor de las amortizaciones realizadas conforme al criterio anterior) prevista al finalizar el periodo concesional. Este Fondo, se reconoce en la cuenta de pérdidas y ganancias a lo largo de la vida de la concesión en la proporción que representan los ingresos de cada ejercicio respecto a la totalidad de los ingresos que se espera obtener en periodo concesional, siguiendo el mismo método que para los gastos financieros. Dicho criterio, intenta reflejar de la forma más correcta, el patrón de consumo de los beneficios económicos de un activo, que consiste fundamentalmente en el derecho de poder cobrar una cantidad por usuario de la infraestructura durante un periodo determinado.

A continuación se detalla los conceptos y las vidas útiles de los principales activos de las concesionarias de autopistas:

	Años de Vida Útil Estimada
Edificios y áreas de servicio	50-100
Señalización	10-20
Cerramiento	17
Iluminación	14-25
Capa de rodadura	17
Maquinaria de peaje	8-18

Los activos no amortizables son estudios y proyectos, expropiaciones, movimiento de tierras, drenaje, estructura y ejecución de obra.

#### **h) Inmovilizado Financiero**

En este epígrafe se recoge la valoración de aquellas participaciones integradas por el método de puesta en equivalencia según lo descrito en la nota 2.c) de la memoria adjunta, así como aquellos créditos existentes con vencimiento superior a 12 meses principalmente los correspondientes a garantías de emisión de bonos de determinadas sociedades concesionarias.

#### **i) Gastos a distribuir en varios ejercicios**

En este epígrafe se incluyen fundamentalmente:

- El exceso de los intereses devengados por la financiación de la inversión en autopistas en explotación, sobre los efectivamente imputados a resultados de acuerdo con lo indicado en el mencionado apartado 4.v.1.
- Los gastos financieros diferidos en la emisión de bonos al descuento. Estos se valoran por la diferencia entre el valor de reembolso y el valor recibido en la emisión de las citadas deudas y se imputan a resultados, en el caso de las sociedades concesionarias de autopistas, conforme al criterio indicado en el apartado 4.v.1. de esta misma nota.
- Gastos de formalización y refinanciación de la deuda que se imputa a resultado en función del periodo de vigencia de las concesiones de acuerdo con las normas detalladas en la nota 4.v.1.

#### **j) Tesorería y equivalentes**

En este epígrafe se incluyen las inversiones financieras temporales, que recogen fundamentalmente inversiones en Deuda del Estado y depósitos en euros y en divisas, se valoran al coste de adquisición y son de disposición inmediata. Los ingresos que generan se registran en el ejercicio en que se devengan siguiendo un criterio financiero.

También se incluyen en el mismo los saldos existentes en caja y entidades financieras. Asimismo, se diferencian los saldos en concesionarias, que normalmente están sujetos a ciertas restricciones de disponibilidad, de aquellos existentes en el resto de sociedades del Grupo.

## **k) Deudores y acreedores por operaciones de tráfico**

Los débitos y créditos originados por las operaciones de tráfico de la empresa, tanto de deudores como de acreedores, a corto plazo o a largo plazo, se registran por su valor nominal. En el caso de deudas con intereses, éstos se contabilizan en función de su devengo.

## **l) Existencias**

Las existencias se valoran al precio de coste o al valor de mercado, si éste fuese menor, recogiéndose la diferencia de valor en la provisión por depreciación.

En el caso de las sociedades de Aparcamientos, el epígrafe de existencias 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.

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

El Grupo realiza dotaciones a la provisión por depreciación de existencias cuando el coste excede a su valor de mercado o cuando existen dudas sobre su plazo de realización.

## **m) Ingresos a distribuir en varios ejercicios**

Bajo este epígrafe se registran ingresos financieros por diferencias de cambio de la financiación de determinadas sociedades concesionarias, que se llevarán a la cuenta de resultados de acuerdo al periodo de vigencia del activo o pasivo correspondiente. Asimismo, se registran ingresos de áreas de servicio percibidos por las concesiones que se imputan a resultado en el periodo de vigencia de las mismas.

Las subvenciones se valoran por el importe recibido. Las concedidas y cobradas en concepto de subvenciones de capital se imputan al resultado de cada ejercicio en proporción a la depreciación experimentada en el mismo por los activos financiados con dichas subvenciones.

## **n) Obligaciones con el personal**

De acuerdo con la normativa vigente, las sociedades consolidadas están obligadas al pago de indemnizaciones a los empleados con los que, bajo determinadas condiciones, rescindan sus relaciones laborales. En las cuentas consolidadas adjuntas no se ha registrado ninguna provisión por este concepto, puesto que no se prevé ninguna situación de esta naturaleza.

## **ñ) Provisiones para riesgos y gastos**

La política seguida con respecto a la contabilización de provisiones para riesgos y otros gastos consiste en registrar el importe estimado para hacer frente a responsabilidades probables o ciertas, nacidas de litigios en curso y por indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada, avales y otras garantías similares. Su dotación se efectúa al nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

Igualmente se registran en este epígrafe pérdidas de valor estimadas en las actividades desarrolladas por sociedades consolidadas por integración global o proporcional.

#### **o) Fondos de Pensiones**

Grupo Cintra no tiene establecido ningún sistema o plan de pensiones ni sistema de pensiones complementarias significativo.

#### **p) Fondo de reversión**

Las sociedades titulares de concesiones administrativas deben efectuar anualmente una dotación al fondo de reversión con el objeto de cubrir en el momento de finalización de la concesión, el valor neto contable de los activos que por su naturaleza no son amortizables, o cuya vida útil sea superior a la duración de la concesión, o aquellos que siendo inferior han de renovarse, así como los gastos que se estima se van a realizar para entregar estos activos en las condiciones de uso establecidas en los contratos de concesión.

Conforme a lo establecido en la Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1998, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, la dotación anual al fondo de reversión se realiza de forma uniforme, sistemática y proporcionalmente a los ingresos previstos (ver nota 4.v.1).

A diferencia de lo comentado en el párrafo anterior, señalar que, en el caso de las sociedades de Aparcamientos, la amortización del fondo de reversión se hace de forma lineal.

#### **q) Deudas a corto y largo plazo**

En los balances de situación adjuntos las deudas se clasifican entre corto y largo plazo en función del período comprendido entre la fecha del balance y el vencimiento de la deuda, considerando como deudas a corto plazo aquéllas con vencimiento hasta doce meses y como deudas a largo plazo las de vencimiento superior a ese período.

Tales deudas se valoran según los valores de reembolso, que incluyen los intereses devengados pendientes no vencidos, los cuales tienen su contrapartida en las cuentas de activo, y se clasifican con el mismo criterio que la deuda principal. Los intereses se registran en el ejercicio en el que se devengan.

#### **r) Impuesto sobre beneficios**

El Grupo Cintra está acogido al régimen de tributación fiscal consolidado 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.

El balance de situación del Grupo refleja el impuesto diferido o anticipado que surge como resultado de la aplicación de los criterios fiscales de imputación temporal.

#### **s) Transacciones en moneda extranjera**

La conversión a moneda nacional de las transacciones realizadas en moneda extranjera se realiza aplicando el tipo de cambio vigente en el momento de formalizar cada operación. Asimismo, los saldos a pagar y a cobrar en moneda extranjera existentes al cierre del ejercicio se han valorado al tipo de cambio vigente en ese momento de cierre.

Las diferencias positivas netas no realizadas se recogen en el epígrafe "Ingresos a distribuir en varios ejercicios" del balance de situación. Las diferencias negativas de cambio se han recogido como gasto en el epígrafe "Diferencias negativas de cambio" de la cuenta de pérdidas y ganancias.

#### **t) Derivados financieros**

Las operaciones realizadas por Cintra con derivados financieros tienen en general consideración de operaciones de cobertura.

El tratamiento contable para dichas operaciones consideradas como de cobertura de riesgo es el siguiente:

- Coste de la transacción: Se reconocerán en la cuenta de pérdidas y ganancias en el momento en el que se incurran.
- Resultado de la cobertura: En general se reconoce en la cuenta de resultados cuando se produce la transacción, recogiendo dicho impacto en la misma partida de la cuenta de resultados donde se registra el riesgo cubierto.

Cualquier operación que no se considere de cobertura de riesgos se imputarán directamente como resultado en el momento de su devengo.

#### **u) Uniones Temporales de Empresas**

Las cuentas anuales de la Sociedad dominante y sus sociedades dependientes recogen el efecto de la integración proporcional de las Uniones Temporales de Empresas en las que participa. En el caso de Grupo Cintra, las Uniones Temporales existentes están en la actividad de aparcamientos.

Las Uniones Temporales de Empresas se han incorporado a nivel de cada uno de los epígrafes del balance de situación y de la cuenta de pérdidas y ganancias de cada sociedad del Grupo mediante el método de integración proporcional, en función del porcentaje de participación de cada una de las empresas a las que pertenecen.

#### **v) Ingresos y gastos**

Los ingresos y gastos se imputan en función del criterio del devengo, es decir, cuando se produce la corriente real de bienes y servicios que representan, con independencia del momento en que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

No obstante, siguiendo el principio de prudencia, las sociedades únicamente contabilizan los beneficios realizados al 31 de diciembre, en tanto que los riesgos previsibles y las pérdidas se contabilizan tan pronto como son conocidos.

A continuación se detalla de forma específica el criterio seguido para el reconocimiento de ingresos y gastos en cada una de las áreas de actividad en las que opera Cintra y que son la actividad de Autopistas y la de Aparcamientos.

### **v.1. Autopistas**

En el área de Autopistas de peaje la normativa contable española ha desarrollado una regulación específica recogida en la Orden Ministerial de 10 de Diciembre de 1998 por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las autopistas.

Las dos principales especialidades de esta normativa son, por un lado, el tratamiento de los gastos financieros del periodo operativo y, por otro, la amortización de las inversiones realizadas y las dotaciones al fondo de reversión.

Dicha regulación específica se basa en las características propias de este sector y se puede 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 periodo, 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).

#### **Gastos financieros**

A la hora de hablar de los gastos financieros de las sociedades concesionarias de autopistas, hay que señalar el distinto tratamiento que se da a los gastos financieros incurridos durante la construcción de la autopista, del que se da a los gastos financieros durante el periodo de explotación.

#### **Gastos financieros incurridos durante el periodo de construcción**

Se activan como mayor valor del activo concesional, del mismo modo que se haría con cualquier gasto financiero relacionado con la financiación de un inmovilizado mientras está en construcción o montaje.

#### **Gastos financieros incurridos tras la finalización de la construcción**

El plan contable español, atendiendo a las características especiales del sector y como ya se ha comentado, indica la necesidad de que los gastos financieros devengados tras la finalización del periodo de construcción, se imputen a resultados en proporción a los ingresos previstos durante toda la vida de la concesión.

Como condición imprescindible para seguir dicho criterio de imputación, es necesario que exista evidencia razonable de que dichos gastos se van a recuperar en las tarifas de ejercicios futuros.

A este respecto, la norma entiende que existe evidencia razonable sobre la recuperación de los citados gastos en las tarifas de ejercicios futuros, siempre que, además de estar contemplado en el Plan Económico Financiero, se cumplan estas dos condiciones:

- Que exista la posibilidad de obtener ingresos futuros en una cantidad al menos igual a los gastos financieros activados a través de la inclusión de estos gastos como costes permitidos a efectos de la determinación de la tarifa.
- Que se disponga de evidencia acerca de que los ingresos futuros permitirán la recuperación de los costes en que se ha incurrido previamente. En este punto se exige que la intención del regulador sea claramente que a través de los ingresos futuros se recuperen al menos las cantidades activadas.

Cumplidas estas condiciones, el criterio de imputación a resultados de estos gastos financieros se realiza de la siguiente manera:

- Se calcula la proporción que representen los ingresos por peaje previstos para cada ejercicio respecto a los ingresos totales previstos (en base al Plan Económico Financiero de la concesión). Si los ingresos reales para el ejercicio son superiores a los previstos para el mismo, dicha proporción se realiza tomando en el numerador los ingresos reales.
- Dicha proporción, se aplicará al total de gastos financieros previstos a lo largo del periodo concesional determinando de esta forma el importe de gastos financieros que deberán ser llevados contra la cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio.
- Para cada ejercicio la diferencia positiva entre el importe del gasto financiero previsto para el ejercicio conforme a criterios de devengo y el que se deriva del cálculo anterior se activará como "Gastos a Distribuir en Varios Ejercicios". Por otro lado si el importe de los gastos financieros producidos en un ejercicio difiere del previsto en Plan Económico Financiero para dicho ejercicio, la diferencia se tratará como mayor o menor gasto financiero del ejercicio.
- Dichos gastos a distribuir en varios ejercicios se imputarán a resultados como gasto financiero a partir del momento en que el gasto previsto conforme a criterio de devengo, sea inferior al calculado en base a aplicar al total de gastos financieros previstos, el porcentaje que representan los ingresos del año sobre el total de ingresos previstos.

La norma establece que si se produjeran cambios en el Plan Económico Financiero, fundamentados en hechos extraordinarios que modifiquen significativamente las circunstancias iniciales consideradas al elaborar este plan, los efectos del cambio se tratarán sin ajustar los gastos financieros imputados a resultados en ejercicios anteriores. En este caso se aplicará el criterio de imputación comentado anteriormente al periodo que resta desde la aprobación del nuevo Plan Económico Financiero, teniendo en cuenta que el importe pendiente de imputar a resultado por los gastos financieros activados debe formar parte del total de gastos financieros previstos.

## **v.2. Aparcamientos**

Dentro del negocio de aparcamientos cabe distinguir:

- Aparcamientos para residentes
- Aparcamientos en superficie (ORA)
- Aparcamientos en rotación

### **Aparcamientos para residentes**

Supone la construcción de un aparcamiento cuyas plazas se venden directamente al cliente final.

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.

### **Aparcamientos en superficie (ORA)**

Se trata de un servicio público, normalmente en régimen de concesión.

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.

### **Aparcamientos en rotación y mixtos**

En este último caso los ingresos provienen por la utilización de plazas de garaje propiedad de la sociedad o en régimen de concesión administrativa. 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 que contienen plazas de rotación y de residentes, 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 ingresos a distribuir y se imputan a resultado de forma lineal durante los plazos de las respectivas concesiones.

El inmovilizado (aparcamiento) se amortiza en base a su vida útil. Para aquella parte de la inversión no depreciable o cuya vida útil supera la vida de la concesión, se dota un fondo de reversión de forma lineal con el objeto de recuperar, en el momento de la finalización de la concesión, el importe total invertido.

## **5. Políticas de cobertura de riesgos de tipo de cambio y tipo de interés**

Durante el presente ejercicio, Cintra ha continuado con su estrategia de evitar posiciones especulativas y limitar los riesgos, tanto de tipo de interés como de tipo de cambio, originados en el curso normal de los distintos negocios.

### **Exposición a variaciones en los tipos de interés**

Respecto a la financiación de proyectos de concesiones, la financiación de los mismos se caracteriza por estar vinculada a los flujos de los proyectos, en general sin recurso contra la sociedad dominante excepto aquellas que tienen recurso limitados. 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 totales o parciales (teniendo en

cuenta nuestra exposición a la inflación) sobre las posibles variaciones del tipo de interés, evitando potenciales modificaciones posteriores en la rentabilidad del proyecto provocadas por la variación de los tipos de interés. Dichos mecanismos de cobertura se enmarcan dentro de las obligaciones impuestas frecuentemente por las entidades financieras. En la nota 22 de la memoria se indica el detalle de los costes financieros aplicables a la financiación de cada uno de los proyectos de concesiones de infraestructuras en lo que el Grupo participa, así como las coberturas sobre tipos de interés contratadas.

#### **Exposición a variaciones de tipo de cambio**

La política de cobertura sobre los riesgos de tipo de cambio tiene como objetivo asegurar las variaciones de los mismos en los siguientes supuestos:

- Cobertura de riesgos sobre elementos patrimoniales de la empresa.

El riesgo a cubrir es la exposición a cambios en el valor de un activo o un pasivo reconocido en el balance o de una parte de dicho activo o pasivo que sea atribuible a un riesgo concreto.

Cintra S.A. ha realizado en el 2004, cuatro operaciones de cobertura para cubrir las posibles fluctuaciones del euro frente al zloty polaco, por un importe total de 8.995 miles de zlotys (2.167 miles de euros), todas con vencimiento en 2005. El objeto de dicha cobertura es asegurar el tipo de cambio sobre el préstamo recibido de su filial Autostrada Poludnie, S.A.

- Cobertura de riesgos sobre flujos de tesorería futuros por transacciones a realizar en base a compromisos en firme o altamente probables.

El riesgo a cubrir es la exposición a cambios en el valor de transacción a realizar en base a compromisos en firme o altamente probables, de tal forma que exista sobre las mismas una evidencia razonable sobre su cumplimiento en el futuro, atribuible a un riesgo concreto.

En el mes de noviembre de 2004, Cintra, S.A. ha contratado una serie de coberturas, representadas a través de "forwards" y "collars", para asegurar 475.000 miles de dólares americanos relativos a la inversión prevista en una autopista en Chicago (Estados Unidos) en el mes de enero de 2005.

- Cobertura de riesgos en flujos provenientes de inversiones en entidades extranjeras consolidadas.

El riesgo a cubrir es la exposición a cambios en el valor de flujos provenientes de inversiones en entidades extranjeras consolidadas atribuible a oscilaciones en el tipo de cambio de la divisa en el que se encuentren nominadas las mismas.

Mediante contratos de venta a plazo Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A., tiene cubiertos total o parcialmente, frente al dólar canadiense, el importe de las transferencias que prevé percibir hasta el ejercicio 2006 de la sociedad concesionaria 407 ETR International Inc. en concepto de devolución de Fondos Propios. El importe asegurado al 31 de diciembre de 2004 asciende a 60.744 miles de dólares canadienses (38.180 miles de euros). De dicho importe, 40.744 miles de dólares canadienses (25.586 miles de euros) tienen vencimiento en 2005 y 20.000 miles de dólares canadienses (12.594 miles de euros) en 2006.

El tratamiento contable de los contratos de cobertura de riesgos de tipo de cambio y tipos de interés se describe en la nota 4.t de la presente memoria.

## 6. Impacto de la evolución del tipo de cambio en partidas de activo y pasivo

Con carácter general, y salvo en aquellos casos significativos en los que se hace mención expresa en la presente memoria, los activos y pasivos de cada una de las sociedades del Grupo Cintra se encuentran nominados en la divisa del país en que se encuentra su domicilio. En este sentido, las sociedades que aportan activos y pasivos nominados en divisas distintas al euro son las que se muestran en el cuadro adjunto:

Sociedad	Actividad	% Participación	Divisa
407 International,Inc	Autopistas	53,23%	Dólar Canadiense
Autostrada Poludnie, S.A	Autopistas	50%	Zloty Polaco
Cintra Chile, Ltda	Autopistas	100%	Peso Chileno
Autopista Collipulli Temuco (a)	Autopistas	100%	Peso Chileno
Autopista Temuco Río Bueno. (a)	Autopistas	75%	Peso Chileno
Autopista Santiago Talca (a)	Autopistas	100%	Peso Chileno
Talca Chillán, S.A	Autopistas	43,42%	Peso Chileno
Estacionamientos Ríos Piedras, Inc	Aparcamientos	74,94%	Dólar americano

a) Las sociedades titulares de las concesiones son Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A. (Autopista Temuco Río Bueno), Ruta de Araucanía Sociedad Concesionaria S.A. (Autopista Collipulli Temuco) y Autopista del Maipo S.A. (Autopista Santiago Talca). Todas las referencias en esta Memoria a cualquiera de estas tres sociedades se hará con la denominación que figura en la tabla superior.

El detalle de la evolución de las principales divisas con influencia en el Grupo con respecto al euro es el siguiente:

	31/12/03	31/12/04	Variaciones
Dólar Canadiense	1,6280	1,6296	0,10%
Peso Chileno	745,0610	753,0700	1,07%
Zloty Polaco	4,6849	4,0622	-13,29%
Dólar Americano	1,2563	1,3556	7,90%

Tipo de cambio de cierre 1 Euro=Divisa

La evolución reseñada anteriormente, supone una disminución en las partidas de activo y pasivo del balance del Grupo, especialmente en aquellas sociedades residentes en Canadá y Chile y un aumento de los mismos en las residentes en Polonia. Dentro de los cuadros de las siguientes notas de la memoria donde se realiza una explicación de la variación de las partidas de activo y pasivo, se ha incluido una columna relativa al efecto del tipo de cambio en aquellos casos en que dicho impacto es significativo.

El impacto neto de la variación de los activos y pasivos, minorado por el impacto en socios minoritarios, se recoge en los fondos propios, en concreto en la partida "Diferencias de conversión" (ver nota 17). En el año 2004 dicho impacto ha sido de 10.957 miles de euros, suponiendo en el total acumulado a 31 de diciembre de 2004 una reducción de los fondos propios en el año por un importe de 115.059 miles de euros.

A continuación se recoge el volumen del patrimonio más significativo en millones de euros en moneda extranjera por clase de moneda y su peso sobre el valor contable de los recursos propios consolidados:

	FFPP CONSOLIDADOS	% s/TOTAL RRPP CINTRA
Dólar Canadiense	358,88	19,87%
Peso Chileno	263,50	14,59%
<b>Total</b>	<b>622.38</b>	<b>34,40%</b>

## 7. Gastos de establecimiento

Los movimientos correspondientes al ejercicio 2004 son los siguientes:

CONCEPTO	Saldo 31/12/03	Variaciones perímetro	Adiciones/ Retiros	Amortización	Efecto tipo cambio	Saldo 31/12/04	Miles de euros
Gastos constitución	5	95	143	-38	0	205	
Gastos primer establecimiento	23	15	5	-27	0	16	
Gastos ampliación de capital	9.695	9	2.208	-3.957	1	7.956	
<b>Total</b>	<b>9.723</b>	<b>119</b>	<b>2.356</b>	<b>-4.022</b>	<b>1</b>	<b>8.177</b>	

Las variaciones en el perímetro se deben a la entrada de las sociedades de Cintra Aparcamientos.

Las principales adiciones del ejercicio corresponden a los "Gastos de ampliación de capital", por las ampliaciones de capital llevadas a cabo por Autopista R-4 Madrid-Sur, C.E.S.A. por un importe de 1.583 miles de euros, y por Inversora de Autopista del Sur, S.L. por un importe de 617 miles de euros.

## 8. Inmovilizado inmaterial

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado Inmaterial del balance consolidado durante el ejercicio ha sido:

CONCEPTO	Saldo 31/12/03	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo cambio	Miles de euros
						Saldo 31/12/04
Matrices de autopistas	93.897	0	0	0	-999	92.898
Concesionarias de autopistas	8.117		1.957		-2	10.072
Aparcamientos	0	58.481	809	0	0	59.290
<b>Concesiones administrativas</b>	<b>102.014</b>	<b>58.481</b>	<b>2.766</b>	<b>0</b>	<b>-1.001</b>	<b>162.260</b>
Matrices de autopistas	270	0	13	0	0	283
Concesionarias de autopistas	149		54			203
Aparcamientos	0	1.747	94	-30	0	1.811
<b>Aplicaciones informáticas</b>	<b>419</b>	<b>1.747</b>	<b>161</b>	<b>-30</b>	<b>0</b>	<b>2.297</b>
<b>Total inmovilizado</b>	<b>102.433</b>	<b>60.228</b>	<b>2.927</b>	<b>-30</b>	<b>-1.001</b>	<b>164.557</b>
<b>Amortización acumulada</b>	<b>-2.643</b>	<b>-7.066</b>	<b>-2.545</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>-12.223</b>
<b>Total inmovilizado neto</b>	<b>99.790</b>	<b>53.162</b>	<b>382</b>	<b>-10</b>	<b>-990</b>	<b>152.334</b>

En el epígrafe "Concesiones Administrativas" se incluyen los pagos realizados por las sociedades del Grupo Cintra como contraprestación a la obtención de determinados contratos de concesiones administrativas.

El principal saldo incluido dentro de Concesiones Administrativas corresponde a Autopistas, y dentro del mismo los mayores importes son los satisfechos por los Bienes y Derechos asociados a las concesiones de autopistas en Chile, cuyo coste neto de amortizaciones a 31 de diciembre de 2004 asciende a 90.311 miles de euros. La variación en el perímetro en dicho epígrafe es consecuencia básicamente de la integración de las sociedades de Cintra Aparcamientos por un importe de 58.481 miles de euros.

## 9. Inmovilizado material

La composición del inmovilizado material y de su correspondiente amortización acumulada al 31 de diciembre del ejercicio 2004 es la siguiente:

CONCEPTO	Saldo 31/12/03	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo cambio	Miles de euros
						Saldo 31/12/04
Aparcamientos	0	166.487	4.473	-2.436	-254	168.270
<b>Terrenos y construcciones</b>	<b>0</b>	<b>166.487</b>	<b>4.473</b>	<b>-2.436</b>	<b>-254</b>	<b>168.270</b>
Aparcamientos	0	39.852	6.294	-1.000	-7	45.139
<b>Instalaciones y maquinaria</b>	<b>0</b>	<b>39.852</b>	<b>6.294</b>	<b>-1.000</b>	<b>-7</b>	<b>45.139</b>
Matrices Autopistas	810	0	251	-38	-2	1.021
Aparcamientos	0	4.380	534	-58	-4	4.852
Otras instalaciones, utilaje y mobiliario	810	4.380	784	-96	-6	5.873
Aparcamientos	0	11.638	10.054	-4.409	0	17.283
Anticipos e inmovilizado mat. en curso	0	11.638	10.054	-4.409	0	17.283
Matrices Autopistas	945	0	121	-47	0	1.019
Aparcamientos	0	6.262	521	-195	0	6.587
<b>Otro inmovilizado</b>	<b>945</b>	<b>6.262</b>	<b>642</b>	<b>-242</b>	<b>0</b>	<b>7.606</b>
<b>Total inmovilizado</b>	<b>1.755</b>	<b>228.619</b>	<b>22.247</b>	<b>-8.183</b>	<b>-267</b>	<b>244.171</b>
Amortización	-1.081	-64.864	-7.188	0	203	-72.930
<b>Total inmovilizado neto</b>	<b>674</b>	<b>163.755</b>	<b>15.059</b>	<b>-8.183</b>	<b>-64</b>	<b>171.241</b>

La principal variación corresponde a la entrada en el perímetro de las sociedades de Cintra Aparcamientos.

## 10. Inversiones en activos concesionales

CONCEPTO	Saldo 31/12/03	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Reclasificación	Miles de euros	
						Efecto cambio	Saldo 31/12/04
Terrenos y construcciones concesionarias	4.193.296		574.486		562.552	-9.202	5.321.132
Instalaciones y maquinaria concesionarias	535		94			-3	626
Otras instalaciones, utilaje y mobiliario concesionarias	1.528		512			-2	2.038
Anticipos e inmovilizado mat. en curso concesionarias	918.934		28.862		-562.552	-74	385.170
Otro inmovilizado concesionarias	3.315		286			-7	3.594
Amortización inm. material concesionarias	-58.739		-23.856			204	-82.391
<b>Inversiones netas en material concesionarias</b>	<b>5.058.869</b>	<b>0</b>	<b>580.384</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-9.084</b>	<b>5.630.169</b>

En este epígrafe se incluyen las inversiones en los activos de las sociedades titulares de concesiones de autopistas (fundamentalmente obras realizadas). Dichos activos se encuentran afectos directamente a la explotación y disponen de cobertura de riesgo suficiente a través de las correspondientes pólizas de seguro contratadas.

La mayor parte de los activos de sociedades concesionarias están vinculados a contratos de concesiones administrativas. Como se indica en la Nota 4.g, en la mayoría de los casos, los activos son propiedad de la administración concedente desde su construcción, teniendo el concesionario un derecho a explotarlos para recuperar la inversión durante el periodo concesional conforme a las condiciones fijadas por la administración concedente. Según el contrato de concesión, dichos activos deben revertir a la Administración al final del periodo concesional.

El siguiente cuadro muestra los saldos y movimientos de la inversión en autopistas desglosado por sociedades concesionarias:

SOCIEDAD	Saldo 31/12/03	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo cambio	Miles de euros
						Saldo 31/12/04
Autopistas del Sol	668.276		1.467			669.743
Autopista Terrasa Manresa	216.432		1.663			218.095
Autopista Trados-45	97.203		59			97.262
Autopista R-4 Madrid Sur (a)	513.610		133.452			647.062
Autopista Madrid Levante (b)	0		66.803			66.803
Autopista Temuco-Río Bueno	161.773		243		-1.718	160.298
Autopista Collipulli-Temuco	185.145		8.181		-1.883	191.443
Autopista Santiago-Talca	355.510		76.509		-2.975	429.044
407 ETR International Inc.	2.455.055		32.958		-2.712	2.485.301
Euroscut Algarve	272.194		2.608			274.802
Euroscut Norte Litoral	65.116		164.740			229.856
Eurolink Motorway	127.294		115.557			242.851
<b>Total Inversión</b>	<b>5.117.608</b>		<b>604.240</b>	<b>0</b>	<b>-9.288</b>	<b>5.712.560</b>
<b>Amortización</b>	<b>-58.739</b>		<b>-23.856</b>		<b>204</b>	<b>-82.391</b>
<b>Total Inversión Neta</b>	<b>5.058.869</b>		<b>580.384</b>	<b>0</b>	<b>-9.084</b>	<b>5.630.169</b>

(a) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas del Sur, S.L.

(b) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas de Levante, S.L..

Las principales adiciones del período corresponden a aquellas autopistas que a lo largo de 2004 se encontraban en período de construcción.

Como se ha comentado en la Nota 6, la evolución en 2004 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 y Chile) ha supuesto una disminución de los saldos en balance de estos activos.

En el siguiente cuadro se muestra el saldo final de inversión en sociedades concesionarias desglosado por sociedades y un detalle de los intereses activados acumulados al cierre del ejercicio (ver Notas 4.v.2.1 y 29) y los activados durante el ejercicio. Igualmente se indica el grado de avance en que dichas obras se encuentran a 31 de diciembre de 2004.

	Miles de euros				
	Inversión en Concesionarias			Grado de avance	Intereses activados
	Tramos en funcionamiento	Tramos en construcción	Total	Acumulado a 2004	Año 2004 (c)
407 ETR International, Inc.	2.485.301		2.485.301	108.829	1.683
Autopista del Sol, C.E.S.A.	669.743		669.743	26.147	-320
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	218.095		218.095	16.335	
Autopista Trados M-45, S.A.	97.262		97.262	4.293	666
Autopista R-4					
Madrid-Sur, C.E.S.A. (a)	647.062		647.062	23.597	5.095
Autopista Temuco Río-Bueno.	160.298		160.298	12.072	51
Autopista Collipulli-Temuco.	191.443		191.443	17.747	75
Autopista Santiago-Talca.	429.044		429.044	47.482	12.431
Euroscut Norte-Litoral, S.A.		229.856	229.856	14.225	10.058
Euroscut Algarve, S.A.	274.802		274.802	34.436	1.231
Autopista					
Madrid-Levante, C.E.S.A. (b)		66.803	66.803	0,09%	193
Autopista Eurolink Motorway		242.851	242.851	66,50%	10.441
<b>Total</b>	<b>5.173.050</b>	<b>539.510</b>	<b>5.712.560</b>	<b>315.797</b>	<b>41.604</b>

a) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas del Sur, S.L.

b) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas del Levante, S.L.

c) Esta columna incluye tanto el movimiento del año, como variaciones producidas por tipo de cambio.

El inmovilizado material situado fuera del territorio español asciende, neto de amortización, a 3.958.004 miles de euros, de los que 3.957.101 miles de euros corresponden a sociedades concesionarias de autopistas.

## 11. Inmovilizado financiero

### a) Participaciones en sociedades puestas en equivalencia

En este epígrafe se incluyen las sociedades en las que la participación directa e indirecta supera el 20% y es igual o inferior al 50%, y aquellas otras en las que, aun teniendo un porcentaje inferior al 20%, se tiene una influencia significativa en la gestión.

A 31 de diciembre de 2004 el detalle de las participaciones de las sociedades puestas en equivalencia es el siguiente:

SOCIEDADES	Saldo a 31/12/2003	Variaciones de Perímetro	Adiciones (aumento % partic.)	Retiros (dism. % part.)	Rdo del ejercicio	Dividendo /Dis. Fon d. Propios	Efecto tipo de cambio	Miles de Euros
								Saldo 31/12/2004
Europistas Concesionaria Española, S.A.	20.323	-7.247	-	-	18.642	-17.982	-	13.736
Túneles de Artxanda, S.A.	9.397	-	-	-5.041	-192	-	-	4.164
Talca Chillán, Sociedad Concesionaria, S.A.	13.458	-	-	-	2.092	-	-293	15.257
Estacionamientos y Serv. Extremeños, S.A.	-	103	-	-	1	-	-	104
S. Munic. de Aparc. Y Serv. de Málaga, S.A.	-	4.109	-	-	99	-	-	4.208
InfoSER Estacionamientos, A.I.E.	-	72	-	-	-1	-	-	71
Est. Urbanos de León, S.A.	-	773	-	-	49	-	-	822
<b>Total</b>	<b>43.178</b>	<b>-2.190</b>	<b>-</b>	<b>-5.041</b>	<b>20.690</b>	<b>-17.982</b>	<b>-293</b>	<b>38.362</b>

La participación en resultados se presenta en este cuadro neta de impuestos. El importe del Impuesto de Sociedades asciende a 4.899 miles de euros y se halla registrado en el epígrafe "Impuesto sobre sociedades" de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2004 adjunta.

Las principales variaciones en el ejercicio han sido:

- Entrada en perímetro de las sociedades de Aparcamientos: Estacionamientos y Servicios Extremeños, S.A., Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios de Málaga, S.A., InfoSER, A.I.E. y Estacionamientos Urbanos de León, S.A., tras la integración en el Grupo Consolidado de Cintra de la actividad de Aparcamientos.
- Disminución en la puesta en equivalencia de Europistas por la venta del 10% de Ausol a Cintra, S.A.. Como contraprestación de esta operación Europistas recibe caja y la participación en Túneles de Artxanda que poseía Cintra. De este modo, la participación de Cintra en Túneles de Artxanda es únicamente la indirecta a través de Europistas.
- Distribución de dividendos de Europistas, Concesionaria Española, S.A. por importe de 17.982 miles de euros.

## b) Otros créditos

El movimiento de este epígrafe correspondiente al ejercicio 2004 es:

CONCEPTO		Miles de euros
<b>SALDO INICIAL</b>		<b>182.317</b>
Variaciones de perímetro		181
Adiciones		92.380
Reclasificaciones		45.171
Efecto tipo de cambio		-181
Retiros		-3.724
<b>SALDO FINAL</b>		<b>316.144</b>

El principal componente de esta partida son los depósitos que mantienen a largo plazo las sociedades concesionarias de autopistas en garantía de las emisiones de bonos realizadas. De dicha cifra, 250.759 miles de euros corresponden a la sociedad 407 ETR International Inc.

Los saldos correspondientes a sociedades concesionarias en su mayor parte no son de libre disposición, debiendo de permanecer en el activo de las compañías como garantía de las emisiones de bonos y obligaciones realizadas por las sociedades concesionarias.

Se han reclasificado en 2004 a este epígrafe impuestos anticipados de las sociedades chilenas que ejercicios anteriores se encontraban registrados igualmente a largo plazo pero como "Gastos a distribuir en varios ejercicios". El importe de impuestos anticipados a 31 de diciembre de 2004 asciende a 63.012 miles de euros.

### c) Fondo de comercio de consolidación

El movimiento de este epígrafe, desglosado por sociedades, en el ejercicio 2004 ha sido el siguiente:

CONCEPTOS	Año 2003		Entradas perímetro		Movimientos del año		Año 2004	
	Inversión	Amort.	Inversión	Amort.	Inversión	Amort.	Tipo	Inversión
								Amort.
Laertida, S.L.	0	0	0	0	0	0		0
Autopista Santiago Talca.	13.427	-1.510			-657	-135	13.283	-2.158
Autopista del Sol	22.278	-2.228			25.676	-2.398	47.954	-4.626
407 ETR International Inc.	91.806	-9.322			-4.599	-340	91.803	-14.258
Euroscut Algarve, S.A.	457	-11			-23		457	-34
Cintra Aparcamientos, S.A			31.541	-2.101	-506		31.541	-2.607
Domier, S.A.			10.041	-628	-209		10.041	-838
Balsol 2001, S.A.			801	-30	-10		801	-40
Europistas, S.A.	13.381	-2.053			-829		13.381	-2.881
<b>Total</b>	<b>141.349</b>	<b>-15.124</b>	<b>42.383</b>	<b>-2.759</b>	<b>25.676</b>	<b>-9.231</b>	<b>-475</b>	<b>209.261</b>
								<b>-27.442</b>

Las principales variaciones en este epígrafe se han debido:

- En el ejercicio 2004, como consecuencia de la integración de la actividad de Aparcamientos en Cintra, S.A., se incorporan los Fondos de Comercio del subgrupo Aparcamientos correspondientes a Cintra Aparcamientos, S.A., Dornier y Balsol.
- Compra por parte de Cintra, S.A. del 10% adicional de la Autopista de Ausol, lo que origina un Fondo de Comercio de Consolidación de 25.676 miles de euros.

## 12. Gastos a distribuir en varios ejercicios

El saldo registrado en este epígrafe tiene su origen principalmente en los siguientes conceptos:

- Gastos financieros activados tras la finalización del período de construcción conforme a lo establecido por la Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1998 por la que se aprueban las normas de adaptación del P.G.C. a las sociedades concesionarias (véanse notas 4.g. y 4.v.1).
  - Diferencias entre el nominal de determinadas emisiones de bonos realizadas al descuento y el líquido recibido en la emisión. Dicho importe recoge los gastos financieros que irán devengándose a lo largo de la duración de la emisión.
  - Gastos de formalización de deudas por importe de 109.834 miles de euros. Los saldos más significativos se encuentran en Autopista del Maipo (52.347 miles de euros) y 407 ETR (30.583 miles de euros).

Miles de euros							
Saldo 31/12/03	Variaciones perímetro	Adiciones		Otros movimientos	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/04	
Gastos Financieros							
		activos tras construcción		Resto			
Concesionarias Autopistas	1.114.093	0	254.608	27.854	-121.437	-3.057	1.272.061
Sociedades Aparcamientos	0	13.582	0	0	0	0	13.582
Resto sociedades	1.217	0	0	0	-1.217	0	0
Saldo final	1.115.310	13.582	254.608	27.854	-122.654	-3.057	1.285.643

Las variaciones en perímetro se deben a la entrada en perímetro Cintra de las sociedades de Aparcamientos.

La columna de otros movimientos recoge la disminución de Gastos a Distribuir en las sociedades chilenas por reclasificación de impuestos anticipados a "Otros créditos" y el menor gasto en la 407 ETR por los bonos emitidos al descuento.

Respecto a las variaciones del año en las sociedades concesionarias corresponden a:

										Miles de euros
Saldo 31/12/03					Movimientos			Saldo 31/12/04		
CONCEPTOS	G. Fin.	G. Fin.	Resto	G. Fin.	G. Fin.	Resto	G. Fin	G. Fin	Resto	
	Activados	Dcto.		Activados	Dcto.		Activado	Dcto.		
	tras	bonos		tras	bonos		Tras	bonos		
construcción			construcción			construcción				
407 ETR International Inc.	622.213	83.054	-29.282	159.161	-68.537	-2.542	781.374	14.517	-31.824	
Autopista del Sol	77.387		5.107	14.855		18	92.242		5.125	
Autopista Terrasa Manresa	163.685		676	8.465		-198	172.150		478	
Autopista Trados M-45	2.694		851	932		-20	3.626		831	
Autopista R-4 Madrid-Sur			7.777	20.140		-1.673	20.140		6.104	
Autopista Madrid-Levante						5.625			5.625	

*(Continúa)*

(Continuación)

Miles de euros

CONCEPTOS	Saldo 31/12/03			Movimientos			Saldo 31/12/04		
	G. Fin.	G. Fin.	Resto	G. Fin.	G. Fin.	Resto	G. Fin	G. Fin	Resto
	Activados	Dcto.		Activados	Dcto.		Activado	Dcto.	
	construcción			construcción			construcción		
Autopista Temuco Río Bueno	18.415			13.891	5.700		-11.065	24.115	2.826
Autopista Collipulli Temuco	25.112			38.193	14.796		-27.545	39.908	10.648
Autopista Santiago Talca	28.940			49.954	20.424		9.396	49.364	59.350
Euroscut Algarve				2.596	10.135		-99	10.135	2.497
Euroscut Norte Litoral				2.830					2.830
<b>Total Concesionarias</b>									
Autopistas	938.446	83.054	92.593	254.608	-68.537	-28.103	1.193.054	14.517	64.490
<b>Total Sociedades</b>									
Aparcamientos							13.582		13.582
<b>Total</b>	<b>938.446</b>	<b>83.054</b>	<b>92.593</b>	<b>254.608</b>	<b>-68.537</b>	<b>-14.521</b>	<b>1.193.054</b>	<b>14.517</b>	<b>78.072</b>

Respecto a los movimientos en el año es de destacar:

- Gastos financieros activados tras construcción: el aumento corresponde a los gastos financieros activados en el año conforme al PGC de las sociedades concesionarias, según se comenta en la nota 29.
- Gastos financieros por descuento de Bonos:

El impacto más significativo del 2004 se debe al menor gasto financiero por descuento de bonos en 407 International, Inc que se corresponde con aquellos bonos que han sido emitidos al descuento.

Durante el año 2004 la disminución en dichos gastos se corresponde principalmente al efecto combinado por una parte de las nuevas emisiones de bonos con un tipo de interés más favorable y mayor plazo y por otra parte a la evolución de la inflación estimada para los RRBs (bonos indexados a la inflación canadiense).

En cuanto al resto, el principal impacto es la disminución de los Gastos a distribuir en las sociedades chilenas debido a que se han reclasificado a "Otros créditos" impuestos anticipados por importe de 63.012 miles de euros. En Autopista Santiago Talca este efecto queda compensado por los mayores gastos de formalización de deudas que se producen en el mes de octubre por la emisión de un nuevo bono por importe de 20.329 miles de euros. Destacar también la incorporación al perímetro de las sociedades de Aparcamientos, lo que supone un aumento de esta partida de 13.582 miles de euros.

## 13. Existencias

El desglose de existencias al 31 de diciembre de 2004 y su comparación con el ejercicio anterior es (en miles de euros):

CONCEPTO	Saldo 31/12/03	Saldo 31/12/04	Variación
Materias primas y otros aprovisionamientos	290	2.112	1.822
Productos en curso	0	10.889	10.889
Otros productos terminados	0	3.711	3.711
Gastos iniciales e instalaciones generales	1.109	1.332	223
Provisiones	0	-1.148	-1.148
<b>Total</b>	<b>1.399</b>	<b>16.896</b>	<b>15.497</b>

El incremento de esta partida se debe principalmente a la entrada en el perímetro de las sociedades de Aparcamientos.

## 14. Clientes por ventas y prestación de servicios

La composición de los clientes por ventas y prestaciones de servicios al 31 de diciembre de 2004 es la siguiente:

CONCEPTOS	Saldo 31/12/03	Saldo 31/12/04	Variación
Cuentas	92.941	119.665	26.724
Efectos a cobrar	0	3.052	3.052
Cuentas pendientes certificar	1.278	10.286	9.008
<b>TOTAL</b>	<b>94.219</b>	<b>133.003</b>	<b>38.784</b>

La composición del saldo de "cuentas por ventas y prestación de servicios" por negocio al 31 de diciembre de 2004 es la siguiente:

	Saldo 31/12/03	Saldo 31/12/04	Variación
Autopistas	94.219	116.829	22.610
Aparcamientos	0	16.174	16.174
<b>TOTAL</b>	<b>94.219</b>	<b>133.003</b>	<b>38.784</b>

En la actividad de Autopistas el incremento es debido principalmente a Euroscut Algarve por un aumento de facturas pendientes de cobro al Instituto de Estradas de Portugal (equivalente al Ministerio de Obras Públicas) en concepto de conciliación con este organismo de los ingresos de peaje del 2004 por un importe de 8.729 miles de euros y a un aumento de facturas pendientes de cobro en Canadá por 14.073 miles de euros debido a mayor facturación y a los recargos por retraso en el pago incluidos en esta partida.

El incremento en la actividad de aparcamientos se debe a la entrada en el perímetro de estas sociedades.

## 15. Otros deudores

La siguiente tabla muestra el desglose de "Otros deudores", distinguiendo el saldo correspondiente a "Administraciones Públicas" del resto.

	Miles de euros		
	Saldo 31/12/03	Saldo 31/12/04	Variación
Otros deudores	20.538	20.802	263
Deudores Administraciones Públicas	102.198	110.475	8.278
<b>Total</b>	<b>122.736</b>	<b>131.277</b>	<b>8.541</b>

En el epígrafe "Otros deudores" se incluyen saldos a cobrar cuyo origen es distinto a la actividad habitual desarrollada por las áreas de negocio, así como Anticipos a Proveedores por importe total de 8.749 miles de euros.

En el epígrafe "Deudores Administraciones Públicas" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por distintos conceptos. Los principales saldos corresponden a "Hacienda Pública deudora por IVA" por un importe de 61.181 miles de euros, "Hacienda Pública Deudora por Impuesto de Sociedades" por importe de 20.201 miles de euros principalmente por pagos a cuenta de dicho impuesto realizados durante el ejercicio y "Hacienda Pública Deudora por Subvenciones Concedidas" por 12.859 miles de euros por la compensación de pérdidas producidas en Autopista del Sol y Autopista Terrasa-Manresa debido a la congelación y reducción de tarifas.

## 16. Provisiones de tráfico

El detalle de las provisiones de tráfico tanto del Activo como del Pasivo es el siguiente:

	Miles de euros		
	Saldo 31/12/03	Saldo 31/12/04	Variación
<b>ACTIVO</b>			
Prov. para clientes de dudoso cobro	36.248	43.137	6.889
<b>Total</b>	<b>36.248</b>	<b>43.137</b>	<b>6.889</b>
<b>PASIVO</b>			
Prov. para operaciones de tráfico	5.171	6.890	1.719
<b>Total</b>	<b>5.171</b>	<b>6.890</b>	<b>1.719</b>
<b>Saldo final</b>	<b>41.419</b>	<b>50.027</b>	<b>8.608</b>

Los principales saldos de provisiones de tráfico se encuentran en "provisiones de clientes de dudoso cobro" de la 407 International Inc. por importe de 42.371 miles de euros.

Las provisiones para Operaciones de tráfico se componen fundamentalmente de la provisión que se dota en la Autopista del Maipo por 5.821 miles de euros debido al Mecanismo de Cobertura Cambiaria. Este Mecanismo es una cobertura de tipo de cambio que se firmó con el Ministerio de Obras Públicas de Chile (MOP) al finanziarse la

concesionaria mediante una emisión de bonos en dólares americanos. En el momento de la emisión, se fijó un tipo de cambio peso-dólar americano como centro de una banda dentro de la cual cualquier variación corría a cargo de la concesionaria; al abandonar la banda tanto los beneficios como las pérdidas derivadas de oscilaciones en tipo de cambio corren a cargo el MOP. En el 2004 las variaciones de tipo de cambio han sido favorables a la concesionaria por lo que ésta ha dotado provisiones, tanto en el corto, como en el largo plazo, por los importes que deberá pagar al MOP al encontrarse fuera de la banda de fluctuación.

## 17. Fondos propios

La composición y evolución de los Fondos Propios consolidados en el ejercicio 2004 es el siguiente:

	Capital	Prima de emisión	Reserva legal	Otras reserv.	Rvas. soc.	Dif. de conver.	Div. a cta.	Result.	Total Fondos Propios
<b>Saldos a 31 de diciembre</b>									
de 2003	89.925	878.018	1.797	5.634	186.735	-126.016		197.129	1.233.222
Distribución de resultados			7.420	25.629	164.080			-197.129	0
Variación Capital Suscrito	8.298	339.638		150					348.086
Rva acciones Soc. dominante									0
Provisión por acciones propias									0
Diferencias en conversión						10.957			10.957
Otros					72.910				72.910
Dividendo activo a cuenta									0
Beneficio ejercicio 2004								143.699	143.699
<b>Saldo a 31 de diciembre</b>									
de 2004	98.223	1.217.656	9.217	31.413	423.725	-115.059	0	143.699	1.808.874

### Capital Social

El capital social de Cintra está constituido por 491.116.127 acciones ordinarias de 0,20 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas y de iguales derechos.

El capital y su accionariado se ha modificado durante el ejercicio 2004 con motivo de la Salida a Bolsa de la sociedad. Los principales movimientos han sido los siguientes:

- El 1 de septiembre de 2004 se produce una reducción del capital social mediante la reducción del valor nominal de las acciones en 0,10 euros por acción, pasando el valor nominal de la acción de 60,10 euros a 60,00 euros. Esta reducción se produce con el fin de redondear el valor nominal de la acción mediante la creación de una reserva indisponible de 149.624,20 euros.
- A continuación de la mencionada reducción de capital se procedió a la reducción del valor nominal de las acciones, pasando de 60,00 a 0,20 euros por acción. El número de acciones en circulación pasa por tanto de 1.496.242 a 448.872.600 acciones.

- El 26 de octubre de 2004 se emiten 42.243.527 acciones de 0,20 euros valor nominal y 8,04 euros de prima de emisión con las que se hace una Oferta Pública de Suscripción de acciones.
- El mismo día Macquarie Infraestructure (Luxemburgo), S.A. trasmite a Macquarie Infraestructure Canada Inc 53.819.824 acciones de Cintra, el 11,99% del accionariado, con el objeto de realizar la permuta de las mismas. La permuta de estas acciones tiene carácter complejo y supuso los siguientes movimientos de las acciones de Cintra:
  - Macquarie Infraestructure Canada Inc dio en permuta y transmitió 18.503.038 acciones de Cintra, valoradas en 181.373 miles de euros, a esta misma. Estas acciones son objeto de una Oferta Pública de Venta ese mismo día.
  - Macquarie Infraestructure Canada Inc dio en permuta y transmitió, por cuenta de Cintra, 35.316.786 acciones de Cintra a Ferrovial Infraestructuras, S.A. por un valor de 346.187 miles de euros por Cintra Aparcamientos y la Inversora Autopistas de Madrid Levante.

Como resultado de todas estas operaciones la composición accionarial de Cintra es la siguiente:

Concepto	Nº Acciones	Participación
Ferrovial Infraestructuras, S.A.	304.639.334	62,03%
Otros accionistas	186.476.793	37,97%
<b>Total</b>	<b>491.116.127</b>	<b>100,00%</b>

### Prima de emisión

De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, esta partida tiene el carácter de reserva de libre disposición.

El 26 de octubre de 2004 se emitieron y suscribieron 42.243.527 acciones con una prima de emisión de 8,04 euros por acción, lo que ha supuesto un aumento de la prima de 339.638 miles de euros.

### Reserva legal

De acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, debe destinarse una cifra igual al 10% del beneficio del ejercicio a la reserva legal hasta que ésta alcance, al menos, el 20% del capital social.

La reserva legal podrá utilizarse para aumentar el capital en la parte de su saldo que exceda del 10% del capital ya aumentado. Salvo para la finalidad anterior, y mientras no supere el 20% del capital social, esta reserva sólo podrá destinarse a la compensación de pérdidas, siempre que no existan otras reservas disponibles suficientes para este fin.

### Reservas voluntarias

Las reservas voluntarias son de libre disposición a 31 de diciembre de 2004.

### Gastos de establecimiento

Tal y como señala el artículo 194.3 del Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, se prohíbe toda distribución de beneficios hasta que los gastos de establecimiento hayan sido amortizados por completo, a menos que el importe de las reservas disponibles sea, como mínimo, igual al importe de los gastos no amortizados.

### **Reservas de consolidación por integración global y puesta en equivalencia y diferencias de conversión**

El desglose por sociedades de las Reservas de Consolidación por integración global y puesta en equivalencia se detalla en el Anexo III.

El movimiento de 72.910 miles de euros en reservas de consolidación se produce por la incorporación de Cintra Aparcamientos al Grupo consolidado.

El impacto en los Fondos Propios del Grupo de la evolución del tipo de cambio comentado en nota 6 ha supuesto un aumento de los mismos de 10.956 miles de euros (que se refleja en la variación del saldo de Diferencias de Conversión, que a diciembre de 2003 ascendían a -126.016, y en diciembre de 2004 son de -115.060 miles de euros).

El desglose por sociedades de las diferencias de conversión a 31 de Diciembre de 2004 y su comparación con el ejercicio anterior es el siguiente (miles de euros):

Sociedades	31/12/03	31/12/04	Variación
<b>SOCIEDADES POR INTEGRACION GLOBAL</b>			
Autopista Collipulli Temuco.	-30.206	-30.871	-665
Autopista Temuco Río Bueno.	-12.625	-13.000	-375
Autopista Santiago Talca.	-35.048	-36.183	-1.135
Cintra Chile, Limitada	-10.118	-10.318	-200
407 ETR International Inc.	-31.055	-20.168	10.887
Cintra Canada	-1.732	0	1.732
Autostrada, S.A.	<b>-886</b>	<b>-101</b>	<b>785</b>
<b>SUBTOTAL SOCIEDADES POR INTEGRACION GLOBAL</b>	<b>-121.670</b>	<b>-110.641</b>	<b>11.029</b>
<b>SOCIEDADES POR PUESTA EN EQUIVALENCIA</b>			
Talca Chillán Sociedad Concesionaria, S.A.	-4.346	-4.418	-72
<b>SUBTOTAL SOC. POR PUESTA EN EQUIVALENCIA</b>	<b>-4.346</b>	<b>-4.418</b>	<b>-72</b>
<b>Total</b>	<b>-126.016</b>	<b>-115.059</b>	<b>10.957</b>

## **18. Socios externos**

En este epígrafe del Balance consolidado se recoge la parte proporcional de los Fondos Propios de las sociedades que el Grupo consolida por integración global y en las que participan otros accionistas distintos al mismo.

A continuación se presenta un detalle de la evolución de este epígrafe por conceptos:

	Miles de euros
<b>Saldo inicial</b>	<b>386.521</b>
Entrada en el perímetro	648
Dividendos	-18.311
Resultado	37.478
Diferencias de conversión	-134
Aumento de Capital	48.463
Cambios en el porcentaje de participación	70.777
Otros movimientos	-5.335
<b>Saldo final</b>	<b>520.107</b>

En la entrada en perímetro se incluye la participación en socios externos de las sociedades de aparcamientos que se incorporan al perímetro de Cintra.

Dentro del apartado Aumento de Capital destaca el aumento en socios externos por la ampliación de capital de la Sociedad Inversora Autopista del Sur en 31.877 miles de euros y de Euroscut Norte Litoral en 9.190 miles de euros.

En cambios en porcentajes de participación se refleja el aumento de socios externos por la disminución en un 13,87% de participación en la 407 International, Inc. y la disminución de los mismos por el incremento de participación del 10% en Ausol.

El saldo de socios externos a 31 de diciembre de 2004 se desglosa por sociedades:

		Miles de euros	
<b>SOCIEDADES</b>	<b>Capital y Reservas</b>	<b>Resultado</b>	<b>Total</b>
De Cintra, Concesiones de Infraestructuras			
de Transporte, S.A. por:			
Autopista del Sol, C.E.S.A	25.212	3.478	28.690
Autopista Terrasa Manresa, S.A	15.446	3.329	18.775
Inversora de Autopistas del Sur, S.L.	103.001	-769	102.232
Inversora de Autopistas de Levante, S.L.	10.331	0	10.331
Euroscut Algarve, S.A.	10.413	2.289	12.702
Euroscut Norte Litoral, S.A.	24.657	0	24.657
Algarve International, B.V.	185	99	284
Cintra Aparcamientos, S.A.	92	1	93
De Cintra Chile, Ltda por:			
Autopista Temuco Río Bueno.	13.194	1.660	14.854
De Toronto Highway B.V. Por:			
407 International Inc.	279.478	27.384	306.862
Otros	619	8	627
<b>TOTAL</b>	<b>482.628</b>	<b>37.479</b>	<b>520.107</b>

### **Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales**

Al 31 de diciembre de 2004, las sociedades con participación de otros socios igual o superior al 10% en el capital suscrito de las sociedades del Grupo Cintra eran las siguientes:

SOCIEDADES	Porcentaje de participación	Accionista
407 International Inc.	16,77%/30%	SNC Lavalin/Macquarie Infrastructure Group
Autopista del Sol, C.E.S.A.	15%	Unicaja
Autopista Terrasa Manresa, S.A.	23,72%	Acesa
Autopista Trados-45, S.A.	50%	Abertis
Autopista Temuco Río Bueno.	25%	Fondo Las Américas
Inversora de Autopistas del Sur, S.L.	10%/10%/10%	E.N.A./Unicaja/Caja Castilla La Mancha
Inversora de Autopista de Levante S.L.	10%	Budimex
Skyway Concession Company Holding	45%	Macquarie Infrastructure Group
Eurolink Motorway Op. Ltd.	7%	SIAC
Estacionamientos Alhondiga, S.A.	25%/25%	Construcciones Lauki/Construcciones Balzola
Guadianapark	25%	Iniciativas Pacenses

### **19. Diferencias negativas de consolidación**

La composición de este epígrafe de balance de situación consolidado a 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

CONCEPTOS	Año 2003	Altas/Bajas	Revertido	Otros	Miles de Euros
					Año 2004
Cintra Chile, Limitada	4.814				4.814
Autopista Temuco Río Bueno.	1.853				1.853
Autop. Terrasa-Manresa, S.A.	1				1
Autopista del Sol, C.E.A.S.A.	247				247
Euroscut Norte Litoral, S.A.	2				2
Algarve International B.V.	7				7
Talca Chillán Sociedad Concesionaria, S.A.	2.377			-22	2.355
Europistas, S.A.	18.479		-1.679		16.800
<b>Total</b>	<b>27.780</b>	<b>0</b>	<b>-1.679</b>	<b>-22</b>	<b>26.079</b>

La reversión de la diferencia negativa de consolidación de Europistas se produce por repartos de reservas efectuados por dicha sociedad.

## 20. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El movimiento de este epígrafe durante el ejercicio 2004 ha sido:

CONCEPTO	Saldo 31/12/03	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Miles de euros
						Saldo 31/12/04
Subvenciones	52.382		75.000	-201		127.181
Diferencias positivas de cambio	33.108			4.603	20	28.525
Otros Ing. a distribuir	8.500	13.265	4.959	513	24	26.235
<b>Total</b>	<b>93.990</b>	<b>13.265</b>	<b>79.959</b>	<b>-5.317</b>	<b>44</b>	<b>181.941</b>

### a) Subvenciones

Las subvenciones son imputadas a resultados en razón de la vida útil o años de concesión de los bienes subvencionados o en proporción a la depreciación experimentada por los activos financiados con dichas subvenciones. La totalidad de este epígrafe corresponde a la indemnización pagada por la Comunidad de Madrid a Trados-45 y a una subvención de capital recibida por Eurolink Motorway Operation Ltd. por un importe de 120.000 miles de euros.

### b) Diferencias positivas de cambio

Esta cuenta recoge las ganancias latentes que se producen como consecuencia de la conversión a euros de los saldos en moneda extranjera de créditos y deudas, como consecuencia de variaciones habidas en el tipo de cambio durante el ejercicio.

### c) Otros ingresos a distribuir

Las variaciones en el perímetro se producen por la incorporación de las sociedades de Aparcamientos.

## 21. Provisiones para riesgos y gastos

El desglose al 31 de diciembre de 2004 y el movimiento del ejercicio es el siguiente:

CONCEPTO	Saldo 31/12/03	Variaciones	Adiciones	Retiros	Efecto tipo cambio	Miles de euros
						Saldo 31/12/04
Provisión para impuestos	6.286	1.198	0	-5.050	0	2.434
Otras provisiones	73.358	818	33.514	0	-1	107.689
Fondo de reversión	62.896	20.295	35.069	-1.692	-204	116.364
<b>Total</b>	<b>142.540</b>	<b>22.311</b>	<b>68.583</b>	<b>-6.742</b>	<b>-205</b>	<b>226.487</b>

### **Provisión para impuestos**

El principal retiro por importe de 4.484 miles de euros corresponde a consumos por aplicación de la provisión dotada por Autema en 2003 referente al contencioso que mantenía con la Administración por una bonificación del 95% en el Impuesto sobre Bienes Inmuebles y que ha recibido finalmente sentencia desfavorable para la sociedad durante el 2004. El saldo pendiente se corresponde con las sentencias desfavorables por IBI pendientes de pago.

### **Otras provisiones**

El principal aumento por importe de 29.075 miles de euros corresponde a la dotación por parte de la Autopista del Maipo de la provisión por el Mecanismo de Cobertura Cambiaria, mediante el cual la sociedad tiene la obligación de pagar al Ministerio de Obras Públicas los beneficios producidos por las variaciones favorables de tipo de cambio fuera de la banda de fluctuación pactada en la emisión de bonos en dólares americanos (ya explicado en la nota 15 referente a Provisiones de tráfico). El saldo a 31 de diciembre de 2004 por este concepto asciende a 53.031 miles de euros.

Por motivos de prudencia la Sociedad dominante considera oportuno mantener la provisión de riesgos y gastos por importe de 42.227 miles de euros sobre las sociedades chilenas, procediendo a actualizar periódicamente los planes de negocio en función de las operaciones de sus participadas, revaluando en su caso la necesidad de dicha provisión.

### **Fondo de Reversión**

Las variaciones en el perímetro se deben a la entrada de las sociedades de Aparcamientos.

Las adiciones corresponden a la dotación realizada en el ejercicio, fundamentalmente en las sociedades concesionarias de autopistas, conforme al criterio indicado en la nota 4.v.1.

## **22. Posición neta de tesorería**

Con el objeto de mostrar un análisis conjunto de la situación de endeudamiento del Grupo Cintra, se presenta en el siguiente cuadro un desglose por actividades de las diferentes cuentas de activo (Tesorería y equivalentes) y de pasivo (Obligaciones y Deudas financieras, tanto a corto plazo como a largo plazo) que configuran la posición neta de Tesorería.

En dicho cuadro se separa la posición de tesorería procedente de sociedades concesionarias de la de aparcamientos y matrices de autopistas.

								Miles de Euros
ACTIVO				PASIVO				Posición neta de tesorería ajustada
	Créditos intergrupo L/P y C/P	Tesorería y equivalentes L/P	Obligaciones C/P		Deudas entidades crédito L/P	Deudas intergrupo C/P		
Concesionarias	0	387.559	3.359.618	80.047	1.789.018	116.927	1.451	-4.959.502
Aparcamientos	176	9.089	0	0	38.046	30.878	26.692	-86.351
Matrices	15.368	494.807	0	0	76.762	2.308	3.584	427.521
Ajustes	-15.164	0	0	0	0	0	-15.164	0
<b>TOTAL</b>	<b>380</b>	<b>891.455</b>	<b>3.359.618</b>	<b>80.047</b>	<b>1.903.826</b>	<b>150.113</b>	<b>16.563</b>	<b>-4.618.332</b>

La evolución de la posición neta de Tesorería entre ejercicios es la siguiente:

				Miles de Euros
		Saldo 31/12/03	Saldo 31/12/04	Variación
Concesionarias		-4.511.187	-4.959.502	-448.313
Aparcamientos		0	-86.351	-86.351
Matrices		64.489	427.522	363.033
<b>TOTAL</b>		<b>-4.446.698</b>	<b>-4.618.332</b>	<b>-171.634</b>

### **Tesorería y equivalentes**

En este epígrafe se incluyen tanto las inversiones financieras temporales, que recogen fundamentalmente inversiones en Deuda del Estado y depósitos en euros y en divisas como aquellos saldos existentes en caja y entidades financieras. Las inversiones financieras temporales de sociedades concesionarias están normalmente sujetas a ciertas restricciones de disponibilidad.

A continuación se realiza un análisis detallado de los saldos de Tesorería y equivalentes de las sociedades concesionarias:

							Miles de euros
			Saldo 31/12/03		Saldo 31/12/04		
Sociedades concesionarias		Tesorería y equivalentes		Tesorería y equivalentes			
	I.F.T's	Tesorería	TOTAL	I.F.T's	Tesorería	TOTAL	Variación
Autopista del Sol	33.000	3.443	36.443	41.504	1.983	43.487	7.044
Autopista Terrasa-Manresa		285	285		182	182	-103
Autopista Trados M-45	7.650	1.501	9.151	4.620	2.226	6.846	-2.305
Autopista Madrid-Sur (a)		4.345	4.345		7.777	7.777	3.432
Autopista Madrid-Levante (b)					9.234	9.234	9.234
Taliter (c)					60	60	60
Euroscut Algarve	26.844	1.092	27.936	25.509	11.186	36.695	8.759
Euroscut Norte Litoral	11.901	2.622	14.523	21.191	1.796	22.987	8.464
Algarve Internacional BV	1.113		1.113		1.317	1.317	204
407 ETR International Inc.		40.785	40.785	1	75.451	75.452	34.667
Autopista Temuco -							
Río Bueno	13.526	287	13.813	20.566	638	21.204	7.391
Autopista Collipulli Temuco	22.556	581	23.137	22.921	447	23.368	231
Autopista Santiago Talca	74.553	824	75.377	116.831	924	117.754	42.377
Eurolink Motorway		24.047	24.047	20.500	696	21.196	-2.851
<b>Total</b>	<b>191.143</b>	<b>79.811</b>	<b>270.955</b>	<b>273.642</b>	<b>113.917</b>	<b>387.559</b>	<b>116.604</b>

a) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas del Sur, S.L.

b) Incluye los saldos de la Inversora de Autopistas del Levante.

c) Taliter, sociedad vinculada con la Autopista Chicago Skyway Concession Co.

## Deudas con entidades de crédito

A continuación se realiza un análisis detallado de la evolución de las deudas de sociedades concesionarias con entidades de crédito y de las principales condiciones aplicables a las mismas.

									Miles de euros
			Saldo 31/12/03		Saldo 31/12/04				
Sociedades concesionarias		Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Variación	Divisa Crédito
Autopista del Sol, C.E.S.A.		486.822	1.975	488.797	486.822	388	487.210	-1.586	EUR
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	196.667	83.827	280.494	219.333	64.610	283.943	3.450		EUR
Autopista Trados M-45, S.A.	75.979	3.202	79.181	73.943	2.142	76.085	-3.096		EUR
Autopista Madrid-Sur (a)	353.297	51.175	404.472	436.575	18.221	454.796	50.324		EUR
Autopista Madrid-Levante (b)				62.750	804	63.554	63.554		EUR
Euroscut Algarve, S.A.					10.153	10.153	10.153		EUR

(Continúa)

(Continuación)

Miles de euros

Sociedades concesionarias	Saldo 31/12/03			Saldo 31/12/04			Variación	Divisa Crédito
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL		
Euroscut Norte Litoral, S.A.	1.736		1.736	130.000	12.067	142.067	140.331	EUR
Algarve Internacional BV	130.000		130.000	130.000	702	130.702	702	EUR
407 ETR International Inc.	26.536		26.536				-26.536	CAD
Autopista Temuco Río Bueno.	124.857	2.475	127.332	125.095	2.218	127.313	-19	UF (c)
Autopista Collipulli Temuco.		5.551	5.551		5.622	5.622	72	UF (c)
Eurolink Motorway	85.500		85.500	124.500		124.500	39.000	EUR
<b>Total</b>	<b>1.481.394</b>	<b>148.204</b>	<b>1.629.598</b>	<b>1.789.018</b>	<b>116.927</b>	<b>1.905.945</b>	<b>276.347</b>	

a) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas del Sur, S.L.

b) Incluye los saldos de Inversora de Autopistas del Levante

c) 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 reajustable basada en la variación del Índice de Precios al Consumidor.

La deuda con entidades de crédito de las sociedades concesionarias domiciliadas en países no incluidos en la zona euro está nominada en la divisa local de cada una de las sociedades, que es la divisa en la que generan sus ingresos. El impacto de la evolución del tipo de cambio se recoge en la columna "variación", no existiendo coberturas de tipo de cambio para esta partida de balance.

En las sociedades concesionarias se produce un mayor endeudamiento por importe neto de 276.347 miles de euros cuya justificación se desglosa en los siguientes puntos:

- Mayor endeudamiento de la Autopista Euroscut Norte-Litoral por la mayor disposición del préstamo sindicado vinculado al contrato de concesión por importe de 130.000 miles de euros. Además se ha dispuesto en su totalidad de la línea de crédito por IVA por importe de 11.500 miles de euros.
- Mayor endeudamiento de Eurolink que a diciembre de 2004 tiene un saldo dispuesto de 124.500 miles de euros para obras de construcción. Durante el año 2004 se ha cerrado la refinanciación de la deuda con lo que se ha reducido la deuda de los bancos comerciales y se ha aumentado la del BEI en 25.000 miles de euros.
- Mayor endeudamiento de la Inversora Autopista del Sur por la mayor disposición de las líneas de crédito que, a diciembre 2004, alcanzaba el importe de 436.575 miles de euros a largo plazo y 15.851 miles de euros a corto plazo.
- Cancelación de la deuda bancaria en la 407 International, Inc por la refinanciación mediante bonos de la línea de crédito que mantenía para nuevas inversiones.

El incremento restante del endeudamiento en sociedades concesionarias es debido a la entrada en el perímetro en 2004 de la Inversora Madrid-Levante, que incorpora una línea de crédito a largo plazo con tipo de interés fijo de la que se ha dispuesto un importe de 62.750 miles de euros a 31 de diciembre de 2004.

En el siguiente cuadro se resumen las principales condiciones aplicables a cada una de las deudas con entidades de crédito de sociedades concesionarias:

### **Tipo de interés de la deuda con entidades de crédito sociedades concesionarias**

Sociedad Concesionaria	Volumen Crédito/ Préstamo disponible	Vencimiento	Coste deuda con entidades de crédito
<b>Autopistas</b>			<b>Fijo</b>
Autopista del Sol, C.E.S.A (1)	360.607	2006/2007	Mibor+0,5%
	126.215	2006/2007	Euribor+0,85%
Autopista Terrasa-Manresa, S.A (1)	12.000	2005	Euribor + 0,35%
	9.000	2005	Euribor + 0,45%
	106.667	2005/2006	Euribor + 0,4%
	90.000	2007/2008	Euribor + 0,7%
	19.000	2007	Euribor + 0,4%
	19.000	2007	Euribor + 0,4%
	19.000	2007	Euribor + 0,425%
	19.000	2007	Euribor + 0,4%
Autopista Trados 45, S.A.	128.905	2017	Euribor + 0,9%
	16.306	2021	Euribor + 1,1%
	106.747	2021	Tipo BEI
Inversora Autopista del Sur, S. L. (1)	70.000	2005	Euribor + 0,75%
	96.600	2009	5,13%
	100.000	2009	5,48%
	360.000	2032	5,13%
Inversora Autopistas del Levante, S. L. (1)	55.000	2008	Euribor + 0,5%
	522.090	2012	5,49%
Autopista Collipulli Temuco.	5.622	2005	Tab+1,4% (2)
Autopista Temuco Río Bueno.	127.313	2021	Tab+1,75% (2)
Euroscut Algarve, S.A.	130.000	2025	6,0%
Euroscut-Norte Litoral, S.A. (1)	310.884	2026	Euribor + 1,35%
	11.500	2006	Euribor + 0,50%
Eurolink Motorway (1)	72.000	2028	Euribor + 1,20%
	42.500	Terminación Obra	Euribor + 0,30%
	8.800	2028	Euribor + 2,00%
	103.000	2028	Euribor + 0,15%
<b>Aparcamientos</b>			
	37.000	2005	Euribor + 0,30%
	72.121	2008	Euribor + 0,50%
	2.404	2010	Mibor + 0,75%
	1.803	2008	Mibor + 1,25%
	13.220	2010	Euribor + 1,15%
	650	2004	Euribor + 0,85%
<b>Total</b>	<b>3.243.659 (3)</b>		

(1) Estas sociedades cuentan a 31 de diciembre de 2004 con contratos de cobertura para limitar el riesgo de tipo de interés

(2) Tipo de interés de referencia del mercado chileno.

(3) Este total no coincide con los saldos de balance detallados en las páginas anteriores, debido a que en este cuadro se recogen el límite de los créditos y en balance el saldo dispuesto.

En Autopista Terrasa-Manresa, S.A. se mantienen a 31 de diciembre de 2004 contratos de permuta financiera sobre tipos de interés para la cobertura del riesgo de tipo de interés de la deuda. El volumen de deuda asegurada es un 44,72% del total de la misma mediante diversos contratos que garantizan un tipo de interés fijo a pagar por la sociedad concesionaria. Dicho tipo de interés se sitúa entre el 2,94% y el 5%.

En Autopista del Sol, C.E.S.A. están vigentes a 31 de diciembre de 2004 contratos de cobertura con el fin de limitar el riesgo por variación de tipo de interés. Las coberturas realizadas son contratos de permuta financiera de interés que aseguran un 35,95% de la deuda total a un tipo de interés fijo para Autopista del Sol, C.E.S.A. que se sitúa entre el 3,04%, y el 5,1%.

En el año 2004 Norte Litoral ha firmado un contrato de cobertura de riesgo de variación de tipo de interés que asegura el 75% del Facilities Agreement, a un tipo de interés fijo de 3,65%

Para la deuda mencionada anteriormente en Inversora del Sur, existe cobertura 100% de tipo de interés del Tramo A y tramo BEI, a un tipo del 3,83% y del Tramo B a un tipo del 4,18%.

En Inversora de Autopistas del Levante, existe cobertura de tipo de interés para toda la totalidad de la deuda de esta sociedad a un tipo de 4,391%.

En Eurolink Motorway existen contratos de cobertura de tipo de interés parciales a diferentes plazos que aseguran un rango que se sitúa entre el 3,44% y el 5,39%.

En relación con el "Equity Brige Loan" de Eurolink Motorway, Cintra, S.A. tiene otorgadas garantías por importe de 39.525 miles de euros, que corresponde con la parte proporcional atribuible a Cintra, S.A. del "Equity Brige Loan" dispuesto en función de su porcentaje de participación en la sociedad.

La financiación de las concesiones del Grupo en general no tiene recurso contra la sociedad dominante, excepto aquellas que tienen recurso limitado.

Ocasionalmente estas financiaciones suponen a las sociedades concesionarias la necesidad de crear prendas y/o hipotecas sobre diversos activos y/o derechos concesionales.

## **Obligaciones**

En el siguiente cuadro se analiza la evolución respecto a diciembre de 2004 de la deuda financiera por emisión de obligaciones:

EMPRESAS	Saldo 31/12/03			Saldo 31/12/04			Variación
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Autopista Collipulli Temuco.	163.292	12.199	175.491	165.088	12.318	177.406	1.915
407 ETR International Inc.	2.459.116	30.365	2.489.481	2.623.034	38.361	2.661.395	171.914
Algarve Internacional, B.V.	126.500		126.500	126.500		126.500	0
Autopista Santiago Talca.	335.529	24.738	360.267	444.996	29.368	474.364	114.097
<b>Total</b>	<b>3.084.437</b>	<b>67.302</b>	<b>3.151.739</b>	<b>3.359.618</b>	<b>80.047</b>	<b>3.439.665</b>	<b>287.926</b>

La variación existente en el saldo de emisión de obligaciones y otros valores negociables de la sociedad concesionaria 407 ETR se debe fundamentalmente a los siguientes puntos:

- Nuevas emisiones de bonos de la serie 03-D1 en enero de 2004, por importe de 151.044 miles de euros al 4% de interés y con vencimiento en 2006.
- Vencimiento de la serie 01-C1 en el mes de febrero de 2004 por importe de 135.132 miles de euros refinaciada con la emisión antes mencionada.
- Nuevas emisiones de bonos de la serie 04-A1 en noviembre de 2004, por importe de 92.047 miles de euros a un tipo de interés variable basado en la tasa "bid" interbancaria canadiense a 3 meses mas un margen del 0.12% y con vencimiento en 2006.
- Nuevas emisiones de bonos de la serie 04-A2 en diciembre de 2004, por importe de 103.840 miles de euros a un tipo fijo del 3.276% y con vencimiento en 2039.
- Nuevas emisiones de bonos de la serie 04-A3 en diciembre de 2004, por importe de 208.495 miles de euros a un tipo fijo del 5.96% y con vencimiento en 2035.
- Cancelación de la serie 99-A8 en el mes de diciembre de 2004 por importe de 245.471 miles de euros refinaciada con las emisiones antes mencionadas.
- Aumento en el valor de los RRBs (bonos indexados a la inflación) por importe de 56.155 miles de euros por mayores expectativas de inflación.
- El resto de la variación corresponde fundamentalmente a intereses vencidos no pagados de ciertas emisiones de bonos existentes.

El aumento de la deuda en Autopista del Maipo es debido a la emisión en el mes de octubre de 2004 de un nuevo bono por importe de 5.801 miles de Unidades de Fomento (133.384 miles de euros) a un tipo fijo del 4,85%. Este efecto es compensado en parte por el menor valor de los bonos ya existentes por la depreciación del dólar americano ya que dicha emisión de bonos se realizó en esta moneda. La emisión de bonos en dólares americanos tiene una cobertura del tipo de cambio mediante la cual la apreciación del dólar americano respecto al UF por encima del 10% es cubierta por el Ministerio de Obras Públicas de la República de Chile, mientras que la depreciación por encima del 10% es cubierta por la sociedad concesionaria como ya se comentó en la nota (16).

En el cuadro que se reproduce a continuación se incluye un detalle del importe de cada una de las emisiones realizadas con el tipo de interés de la emisión, que en todos los casos, es un tipo de interés fijo, y la fecha prevista de vencimiento.

Sociedad	Importe 31/12/2004	Tipo interés	Miles de euros	
			Vencimiento	
407 ETR International Inc.	Series 99-A1	245.276	6,05%	2009
	Series 99-A2	244.641	6,47%	2029
	Series 99-A3	184.094	6,75%	2039
	Series 99-A4	116.300	5,33%	(1) 2016
	Series 99-A5	117.174	5,33%	(1) 2021
	Series 99-A6	118.040	5,33%	(1) 2026
	Series 99-A7	117.916	5,33%	(1) 2031
	Series 00-A2	227.052	5,29%	(1) 2039
	Series 00-A3	265.294	6,90%	2007
	Series 04-A1	92.047	BA+0.12%	2006
	Series 04-A2	103.840	6,16%	(1) 2039
	Series 04-A3	208.495	5,96%	(1) 2035
	<b>Senior Bonds</b>	<b>2.040.169</b>		
	Series 00-B1	101.172	7,00%	2010
	<b>Junior Bonds</b>	<b>101.172</b>		
	Series 00-C1	184.240	9,00%	2007
	Series 03-D1	292.295	4,00%	2006
	<b>Subordinados</b>	<b>476.535</b>		
	Intereses por descuento de bonos	8.825		
	Otras deudas por intereses de emisiones de bonos	34.694		
	<b>Subtotal 407 ETR</b>	<b>2.661.395</b>		
Autopista Santiago Talca, S.A. (UF)		139.777	4,85%	2025
Autopista Santiago Talca, S.A. (USD)		334.587	7,37%	2020
	<b>Subtotal Autopista Santiago Talca</b>	<b>474.364</b>		
Autopista Collipulli Temuco.		177.406	7,30%	2020
Algarve Internacional, B.V.		126.500	6,4%	2027
<b>Total</b>		<b>3.439.665</b>		

(1) Tipo de interés al que habría que añadir la inflación anual de Canadá.

## 23. Deudas a largo plazo no financieras

El detalle de las deudas a largo plazo no financieras es el siguiente:

	Saldo 31/12/03	Saldo 31/12/04	Miles de euros Variación
Préstamos subvencionados LP	68.705	68.705	0
Impuesto sobre beneficios diferido LP	211.343	360.934	149.591
Fianzas y depósitos recibidos LP	4	3.317	3.313
Otros acreedores a LP	77.988	4.364	-73.624
<b>Total</b>	<b>358.040</b>	<b>437.320</b>	<b>79.280</b>

El saldo de Préstamos subvencionados se refiere al préstamo participativo concedido por el Estado a la concesionaria Autopista del Sol para la construcción del tramo Estepona-Guadiaro siendo su vencimiento el último año concesional.

Igualmente destaca también en este epígrafe el impuesto sobre beneficios diferido por importe de 360.934 miles de euros, que principalmente corresponde al efecto impositivo derivado de la aplicación de Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1998 sobre concesionarias de autopistas (ver nota 4.c) en la 407 ETR con un importe de 194.054 miles de euros ,y sociedades chilenas con 74.084 miles de euros. Adicionalmente 77.830 miles de euros corresponden a Autopista de Toronto, S.L.

La disminución en la línea de "Otros acreedores a Largo plazo" se explica principalmente por la financiación bancaria de un vencimiento de pago aplazado del importe que tiene Cintra Chile pendiente de pago por la compra del 60% de las acciones de la sociedad titular de Autopista del Maipo por importe de 76.761 miles de euros.

## 24. Otras deudas a corto plazo

A continuación se presenta el desglose del resto de deudas a corto plazo de carácter no financiero:

	Saldo 31/12/03	Saldo 31/12/04	Miles de euros Variación
Deudas con empresas de grupo y asociadas	38.529	14.630	-23.899
Acreedores comerciales	55.023	107.988	52.965
Otras deudas no comerciales	65.097	90.851	25.754
Ajustes por periodificación	4.975	30.998	26.023
<b>Total</b>	<b>163.624</b>	<b>244.467</b>	<b>80.843</b>

El detalle de los "Acreedores comerciales" por actividades es el siguiente:

	Saldo 31/12/03	Saldo 31/12/04	Miles de euros Variación
Autopistas	54.028	68.503	14.475
Matrices Autopistas	995	14.669	13.674
Aparcamientos	0	24.816	24.816
<b>Total</b>	<b>55.023</b>	<b>107.988</b>	<b>52.965</b>

En la actividad de autopistas por una parte aumentan las concesiones de Autopista del Maipo y Euroscut Norte, en 4.707 y 12.061 miles de euros, respectivamente, por certificaciones de obra pendientes con la constructora; y por otra parte Cintra, S.A. por facturas pendientes de recibir relativas a la salida a Bolsa.

En la actividad de aparcamientos hay un aumento por la entrada en perímetro de sus sociedades.

En la línea de "Otras deudas no comerciales" se incluyen principalmente saldos a pagar a la Hacienda Pública.

En el epígrafe "Ajustes por periodificación" la principal variación se produce por la contabilización en la autopista R-4 de la periodificación de los ingresos procedentes de dos contratos con estaciones de servicio (M-50 y Seseña) por importe de 25.948 miles de euros.

## 25. Situación fiscal

Cintra, S.A. está acogida al régimen de consolidación fiscal desde el ejercicio 2002. Las sociedades que integran para el ejercicio 2004 el grupo consolidado fiscal junto con Cintra S.A. (dominante) son: Autopista de Toronto, S.L., Autema S.A., y Ausol, S.A. Por otro lado, también tributan en régimen de declaración consolidada, constituyendo un grupo distinto al anterior, las sociedades Inversora de Autopistas del Sur, S.L. (dominante) y Autopista Madrid Sur, S.A. (dominada)

La conciliación del resultado contable con la base imponible del Impuesto sobre Sociedades es como sigue:

CONCEPTOS	Aumentos	Disminuciones	Total	Miles de euros
<b>Resultado contable consolidado del ejercicio antes de impuestos</b>			<b>315.918</b>	
Diferencias permanentes:				
De las sociedades individuales (España)	16.017	-2.154	13.863	
De las sociedades individuales (Extranjero)	964	-2.010	-1.046	
De los Ajustes de Consolidación	196.212	-119.060	77.152	
Diferencias Temporales:				
Con origen en el ejercicio	60.807	-440.238	-379.431	
Con origen en ejercicios anteriores				
Compensación de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores			-448	
<b>Base imponible (Resultado fiscal)</b>			<b>26.008</b>	

El gasto por Impuesto de Sociedades se calcula a los tipos de gravamen de cada uno los países: España 35%, Portugal 27,5%, Canadá 36,12% y Chile 17%.

El gasto total por el Impuesto sobre Sociedades registrado por el Grupo Cintra en el ejercicio asciende a 134.741 miles euros, lo que representa una tasa impositiva del 44,31%. La tasa impositiva resultante en los ejercicios anteriores ascendió al 16,43% en el ejercicio 2003 y 40,42% en el ejercicio 2002. La reducida tasa impositiva correspondiente al ejercicio 2003 fue debida principalmente a la recuperación de las provisiones constituidas para cubrir la potencial pérdida de valor de las inversiones en Chile, cuya dotación fue considerada en su momento diferencia permanente.

El gasto por el Impuesto sobre Sociedades del ejercicio recoge un impacto positivo derivado de unos menores tipos de gravamen vigentes en algunos países en que la sociedad obtiene resultados (Chile y Portugal), estimado en 4.413 miles de euros, y también de la reducción del impuesto diferido registrado en ejercicios anteriores en la sociedad concesionaria 407 como consecuencia de la reducción del tipo de gravamen del Impuesto sobre Sociedades canadiense, del 36,62% al 36,12% , y cuyo importe asciende a 2.632 miles de euros.

No obstante, existen algunos impactos negativos que hacen que la tasa impositiva del ejercicio resulte superior al tipo general de gravamen del Impuesto sobre Sociedades español (35%) que fundamentalmente son:

1. La amortización contable pero no fiscal del fondo de comercio de Ausol y de la 407 International Inc con un impacto en el gasto por importe de 3.231 miles de euros
2. Las operaciones de reestructuración realizadas con motivo de la salida a bolsa de Cintra, con un impacto en el gasto de 68.972 miles de euros, neto del crédito fiscal reconocido por el movimiento de la provisión en el ejercicio por importe de 8.858 miles de euros, resultando un importe total de 77.830 miles de euros.

El detalle del movimiento de los Impuestos Anticipados y Diferidos durante el ejercicio es el siguiente:

	Impuesto Anticipado	Impuesto Diferido
<b>Saldo a 31.12.03</b>	<b>47.346</b>	<b>211.530</b>
Integración nuevas sociedades en grupo Cintra	863	3.355
Generación de Impuesto Anticipado	21.283	
Generación de Impuesto Diferido		154.083
Reversión de Impuesto Anticipado		
Reversión de Impuesto Diferido		
<b>Saldo al 31.12.04</b>	<b>69.491</b>	<b>368.968</b>

El Grupo ha registrado como Impuesto Anticipado, entre otras cosas, el crédito fiscal surgido por la generación de resultados negativos en sociedades domiciliadas en el extranjero pero que se convierten en resultados positivos por la aplicación de los criterios de homogeneización contable.

Los Impuestos Diferidos se registran atendiendo a la tasa impositiva prevista en el momento en que se produzca su materialización, de acuerdo con la legislación fiscal vigente al cierre del ejercicio.

El detalle de los créditos por bases imponibles negativas, bonificaciones y deducciones pendientes de aplicar es el siguiente:

- Algunas sociedades del Grupo Consolidado tienen declaradas bases imponibles negativas pendientes de compensar por un importe de 23.998 miles de euros. Dichas bases imponibles negativas se generaron en los siguientes ejercicios:

Años	Miles de euros
1998	11.565
1999	9.716
2001	96
2004	2.621
<b>Total</b>	<b>23.998</b>

Coherentemente, las bases imponibles negativas correspondientes a sociedades en el extranjero y cuyos resultados son objeto de homogeneización contable no se incluyen en el detalle anterior, ascendiendo su importe a 105.377 miles de euros.

- Asimismo, los grupos fiscales han generado bases imponibles negativas pendientes de compensar por importe de 76.551 miles de euros. Dichas bases imponibles negativas se generaron en los siguientes ejercicios:

Años	Miles de euros
2002	33.435
2003	15.843
2004	27.273
<b>Total</b>	<b>76.551</b>

- Además, el Grupo tiene acreditadas deducciones por inversión y otros conceptos pendientes de aplicar por importe de 99.745 miles de euros, que no han sido objeto de registro contable siguiendo un criterio de prudencia.

El Grupo registra crédito fiscal por bases imponibles negativas sólo en la medida en que no existan dudas razonables sobre su recuperabilidad.

En junio del 2003 se comunicó el inicio de actuaciones inspectoras para las sociedades incluidas en el Grupo consolidado fiscal cuya sociedad dominante es Grupo Ferrovial relativas a los ejercicios 1998-2001. 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.

## 26. Pasivos contingentes

La siguiente tabla muestra el desglose de los avales prestados por sociedad avalada y su comparación con el año anterior (en miles de euros):

SOCIEDAD AVALADA	Año 2003	Año 2004
Cintra, S.A.	6.281	27.148
Autopista Collipulli Temuco	1.138	4.566
Autopista Temuco-Río Bueno	17.866	4.158
Autopista Talca Chillán	0	7.017
Autopista del Maipo	5.672	17.535
Cintra Chile	1.602	0
Euroscut Norte Litoral	36.619	9.188
Euroscut Algarve	1.972	2.375
Cintra Sucursal Portugal	1.245	0
Eurolink Motorway	39.525	39.525
Ausol	46.691	47.540
Autema	9.054	7.263
Autopista Trados-45	6.355	3.605
Autopista del Sur	27.392	38.365
Autopista de Levante	0	24.195
Chicago Skyway Concession Company Holding	0	36.921
Aparcamientos	0	30.328
<b>Total</b>	<b>201.412</b>	<b>299.729</b>

Corresponden, en su mayor parte, a avales presentados en la oferta de licitación, pago de derechos y cumplimiento de obligaciones de la concesión de sociedades participadas.

Por otra parte, Cintra mantiene una serie de controversias jurídicas con la Provincia de Ontario en relación con la autopista de peaje 407 ETR. Dichos conflictos se refieren principalmente a la capacidad de la sociedad concesionaria de la 407 ETR de aumentar los peajes sin el consentimiento de la Provincia, la designación del año 2002 como Año Base, la exactitud de determinados informes anuales auditados de tráfico y la denegación de renovaciones de matrículas.

#### **A. Aumento de peajes**

La sociedad subió las tarifas de la autopista el 1 de febrero de 2004 previa notificación a la Provincia. La Provincia remitió, al día siguiente, una notificación de incumplimiento de contrato alegando que, en virtud del contrato de concesión, era necesaria la previa autorización para proceder a esa subida.

La Corte Superior de Justicia de Ontario resolvió el 9 de febrero de 2004 que no podía declararse el incumplimiento del contrato en tanto no se resolviera a favor de la Provincia la discrepancia sobre la necesidad de autorización previa.

De acuerdo con el proceso de resolución de disputas establecido en el contrato de concesión y, tras constatar, el desacuerdo entre las partes, se sometió el asunto a un árbitro designado de común acuerdo. El 10 de julio de 2004 el árbitro emitió un laudo en el que se determina la no necesidad de autorización previa para la subida de tarifas y se afirma que la sociedad no incurrió en incumplimiento del contrato.

La Provincia decidió apelar este laudo ante la Corte Superior de Justicia de Ontario.

#### **B. Año Base**

La concesionaria designó, a principios de 2002, dicho año como Año Base mediante comunicación dirigida al Ministerio de Transportes de Ontario (MTO). En ese mismo ejercicio, el MTO reconoció dicha designación como correcta. La calificación de un año como Base es relevante ya que permite la fijación de tarifas por encima de un umbral determinado en el acuerdo entre la Provincia y la Concesionaria sin incurrir en ninguna sanción siempre que el tráfico se mantenga por encima de unos niveles calculados también con arreglo a lo establecido en dicho acuerdo. Durante el año 2004, el MTO ha notificado a la sociedad que considera que el 2002 no fue correctamente señalado como Año Base al no haberse completado con, al menos cuatro meses de anterioridad al inicio del mismo, todas las obras indicadas en el contrato de concesión. En julio de 2004, a instancias de la sociedad comenzó el proceso de resolución de disputas establecido en el contrato. Las partes han acordado que los árbitros resuelvan conjuntamente esta disputa con la relativa a los informes de tráfico que se explica en el apartado siguiente.

#### **C. Informes de tráfico**

La sociedad y la Provincia mantienen una controversia relativa a los Informes Anuales auditados de Tráfico correspondientes a los años 2001, 2002 y 2003. Dichos informes se utilizan para determinar el umbral de tráfico y el año base que determinarán a su vez los casos en que se devengarán pagos por congestión a favor de la Provincia. La Provincia y la sociedad han acordado la designación de árbitros para resolver la disputa relativa a 2001 y 2002. Aunque la disputa relativa al 2003 es posterior, las partes han acordado tratar de que se resuelvan conjuntamente dado lo similar de los motivos de desacuerdo.

#### **D. Denegación de renovaciones de matrícula**

La sociedad considera que la ley le habilita para solicitar del Registro de Vehículos de Ontario la denegación de la preceptiva renovación de las licencias de matrícula de los conductores con deudas pendientes de satisfacer con la autopista. El Registro cuestiona la fiabilidad de la información que la sociedad debe proporcionar para esta solicitud. La sociedad ha instado la aplicación de su derecho por vía judicial. La vista se ha fijado para abril de 2005.

La sociedad y la Provincia mantienen discusiones sobre otros asuntos de menor relevancia.

Por otra parte, otras sociedades intervienen como parte demandada en diversos litigios. En opinión de los Administradores, el posible efecto en los estados financieros adjuntos de los hechos antes referidos no sería en ningún caso significativo.

### **27. Cifra de negocios**

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

	Año 2003	Año 2004	Miles de euros Variación %
Autopistas	391.058	456.365	16,70%
Aparcamientos	-	28.883	N/A
Eliminación por Operaciones InterGrupo	-	-1.347	N/A
<b>Total</b>	<b>391.058</b>	<b>483.901</b>	<b>23,74%</b>

En la actividad de aparcamientos se produce una variación de 28.883 miles de euros por la entrada en perímetro de sus sociedades en octubre de 2004.

En la actividad de autopistas el incremento es debido a mayores tráficos en autopistas como la 407 ETR, Autopista del Sol y Autopista Terrasa-Manresa, y a la entrada en explotación de Euroscut Algarve y Autopista Madrid Sur.

A continuación se proporciona un desglose de la facturación por actividad y los principales países en que Grupo Cintra desarrolla sus actividades:

	ESPAÑA	CHILE	CANADA	PORTUGAL	RESTO	TOTAL
Autopistas	108.534	76.463	237.172	32.994	-	455.163
Aparcamientos	28.523	-	-	-	215	28.738
<b>Total</b>	<b>137.057</b>	<b>76.463</b>	<b>237.172</b>	<b>32.994</b>	<b>215</b>	<b>483.901</b>

La facturación registrada en cada uno de los países corresponde fundamentalmente a operaciones realizadas en moneda local. Del total de la facturación, el 35,14% corresponde a facturaciones realizadas en euros.

## 28. Resultado de explotación

La evolución del resultado y margen de explotación desglosada por actividades de negocio es la siguiente (en miles de euros):

	Año 2003		Año 2004		Miles de euros
	Resultado	Margen	Resultado	Margen	Variación %
Autopistas	215.331	55,06%	257.598	56,45%	19,63%
Aparcamientos	-	N/A	6.083	21,06%	N/A
<b>Total Resultado de Explotación</b>	<b>215.331</b>	<b>55,06%</b>	<b>263.681</b>	<b>54,49%</b>	<b>22,45%</b>

Durante el ejercicio 2004 es de destacar la variación en el margen de explotación de la actividad de autopistas debido principalmente a mayores ingresos ya comentados, y a la entrada en explotación de la autopista Euroscut Algarve.

La evolución del resultado y márgenes de explotación por negocio se comenta en detalle en el Informe de Gestión adjunto.

Del total de las partidas relativas a Otros gastos de explotación, aproximadamente el 41% corresponde a operaciones realizadas en euros, el 36% corresponde a este tipo de gastos en Canadá y el 23% en Chile.

A continuación se presenta la cifra del resultado bruto de explotación (antes de amortizaciones y variación de provisiones) por actividad de negocio del año 2004 comparado con el 2003:

	Año 2003	Año 2004	Miles de euros
			Variación %
Autopistas	270.198	326.481	20,83%
Aparcamientos	0	10.149	N/A
<b>Total</b>	<b>270.198</b>	<b>336.630</b>	<b>24,59%</b>

## 29. Resultado financiero

La siguiente tabla muestra el desglose del resultado financiero, distinguiendo entre el correspondiente a sociedades concesionarias y el de resto de sociedades:

			Miles de euros
	Año 2003	Año 2004	Variación %
<b>Resultado financiero Concesionarias</b>	<b>-27.156</b>	<b>-47.487</b>	<b>-74,87%</b>
407 ETR International Inc.	-14.819	-24.546	-65,64%
Autopista del Sol, S.A.	-195	-2.675	-1271,79%
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	-3.092	-1.270	58,93%
Autopista Trados M-45, S.A.	-1.246	-1.356	-8,81%
Autopista R-4 Madrid Sur, C.E.S.A.		-522	N/A
Autopista Temuco-Río Bueno.	989	-1.296	-231,07%
Autopista Collipulli-Temuco.	-2.593	-2.099	19,06%
Autopista Santiago-Talca.	-6.809	-7.389	-8,52%
Euroscut Algarve, S.A.		-5.736	N/A
Autopista Madrid-Levante, C.E.S.A.		-1.254	N/A
Algarve International BV	609	656	7,72%
<b>Resultado financiero Resto de Sociedades</b>	<b>-3.721</b>	<b>-3.236</b>	<b>13,03%</b>
Matrices de autopistas	-3.721	-2.501	32,78%
Aparcamientos		-735	N/A
<b>Total</b>	<b>-30.877</b>	<b>-50.723</b>	<b>-64,28%</b>

Respecto al Resultado financiero de Concesiones, el siguiente cuadro muestra el desglose por sociedad concesionaria. En la tabla se indica qué parte del resultado financiero se activa como mayor valor del inmovilizado en aquellas autopistas que se encuentran en fase de construcción y qué parte se activa de aquéllas que están en explotación de acuerdo a la Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1998 (ver notas 4.v.1. y 12).

				Miles de euros
	Gasto e Ingreso Financiero activado tras construcción en Gastos a distribuir en varios ejercicios	Gasto e Ingreso Financiero activado en período de construcción en inmovilizado	Gasto e Ingreso Financiero en P y G	Gasto e Ingreso Financiero devengado
Resultado financiero concesiones				
407 ETR International Inc.	-159.161		-24.546	-183.707
Autopista del Sol, S.A.	-14.855		-2.675	-17.530
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	-8.465		-1.270	-9.735
Autopista Trados M-45, S.A.	-932		-1.356	-2.288
Autopista R-4 Madrid Sur, C.E.S.A.	-20.140	-6.167	-522	-26.829
Autopista Temuco-Río Bueno.	-5.700		-1.296	-6.996
Autopista Collipulli-Temuco.	-14.797		-2.099	-16.896
Autopista Santiago-Talca.	-20.424	-12.362	-7.389	-40.175
Euroscut Norte-Litoral, S.A.		-6.811		-6.811
Euroscut Algarve, S.A.	-10.135		-5.736	-15.871
Autopista Madrid-Levante, C.E.S.A.		-193	-1.254	-1.447
Autopista Eurolink Motorway		-5.910		-5.910
Otros			656	656
<b>Total</b>	<b>-254.609</b>	<b>-31.443</b>	<b>-47.487</b>	<b>-333.539</b>

## 30. Resultado extraordinario

	Saldo 31/12/03	Saldo 31/12/04	Miles de euros Variación
Bº procedente enajenación inmovilizado material	652	460	-192
Bº por venta de acciones	3.285		-3.285
Ingresos extraordinarios	15.825	119.289	103.464
Ingresos y Bº ejercicios anteriores	80.371	5.406	-74.965
<b>Total Ingresos Extraordinarios</b>	<b>100.133</b>	<b>125.155</b>	<b>25.022</b>
Var. Prov. Cartera de control		210	210
Pdas. procedentes inmovilizado material	-34	-27	7
Gastos extraordinarios	-8	-22.597	-22.589
Gastos y pérdidas ejercicios anteriores	-7.687	-1.936	5.751
<b>Total Gastos Extraordinarios</b>	<b>-7.729</b>	<b>-24.350</b>	<b>-16.621</b>

Los principales componentes del resultado en el año son:

- Plusvalía generada por la salida a Bolsa de Cintra, S.A. por importe de 119.060 miles de euros.
- Gastos generados por la salida a Bolsa de Cintra, S.A. 22.171 miles de euros.

- Ingresos extraordinarios por 1.679 miles de euros por reversión de la diferencia negativa de consolidación de Europistas por repartos recibidos..

El principal movimiento del año 2003, por importe de 77.000 miles de euros, corresponde a la reversión de la provisión que la sociedad dominante mantenía sobre las autopistas chilenas. Dicha reversión fue debida a la firma con las autoridades del país por parte de Talca-Chillán, Collipulli-Temuco y Autopista del Maipo del mecanismo de distribución de ingresos, acuerdo que garantiza la obtención de unos determinados ingresos por parte de las concesionarias a lo largo de la vida de la concesión.

## 31. Resultado antes de impuestos

La evolución del resultado antes de impuestos desglosada por actividades de negocio es la siguiente:

	Año 2003		Año 2004		Miles de euros
	Resultado	Margen	Resultado	Margen	Variación %
Autopistas	276.865	70,80%	310.473	68,03%	12,14%
Aparcamientos	-	N/A	5.445	18,85%	N/A
<b>Total Resultado antes de Impuestos</b>	<b>276.865</b>	<b>70,80%</b>	<b>315.918</b>	<b>65,29%</b>	<b>14,11%</b>

## 32. Resultado neto

La evolución del resultado neto desglosada por actividades de negocio es la siguiente:

	Año 2003		Año 2004		Miles de euros
	Resultado	Margen	Resultado	Margen	Variación %
Autopistas	197.129	50,41%	139.556	30,58%	-29,21%
Aparcamientos	-	N/A	4.143	14,34%	N/A
<b>Total Resultado Neto</b>	<b>197.129</b>	<b>50,41%</b>	<b>143.699</b>	<b>29,70%</b>	<b>-27,10%</b>

La aportación por sociedad al resultado consolidado neto se encuentra recogida en el Anexo III.

### 33. Flujo de caja

Este estado de flujo de caja consta de un primer cuadro en el que se explica la evolución de la posición neta de tesorería excluyendo aquélla correspondiente a las sociedades concesionarias. Para ello, se ha partido de estados financieros consolidados en los que todas las citadas sociedades se integran por puesta en equivalencia, con independencia del porcentaje de participación o grado de control sobre ellas. Así, en el flujo de caja resultante figuran como flujo de operaciones los cobros por dividendos y devolución de fondos propios realizados por tales sociedades; y como flujo de inversión, los desembolsos efectuados en las mismas como ampliación de capital o adquisición de porcentajes adicionales. Destacar que en el año 2004 se integra la actividad de aparcamientos desde el mes de octubre, mientras que en 2003 los datos corresponden únicamente a la actividad de autopistas.

En un segundo cuadro se detalla la evolución de la posición neta de tesorería correspondiente a las sociedades concesionarias, donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las propias operaciones registradas en todas aquéllas que se consolidan por integración global o proporcional en el perímetro de consolidación de Cintra.

#### ESTADO DE FLUJO DE CAJA

(Sociedades Concesionarias por puesta en equivalencia)

Millones de euros

	31/12/2003	31/12/2004		Total
		Matrices	Autopistas	
<b>Flujo de operaciones</b>	<b>97,8</b>	<b>73,2</b>	<b>7,3</b>	<b>80,5</b>
Inversión	-55,7	-194,6	-1,7	-196,3
Desinversión	0,0	0,2	0,0	0,2
<b>Flujo de inversión</b>	<b>-55,7</b>	<b>-194,4</b>	<b>-1,7</b>	<b>-196,1</b>
<b>Flujo de la Actividad</b>	<b>42,1</b>	<b>-121,2</b>	<b>5,6</b>	<b>-115,5</b>
Flujo de capital y socios externos	0,0	481,5	0,0	481,5
Plazo de dividendos	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Flujo Financiación Propia</b>	<b>0,0</b>	<b>481,5</b>	<b>0,0</b>	<b>481,5</b>
Resultado por Financiación	0,9	2,8	-0,6	2,1
Deuda Neta Incorporada	0,0		-91,4	-91,4
Variación Posición Neta Tesorería (1)	-42,9	-363,0	86,4	-276,7
<b>Flujo de Financiación</b>	<b>-42,1</b>	<b>-121,2</b>	<b>-5,6</b>	<b>115,5</b>
<b>(1)</b>				
Posición de tesorería inicial	21,6	64,5	0,0	64,5
Posición de tesorería final	64,5	427,5	-86,4	341,2
Variación Posición neta tesorería	-42,9	-363,0	86,4	-276,7

El principal impacto en el año 2004 en la posición neta de tesorería (sin incluir la correspondiente a sociedades concesionarias) ha sido la salida a Bolsa que ha supuesto una entrada neta de tesorería de 481,5 millones de euros, una vez descontados los gastos ocasionados por dicha salida. Asimismo y como consecuencia de la reestructuración societaria, se incorpora la actividad de aparcamientos desde el mes de octubre del 2004.

## Flujo de operaciones

Dentro del flujo de operaciones se incluye el cobro de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta.

### Dividendos y Devoluciones de Capital

		Millones de euros
	31/12/03	31/12/04
ETR-407	29,7	31,0
Europistas	39,3	18,0
Autema	7,6	5,5
Ausol	6,4	5,3
Trados 45	0,0	3,5
Aparcamientos	0,0	0,3
<b>Total</b>	<b>83,0</b>	<b>63,6</b>

Adicionalmente se recoge el flujo de operaciones aportado por la actividad de aparcamientos desde el mes de octubre por importe de 7,3 millones de euros, el cobro por parte de Cintra de las aportaciones de bases imponibles negativas procedentes del Grupo fiscal consolidado (integrado por Cintra, Autema, Ausol y Autopista de Toronto) por 15,7 millones de euros y el resto de cobros y pagos de las sociedades matrices por -6,1 millones de euros.

## Flujo de inversión

La siguiente tabla muestra un detalle de los desembolsos acometidos por las matrices en el año 2004:

### Flujo de Inversión en Sociedades concesionarias

		Millones de euros
	31/12/03	31/12/04
Ausol	0,0	50,0
R-4	39,8	30,6
Euroscut Norte	12,5	29,3
Euroscut Algarve	3,2	0,0
Madrid-Levante	0,0	7,5
Autopista del Maipo	0,0	76,8
Aparcamientos	0,0	1,7
Otros	0,3	0,4
<b>Total</b>	<b>55,7</b>	<b>196,3</b>

Entre los desembolsos más significativos realizados en el año hay que destacar como nueva incorporación la compra del 10% de participación de Ausol a cambio de 50 millones de euros de caja y la participación de Cintra en la sociedad Túneles de Artxanda, las ampliaciones de capital acometidas en Inversora de Autopistas del Sur, Inversora Autopista Madrid-Levante y Euroscut Norte-Litoral.

Adicionalmente destaca la inversión de Cintra Chile en la Autopista del Maipo ya que en diciembre 2004 se produjo el vencimiento del pago aplazado por la compra del 60% de las acciones de la sociedad titular, que se ha financiado con endeudamiento bancario.

Aparte de las mencionadas inversiones en sociedades o inmovilizado financiero, dicha tabla recoge la inversión en inmovilizado material realizada en la actividad de aparcamientos (1,7 millones de euros).

### Flujo de financiación propia

Se incluye como otros movimientos de fondos propios los efectos derivados de la operación de salida a Bolsa, generándose una caja de 500,5 millones de euros (ampliación de capital 348,1 millones de euros y venta de autocartera 152,4 millones de euros), que se minoran por el pago de 19,1 millones de euros de gastos asociados a dicha salida.

### Deuda neta incorporada

Recoge la deuda neta proveniente de la actividad de aparcamientos en el momento de su incorporación a Cintra (91,4 millones de euros).

### Flujo de caja de sociedades concesionarias

Para la elaboración del flujo de caja de las sociedades concesionarias sólo se han considerado aquéllas que consolidan por integración global y proporcional en el balance de Cintra, distinguiéndose a continuación las principales partidas que explican la evolución de su posición neta de tesorería:

Estado de flujo de Caja de Sociedades Concesionarias	Millones de euros	
	31/12/03	31/12/04
Flujo de Operaciones	241,1	334,5
Inversión en Inmovilizado Inmaterial/Material	-625,2	-529,2
Inversión /Desinversión en Inmovilizado Financiero	-11,5	-72,4
Flujo de Inversión	-636,7	-601,6
Flujo de la Actividad	-395,6	-267,1
Ampliaciones de capital/Desembolsos pendientes	104,8	134,7
Pago de dividendos y devoluciones de capital	-62,7	-63,2
Otros movimientos de fondos propios	4,9	9,6
Flujo de Financiación Propia	47,0	81,1
Rtdo. por financiación (intereses)	-355,2	-262,4
Deuda neta incorporada	-1,0	0,0
Variación de la posición neta de tesorería	704,8	448,4
<b>Flujo de Financiación</b>	<b>395,6</b>	<b>267,1</b>

El flujo de operaciones de las sociedades concesionarias recoge básicamente la entrada de fondos de aquellas sociedades concesionarias 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 explotación de la cuenta de pérdidas y ganancias más amortizaciones y provisiones) y añadir el efecto del fondo de maniobra, tal como muestra el siguiente cuadro:

<u>Estado de flujo de Caja de Sociedades Concesionarias</u>	Millones de euros	
	<u>31/12/03</u>	<u>31/12/04</u>
Rtdo. de explotación de sociedades concesionarias	222,1	266,0
Amortizaciones/Provisiones	52,3	67,2
<b>EBiTDA</b>	<b>274,3</b>	<b>333,2</b>
Variación Fondo de Maniobra	-33,2	1,3
<b>Flujo de Operaciones</b>	<b>241,1</b>	<b>334,5</b>

El flujo de inversión en inmovilizado material recoge los desembolsos por aumento de este inmovilizado, en su mayor parte procedente de aquellas sociedades concesionarias que han estado en fase de construcción en 2003 y el presente año. Por otro lado, el flujo de inversión en inmovilizado financiero incluye básicamente la variación en las cuentas de reserva de la sociedad 407 ETR debido a las nuevas emisiones de bonos y a la sustitución de cartas de crédito por cuentas de reserva.

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, en el caso de las sociedades que integran por global, corresponden a las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que Cintra mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de fondos propios de las sociedades concesionarias que se integran por puesta en equivalencia. En la siguiente tabla se muestra el detalle de las devoluciones de fondos propios, así como los dividendos desembolsados por estas sociedades:

#### Pago de Dividendos y Devoluciones de Capital

	Millones de euros	
	<u>31/12/03</u>	<u>31/12/04</u>
ETR-407	44,3	46,2
Autema	9,9	7,2
Ausol	8,5	6,3
Trados-45	0,0	3,5
<b>Total</b>	<b>62,7</b>	<b>63,2</b>

Por lo que respecta a la entrada de fondos por ampliaciones de capital o desembolsos pendientes realizados en el año 2004, se incluye la ampliación de capital realizada en la sociedad Inversora Autopista del Sur, en Inversora Autopista Madrid-Levante y los desembolsos pendientes de años anteriores de la Euroscut.

Adicionalmente el flujo de financiación propia incluye también el impacto que la evolución del tipo de cambio ha tenido en 2004 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 ETR International Inc 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 9,6 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, como los ajustes por inflación en el caso de los bonos indexados (RRB), y el pago de intereses de bonos emitidos al descuento.

## 34. Personal

La evolución del número medio de empleados, distribuido por categorías, es la siguiente:

	Año 2003	Año 2004	Variación
Titulados	107	255	148
Administrativos	722	829	107
Operarios y técnicos no titulados	122	1.872	1.750
<b>Total</b>	<b>951</b>	<b>2.956</b>	<b>2.005</b>

La evolución del número medio de empleados, distribuido por actividades de negocios, es la siguiente:

	Año 2003	Año 2004	Variación
Autopistas	951	1.237	286
Aparcamientos	0	1.719	1.719
<b>Total</b>	<b>951</b>	<b>2.956</b>	<b>2.005</b>

El principal aumento se debe a la entrada en perímetro de las sociedades de Cintra Aparcamientos que supone 1.719 personas más.

En la actividad de autopistas aumenta la plantilla principalmente por la entrada en explotación de la Autopista R-4 Madrid Sur.

## 35. Retribuciones al Consejo de Administración

Con motivo de la admisión a cotización de las acciones de Cintra en las Bolsas de Valores españolas, con fecha 27 de octubre de 2004, la composición del órgano de administración de la compañía se adaptó a los requisitos establecidos por los Estatutos y el Reglamento del Consejo de Administración. La memoria, correspondiente al ejercicio 2004, incluye información detallada de la retribución del Consejo de Administración, conforme a la composición del mismo, desde la fecha de cotización de las acciones de la Sociedad.

Siguiendo los criterios establecidos en el Reglamento del Consejo de Administración, Cintra proporciona a los accionistas y al mercado la siguiente información pormenorizada sobre la regulación social de esta materia, 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 corresponde 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 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 sesenta mil (60.000) euros por año y administrador, a favor de cada uno de los consejeros externos independientes y el consejero ejecutivo.

Igualmente se acordó que, para el ejercicio 2004, la retribución sería abonada proporcionalmente con efectos desde el 27 de octubre de 2004, dado que el acuerdo que adoptó la Junta General sobre retribución de administradores con fecha 4 de octubre de 2004, estaba condicionado a la admisión a cotización oficial de las acciones de la Sociedad, que se produjo en dicha fecha.

### **c) Régimen retributivo para el ejercicio 2004**

La remuneración del Consejo de Administración de Cintra, durante el ejercicio 2004, ha consistido en los siguientes conceptos dependiendo de la condición de Consejero Externo Independiente, Externo Dominical y Ejecutivo:

i) Consejeros Externos Independientes:

- Atenciones Estatutarias: este tipo de remuneración corresponde a los 3 consejeros independientes, desde el 27 de octubre de 2004, y asciende a una cantidad de 11 miles de euros por cada uno de ellos.

ii) Consejero Ejecutivo:

- Atenciones Estatutarias: este tipo de remuneración le corresponde al consejero ejecutivo, desde el 27 de octubre de 2004, y asciende a una cantidad individualizada de 11 miles de euros.
- Por la parte que le corresponde a su función ejecutiva, la remuneración incluye las siguientes partidas:
  - Retribución fija: corresponde a lo percibido el consejero desde el 1 de octubre de 2004.
  - Retribución variable: corresponde a lo íntegramente devengado por el consejero en el ejercicio 2004.
  - Retribución por pertenencia a otros consejos de administración de sociedades del grupo o asociadas devengadas durante el ejercicio 2004.
  - Primas de seguro de vida.

iii) Consejeros Externos Dominicales:

- No han percibido cantidad alguna en su condición de consejeros de la Sociedad. El único concepto por el que han percibido remuneración alguno de ellos, al igual que el Consejero Ejecutivo, ha sido por su pertenencia a otros consejos de administración de sociedades del grupo o asociadas.

A continuación se detalla de forma individualizada la retribución de los Consejeros Externos y del Consejero Ejecutivo, en este último caso en la parte que le corresponde en su condición de consejero al margen de su función ejecutiva:

- D. José Fernando Sánchez-Juncos: 11 miles de euros.
- D. Fernando Abril-Martorell Hernández: 11 miles de euros.
- D. Jaime Bergel Sainz de Baranda: 11 miles de euros.
- D. Juan Béjar Ochoa: 11 miles de euros.

El Consejero Ejecutivo de la Sociedad percibió, en la parte que corresponde a su función ejecutiva, 715 miles de euros en concepto de retribución fija, retribución variable, primas de seguro de vida y por pertenencia a otros Consejos de Administración de otras sociedades del Grupo y asociadas.

#### **d) Remuneración de la alta dirección**

La retribución que percibió la alta dirección de la Sociedad, en el ejercicio 2004, asciende a la cantidad de 2.377 miles de euros, correspondiente a los siguientes conceptos:

- Retribución fija: 1.575 miles de euros.
- Retribución variable: 736 miles de euros.
- Adicionalmente, la alta dirección percibió, por su pertenencia a órganos de administración de otras sociedades del grupo o asociadas 62 miles de euros.
- Primas de seguros de vida: 4 miles de euros.

### **36. Sistema retributivo referenciado al valor de la acción**

Algunos Consejeros (en ningún caso los externos independientes) y Directivos de la Sociedad participan en programas de retribución referenciados al valor de la acción y planes de opciones sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A..

### **37. Política medioambiental**

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 4.

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

- Ausol

Durante toda la fase de construcción de los tramos Málaga-Estepona y Estepona-Guadiaro, la sociedad Autopista del Sol Concesionaria Española, S.A. ha ido incorporando a su inmovilizado los costes de todas aquellas actuaciones efectuadas con el fin de proteger el medio ambiente.

Estos importes han sido capitalizados como más Inversión en Autopista.

Actuación	Descripción	Importe (Euros)
<b>Tramo Málaga-Estepona</b>		
Recuperación paisajística	Siembra taludes, ajardinamientos de enlaces, etc.	2.825.406
Impactos sonoros	Estudios impactos sonoros, colocación de barreras antiruido	4.980.022
Permeabilidad transversal	Pasos transversales, falsos túneles, drenajes, etc.	1.146.160
Afecciones a los acuíferos	Balsas de contención de efluentes contaminantes	150.998
Generales	Construcción falsos túneles de Calahonda, Santa María y La Quinta	17.010.235
Otros	Sondeos arqueológicos	138.396
<b>Total</b>		<b>26.251.217</b>
<b>Tramo Estepona-Guadiaro</b>		
Recuperación paisajística	Tratamiento y plantación de taludes, actuaciones en túneles, revegetación y restauración vertederos	2.863.299
Impactos sonoros	Estudios impactos sonoros, colocación de barreras antiruido	548.599
Permeabilidad transversal	Actuaciones en enlaces y márgenes	354.499
Afecciones a los acuíferos	Protección del sistema hidrológico	17.875
Generales	Seguimiento ambiental, restauración zonas de acopio	324.944
Otros	Protección patrimonio arqueológico	176.055
<b>Total</b>		<b>4.285.271</b>

Adicionalmente, la Sociedad ha incurrido en otros costes de protección de medio ambiente durante las obras de la N-340, por importe de 777.510 euros, recogidos dentro de la cuenta "Trabajos realizados por la empresa para la Administración", del Activo del balance de situación a 31 de diciembre de 2004.

La Sociedad cuenta en su inmovilizado material con maquinaria y elementos de transporte destinados a los trabajos de protección y mejora del medioambiente, realizando dichos trabajos con personal propio y con apoyo de empresas externas especializadas.

- Eurolink

El importe de los activos de naturaleza medioambiental, netos de amortización es de 4.636.594 de euros.

- Túneles de Artxanda

El importe de los activos de naturaleza mediaoambiental, netos de amortización es de 2.904.656 de euros.

## 38. Información sobre operaciones vinculadas

En el Informe Anual de Gobierno Corporativo de la Sociedad correspondiente al ejercicio 2004 se facilita información individualizada de las operaciones más relevantes concluidas con accionistas significativos, consejeros y alta dirección. Asimismo, se proporciona, esta vez de forma agregada, información sobre operaciones de menor relevancia efectuadas con estas partes vinculadas.

El Informe Anual hace mención también a las operaciones entre compañías del grupo no eliminadas en el proceso de elaboración de los estados financieros consolidados.

Las operaciones son del giro o tráfico ordinario de la compañía y de su grupo, y se han realizado en condiciones de mercado.

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, y Cintra y sus sociedades dependientes, en relación con el desarrollo de proyectos de infraestructuras de transporte (carreteras y aparcamientos) y prestación de servicios intergrupo.

A continuación se detallan las principales relaciones contractuales entre sociedades de Cintra y Ferrovial, tanto en aspectos constructivos como de servicios. Resaltar que los contratos de obras que estaban vigentes el 27 de octubre de 2004, se regirán por sus propias estipulaciones, si bien los principios esenciales previstos en el Contrato Marco se venían aplicando con anterioridad; por su parte, respecto a las relaciones en materia de servicios, los contratos vigentes deberán adecuarse en un plazo de seis meses desde que el Contrato Marco entró en vigor, sin perjuicio del compromiso de Ferrovial de continuar prestando los servicios que venía desarrollando durante un año, si así lo requiere Cintra.

a) Prestación de servicios entre Grupo Ferrovial y Cintra: Por razones de gestión centralizada, eficiencia y generación de sinergias, Cintra recibe servicios de apoyo de ciertas unidades corporativas de Grupo Ferrovial que desarrollan sus funciones de forma centralizada, como son el área fiscal, servicios informáticos o seguros, entre otros. El importe percibido por Grupo Ferrovial, S.A. durante el ejercicio 2004 fue de 3.325 miles de euros.

b) Contratos de obra entre Ferrovial Agroman y Sociedades del Grupo Cintra, por los importes facturados en el ejercicio 2004, de acuerdo con los registros de Cintra:

1. Autopista del Sol Concesionaria Española de Autopistas, S.A.

Contratos de construcción entre la Concesionaria y Ferrovial Agroman 890 miles de euros.

2. Autopista Madrid Sur Sociedad Concesionaria, S.A. (Radial 4):

Contratos de construcción entre la Concesionaria y Ferrovial Agroman, para el diseño y construcción de los distintos tramos del proyecto: 132.678 miles de euros.

3. Autopista Madrid Levante Sociedad Concesionaria, S.A. (Ocaña-La Roda):

Contratos de construcción entre la Concesionaria y Ferrovial Agroman: 58.473 miles de euros.

4. Euroscut Norte Litoral, Sociedade Concessionaria da Scut do Norte Litoral, S.A. (Portugal):

Contratos de construcción entre la Concesionaria y la UTE constructora (controlada por Ferrovial Agroman) para el diseño y construcción de las obras del proyecto: 147.131 miles de euros.

5. Eurolink Motorway Operations LTD. (N4/N6 Irlanda):

Contratos de construcción entre la Concesionaria y la UTE constructora (controlada por Ferrovial Agroman) para el diseño y construcción de las obras del proyecto: 105.311 miles de euros.

6. Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria, S.A. (Chile):

Contrato de construcción concesionaria y Ferrovial Agroman: 66.565 miles de euros.

7. Talca-Chillán Sociedad Concesionaria, S.A. (Chile):

Contrato de construcción y pago de intereses de la deuda histórica entre la concesionaria y constructora Delta – Ferrovial Limitada: 406 miles de euros.

8. Aparcamientos:

Construcción de varios aparcamientos subterráneos 1.751 miles de euros.

\* Los importes correspondientes a los contratos de construcción entre las Concesionarias y las UTES constructoras (controladas por Ferrovial Agroman) incluyen la cifra total facturada por las UTES. Si deducimos la parte correspondientes a los miembros de las UTES distintos de Ferrovial Agroman o su grupo de empresas el importe total facturado por Ferrovial Agroman o su grupo de empresas por la totalidad de los contratos de construcción asciende a 465.970 miles de euros.

c) Prestación de servicios de limpieza y mantenimiento por empresas del grupo Ferrovial (Ferrovial Servicios) a distintas empresas de Grupo Cintra: Se trata de servicios ordinarios de limpieza y mantenimiento de oficinas de la Sociedad, de algunas concesionarias y de aparcamientos. El importe asciende a 1.772 miles de euros.

d) Prestación de servicios por Cintra y su Grupo a otras Sociedades de Grupo Ferrovial: Debido al peculiar conocimiento y experiencia de Cintra en el negocio de promoción y gestión de infraestructuras de transportes, la Sociedad presta servicios a su accionista principal (Ferrovial Infraestructuras, S.A.) en cuestiones relacionadas con actividades de licitación y gestión de aeropuertos.

Asimismo, y durante el 2004, ha prestado servicios de análoga naturaleza a Ferrovial Infraestructuras, respecto a proyectos de autopistas de peaje. No obstante, y desde la aplicación del Contrato Marco mencionado anteriormente, Cintra tiene atribuida la exclusividad respecto a la explotación de proyectos de Infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos, por lo que este servicio no será recurrente respecto a este tipo de proyectos.

El importe percibido por Cintra durante el ejercicio 2004 por la prestación de los servicios referidos ascendió a 2.386 miles de euros.

e) Prestación servicios de Cintra a Ferrovial Agroman: Considerando que el Departamento de Licitación y otros corporativos de Cintra realizan trabajos de localización, preparación y presentación de ofertas en proyectos de infraestructuras de transportes por carretera, así como otros servicios relacionados con la gestión del proyecto en

fase de implantación, Cintra factura a Ferrovial Agroman parte de esos servicios en proporción a los proyectos adjudicados. El importe percibido por Cintra de Ferrovial Agromán durante el ejercicio 2004 asciende a 733 miles de euros.

### **39. Participación de consejeros en sociedades con actividad similar, análoga o complementaria a la de Cintra**

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 2004, y en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad que constituye el objeto social de la Sociedad, se han comunicado a la sociedad la titularidad de las siguientes participaciones:

- El Presidente, D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo forma parte del "grupo familiar concertado" que controla indirectamente el 58,311% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A. a través de las participaciones de las que son titulares Portman Baela, S.L. y Casa Grande de Cartagena, S.L.
- El Vicepresidente, D. Joaquín Ayuso García es titular de un 0,001% del capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y de un 0,003% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.
- El Consejero Delegado, D. Juan Béjar Ochoa es titular de un porcentaje del capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. inferior al 0,001%.
- El Consejero D. Nicolás Villen Jiménez es la titular de un 0,006% del capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y de un porcentaje inferior al 0,001% del capital social de una sociedad del sector de las infraestructuras.
- El Consejero D. José María Pérez-Tremps es titular de un 0,001% del capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y de un 0,002% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.
- El Consejero D. Fernando Abril-Martorell Hernández es titular de un 0,001% del capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y de un porcentaje inferior al 0,001% del capital social de una sociedad del sector de las infraestructuras.
- El Consejero D. José Fernando Sánchez-Junco Mans es titular de un 0,003% del capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

- El Consejero D. Jaime Bergel Sainz de Baranda es titular de un 0,005% del capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

Por lo que se refiere a cargos o funciones, excluyendo aquellos que se mantienen en compañías participadas directa o indirectamente por la Sociedad o por los grupos empresariales partícipes en los accionistas de esta Sociedad (Grupo Ferrovial, Grupo Cintra), no ha sido comunicada a la Sociedad ninguna información a este respecto.

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 que el que constituye el objeto social de la Sociedad por parte de los Consejeros de la sociedad.

## 40. 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 del ejercicio 2004 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 el ejercicio a todas las sociedades dependientes y asociadas del Grupo Cintra por otros servicios distintos al de auditoría:

	Miles de euros
	Año 2004
<b>Honorarios por servicio de auditoría</b>	
Auditor Principal	327
Otros auditores	54

	Miles de euros
	Año 2004
<b>Honorarios por otros servicios</b>	
Auditor Principal	672
Otros auditores	642

Los honorarios del auditor principal representan aproximadamente un 0,01% del total de su facturación global.

## 41. Acontecimientos posteriores al cierre

Con posterioridad al cierre del ejercicio se han producido los siguientes acontecimientos:

- Desembolso de la inversión en la concesión Chicago Skyway. Con fecha 26 de enero de 2005, Cintra ha procedido al desembolso de 374.000 miles de euros. Dicha cantidad se corresponde con el 55% de la parte del precio pagado por la mencionada infraestructura que no se ha financiado con deuda de terceros.

- Tras la adjudicación en el 2004 del contrato que convierte a Cintra en Socio Estratégico del Departamento de Transportes del Estado de Tejas para el diseño y planificación del Trans Texas Corridor, el mayor plan de infraestructuras promovido en Estados Unidos hasta la fecha, Cintra ha procedido en el inicio del 2005 a la constitución del conjunto de sociedades a través de las cuales gestionará el mencionado contrato.
- El 6 de enero de 2005 la Corte Superior de Justicia de Ontario se ha pronunciado rechazando la apelación presentada por la Provincia y confirmando nuevamente la posición de la sociedad con respecto al litigio relacionado con el aumento de las tarifas descrito en la Nota 21 de la presente memoria. El 21 de enero de 2005, la Provincia presentó nuevamente recurso ante la Corte de Apelación de Ontario. En el caso de que sea admitido a trámite, se espera que el recurso se resuelva antes de finales de 2005.

## 42. Comentarios a los anexos

En el Anexo I que figura a continuación se presenta el balance de situación a 31 de diciembre de 2004 por actividad.

En cada actividad se recogen todos los activos y pasivos que le corresponden, incluyendo los Fondos de Comercio que en su caso se hubieran generado por adquisición de sociedades. Igualmente en el balance de cada actividad figuran los Socios Externos que le corresponden.

Los Fondos Propios en cada actividad se corresponden con la diferencia entre activos y pasivos asignados a esa actividad.

En la columna Resto se incluyen los ajustes entre actividades, que corresponden fundamentalmente a cuentas a cobrar y pagar.

En el Anexo II se presenta la cuenta de pérdidas y ganancias por actividad de negocio.

En cada actividad se recoge el resultado aportado por cada una al Grupo Consolidado, estando imputados todos los ajustes de consolidación a cada una de ellas.

Como en el caso del balance de situación, en la columna Resto se incluyen los ajustes entre actividades, que no suponen resultado alguno, pues son eliminaciones de ingresos registrados en divisiones que se corresponden con el mismo importe de gastos registrados en otras.

En el Anexo III 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, indicando la aportación de cada sociedad a las reservas de consolidación y al resultado de grupo; también se indica por quien son auditadas.



**Anexo I**  
**Cintra, S.A. y Sociedades Dependientes**

**BALANCE DE SITUACIÓN CONSOLIDADO AL 31 DICIEMBRE DE 2004 POR ACTIVIDADES**

<b>A C T I V O</b>	<b>AUTOPISTAS</b>	<b>APARCAMIENTOS</b>	<b>RESTO</b>	<b>TOTAL</b>
ACCIONISTAS POR DESEMBOLOSOS NO EXIGIDOS	114			114
<b>INMOVILIZADO</b>	<b>6.087.869</b>	<b>228.575</b>		<b>6.316.444</b>
Gastos de establecimiento (Nota 7)	8.080	97		8.177
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 8)	99.812	52.522		152.334
Bienes y derechos inmateriales	103.456	61.101		164.557
Provisiones y amortizaciones	(3.644)	(8.579)		(12.223)
Inmovilizaciones materiales (Nota 9)	756	170.485		171.241
Terrenos y construcciones		168.270		168.270
Instalaciones técnicas y maquinaria		45.139		45.139
Otro inmovilizado	2.041	28.721		30.762
Provisiones y amortizaciones	(1.285)	(71.645)		(72.930)
Inversiones en activos concesionales (Nota 10)	5.630.169			5.630.169
Inversiones en activos concesionales	5.712.560			5.712.560
Amortización de Inversiones en activos concesionales	(82.391)			(82.391)
Inmovilizaciones financieras (Nota 11)	349.052	5.471		354.523
Participaciones puestas en equivalencia	33.157	5.205		38.362
Cartera de Valores a largo plazo	173	30		203
Créditos a sociedades puestas en equivalencia				
Otros créditos	315.722	422		316.144
Provisiones		(186)		(186)
Acciones de la sociedad dominante				
<b>FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACION (Nota 11)</b>	<b>142.921</b>	<b>38.898</b>		<b>181.819</b>
<b>GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 12)</b>	<b>1.272.061</b>	<b>13.582</b>		<b>1.285.643</b>
<b>ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>1.148.444</b>	<b>47.715</b>	<b>(19.190)</b>	<b>1.176.969</b>
Accionistas por desembolsos exigidos				
Existencias (Nota 13)	1.888	15.008		16.896
Deudores	203.782	23.186	(4.026)	222.942
Clientes por ventas y prestaciones de servicios (Nota 14)	116.828	16.175		133.003
Empresas puestas en equivalencia	5.624	201	(4.026)	1.799
Otros deudores (Nota 15)	123.701	7.576		131.277
Provisiones (Nota 16)	(42.371)	(766)		(43.137)
Tesorería y Equivalentes (Nota 22)	897.734	9.265	(15.164)	891.835
Concesionarias	387.559			387.559
Resto de sociedades	510.175	9.265	(15.164)	504.276
Ajustes por periodificación	45.040	256		45.296
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>8.651.409</b>	<b>328.770</b>	<b>(19.190)</b>	<b>8.960.989</b>

<b>PASIVO</b>	<b>AUTOPISTAS</b>	<b>APARCAMIENTOS</b>	<b>RESTO</b>	Miles de euros
				<b>TOTAL</b>
<b>FONDOS PROPIOS (Nota 17)</b>	<b>1.675.803</b>	<b>133.071</b>		<b>1.808.874</b>
Capital suscrito	98.223			98.223
Prima de emisión de acciones	1.217.656			1.217.656
Reservas para acciones propias				
Otras reservas de la sociedad dominante	(72.984)	113.614		40.630
Reservas distribuibles	(82.201)	113.614		31.413
Reservas no distribuibles	9.217			9.217
Reservas en sociedades consolidadas por integración global	432.638	15.314		447.952
Reservas en sociedades puestas en equivalencia	(24.227)			(24.227)
Diferencias de conversión	(115.059)			(115.059)
Dividendo a cuenta entregado en el ejercicio	(0)			(0)
Pérdidas y ganancias atribuibles a la sociedad dominante (Bº)	139.556	4.143		143.699
Pérdidas y ganancia consolidadas	177.025	4.152		181.177
Pérdidas y ganancia atribuibles a socios externos	37.469	9		37.478
<b>SOCIOS EXTERNOS (Nota 18)</b>	<b>519.458</b>	<b>649</b>		<b>520.107</b>
<b>DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CONSOLIDACIÓN (Nota 19)</b>	<b>26.079</b>			<b>26.079</b>
De sociedades por integración global	6.922			6.922
De sociedades por PEE	19.157			19.157
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS (Nota 20)</b>	<b>168.201</b>	<b>13.740</b>		<b>181.941</b>
Subvenciones en capital	127.181			127.181
Diferencias positivas de cambio	28.525			28.525
Otros ingresos a distribuir en varios ejercicios	12.495	13.740		26.235
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS (Nota 21)</b>	<b>198.965</b>	<b>27.522</b>		<b>226.487</b>
Fondo de reversión	90.759	25.605		116.364
Otras provisiones	108.206	1.917		110.123
<b>ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>5.662.101</b>	<b>41.988</b>	<b>(1.342)</b>	<b>5.702.747</b>
Deuda Financiera (Nota 22)	5.228.723	38.046	(1.342)	5.265.427
Emisión de obligaciones y otros valores negociables				
de Concesionarias de autopistas	3.359.618			3.359.618
Deudas financieras con entidades de crédito	1.865.780	38.046		1.903.826
Deudas con entidades de crédito Concesionarias	1.789.018			1.789.018
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	76.762	38.046		114.808
Otras deudas financieras	3.325		(1.342)	1.983
Deudas no financieras (Nota 23)	433.378	3.942		437.320
Otros acreedores largo plazo	433.378	3.863		437.241
Desembolsos pendientes sobre acciones no exigidos				
En sociedades asociadas				
Deudas representadas por efectos a pagar		79		79
<b>ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>400.802</b>	<b>111.800</b>	<b>(17.848)</b>	<b>494.754</b>
Deuda Financiera (Nota 22)	201.129	57.569	(15.301)	243.397
Emisión de obligaciones y otros valores negociables				
de Concesionarias de autopistas	80.047			80.047
Deudas financieras con entidades de crédito	119.235	30.878		150.113
Deudas con entidades de crédito Concesionarias	116.927			116.927
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	2.308	30.878		33.186
Otras deudas financieras	1.847	26.691	(15.301)	13.237
Deuda por operaciones de tráfico	162.687	53.329	(2.547)	213.469
Deudas con empresas asociadas (Nota 24)	9.803	6.297	(1.470)	14.630
Acreedores comerciales (Nota 24)	83.171	24.817	0	107.988
Otras deudas no comerciales (Nota 24)	69.713	22.215	(1.077)	90.851
Provisiones para operaciones de tráfico (Nota 16)	6.890			6.890
Ajustes por periodificación (Nota 24)	30.096	902		30.998
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>8.651.409</b>	<b>328.770</b>	<b>(19.190)</b>	<b>8.960.989</b>

## Anexo II

### Cintra, S.A. y Sociedades Dependientes

#### CUENTAS DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADAS POR ACTIVIDADES DEL EJERCICIO 2004

Miles de euros

	AUTOPISTAS	APARCAMIENTOS	RESTO	TOTAL
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 27)	456.365	28.883	(1.347)	483.901
Aumento de existencias de productos terminados y en curso de fabricación		559		559
Trabajos efectuados por el Grupo para el inmovilizado	12.339			12.339
Existencias incorporadas al inmovilizado				
Otros ingresos de explotación	1.127			1.127
<b>TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>469.831</b>	<b>29.442</b>	<b>(1.347)</b>	<b>497.926</b>
Consumo y otros gastos externos	1.459	2.628	(572)	3.515
Gastos de personal	43.139	9.909		53.048
a) Sueldos, salarios y asimilados	39.894	7.488		47.383
b) Cargas sociales	3.245	2.421		5.665
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado y fondo de reversión	61.307	3.976		65.283
Variación de las provisiones de tráfico	7.576	90		7.666
Otros gastos de explotación	98.752	6.756	(775)	104.733
<b>TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>212.233</b>	<b>23.359</b>	<b>(1.347)</b>	<b>234.245</b>
<b>RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN (Nota 28)</b>	<b>257.598</b>	<b>6.083</b>		<b>263.681</b>
Ingresos financieros por rendimientos de inversiones financieras	23.813	34	(45)	23.802
Concesionarias	20.937			20.937
Resto de sociedades	2.876	34	(45)	2.865
Otros ingresos financieros	507	6		513
<b>TOTAL INGRESOS FINANCIEROS</b>	<b>24.320</b>	<b>40</b>	<b>(45)</b>	<b>24.315</b>
Gastos financieros por financiación	68.547	671	(45)	69.174
Concesionarias	68.424			68.424
Resto de sociedades	123	671	(45)	749
Otros gastos financieros	5.761	104		5.865
<b>TOTAL GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>74.308</b>	<b>775</b>	<b>(45)</b>	<b>75.038</b>
Resultado financiero de concesionarias	(47.487)			(47.487)
Resultado financiero del resto de sociedades	(2.501)	(735)		(3.236)
<b>RESULTADOS FINANCIEROS (Nota 29)</b>	<b>(49.988)</b>	<b>(735)</b>		<b>(50.723)</b>
Participación en beneficios de sociedades puestas en equivalencia (Nota 11.a)	11.157	229		11.386
Amortización del fondo de comercio de consolidación (Nota 11.c)	8.506	725		9.231
<b>BENEFICIOS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>210.261</b>	<b>4.852</b>		<b>215.113</b>
Subvenciones en capital transferidas al resultado del ejercicio (Nota 20)				
Beneficios procedentes del inmovilizado (Nota 30)	16	444		460
Ingresos o beneficios extraordinarios	124.392	303		124.695
<b>TOTAL INGRESOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>124.408</b>	<b>747</b>		<b>125.155</b>
Variación de provisiones de inmovilizado (Nota 11.b)	(210)			(210)
Pérdidas procedentes del inmovilizado (Nota 30)	27			27
Gastos y pérdidas extraordinarios	24.381	152		24.533
<b>TOTAL GASTOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>24.198</b>	<b>152</b>		<b>24.350</b>
<b>RESULTADOS EXTRAORDINARIOS (Nota 30)</b>	<b>100.210</b>	<b>595</b>		<b>100.805</b>
<b>BENEFICIOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS (Nota1)</b>	<b>310.471</b>	<b>5.447</b>		<b>315.918</b>
Impuesto sobre sociedades (Nota 25)	133.448	1.293		134.741
<b>RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO</b>	<b>177.023</b>	<b>4.154</b>		<b>181.177</b>
<b>RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS (BENEFICIO) (Nota 18)</b>	<b>37.469</b>	<b>9</b>		<b>37.478</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE (BENEFICIO) (Nota 32)</b>	<b>139.554</b>	<b>4.145</b>		<b>143.699</b>

## Anexo III

### Cintra, S.A. y Sociedades Dependientes

#### EMPRESAS DEPENDIENTES (SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGRACIÓN GLOBAL Y PROPORCIONAL)

SOCIEDADES	SOCIEDAD MATRIZ	INFORMACIÓN INDIVIDUAL			DOMICILIO	INFORMACIÓN CONSOLIDADA	
		PORCENTAJE	COSTE NETO	RESERVAS		RESULTADO	ATRIBUIDO
		PARTICIPACIÓN	PARTICIPACIÓN	CONSOLIDACIÓN	ATRIBUIDO		
<b>ESPAÑA</b>							
Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A (a)	Ferrovial Infraestructuras, S.A (i)	62,03	1.364.333	Madrid	283.901	74.736	
Autopista del Sol, C.E.S.A (a)	Cintra, S.A.	85,00	198.451	Madrid	22.846	17.309	
Autopista Terrasa Manresa, S.A (a)	Cintra, S.A.	76,28	33.260	Barcelona	17.219	10.702	
Autopista Trados M-45, S.A (a)	Cintra, S.A.	50,00	13.824	Madrid	1.561	3.800	
M-45 Conservación, S.A (b)	Autopista Trados 45, S.A	50,00		Madrid			
Inversora de Autopistas del Sur, S.L (a)	Cintra, S.A. (ii)	45,00	98.135	Madrid		-598	
Autopista Madrid Sur C.E.S.A (a)	Inversora de Autopistas del Sur, S.L	100,00	602.475	Madrid		-273	
Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (a)	Cintra, S.A. (iii)	50,00	8.689	Madrid			
Autopista Madrid Levante C.E.S.A. (a)	Inversora de Autopistas de Levante, S.L.	100,00	82.618	Madrid			
Laertida, S.L.	Cintra, S.A.	100,00	2	Madrid		-1	
Talter, S.A.	Cintra, S.A.	100,00	59	Madrid		-1	
Autopista de Toronto S.L	Cintra, S.A.	100,00	218.283	Madrid	44.554	-43.901	
Cintra Aparcamientos, S.A (a)	Cintra, S.A.	99,92	62.568	Madrid		1.783	
Aparva S.L.	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	30.745	Madrid		-129	
Estacionamientos Guipuzcoanos, S.A. (c)	Aparva S.L.	50,00	40.363	San Sebastián		661	
Aparcamientos Guipuzcoanos, S.L.	Estacionamientos Guipuzcoanos, S.A.	100,00	3	San Sebastián			
Dornier, S.A (a)	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	21.313	Madrid		1.596	
Femet, S.A (a)	Cintra Aparcamientos, S.A (iv)	100,00	1.412	Madrid		8	
Guadianapark, S.A	Cintra Aparcamientos, S.A	75,00	1.268	Madrid		14	
Balsol 2001, S.A	Cintra Aparcamientos, S.A (v)	50,00	2.881	Gerona		4	
Estacionamientos Alhóndiga, S.A	Cintra Aparcamientos, S.A	50,00	1.050	Bilbao			
Aparcamiento Escaldes Centre, S.A	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	60	Andorra		19	
Estacionamiento y Galería Comercial Indauxtu, S.A	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	60	Bilbao		40	
<b>PORTUGAL</b>							
Cintra Sucursal Portugal	Cintra, S.A.	100,00	6	Portugal	-112	31	
Euroscut Norte Litoral, S.A (a)	Cintra, S.A.	75,53	76.103	Portugal	7		
Euroscut -Sociedad Concesionaria da Scut do Algarve, S.A (a)	Cintra, S.A.	77,00	35.312	Portugal	-5	7.639	
<b>HOLANDA</b>							
Algarve International B.V. (a)	Cintra, S.A.	77,00	14	Holanda	600	332	
407 Toronto Highway B.V	Cintra, S.A.	100,00	244.968	Holanda	24.011	-125	
<b>CHILE</b>							
Cintra Chile Limitada (a)	Cintra, S.A.	100,00	263.540	Chile	-6.737	-3.194	
Ruta de la Araucanía sociedad concesionaria, S.A (a)	Cintra Chile Limitada	100,00	85.878	Chile	10.617	4.148	
Ruta de los Ríos sociedad concesionaria, S.A (a)	Cintra Chile Limitada	75,00	41.200	Chile	9.530	4.982	
Autopista del Maipo, S.A (a)	Cintra Chile Limitada	100,00	128.672	Chile	24.186	12.620	
<b>POLONIA</b>							
Autostrada Poludnie, S.A	Cintra, S.A.	50,00	1.467	Polonia		27	
<b>CANADÁ</b>							
407 International Inc. (a y b)	407 Toronto Highway B.V	53,23	136.654	Canadá	15.747	45.845	
407 ETR Concession Company Limited (a y b)	407 Internacional Inc.	100,00	993.613	Canadá			

## Anexo III (continuación)

### Cintra, S.A. y Sociedades Dependientes

#### EMPRESAS DEPENDIENTES (SOCIEDADES CONSOLIDADAS POR INTEGRACIÓN GLOBAL Y PROPORCIONAL)

SOCIEDADES	SOCIEDAD MATRIZ	INFORMACIÓN INDIVIDUAL		DOMICILIO	INFORMACIÓN CONSOLIDADA		Miles de euros	
		PORCENTAJE	COSTE NETO		RESERVAS	RESULTADO		
PARTICIPACIÓN				PARTICIPACIÓN	CONSOLIDACIÓN	ATRIBUIDO		
<b>IRLANDA</b>								
Financinfrastructures Ltda.	Cintra, S.A.	100,00		Irlanda			-5	
Eurolink Motorway Ltd.	Cintra, S.A.	93,00	0	Irlanda				
<b>PUERTO RICO</b>								
Estacionamientos Río Piedras Inc.	Cintra							
	Aparcamientos, S.A	75,00	356	Puerto Rico			-1	
<b>TOTAL</b>					<b>447.952</b>	<b>138.041</b>		

#### EMPRESAS ASOCIADAS

SOCIEDADES	SOCIEDAD MATRIZ	INFORMACIÓN INDIVIDUAL		DOMICILIO	INFORMACIÓN CONSOLIDADA		Miles de euros	
		PORCENTAJE	COSTE NETO		RESERVAS	RESULTADO		
PARTICIPACIÓN				PARTICIPACIÓN	CONSOLIDACIÓN	ATRIBUIDO		
<b>ESPAÑA</b>								
Europistas, C.E.S.A (a)	Cintra, S.A.	32,49	13.608	Madrid	-19.351	3.678		
Túneles de Artxanda, S.A (b)	Europistas, C.E.S.A	50,00		Madrid	-50	-260		
Inversora de Autopista del Sur, S.L (a)	Europistas, C.E.S.A	25,00		Barcelona				
Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (a)	Europistas, C.E.S.A	40,00		Barcelona				
Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios Estacionamientos y Servicios Extremenños, S.A	Cintra Aparcamientos, S.A	24,50	3.757	Madrid		99		
Infosfer Estacionamientos A.I.E.	Cintra Aparcamientos, S.A	25,00	90	Madrid		1		
Estacionamientos Urbanos de León, S.A	Dornier, S.A (a)	33,33	60	Madrid		-1		
	Dornier, S.A (a)	43,00	452	Madrid		49		
<b>CHILE</b>								
Talca-Chillán, sociedad Concesionaria S.A (a)	Cintra Chile Limitada	43,42	20.053	Chile	-4.826	2.092		
<b>TOTAL</b>					<b>-24.227</b>	<b>5.658</b>		

- (i) El resto del capital está en Bolsa
- (ii) Otro 25% pertenece a Europistas C.E.S.A
- (iii) Otro 40% pertenece a Europistas C.E.S.A
- (iv) El resto del capital pertenece en 99,5% a Dornier, S.A con C.N.P de 1.405
- (v) El resto del capital pertenece en 50% a Dornier, S.A con C.N.P de 1.385

- (a) Sociedad auditada por PwC
- (b) Sociedad auditada por Deloitte
- (c) Sociedad auditada por otros auditores



Paseo de la Castellana, 43  
28046 Madrid  
Tel. +34 902 021 111  
Fax +34 913 083 566

## INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

1. Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y sus sociedades dependientes (Grupo consolidado), que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2004, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondiente 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 las normas de auditoría generalmente aceptadas, 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 las estimaciones realizadas.
2. De acuerdo con la legislación mercantil, los administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance consolidado y de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, además de las cifras del ejercicio 2004, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2004. Con fecha 30 de marzo de 2004 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2003, en el que expresamos una opinión favorable.
3. En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2004 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y sus sociedades dependientes (Grupo consolidado) al 31 de diciembre de 2004 y de los resultados de sus operaciones durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.
4. El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2004, contiene las explicaciones que los administradores de la Sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo consolidado, 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 2004. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión 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 las sociedades del Grupo.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.

Lorenzo López Álvarez  
Socio - Auditor de Cuentas

22 de febrero de 2005

## Información Financiera Histórica

**CINTRA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**  
**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA (1)**

	2004 (2)	2003	2002 (3)	2001	2000
<b>IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS</b>	<b>483,9</b>	<b>391,1</b>	<b>341,4</b>	<b>344,2</b>	<b>256,8</b>
Otros ingresos	14,0	25,9	18,5	31,8	1,1
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>497,9</b>	<b>417,0</b>	<b>359,9</b>	<b>376,0</b>	<b>257,9</b>
Gastos de explotación	108,2	106,0	88,5	99,2	90,1
Gastos de personal	53,0	40,8	33,2	54,5	41,2
<b>EBIDTA</b>	<b>336,6</b>	<b>270,2</b>	<b>238,2</b>	<b>222,3</b>	<b>126,5</b>
Provisiones y amortizaciones	72,9	54,9	55,2	39,7	23,0
<b>Total gastos de explotación</b>	<b>234,2</b>	<b>201,6</b>	<b>176,9</b>	<b>193,4</b>	<b>154,3</b>
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>263,7</b>	<b>215,3</b>	<b>183,0</b>	<b>182,6</b>	<b>103,5</b>
Resultado financiero	-50,7	-30,9	-31,5	-69,0	-22,6
Resultado de sociedades puestas en equivalencia	11,4	7,3	6,7	8,3	7,7
Amortización del fondo de comercio de consolidación	-9,2	-7,3	-7,7	-2,4	-1,2
<b>RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>215,1</b>	<b>184,5</b>	<b>150,6</b>	<b>119,5</b>	<b>87,5</b>
Resultado extraordinario	100,8	92,4	-80,7	18,6	2,9
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>315,9</b>	<b>276,9</b>	<b>69,8</b>	<b>138,1</b>	<b>90,4</b>
Impuesto sobre sociedades	134,7	45,5	28,2	44,4	18,8
Resultado atribuido a socios externos	37,5	34,2	31,7	25,6	17,3
<b>RESULTADO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>143,7</b>	<b>197,1</b>	<b>10,0</b>	<b>68,1</b>	<b>54,3</b>

**AJUSTES AL RESULTADO ATRIBUIDO**

Ajuste Provisiones		-77,0	100,0		
Plusvalía neta salida a Bolsa		-19,0			
<b>RESULTADO ATRIBUIDO AJUSTADO</b>	<b>124,7</b>	<b>120,1</b>	<b>110,0</b>	<b>68,1</b>	<b>54,3</b>

(1) Se han realizado aquellas reclasificaciones por líneas necesarias para hacer comparables las cifras de años anteriores con las del presente ejercicio, sin afectar al perímetro de consolidación.

(2) El consolidado de Cintra, S.A. y sociedades dependientes incluye las sociedades de Aparcamientos desde el mes de octubre.

(3) El 2002 se produce la escisión de las actividades de Aparcamientos y Aeropuertos a Ferrovial Infraestructuras, como consecuencia del acuerdo con Macquarie.

(4) El consolidado de Cintra, S.A. y sociedades dependientes incluye las sociedades de Aparcamientos y Aeropuertos.

## CINTRA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

## BALANCE CONSOLIDADO (1)

ACTIVO	2004 (2)	2003	2002 (3)	Millones de euros	
				2001	2000
Accionistas por desembolsos no exigidos	0,1	6,3	11,8	20,2	9,8
<b>ACTIVO INMOVILIZADO</b>	<b>6.316,4</b>	<b>5.394,7</b>	<b>4.786,8</b>	<b>5.347,6</b>	<b>4.386,3</b>
Gastos de establecimiento	8,2	9,7	8,4	3,7	0,8
Inmovilizado inmaterial	152,3	99,8	97,7	139,3	145,5
Inmovilizado material	5.801,4	5.059,5	4.427,5	4.736,0	3.752,3
Inmovilizado financiero	354,5	225,7	253,3	468,7	487,7
Acciones de la Sociedad Dominante					
<b>FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN</b>	<b>181,8</b>	<b>126,2</b>	<b>133,2</b>	<b>69,6</b>	<b>20,3</b>
<b>GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>1.285,6</b>	<b>1.115,3</b>	<b>849,0</b>	<b>737,7</b>	<b>777,6</b>
<b>ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>1.177,0</b>	<b>555,1</b>	<b>553,7</b>	<b>683,9</b>	<b>385,1</b>
Existencias	16,9	1,4	1,1	6,1	8,7
Deudores	222,9	181,6	204,7	178,2	142,1
Inversiones financieras temporales y Tesorería	891,8	341,5	314,6	460,4	230,2
Ajustes por periodificación	45,3	30,7	33,3	39,2	4,1
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>8.961,0</b>	<b>7.197,7</b>	<b>6.334,4</b>	<b>6.859,2</b>	<b>5.579,1</b>
<b>PASIVO</b>					
<b>FONDOS PROPIOS</b>	<b>1.808,9</b>	<b>1.233,2</b>	<b>1.024,6</b>	<b>672,7</b>	<b>632,2</b>
<b>SOCIOS EXTERNOS</b>	<b>520,1</b>	<b>386,5</b>	<b>332,0</b>	<b>373,7</b>	<b>341,7</b>
<b>DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CONSOLIDACIÓN</b>	<b>26,1</b>	<b>27,8</b>	<b>44,1</b>	<b>81,6</b>	<b>99,8</b>
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>181,9</b>	<b>94,0</b>	<b>34,5</b>	<b>38,5</b>	<b>44,2</b>
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>	<b>226,5</b>	<b>142,5</b>	<b>160,0</b>	<b>55,1</b>	<b>44,5</b>
<b>ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>5.702,7</b>	<b>4.925,8</b>	<b>4.171,4</b>	<b>5.156,9</b>	<b>4.149,6</b>
Emisión de obligaciones y otros valores negociables	3.359,6	3.084,4	2.938,4	3.453,0	2.737,9
Deudas con entidades de crédito	1.903,8	1.481,4	908,9	1.371,2	1.309,1
Otras deudas	439,3	360,0	324,1	332,0	102,7
Desembolsos pendientes sobre acciones				0,7	
<b>ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>494,8</b>	<b>387,8</b>	<b>567,8</b>	<b>480,7</b>	<b>267,1</b>
Emisión de obligaciones y otros valores negociables	80,0	67,3	41,4	90,6	15,7
Deudas con entidades de crédito	150,1	151,0	127,4	105,2	87,9
Otras deudas	226,8	159,4	381,9	273,4	162,3
Provisiones para operaciones de tráfico	6,9	5,2	5,2	2,7	0,8
Ajustes por periodificación	31,0	5,0	12,0	8,8	0,4
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>8.961,0</b>	<b>7.197,7</b>	<b>6.334,4</b>	<b>6.859,2</b>	<b>5.579,1</b>

(1) Se han realizado aquellas reclasificaciones por líneas necesarias para hacer comparables las cifras de años anteriores con las del presente ejercicio, sin afectar al perímetro de consolidación.

(2) El consolidado de Cintra, S.A. y sociedades dependientes incluye las sociedades de Aparcamientos desde el mes de octubre.

(3) En el 2002 se produce la escisión de las actividades de Aparcamientos y Aeropuertos a Ferrovial Infraestructuras, como consecuencia del acuerdo con Macquarie.

(4) El consolidado de Cintra, S.A. y sociedades dependientes incluye las sociedades de Aparcamientos y Aeropuertos.

**CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**  
**CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA (1)**

	2004 (2)	2003	2002 (3)	2001	2000
<b>IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS</b>	<b>101,4</b>	<b>89,3</b>	<b>75,0</b>	<b>63,9</b>	<b>31,4</b>
Otros ingresos	3,5	1,4	9,8	1,5	1,1
<b>Total ingresos de explotación</b>	<b>104,9</b>	<b>90,7</b>	<b>84,8</b>	<b>65,3</b>	<b>32,5</b>
Gastos de explotación (4)	35,7	33,5	34,8	21,0	15,7
Gastos de personal	36,1	31,0	27,4	23,3	9,6
<b>EBIDTA</b>	<b>33,1</b>	<b>26,3</b>	<b>22,5</b>	<b>21,1</b>	<b>7,2</b>
Provisiones y amortizaciones	12,7	10,1	8,5	7,4	3,1
<b>Total gastos de explotación</b>	<b>84,5</b>	<b>74,5</b>	<b>70,7</b>	<b>51,7</b>	<b>28,4</b>
<b>RESULTADO DE EXPLOTACIÓN</b>	<b>20,4</b>	<b>16,2</b>	<b>14,0</b>	<b>13,6</b>	<b>4,1</b>
Resultado financiero	-2,1	-2,2	-2,1	-2,3	-1,8
Resultado de sociedades puestas en equivalencia	2,3	1,7	1,7	1,4	1,5
Amortización del fondo de comercio de consolidación	-2,9	-0,9	-0,9	-1,0	-0,5
<b>RESULTADO DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS</b>	<b>17,6</b>	<b>14,8</b>	<b>12,7</b>	<b>11,7</b>	<b>3,4</b>
Resultado extraordinario	1,5	-0,2	1,9	7,5	0,6
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>19,1</b>	<b>14,7</b>	<b>14,6</b>	<b>19,2</b>	<b>4,0</b>
Impuesto sobre sociedades	6,2	6,1	3,2	3,0	1,8
Resultado atribuido a socios externos	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
<b>RESULTADO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE</b>	<b>12,9</b>	<b>8,6</b>	<b>11,4</b>	<b>16,1</b>	<b>2,1</b>

(1) Se han realizado aquellas reclasificaciones por líneas necesarias para hacer comparables las cifras de años anteriores con las del presente ejercicio, sin afectar al perímetro de consolidación.

(2) El consolidado de Cintra Aparcamientos, S.A. y sociedades dependientes incluye Eguisa por Integración Global desde el mes de octubre.

(3) En el primer trimestre del 2001 se produce la venta de la sociedad Parques de Estacionamiento de Lisboa, S.A.

(4) El fondo de reversión se ha reclasificado a la línea de provisiones y amortizaciones.

**CINTRA APARCAMIENTOS, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES**  
**BALANCE CONSOLIDADO (1)**

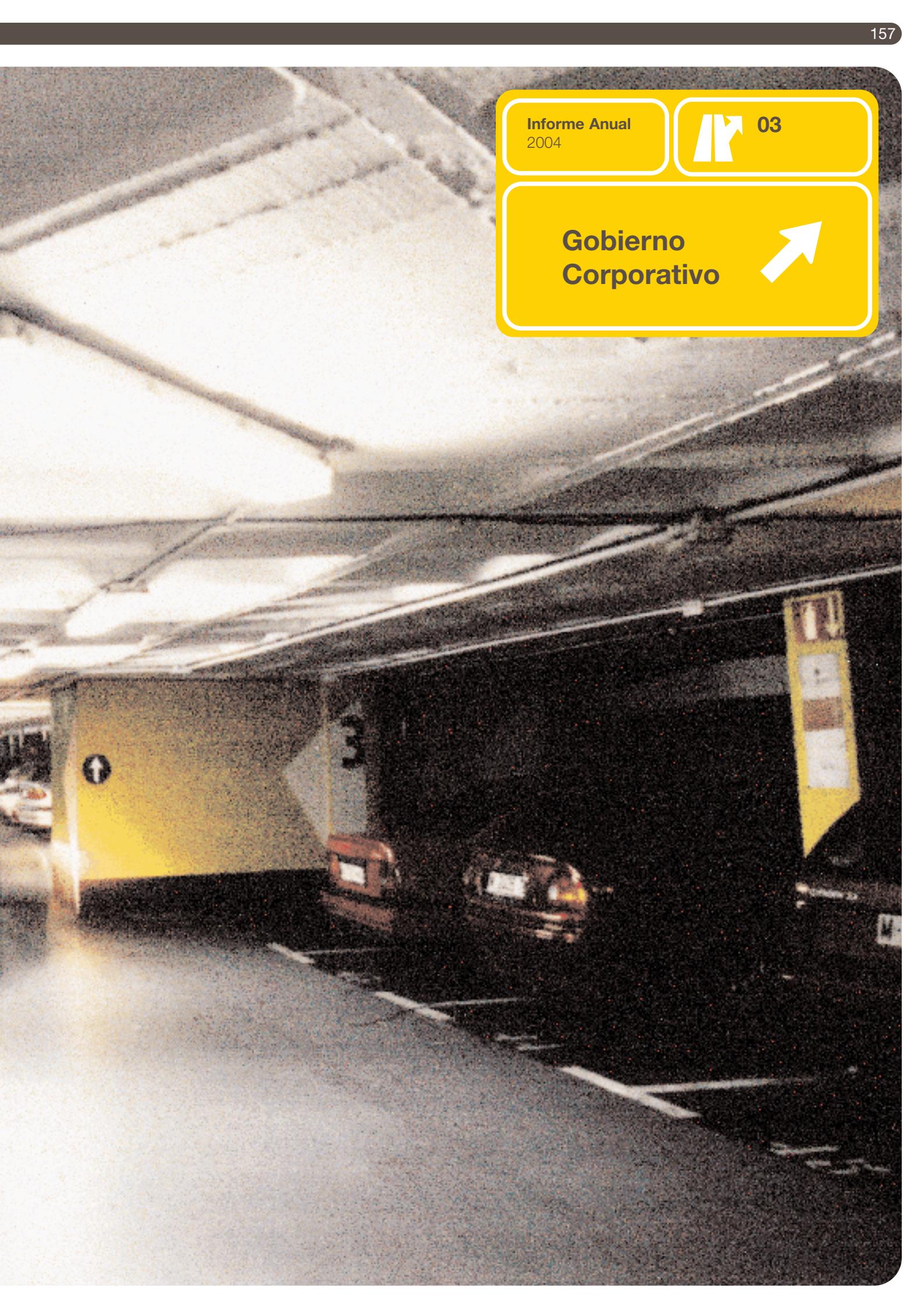
<b>ACTIVO</b>	<b>2004 (2)</b>	<b>2003</b>	<b>2002 (3)</b>	Millones de euros	
				<b>2001</b>	<b>2000</b>
Accionistas por desembolsos no exigidos					
<b>ACTIVO INMOVILIZADO</b>	<b>228,6</b>	<b>163,0</b>	<b>140,2</b>	<b>136,4</b>	<b>144,2</b>
Gastos de establecimiento	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Inmovilizado inmaterial	52,5	23,5	17,0	18,1	11,3
Inmovilizado material	170,5	127,0	109,3	105,6	120,8
Inmovilizado financiero	5,5	12,5	13,9	12,7	12,1
Acciones de la Sociedad Dominante					
<b>FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN</b>	<b>38,9</b>	<b>8,2</b>	<b>9,1</b>	<b>10,0</b>	<b>15,4</b>
<b>GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>13,6</b>	<b>13,0</b>	<b>13,6</b>	<b>8,7</b>	<b>3,9</b>
<b>ACTIVO CIRCULANTE</b>	<b>47,7</b>	<b>30,8</b>	<b>52,5</b>	<b>39,2</b>	<b>28,3</b>
Existencias	15,0	13,7	17,5	5,6	8,5
Deudores	23,2	11,1	13,5	13,3	12,7
Inversiones financieras temporales y Tesorería	9,3	5,7	21,2	20,1	5,1
Ajustes por periodificación	0,3	0,3	0,2	0,2	2,1
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>328,8</b>	<b>215,1</b>	<b>215,3</b>	<b>194,3</b>	<b>191,9</b>
<b>PASIVO</b>					
<b>FONDOS PROPIOS</b>	<b>133,2</b>	<b>86,7</b>	<b>93,6</b>	<b>82,4</b>	<b>75,1</b>
<b>SOCIOS EXTERNOS</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>1,0</b>	<b>0,9</b>
<b>DIFERENCIAS NEGATIVAS DE CONSOLIDACIÓN</b>					
<b>INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>	<b>13,7</b>	<b>9,2</b>	<b>8,1</b>	<b>8,2</b>	<b>10,3</b>
<b>PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>	<b>27,5</b>	<b>9,7</b>	<b>7,4</b>	<b>9,3</b>	<b>10,2</b>
<b>ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>	<b>42,0</b>	<b>44,0</b>	<b>51,7</b>	<b>59,4</b>	<b>63,8</b>
Emisión de obligaciones y otros valores negociables					
Deudas con entidades de crédito	38,0	39,9	47,8	54,9	63,2
Otras deudas	3,9	4,0	3,9	4,6	0,6
Desembolsos pendientes sobre acciones					
<b>ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>	<b>111,8</b>	<b>64,8</b>	<b>53,9</b>	<b>34,0</b>	<b>31,5</b>
Emisión de obligaciones y otros valores negociables					
Deudas con entidades de crédito	30,9	18,6	7,2	6,3	6,3
Otras deudas	80,0	45,3	46,1	27,2	25,0
Provisiones para operaciones de tráfico					
Ajustes por periodificación	0,9	1,0	0,6	0,5	0,3
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>328,8</b>	<b>215,1</b>	<b>215,3</b>	<b>194,3</b>	<b>191,9</b>

(1) Se han realizado aquellas reclasificaciones por líneas necesarias para hacer comparables las cifras de años anteriores con las del presente ejercicio, sin afectar al perímetro de consolidación.

(2) El consolidado de Cintra Aparcamientos, S.A. y sociedades dependientes incluye Egusa por Integración Global desde el mes de octubre.

(3) En el primer trimestre del 2001 se produce la venta de la sociedad Parques de Estacionamiento de Lisboa, S.A.





Informe Anual  
2004

03

Gobierno  
Corporativo



# Informe Anual de Gobierno Corporativo

Correspondiente al ejercicio 2004

La información contenida en este apartado de "Gobierno Corporativo" es un extracto extenso de la información más relevante contenida en el Informe Anual de Gobierno Corporativo aprobado por el Consejo de Administración de la Sociedad en su reunión de 22 de febrero de 2005, según el modelo y con la estructura exigida por la Circular 1/2004, de 17 de marzo, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

Dicho Informe Anual fue remitido a la CNMV como hecho relevante el mismo 22 de febrero de 2005 y, asimismo, está a disposición de los accionistas e inversores tanto en la página web de la Sociedad ([www.cintra.es](http://www.cintra.es)) como en el propio domicilio social de la entidad.

Se incluye a continuación la información del citado Informe Anual que se considera más significativa al objeto de que los accionistas e inversores puedan hacerse un juicio fundado de la Sociedad en aspectos de gobierno corporativo y con la finalidad de ajustarse al principio de transparencia que debe observar toda sociedad anónima cotizada.

## Índice

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>161</b>
<b>A. ESTRUCTURA DE PROPIEDAD DE LA SOCIEDAD</b>	<b>162</b>
1. Capital Social	162
2. Participaciones significativas y de control	162
3. Relaciones entre los titulares de participaciones significativas y la Sociedad o entre los titulares de las mismas entre sí	163
4. Participación accionarial del Consejo de Administración	163
5. Pactos Parasociales y acciones concertadas	164
6. Autocartera	164
a) Datos sobre acciones propias	164
b) Autorización vigente al Consejo de Administración para la adquisición de autocartera	165
7. Restricciones legales y estatutarias al voto o a la adquisición o transmisión de acciones	165
<b>B. ESTRUCTURA DE LA ADMINISTRACIÓN DE LA SOCIEDAD</b>	<b>166</b>
1. Composición y cargos del Consejo de Administración	166
a) General	166
b) Composición del Consejo de Administración	167
c) Perfil de los Consejeros Independientes	168
d) Cargos en el Consejo de Administración	168



2. Comisiones asesoras del Consejo de Administración	168
a) Comisión de Auditoría y Control	169
i) Composición y funciones	169
ii) Actividades realizadas	170
iii) Relaciones con los auditores externos	170
b) Comisión de Operaciones Vinculadas	170
i) Composición y funciones	170
ii) Actividades realizadas	171
3. Funcionamiento del Consejo de Administración	172
a) Convocatoria	172
b) Representación	172
c) Constitución y adopción de acuerdos	172
4. Remuneración de los miembros del Consejo de Administración y Alta Dirección	172
a) Cláusulas estatutarias relativas a la retribución	172
b) Acuerdos sociales relativos a la retribución	173
c) Retribución del Consejo de Administración	175
i) Retribución estatutaria	175
ii) Retribución de los Consejeros Ejecutivos	175
iii) Retribución por pertenencia a otros órganos de administración del grupo, multigrupo o asociadas	175
iv) Pensiones o pago de primas de seguros de vida	175
v) Anticipos y créditos	176
d) Retribuciones a la Alta Dirección, excluyendo a miembros del Consejo de Administración con funciones ejecutivas	176
5. Reglamento del Consejo de Administración	176
6. Otras informaciones sobre el Consejo de Administración	178
a) Consejeros de la Sociedad que sean administradores o realicen funciones ejecutivas en las sociedades con participaciones significativas	178
b) Consejeros de la Sociedad que sean miembros del Consejo de Administración de otras entidades cotizadas	178
c) Cargos de administración o dirección asumidos por los Consejeros en otras sociedades del grupo	179
d) Otra información relevante sobre el Consejo de Administración	179
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	179
ii) Otras informaciones	179

<b>C. OPERACIONES VINCULADAS</b>	<b>179</b>
1. Operaciones vinculadas significativas	179
a) Operaciones con accionistas significativos	179
b) Operaciones significativas de la Sociedad con Consejeros y Alta Dirección de la Sociedad	182
c) Operaciones significativas de la Sociedad con administradores y directivos del grupo de sociedades	182
d) Operaciones significativas realizadas entre sociedades del grupo	182
e) Otros	182
2. Situaciones de conflicto de interés	182
<b>D. SISTEMAS DE CONTROL DEL RIESGO</b>	<b>183</b>
1. Riesgos cubiertos por los sistemas de control	182
1.1. Calidad del Producto o servicio	183
1.2. Aspectos Medioambientales	184
1.3. Riesgos Financieros	184
2. Sistemas de control del riesgo	184
a) Sistemas de control	184
i) Sistemas de gestión de la calidad	185
ii) Mecanismos de control de riesgos financieros	185
iii) Política de aseguramiento	185
b) Procedimiento interno de supervisión	186
<b>E. FUNCIONAMIENTO DE JUNTA GENERAL</b>	<b>186</b>
1. Constitución y adopción de acuerdos en la Junta General	186
2. Reglamento de Junta General de Accionistas.	
Derechos y participación de los accionistas en relación con las Juntas Generales	186
3. Juntas Generales del Ejercicio 2004	187
a) Sesiones	187
b) Datos sobre asistencia	187
c) Extracto de los acuerdos adoptados	187
4. Difusión de información sobre la Sociedad	189
<b>F. GRADO DE SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES EN MATERIA DE BUEN GOBIERNO</b>	<b>189</b>

## 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. A28/606556.

### Ferrovial

- Infraestructuras:** Ferrovial Infraestructuras, S.A., con domicilio en Madrid, calle Príncipe de Vergara, 135 y C.I.F. A 82725482
- Macquarie:** Macquarie Infraestructure Luxembourg, S.A.
- Alta Dirección:** Los Consejeros Ejecutivos y aquellas personas que formen parte del Comité de Dirección de la Sociedad o tengan dependencia directa del órgano de administración o de Consejeros Delegados 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 de Conducta Interna, 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 98.223.225,40 euros, dividido en 491.116.127 acciones de veinte céntimos (0,2) de euro 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 2004 y según la información comunicada a la Sociedad, los titulares de participaciones significativas en CINTRA, son las que figuran a continuación:

Nombre o denominación social del accionista	Número de acciones directas	Número de acciones indirectas (*)	% Total sobre el capital social
GRUPO FERROVIAL, S.A.	0	304.640.286	62,030

(\*) A través de:

Nombre o denominación social del titular directo de la participació	Número de acciones directas	% Sobre el capital social
FERROVIAL INFRAESTRUCTURAS, S.A.	304.640.286	62,030
<b>Total:</b>	<b>304.640.286</b>	

Ferrovial Infraestructuras, accionista directa de CINTRA, está participada al 100% por Grupo Ferrovial, cuyos accionistas principales son Portman Baela S.L. y Casa Grande de Cartagena, S.L.

En relación a las sociedades Portman Baela, S.L. y Casa Grande de Cartagena, S.L., y sus participaciones significativas en el capital social de Grupo Ferrovial, cabe señalar lo siguiente:

- El grupo familiar concertado formado por D. Rafael del Pino Moreno, y sus hijos Da María, D. Rafael, D. Joaquín, D. Leopoldo y D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo, controla la mayoría del capital social de Portman Baela, S.L. y Casa Grande de Cartagena, S.L.
- A su vez, estas dos sociedades, ostentan, respectivamente, unas participaciones del 40,536% y 17,775% sobre el capital de Grupo Ferrovial.
- En consecuencia, el grupo familiar concertado por las personas antes mencionadas, controla, a través de dichas sociedades, el 58,311 % del capital de Grupo Ferrovial.

Con motivo del proceso de admisión a cotización en las Bolsas de Valores de las acciones de la Sociedad, ocurrido en el 2004, Macquarie transmitió el 100% de su participación, que era el 40% del total del capital social de la Sociedad con anterioridad a dicha admisión. En la actualidad Macquarie no posee ninguna acción de la Sociedad.

### 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 CINTRAL con Grupo Ferrovial y algunas empresas pertenecientes a su grupo. Estas relaciones se mencionan en el apartado C, sobre Operaciones Vinculadas.

Adicionalmente, debe mencionarse que D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, perteneciente al grupo familiar referido en el apartado anterior, es Presidente del Consejo de Administración de la Sociedad. Asimismo, D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo, igualmente perteneciente al mismo grupo familiar, es Director General del área de aparcamientos (Cintra Aparcamientos).

### 4. PARTICIPACIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Conforme a la información que los Consejeros han facilitado a la Sociedad, al concluir el ejercicio 2004, la participación accionarial agregada de éstos ascendía a 86.402 acciones, lo que representa un 0,017% del capital social.

De forma individualizada, la anterior participación se distribuía así entre los miembros del Consejo de Administración:

	Directas	Indirectas (**)	% Capital
D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	-	(*)	-
D. Joaquín Ayuso García	3.104	3.152	0,001
D. Juan Béjar Ochoa	1.917	0	0,001
D. Nicolás Villén Jiménez	7.465	23.767	0,006
D. José María Pérez Tremps	3.230	0	0,001
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	15.000	0	0,003
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	25.000	0	0,005
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	3.767	0	0,001

(\*) D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo pertenece al grupo familiar concertado que controla el 58,311% del capital social de Grupo Ferrovial, en los términos descritos en el apartado A.2 anterior.

(\*\*) 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	3.152
CABOLIVO.S.L.	20.000
Familiares del Consejero	3.767
<b>Total</b>	<b>53.838</b>

## 5. PACTOS PARASOCIALES Y ACCIONES CONCERTADAS

La Sociedad no tiene conocimiento de la existencia de pactos que incluyan la regulación del ejercicio del derecho de voto en las juntas generales o que restrinjan o condicione la libre transmisibilidad de las acciones de la Sociedad.

En relación a Grupo Ferrovial que, a su vez, controla indirectamente el 62,03 % de CINTRA, se presume, a los efectos de lo dispuesto en el Real Decreto 377/1991, que existe una acción concertada de carácter tácito entre las sociedades Portman Baela S.L. y Casa Grande de Cartagena S.L., habida cuenta que el grupo familiar concertado referido con anterioridad controla el capital de estas dos últimas sociedades.

## 6. AUTOCARTERA

### a) Datos sobre acciones propias

Al cierre del ejercicio la Sociedad no tenía ninguna acción propia.

Las únicas operaciones de autocartera producidas por la Sociedad durante el ejercicio se han producido con motivo de la salida a bolsa de la Sociedad.

Con anterioridad a la fecha de salida a bolsa, pero como actuaciones previas para facilitar la misma, se produjeron diversas operaciones de reestructuración societaria que se ejecutaron el 26 de octubre de 2004. Dichas operaciones consistieron, básicamente, en la permuta de participaciones en virtud de las cuales CINTRA transmitió a Macquarie Infrastructure Canada Inc. un 13,87% del capital social de la Sociedad 407 International Inc.; Macquarie Infrastructure Canada Inc. transmitió a Ferrovial Infraestructuras, por cuenta de CINTRA, un 7,86% del capital social de CINTRA; Ferrovial Infraestructuras transmitió a CINTRA un 99,92% del capital social de Cintra Aparcamientos, S.A. y un 50% del capital social de Inversora de Autopistas de Levante, S.L.; y Macquarie Infrastructure Canada Inc. transmitió a CINTRA un 4,12% del capital social de la propia CINTRA, que se convirtieron así en acciones propias de la Sociedad.

Sin embargo, el mismo 26 de octubre e inmediatamente a continuación de las operaciones societarias arriba mencionadas, se ejecutó una ampliación de capital de la Sociedad, con destino a la Oferta Pública de Suscripción en el proceso de admisión a cotización de la Sociedad en las bolsas de valores. Dicha ampliación de capital social implicó la emisión y puesta en circulación de 42.243.527 nuevas acciones, con lo que el capital social final de la Sociedad se elevó a 491.116.127 acciones. En relación con esa nueva cifra de capital social, el porcentaje de acciones propias sobre el capital pasó a ser del 3,77%.

El coste de adquisición de dichas acciones fue de 9,8 euros por acción.

Posteriormente, esa autocartera fue objeto de la Oferta Pública de Venta de la Sociedad, siendo el precio final de colocación de 8,24 euros por acción. En consecuencia, el resultado neto obtenido durante el ejercicio por la citada operación de autocartera ha sido de – 28.907 miles euros.

Salvo por lo descrito anteriormente, durante el ejercicio no ha habido variaciones significativas de la autocartera de acuerdo con el significado atribuido a éstas por lo dispuesto en el Real Decreto 377/1991, de 15 de marzo.

**b) Autorización vigente al Consejo de Administración para la adquisición de autocartera**

La Junta General Extraordinaria y Universal de accionistas de la Sociedad celebrada el 28 de septiembre de 2004 acordó autorizar al Consejo de Administración para que, de conformidad con lo establecido en el artículo 75 y siguientes de la Ley de Sociedades Anónimas, pueda proceder, con posterioridad a la fecha de admisión a cotización de las acciones de la Sociedad, a la adquisición derivativa de acciones propias -bien directamente, bien a través de cualesquiera sociedades filiales en las que la Sociedad sea sociedad dominante o bien a través de un tercero que actúe por su cuenta-, con respeto de los límites y requisitos legales y de las siguientes condiciones:

- a) Modalidades de adquisición: Adquisición por título de compraventa, permuta, donación, adjudicación o dación en pago o cualquier otro título permitido por la legislación vigente. En todo caso, las acciones a adquirir habrán de encontrarse en circulación e íntegramente desembolsadas;
- b) Número máximo de acciones a adquirir: Acciones representativas de hasta un 5% del capital social de la Sociedad;
- c) Precios máximo y mínimo: El precio mínimo de adquisición de las acciones será su valor nominal y el precio máximo será hasta un 120% de su valor de cotización en la fecha de adquisición;
- d) Duración de la autorización: La autorización entrará en vigor en la fecha de admisión a negociación de las acciones de la Sociedad y estará vigente durante un plazo máximo de dieciocho (18) meses a contar desde la fecha de adopción de este acuerdo por la Junta.

Se acordó que las acciones que se adquieran en virtud de la presente autorización pudieran destinarse por la Sociedad, entre otros fines, a su entrega a los trabajadores o administradores de la Sociedad ya sea directamente o como consecuencia del ejercicio de derechos de opción, o de retribución referenciada al valor de las acciones, de los que aquéllos sean titulares, en virtud de planes de retribución del personal de la Sociedad o de su grupo aprobados por la Junta General de Accionistas.

Las acciones que se adquieran en uso de esta autorización no gozarán de ningún derecho político, ni siquiera el de voto, atribuyéndose proporcionalmente al resto de las acciones los derechos económicos que les correspondan de acuerdo con lo establecido en el artículo 79 de la Ley de Sociedades Anónimas.

**7. RESTRICCIONES LEGALES Y ESTATUTARIAS AL VOTO O A LA ADQUISICIÓN O TRANSMISIÓN DE ACCIONES**

No existen restricciones de ninguna índole al ejercicio del derecho de voto para la adquisición o transmisión de participaciones en el capital social.

## B. Estructura de la administración de la sociedad

### 1. COMPOSICIÓN Y CARGOS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

#### a) General

El cargo de Consejero tendrá una duración de tres años, pudiendo ser reelegidos.

Los Estatutos Sociales y el Reglamento determinan que el Consejo de Administración procurará que en su composición los Consejeros Externos constituyan una amplia mayoría. Igualmente, el Consejo procurará que dentro del grupo mayoritario de Consejeros Externos, se integren los Consejeros Dominicales e Independientes, con una proporción significativa de estos últimos.

Las propuestas de nombramiento de consejeros independientes deberán estar precedidas de la correspondiente propuesta informe de la Comisión de Operaciones Vinculadas. Cuando el Consejo se aparte de las recomendaciones de la Comisión de Operaciones Vinculadas habrá de motivar las razones de su proceder y dejar constancia en acta de sus razones.

Los Consejeros Independientes no deberán encontrarse en ninguna de las siguientes circunstancias:

- Tener o haber tenido recientemente una relación estable, directa o indirecta, que reúna los siguientes requisitos: (i) que sea de carácter profesional, laboral o comercial, (ii) que sea relevante en atención a su importe o a la naturaleza de los servicios prestados; y (iii) que se mantengan o se hayan mantenido con Cintra o con cualquier entidad del Grupo Ferrovial, con los consejeros dominicales o sociedades del grupo cuyos intereses accionariales éstos representen, con entidades de crédito que participen en la financiación de Cintra o de cualquier entidad del Grupo Ferrovial, o las organizaciones que reciban aportaciones económicas de Cintra o de cualquier entidad del Grupo Ferrovial.
- Ser consejero de otra sociedad que tenga consejeros dominicales en la Sociedad.
- Tener relación de parentesco hasta el tercer grado de consanguinidad o el segundo de afinidad u otros vínculos de otra naturaleza que resulten de análoga significación con los Consejeros Ejecutivos, Dominicales o los miembros de Alta Dirección de la Sociedad.
- Ser titular, directa ni indirectamente, de una participación del capital de la Sociedad superior al 2%.

En caso de que en alguno de los Consejeros Independientes, o que fuese a ser propuesto como tal, concurriese alguna de las circunstancias descritas anteriormente, el Consejo de Administración podrá evaluar la dispensa de dicha circunstancia, previo informe de la Comisión de Operaciones Vinculadas, haciendo constar la misma en el Informe anual.

Los Consejeros Dominicales no podrán mantener a título personal, directa o indirectamente, relaciones comerciales, económicas, laborales o profesionales estables y de carácter significativo con CINTRA, excepto las de carácter profesional que sean inherentes a los cargos que desempeñen en el seno del Consejo de la Sociedad.

Finalmente, el cese de los consejeros se produce por el transcurso del período para el que fueron nombrados, cuando lo decida la Junta General o a instancias del Consejo de Administración en algunos supuestos tasados (entre otros, cambio de las circunstancias del consejero, incumplimiento de obligaciones, situaciones de incompatibilidad o cambios profesionales significativos que afecten a los intereses de CINTRA o cumplimiento de una determinada edad).

## b) Composición del Consejo de Administración

Desde la fecha de admisión a cotización de las acciones de CINTRA, ocurrido el 27 de octubre de 2004, el Consejo de Administración cuenta con ocho miembros, dentro del número mínimo (seis) y máximo (quince) permitido por los Estatutos Sociales.

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. Juan Béjar Ochoa | Ejecutivo |
|-----------------------|-----------|

### Consejeros

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| • D. José María Pérez Tremps            | Externo Dominical     |
| • D. Nicolás Villén Jiménez             | Externo Dominical     |
| • D. José Fernando Sánchez-Junco Mans   | Externo Independiente |
| • D. Fernando Abril-Martorell Hernández | Externo Independiente |
| • D. Jaime Bergel Sainz de Baranda      | Externo Independiente |

### Secretario no Consejero

- |                             |
|-----------------------------|
| • D. Lucas Osorio Iturmendi |
|-----------------------------|

Los cambios en la composición del Consejo acontecidos durante el ejercicio 2004 han sido los ceses de los Sres. Sir Robin Biggam (27 de julio de 2004), James Stuart Craig y Stephen Allen (27 de octubre de 2004), todos ellos propuestos en su momento por el accionista Macquarie. Asimismo, con motivo de la admisión a cotización de las acciones de CINTRA, entraron a formar parte de Consejo los Sres. Pérez Tremps, Villén Jiménez, Sánchez-Junco Mans, Abril-Martorell Hernández y Bergel Sainz de Baranda, determinándose así la composición actual del Consejo de Administración.

El Consejo de Administración, previo informe favorable de la Comisión de Operaciones Vinculadas, ha otorgado una dispensa a D. Jaime Bergel Sainz de Baranda, en su condición de Consejero Independiente, por la concurrencia de una circunstancia de las previstas en el art. 10.3 del Reglamento del Consejo de Administración de la Sociedad, al considerar que no se ve afectada su condición de Consejero Independiente ni afecta al interés social de la Sociedad.

D. Jaime Bergel Sainz de Baranda, es Presidente y accionista (con un 1% del capital social) de la Sociedad Gala Capital Partners Equity, S.L. (Gala Capital); por su parte, Casa Grande de Cartagena, S.L (Casa Grande) es accionista de Gala Capital con una participación del 19,9%, aproximadamente. Casa Grande es una sociedad perteneciente al grupo familiar concertado que controla indirectamente el 58,311% de Grupo Ferrovial que, a su vez, tiene el 100% del capital social de Ferrovial Infraestructuras, titular del 62,03% de CINTRA. El Presidente del Consejo de Administración de CINTRA, D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, es miembro del grupo familiar concertado antes mencionado y, asimismo, consejero de la Sociedad Gala Capital.

### c) Perfil de los Consejeros Independientes

- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
  - Presidente y Director General del GRUPO UNIÓN ESPAÑOLA DE EXPLOSIVOS, S.A.
  - Vicepresidente de DINAMIA CAPITAL PRIVADO S.C.R., S.A.
  - Vicepresidente del Consejo de Administración de DEFEX, S.A.
- D. Fernando Abril-Martorell Hernández
  - Consejero Delegado del GRUPO TELEFÓNICA desde 2000 a 2003
  - Consejero de PORTUGAL TELECOM
  - Consejero de TELECOMUNICACIONES DE SAO PAULO
- D. Jaime Bergel Sainz de Baranda
  - Presidente de GALA CAPITAL
  - Socio Fundador de BTEP
  - Consejero de BACARDI LIMITED

### d) Cargos en el Consejo de Administración

- Desde 1998, D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo ostenta la condición de Presidente del Consejo de Administración, sin que recaiga en él la condición de primer ejecutivo de la Sociedad.
- El Vicepresidente del Consejo de Administración ostenta dicho cargo desde el 27 de octubre de 2004 y tiene actualmente la condición de Consejero Externo Dominical y no ejecutivo.
- El Consejero Delegado ostenta ese cargo desde el 15 de enero de 2002.
- El Secretario del Consejo no es administrador. Asume la función de cuidar de la legalidad formal y material de las actuaciones del Consejo, y garantizar que los procedimientos y reglas de buen gobierno de la Sociedad sean respetados y regularmente revisados.

## 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. Ambas Comisiones fueron creadas por la Junta General Extraordinaria de fecha 4 de octubre de 2004, si bien con efectos desde la fecha de la efectiva admisión a negociación de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores, circunstancia que tuvo lugar el 27 de octubre de 2.004.

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; de la Comisión de Operaciones Vinculadas no pueden ser miembros los 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 Comisión está actualmente formada por tres miembros:

- D. Fernando Abril-Martorell Hernández  
**Presidente**
- D. José María Pérez Tremps
- D. Nicolás Villén Jiménez

El Sr. Abril-Martorell Hernández es Consejero Independiente, ostentando así la condición que le habilita para ser Presidente de la Comisión.

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;
- Supervisar los servicios de auditoría interna de la Sociedad;
- 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 el normativa interna de gobierno corporativo, particularmente el Reglamento Interno de Conducta, y de conducta en los Mercados de Valores, haciendo las propuestas que estime convenientes;
- Realización de un procedimiento de valoración de los servicios prestados por el auditor externo.

## II) Actividades realizadas

Durante el 2004 la Comisión no ha celebrado reuniones. La primera reunión, formalmente constitutiva, se ha producido el 20 de enero de 2005 y la segunda el 21 de febrero del mismo año.

Las actividades que se describen a continuación son las más relevantes iniciadas durante el 2005 en relación con la información del ejercicio anterior:

- Revisión, previa a su consideración por el Consejo de Administración, de la información pública anual de carácter económico-financiero de la Sociedad relativa al ejercicio 2004.
- Revisión del mapa de riesgos y contingencias de la Sociedad al cierre del ejercicio 2004, y fijación de criterios para su seguimiento y supervisión;
- Inicio de relaciones con los auditores externos para, entre otras cosas, realizar un seguimiento de sus trabajos y demás relacionadas con el proceso de desarrollo de la auditoría.

Asimismo,

- La Comisión repasó en su reunión constitutiva las funciones de revisión, información y control que le incumben y estableció criterios para garantizar su adecuado cumplimiento.
- La Comisión ha decidido aplicar en CINTRA el sistema de análisis de riesgos y controles que inició Grupo Ferrovial en 2002. La Comisión solicitó a la Sociedad que esos trabajos se revisen semestralmente y que se comunique a la misma cualquier hecho significativo que pueda surgir durante el curso de los mismos.

## III) Relaciones con los auditores externos

Las relaciones del Consejo con los auditores externos se canaliza 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.

Respecto al Auditor externo de la Sociedad, la Comisión debe autorizar los contratos entre la Sociedad y el Auditor ajenos a la propia actividad de auditoría de cuentas. Dicha autorización no será concedida si la Comisión entiende que los contratos pueden razonablemente comprometer la independencia del Auditor en la realización de las auditorías de cuentas.

En el ejercicio 2004, la mayoría de los gastos incurridos por la Sociedad con la firma auditora externa se corresponden con trabajos distintos de los de auditoría ordinaria, y se produjeron principalmente con motivo del proceso de salida a bolsa de la Sociedad, ocurrido en octubre de 2004, antes por tanto de la constitución de la Comisión de Auditoría y Control. El total de los gastos devengados por el Auditor externo a CINTRA y su grupo durante el 2004, asciende a la cantidad de 672 miles euros, que equivale a un 67,3% del total del importe facturado por la firma auditora.

## b) Comisión de Operaciones Vinculadas

### i) Composición y funciones

Esta Comisión está formada por cuatro miembros:

- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
- Presidente**
- D. Jaime Bergel Sainz de Baranda
- D. Fernando Abril-Martorell Hernández
- D. Juan Béjar Ochoa

Entre sus funciones más destacadas están:

- a) Informar al Consejo sobre las propuestas de nombramiento de Consejeros Independientes.
- b) Supervisar con carácter general la realización por la Sociedad de operaciones vinculadas (salvo las que se realicen con entidades participadas mayoritariamente por la Sociedad) y en particular:
  - Revisar al menos semestralmente el cumplimiento de las reglas establecidas en el Contrato Marco suscrito entre Cintra, Grupo Ferrovial y Ferrovial Agroman, en relación con las operaciones vinculadas realizadas entre Cintra y Grupo Ferrovial y las empresas de sus respectivos grupos;
  - Emitir recomendaciones al Consejo en relación con el cumplimiento de las reglas establecidas en el Contrato Marco sobre operaciones vinculadas;
  - Informar al Consejo en relación con las modificaciones del Contrato Marco;
  - Ejercitar cualesquiera otros cometido que le encomiende el Contrato Marco.
- c) Informar las propuestas de modificación del Reglamento del Consejo en la medida que afecten a las competencias de la Comisión de Operaciones Vinculadas;
- d) Informar al Consejo en relación con las dispensas a un Consejero Independiente o, que vaya a ser propuesto como tal, de alguno de los requisitos, para continuar o ser propuesto, como tal Consejero Independiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 10.4 del Reglamento del Consejo.

#### **ii) Actividades Realizadas**

Durante el 2004 la Comisión no ha celebrado reuniones. Durante el 2005 la Comisión se ha reunido el 20 de enero, que fue la sesión formalmente constitutiva, y el 22 de febrero. Las actividades que se describen a continuación son las más relevantes iniciadas durante el 2005 en relación con la información del ejercicio anterior:

- Revisión de las principales operaciones vinculadas con Grupo Ferrovial y su grupo de empresas, existentes al cierre del ejercicio 2004, tanto respecto al desarrollo de proyectos de infraestructuras de transporte y su actividad constructiva correspondiente, como en relación a otros servicios intergrupo;
- Examen de la naturaleza de los servicios intergrupo;
- La fijación de criterios respecto a la adecuación de los contratos que regulen los servicios intergrupo que, según lo previsto por el Contrato Marco, deberá producirse durante el 2005.

Asimismo, la Comisión repasó en su reunión constitutiva las funciones de revisión, información y control que le incumben y estableció criterios para garantizar su adecuado cumplimiento.

Finalmente, la Comisión informó favorablemente al Consejo de Administración sobre la dispensa a D. Jaime Bergel Sainz de Baranda, en su condición de Consejero Independiente, por la concurrencia de la circunstancia mencionada en el apartado B.1b

### **3. FUNCIONAMIENTO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

#### **a) Convocatoria**

El Consejo se reúne regularmente una vez al mes. 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.

### **4. REMUNERACIÓN DE LOS MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

#### **a) Cláusulas estatutarias relativas a la retribución**

El artículo 36 de los Estatutos Sociales regula esta materia, estableciendo 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 corresponde 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 sociales relativos a la retribución**

La Junta General Extraordinaria de Accionistas de CINTRA de fecha 4 de octubre de 2004, y efectos desde la efectiva salida a bolsa de la Sociedad, adoptó, de conformidad con lo previsto en el artículo 36 de los Estatutos Sociales, lo siguiente:

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 de 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 para los consejeros de la Sociedad".

Por su parte, el Consejo de Administración, en su sesión de 15 de noviembre de 2004, aprobó una retribución de Sesenta Mil (60.000) euros por año y administrador, a favor de cada uno de los Consejeros Externos Independientes y el Consejero Ejecutivo.

Igualmente se acordó que para el ejercicio 2004 la retribución sería abonada proporcionalmente con efectos desde el 27 de octubre de 2004, dado que el acuerdo sobre retribución de administradores adoptado por la Junta General de fecha 4 de octubre de 2004, estaba condicionado a la admisión a cotización oficial de las acciones de la Sociedad, que se produjo en el 27 de octubre.

### c) 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 2004 una retribución de 44 miles de euros brutos.

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	11.000 euros
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	11.000 euros
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	11.000 euros
D. Juan Bejar Ochoa	11.000 euros

#### ii) Retribución de los Consejeros Ejecutivos.

El Consejero Ejecutivo ha devengado, además de los conceptos que le corresponde en su calidad de Consejero de la Sociedad y de otros órganos de Administración del Grupo, las siguientes remuneraciones en 2004:

- Retribución fija en metálico: 86 miles euros
- Salarios en especie: 0,37 miles euros
- Retribución variable por consecución de objetivos 520 miles euros

La retribución fija se corresponde a lo percibido desde el 1 de octubre de 2004, fecha a partir de la cual pasó a depender laboralmente de CINTRA.

La retribución variable se corresponde a la íntegramente devengada durante el 2004.

El contrato de trabajo del Consejero Ejecutivo 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 2004, ascendió a 52 miles euros.

#### iii) Retribución por pertenencia a otros órganos de administración del grupo, multigrupo o asociadas.

Los Consejeros de CINTRA tanto Ejecutivos como Externos Dominicales, que son miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas han percibido una retribución conjunta de 196 miles euros por tal concepto.

#### iv) Pensiones o primas de seguros de vida.

Durante el ejercicio 2004, no se ha satisfecho suma alguna en concepto de pensiones a favor de antiguos o actuales miembros del Consejo de Administración de la Sociedad.

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 2004 el pago de 0,3 miles euros, de las que resulta beneficiario el Consejero Ejecutivo.

**v) Anticipos y créditos**

A 31 de diciembre de 2004, no existían anticipos o créditos a los Consejeros. No había, en consecuencia, obligaciones de garantía asumidas por la Sociedad.

**d) Retribuciones de la Alta Dirección, excluyendo a miembros del Consejo de Administración con funciones ejecutivas**

La Alta Dirección de la Sociedad con dependencia inmediata del Consejero Delegado, han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2004 una remuneración de 2.377 miles de euros con el desglose siguiente:

• Retribución fija	1.575 miles euros
• Retribución variable por consecución objetivos	736 miles euros
• Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	62 miles euros
• Primas de seguro	4 miles euros

Las retribuciones expresadas, percibidas en función del tiempo de permanencia en el cargo en el ejercicio 2004, corresponden a las personas titulares de los cargos siguientes:

- Director Económico Financiero
- Director de Aparcamientos
- Director de Irlanda y Portugal
- Director de Canadá
- Director de Sistemas e Información
- Director de Desarrollo Corporativo
- Director de EEUU y Latinoamérica
- Director de la Asesoría Jurídica y Secretario del Consejo
- Director de Autopistas España
- Director Técnico y de Licitación
- Directora de Recursos Humanos y Calidad

**5. REGLAMENTO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN**

El Consejo de Administración de CINTRAL, en su reunión de fecha 31 de agosto de 2004, pero con efectos desde la fecha de admisión a cotización de la Sociedad, que tuvo lugar el 27 de octubre de 2004, aprobó el Reglamento del

Consejo de Administración de CINTRA en cumplimiento de lo previsto en el artículo 115 de la Ley del Mercado de Valores (artículo añadido por la Ley 26/2003, de 17 de julio).

Los aspectos más relevantes del Reglamento del Consejo son los siguientes:

- a) Salvo en las materias reservadas por ley y Estatutos a la competencia de la Junta General, el Consejo de Administración se configura como el máximo órgano de decisión de la Sociedad.
- b) El Consejo estará integrado por Consejeros Ejecutivos, Externos Dominicales y Externos Independientes. Podrán existir Consejeros Externos que no tengan la condición de dominicales ni de independientes.
- c) El Consejo designará de su seno un Presidente, que contará con voto dirimente en caso de empate en las votaciones. Asimismo, existirá necesariamente un Vicepresidente, que sustituirá al Presidente en caso de imposibilidad o ausencia. El Consejo también es competente para designar al Secretario del mismo, sin que sea preciso que ese nombramiento recaiga en un Consejero. El Consejo podrá nombrar un Vicesecretario, que tampoco precisará ser Consejero, para que asista al Secretario y le sustituya en caso de ausencia.
- d) El Consejo de Administración se reunirá, de ordinario, mensualmente y a iniciativa del Presidente, cuantas veces éste lo estime oportuno para el buen funcionamiento de la Sociedad. El Consejo deberá reunirse cuando lo pidan al menos dos de sus componentes.
- e) El Consejo de Administración podrá designar de su seno una Comisión Ejecutiva y uno o varios Consejeros Delegados. Asimismo, el Consejo de Administración podrá constituir otras Comisiones con funciones consultivas y de propuesta, sin perjuicio de que, excepcionalmente, se les atribuya alguna facultad de decisión. En todo caso, constituirá una Comisión de Auditoría y Control y una Comisión de Operaciones Vinculadas
- f) Los Consejeros cesarán en el cargo cuando haya transcurrido el período para el que fueron nombrados, cuando lo decida la Junta General o a instancias del Consejo de Administración en alguno de los supuestos regulados en el Reglamento.
- g) El Consejo de Administración procurará que en la composición del órgano, los Consejeros Externos constituyan una amplia mayoría. El Consejo procurará igualmente que, dentro del grupo mayoritario de los Consejeros Externos, se integren los Consejeros Dominicales y los Consejeros Independientes, con una proporción significativa de estos últimos con objeto de reflejar adecuadamente la proporción entre capital dominical y capital flotante.
- h) El Consejero deberá abstenerse de intervenir y votar en las deliberaciones que afecten a asuntos en los que se halle interesado directa o indirectamente, por cuenta propia o por cuenta de un tercero. En todo caso, deberá informar de estas situaciones al Secretario del Consejo con la debida antelación.
- i) El Consejero deberá comunicar a la Sociedad: (i) la participación que tuviera en el capital de sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de la Sociedad y los cargos o funciones que en ellas se ejerzan, y (ii) la realización por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de la Sociedad.
- j) El Consejo de Administración de la Sociedad elaborará, previo informe de la Comisión de Auditoría y Control, un informe anual de gobierno corporativo. Ese informe anual de gobierno corporativo será objeto de la publicidad prevista en la normativa del Mercado de Valores.
- k) La Sociedad mantendrá una página web ([www.cintra.es](http://www.cintra.es)) para información de los accionistas.

## 6. OTRAS INFORMACIONES SOBRE EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

**a) Consejeros de la Sociedad que sean administradores o realicen funciones ejecutivas en las sociedades con participaciones significativas**

Son los siguientes:

Nombre o denominación social del consejero	Nombre o denominación social del accionista significativo	Cargo
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Grupo Ferrovial, S.A..	Presidente
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Ferrovial Infraestructuras, S.A.	Presidente
Joaquín Ayuso García	Grupo Ferrovial S A	Consejero Delegado
Joaquín Ayuso García	Ferrovial Infraestructuras, S.A.	Vicepresidente, Consejero Delegado
José María Pérez Tremps	Grupo Ferrovial S A.	Consejero-Secretario, miembro de Comité de Dirección
José María Pérez Tremps	Ferrovial Infraestructuras, S.A.	Consejero
Nicolás Villén Jiménez	Grupo Ferrovial S A.	Director General Económico
Nicolás Villén Jiménez	Ferrovial Infraestructuras, S.A.	Financiero, miembro del Comité de Dirección
Juan Béjar Ochoa	Grupo Ferrovial S A.	Consejero
Juan Béjar Ochoa	Ferrovial Infraestructuras, S.A.	Director General de la División de Infraestructuras.
Juan Béjar Ochoa	Ferrovial Infraestructuras, S.A.	Miembro del Comité de dirección
Juan Béjar Ochoa	Ferrovial Infraestructuras, S.A.	Consejero

**b) Consejeros de la Sociedad que sean miembros del Consejo de Administración de otras entidades cotizadas**

Conforme a la información disponible por la Sociedad, los Consejeros siguientes son miembros del Consejo de Administración de otras entidades cotizadas en mercados oficiales de valores en España, distintas de CINTRA:

Nombre o denominación social del Consejero	Entidad cotizada	Cargo
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Grupo Ferrovial	Presidente
Rafael del Pino y Calvo-Sotelo	Banesto	Consejero
Joaquín Ayuso García	Grupo Ferrovial	Consejero Delegado
Juan Béjar Ochoa	Europistas	Consejero
José María Pérez Tremps	Grupo Ferrovial	Consejero Secretario
José María Pérez Tremps	Europistas	Consejero

**c) Cargos de administración o dirección de asumidos por Consejeros en otras sociedades del grupo**

A 31 de diciembre de 2004, los Sres. D. Juan Bejar Ochoa, D. José María Pérez Tremps y D. Nicolás Villén Jiménez ocupaban cargos en Consejos de Administración de diversas sociedades del grupo.

**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 han 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 la Sociedad.

- D. Fernando Abril-Martorell Hernández ha comunicado la titularidad, entre directa e indirecta, de participaciones inferiores al 0,001% en el capital de una sociedad del sector de infraestructuras (ABERTIS, S.A.).
- D. Nicolas Villen Jiménez ha comunicado la titularidad, entre directa e indirecta, de participaciones inferiores al 0,001% en el capital de una sociedad del sector de infraestructuras (ABERTIS, S.A.).

La Sociedad no ha recibido ninguna comunicación respecto al ejercicio por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad que el que constituye el objeto social de CINTRA por parte de los Consejeros de la Sociedad.

**ii) Otras informaciones**

En 2004, el Consejo de Administración ha celebrado 9 reuniones.

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 de CINTRA, las sociedades indicadas firmaron un Contrato Marco que entró en vigor el 27 de Octubre de 2004, y cuyo objeto es regular las relaciones entre Grupo Ferrovial y sus sociedades dependientes distintas de CINTRA (en su conjunto y en relación a este apartado, Ferrovial), y CINTRA y sus sociedades dependientes, 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 licitaciones para la construcción, explotación, mantenimiento y/o explotación de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos ("Proyectos").

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) 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 el siguiente régimen de derechos preferentes y exclusivos entre CINTRA y Ferrovial, con carácter general, y sin perjuicio de las posibles excepciones:

- CINTRA realizará la licitación y demás actividades relacionadas con ella para la concesión y explotación de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos, salvo que CINTRA decline explícitamente su participación o no resultase adjudicataria del Proyecto.
- Ferrovial participará como constructor preferente en las obras de cualquier Proyecto de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos en el que participe CINTRA. Esa participación requerirá que antes de la presentación de la oferta CINTRA cuente con un compromiso de Ferrovial para ejecutar la construcción del Proyecto con precio y plazo cerrados. El compromiso se instrumentará a través de un precontrato de construcción que contendrá, además, los extremos esenciales del futuro contrato de construcción, en caso de que la oferta resulte ganadora.

Si Ferrovial no desea participar en el Proyecto, CINTRA podrá contratar a otra constructora.

En relación con este régimen de preferencias y exclusividades, se establecen unas reglas especiales de proporcionalidad para el caso de que CINTRA concurra a los Proyectos en consorcio con otras compañías. Si CINTRA, siendo minoritaria, no puede hacer efectiva la participación de Ferrovial esta podrá concurrir libremente a la licitación o a la construcción del Proyecto con terceros.

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. Prestación de servicios intergrupo:

Se regulan asimismo los servicios que presten Ferrovial a CINTRA, y viceversa. Entre los servicios a prestar por Ferrovial, se mencionan los sistemas de información y otros de carácter corporativo.

Por parte de CINTRA, se prevé principalmente la prestación de servicios a Ferrovial en la gestión del negocio de aeropuertos y presentación de ofertas.

Asimismo, 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 euros (actualizadas según IPC).

Con carácter general, corresponde a la Comisión de Operaciones Vinculadas, según se describe en el apartado B.2.b supervisar el cumplimiento del Contrato Marco. Dicha Comisión ejercerá determinadas funciones de supervisión e información al Consejo prestando especial atención a las materias relativas al gobierno corporativo de CINTRA y a la prevención de situaciones de conflicto de interés.

Resaltar que en aplicación del Contrato Marco los contratos de obras que estaban vigentes el 27 de octubre de 2004 se regirán por sus propias estipulaciones, si bien los principios esenciales previstos en el Contrato Marco se venían aplicando con anterioridad; por su parte, los contratos vigentes en materia de servicios deben adecuarse en un plazo de seis meses desde que el Contrato Marco entró en vigor, sin perjuicio del compromiso de Grupo Ferrovial de continuar prestando durante un año los servicios que venía desarrollando si así lo requiere CINTRA.

A continuación se detallan las principales relaciones contractuales entre sociedades de CINTRA y empresas de Grupo Ferrovial durante el ejercicio 2004.

B. Prestación de servicios de Grupo Ferrovial a CINTRA: Por razones de gestión centralizada, eficiencia y generación de sinergias, CINTRA recibe servicios de apoyo de ciertas unidades corporativas de Grupo Ferrovial, como por ejemplo en el área fiscal, servicios informáticos o seguros. El importe percibido por Grupo Ferrovial durante el 2004 han sido 3.325 miles euros.

C. Contratos de obra entre Ferrovial Agroman, S.A. (o UTEs controladas por ella) con las siguientes sociedades del grupo CINTRA, en importes facturados en el ejercicio 2004 de acuerdo con los registros de CINTRA:

- Autopista del Sol Concesionaria Española de Autopistas, S.A.: 890 miles euros.
- Autopista Madrid Sur Sociedad Concesionaria, S.A.: 132.678 miles euros.
- Autopista Madrid Levante Sociedad Concesionaria, S.A.: 58.473 miles euros.
- Euroscut Norte Litoral, Sociedade Concessionaria da Scut do Norte Litoral, S.A. (Portugal): 147.131 miles euros.
- Eurolink Motorway Operations Ltd. (Irlanda): 105.311 miles euros.
- Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria, S.A. (Chile): 66.565 miles euros.
- Talca-Chillán Sociedad Concesionaria, S.A. (Chile): 406 miles euros.
- Varios contratos en el área de aparcamientos: 1.751 miles euros.

Los importes relativos a los contratos de construcción entre las Concesionarias y las UTES constructoras controladas por Ferrovial Agroman y su grupo de empresas incluyen la cifra total facturada por dichas UTES. El importe proporcional imputable a Ferrovial Agroman y su grupo de empresas, asciende a 465.970 miles euros.

D. Prestación de servicios de limpieza y mantenimiento por empresas del Grupo Ferrovial (principalmente Ferrovial Servicios, S.A.) a distintas empresas del grupo CINTRA: 1.772 miles euros.

E. Prestación de servicios de CINTRA a sociedades de Grupo Ferrovial en relación con actividades de licitación y gestión de infraestructuras y aeropuertos: 2.386 miles euros.

Señalar que durante el 2004 CINTRA ha prestado servicios de esa naturaleza a Ferrovial Infraestructuras, respecto a proyectos de autopistas de peaje. No obstante, y desde la aplicación del mencionado Contrato Marco CINTRA tiene atribuida la exclusividad respecto a la explotación de proyectos de Infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos, por lo que este servicio no será recurrente respecto a este tipo de proyectos.

F. Prestación de servicios de CINTRA a Ferrovial Agroman, S.A. relacionados con trabajos de localización, preparación y presentación de ofertas en proyectos de infraestructuras de transportes por carretera, facturados en proporción a proyectos adjudicados: 733 miles de euros.

#### **b. Operaciones significativas de la Sociedad con Consejeros y Alta Dirección de la Sociedad**

No existen operaciones de esta naturaleza.

#### **c. Operaciones significativas de la Sociedad con administradores y directivos del grupo de sociedades**

No existen operaciones de esta naturaleza.

#### **d. Operaciones significativas realizadas entre sociedades del grupo**

No existen operaciones de esta naturaleza que no se eliminen en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados y no formen parte del tráfico habitual de la Sociedad en cuanto a su objeto y condiciones.

#### **e. Otros**

Algunos Consejeros (en ningún caso los externos independientes) y Directivos de la Sociedad participan en programas de retribución referenciados al valor de la acción y planes de opciones sobre acciones de Grupo Ferrovial, en los términos informados por dicha Sociedad.

## **2. Situaciones de conflicto de interés**

La Sociedad no tiene conocimiento de ninguna situación de conflicto de intereses 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.

## D. Sistemas de control del riesgo

### 1. RIESGOS CUBIERTOS POR LOS SISTEMAS DE CONTROL

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;
2. Riesgos medioambientales;
3. Riesgos financieros, especialmente la variación de tipos de cambio;
4. Daños, a terceros o en las propias infraestructuras

Los sistemas de gestión se han concebido bajo la perspectiva de la gestión integral de riesgos ("Global risk management") y afectan a todas las áreas de actividad de Cintra, así como a las gestiones de ámbito corporativo vinculadas directa o indirectamente a dichas actividades. Los sistemas de control se han concebido para la efectiva identificación, medición, evaluación y priorización de los riesgos. Estos sistemas generan información suficiente y fiable, para que las distintas unidades y órganos con competencias en la gestión de riesgos decidan en cada caso si éstos son asumidos en condiciones controladas, mitigados o evitados.

Los riesgos más específicos de las actividades desarrolladas por las sociedades del grupo CINTRA son:

#### 1.1. CALIDAD DEL PRODUCTO O SERVICIO

La Sociedad mantiene una política de aseguramiento que cubre los daños que puedan sufrir terceros con ocasión del uso de las concesiones. Este riesgo se asegura de forma habitual en todos los proyectos, variando enormemente los capitales asegurados dependiendo de las exigencias de cada país. En todo caso se cumplen los requisitos de los pliegos y demás documentos de los concursos, así como los contratos de financiación.

Adicionalmente, cabe destacar que las concesionarias miden periódicamente (según la vida útil del pavimento) una serie de variables relacionadas como el grado de confort de la carretera -IRI-; el estado de viabilidad; y la siniestralidad. Se realizan informes periódicos sobre puentes, taludes, estructuras y pavimentos. En ocasiones se está implantado un sistema de patrullas y centrales de emergencia o se contrata un auditor independiente que realiza revisiones periódicas para asegurar que se cumplen los estándares de seguridad exigidos.

Todos estos sistemas de control del riesgo tienen por objeto el diseño e implantación de un sistema de indicadores homogéneo y comparable para todas las concesionarias.

## 1.2 ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

- Cambios en la legislación ambiental: Riesgos derivados del incumplimiento de la legislación aplicable así como cambios no conocidos o previstos en la legislación ambiental que pudieran implicar inversiones relevantes en la infraestructura. Entre las medidas implantadas destaca la llevanza de un autocontrol del cumplimiento, la redacción de informes ambientales con carácter periódico o la monitorización periódica de referencias medioambientales (ruido, aire y agua superficial).
- Catástrofes naturales: Riesgo de catástrofes naturales de carácter limitado que pueden afectar a las infraestructuras. Con carácter general, en fase de construcción el riesgo está asegurado por la constructora mediante pólizas de todo riesgo. En fase de explotación, y con carácter general, el riesgo está igualmente cubierto por pólizas según exigencias de los pliegos y financiadores, variando los límites. En la actividad de aparcamientos, la probabilidad de un suceso de este tipo es muy baja en nuestro país; además, la explotación de aparcamientos está cubierta por el Consorcio de Compensación, incluida la posible pérdida de beneficios.

## 1.3 RIESGOS FINANCIEROS

- Cobertura de riesgos de tipo de cambio y tipo de interés: El objetivo es intentar, una vez que el proyecto entra en funcionamiento, cerrar un tipo de interés fijo o asegurarla mediante coberturas.
- Rescate de la concesión sin pago de indemnización (riesgo país): Riesgo de pérdida de concesiones por rescate de la Administración. En general el rescate conlleva el abono de la correspondiente indemnización con las particularidades legislativas aplicables a cada país.
- 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 el riesgo está cubierto si se debe a actuaciones de la propia administración; en algunas concesiones el riesgo no está cubierto aunque en general la propia ubicación de la infraestructura lo hace improbable.
- Movimientos sociales contrarios al pago de peajes: Riesgo de supresión/modificación de tarifas en concesiones, por presiones sociales y/o cambios políticos. En España existen movimientos "anti-peaje" en varias Comunidades Autónomas; en Cataluña son especialmente activos, pero AUTEMA cuenta con un régimen jurídico que establece una especial protección contra esas medidas. En los peajes en sombra no se considera tal riesgo. En la actividad de aparcamientos el riesgo es poco probable.

## 2. SISTEMAS DE CONTROL DEL RIESGO

### a) Sistemas de control

La identificación de los riesgos y el establecimiento de medidas de control en todos los ámbitos de la Sociedad se desarrolla mediante un procedimiento que 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 en cada una de las áreas de negocio, 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.

**Descripción de los sistemas de control de riesgos específicos:**

1. Sistemas de gestión de la calidad.

Todas las áreas de negocio tienen implantados sistemas de gestión de calidad acordes con la norma ISO 9001, certificados por organismos acreditados. En todos los casos, estos sistemas se implantan en el nivel del centro de producción 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.

2. Mecanismos de control de riesgos financieros.

- Variación de tipos de cambio: Con carácter general, la gestión de este riesgo se lleva a cabo de manera centralizada a través de la Dirección Económico-Financiera, empleando criterios de carácter no especulativo.

Para que los flujos de caja previsibles no se vean afectados por las variaciones del tipo de cambio, existen coberturas destinadas a las siguientes operaciones: Proyectos multidivisa; beneficios obtenidos en filiales extranjeras y dividendos o devoluciones de capital que se prevén recibir de dichas filiales; tesorería de filiales extranjeras

- Gestión del riesgo país en inversiones en el exterior: 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.

3. Política de aseguramiento

CINTRA mantiene una política mixta de aseguramiento: Específica para cada uno de los proyectos de autopistas cumpliendo en todo caso las exigencias de los pliegos y las entidades financieras; y global para el conjunto de la actividad de aparcamientos. Los riesgos susceptibles de ser transferidos mediante pólizas de seguro (incluidos los daños a bienes propios e infraestructuras), 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.

En 2004, CINTRA ha redefinido su política de aseguramiento para darle mayor eficiencia en términos de cobertura y coste económico, contando para ello con especialistas en el ámbito del aseguramiento, entre cuyas funciones se encuentra la identificación de riesgos y la definición de las políticas corporativas de aseguramiento, así como la optimización de las condiciones de contratación y gestión de las pólizas de seguro.

### b) Procedimiento interno de supervisión

Los órganos de dirección de cada actividad (autopistas y aparcamientos) tienen una estructura y contenidos orientados hacia la gestión y el control eficaz de los riesgos relevantes. Asimismo, la Comisión de Auditoría y Control es la responsable de analizar y evaluar periódicamente los principales riesgos de los negocios y los sistemas establecidos para su gestión y control.

Los sistemas de gestión de la 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.

## E. Funcionamiento de la junta general

### I. 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. REGLAMENTO DE LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS. DERECHOS Y PARTICIPACIÓN DE LOS ACCIONISTAS EN RELACIÓN CON LAS JUNTAS GENERALES

El Reglamento de la Junta General entró en vigor el 27 de octubre de 2004, fecha en la que se produjo la admisión a negociación de las acciones de CINTRÁ en las Bolsas de Valores.

El cargo de Presidente de la Junta General coincide con el del Consejo.

No existen derechos de los accionistas en relación con las Juntas Generales que sean distintos a los establecidos en la LSA

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 pueda ser de interés para la Junta;
- La posibilidad de publicar en la página web de la Sociedad la fecha probable de celebración de la Junta con anterioridad a la convocatoria;
- La publicación en la página web de la Sociedad del texto de las propuestas de los acuerdos que el Consejo hubiese formulado respecto a los puntos del Orden del Día;

- 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;
- Se procurará facilitar la información de la Junta con la mayor antelación posible; o
- 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.

Asimismo, para garantizar que el accionista accede a la información más relevante de manera transparente, se prevé, entre otras medidas, que el Presidente de la Comisión de Auditoría y Control intervenga en las Juntas Generales Ordinarias y que, asimismo, asista el Auditor Externo.

### **3. JUNTAS GENERALES DEL EJERCICIO 2004**

#### **a) Sesiones**

Durante el 2004 se han producido 5 Juntas Generales: Una Ordinaria (9 de junio) y cuatro Extraordinarias (27 de julio; 31 de agosto; 28 de septiembre; y 4 de octubre).

#### **b) Datos sobre asistencia**

En todos los casos, y considerando que la Juntas fueron previas a la fecha de admisión a cotización oficial de las acciones de la Sociedad en las Bolsas de Valores, el quórum de asistencia fue siempre del 100%.

#### **c) Extracto de los acuerdos adoptados**

A continuación se hace una breve descripción de los acuerdos adoptados, haciéndose notar que todos fueron adoptados por unanimidad y que, en general, salvo los acuerdos de la Junta General Ordinaria, tienen una relación directa o indirecta con el proceso de salida a bolsa realizado por la Sociedad durante el 2004. Asimismo, la mayoría de los acuerdos estaban condicionados a la efectiva admisión a cotización de las acciones de CINTRA en las Bolsas de Valores, circunstancia que tuvo lugar el 27 de octubre de 2004.

- Junta General Ordinaria de 9 de junio de 2004:
  - Aprobación de cuentas anuales del Ejercicio 2003 de CINTRA y su grupo consolidado y propuesta de aplicación del resultado;
  - Aprobación de la gestión de los administradores;
- Junta General Extraordinaria de 27 de Julio de 2004:
  - Renovación de miembros del Consejo de Administración, sustituyéndose a un consejero de entre los propuestos Macquarie.
- Junta General Extraordinaria de 31 de agosto de 2004:
  - Solicitud de admisión a cotización bursátil de las acciones de la Sociedad;

- Reducción del capital y posterior reducción del valor nominal de las acciones con desdoblamiento (split) del número de acciones en circulación;
- Modificación del sistema de representación de las acciones mediante la transformación de los títulos en anotaciones en cuenta;
- Ampliación de capital para la ejecución de la Oferta Pública de Suscripción, mediante la emisión de 42.243.527 acciones nuevas;
- Realización por la Sociedad de una Oferta Pública de Venta de acciones;
- Ampliación de capital para su suscripción por ciertas entidades participantes en la Oferta Pública de Acciones de la Sociedad en caso de ejercicio de la opción de "green shoe", hasta un máximo de 18.183.829 nuevas acciones;
- Reducción de capital para la amortización de acciones, condicionada a que se produzca la revocación de la Oferta Pública de suscripción o la no admisión a cotización de las acciones en las Bolsas de Valores en el plazo establecido al efecto, y que se fijó en el 15 de julio de 2005;
- Aprobación de las operaciones de reorganización previas a la salida a bolsa de la Sociedad, para permitir la cesión a Macquarie del 13,87% de capital social de la sociedad 407 International, Inc; la adquisición por Cintra del 99,92% del capital social de Cintra Aparcamientos, S.A. y del 50% del capital la sociedad Inversora de Autopistas del Levante, S.L.;
- Aprobación del texto refundido de los Estatutos Sociales, para adaptarlos a las exigencias derivadas de la cotización en las bolsas de valores;
- Aprobación del Reglamento de la Junta General de Accionistas, en los términos ya mencionados anteriormente.
- Junta General Extraordinaria de 28 de septiembre de 2004:
  - Modificación del artículo 36 de los estatutos, sobre retribución de los miembros del Consejo de Administración;
  - Delegación en el Consejo de Administración de la facultad de ampliar el capital social con atribución de la facultad de excluir el derecho de suscripción preferente, al amparo de lo dispuesto en el art. 153.1.b) de la LSA, por un plazo de cinco años y por un importe máximo de la mitad del capital social desembolsado a esa fecha;
  - Delegación en el Consejo de la facultad de emitir obligaciones, bonos y demás valores de renta fija, simples, canjeables y/o convertibles en acciones, warrants, pagarés, y participaciones preferentes con atribución de la facultad de excluir el derecho de suscripción preferente y autorización para que la Compañía pueda garantizar emisiones de valores efectuadas por sociedades filiales, por un plazo de cinco años y un importe máximo del 75% de los fondos propios de la Sociedad de acuerdo con el último balance aprobado;
  - Autorización al Consejo para la adquisición derivativa de acciones propias, directamente o a través de sociedades del grupo, con posterioridad a la fecha de admisión a negociación, por un plazo de 18 meses, hasta un máximo de un 5% del capital social de la Sociedad, y por un precio mínimo del valor nominal de las acciones y un máximo del 120% de su valor de cotización en la fecha de adquisición.
- Junta General Extraordinaria de 4 de octubre 2004:
  - Fijación del número de miembros del Consejo, que se estableció en 8, y renovación del mismo, que coincide con la composición actual;

- Fijación de la retribución anual máxima del Consejo de Administración a la que se refiere el artículo 36.1 de los Estatutos Sociales y de los Consejeros Ejecutivos conforme al art. 36.2, estableciéndose en el primer caso una cuantía máxima de 1.000.000 euros y, en el segundo, una cuantía máxima de la parte fija de 500.000 euros además de otras partes variables –que no podrá exceder del doble de la parte fija del ejercicio correspondiente-, asistencial –que no podrá exceder de 3.000 euros- e indemnizatoria;
- Ampliación de capital para sus suscripción por ciertas entidades financieras en la oferta pública de valores de acciones de la sociedad en caso de ejercicio de la opción “green shoe”, revocando el acuerdo anterior, y fijando como nueva cuantía máxima 18.647.584 nuevas acciones.

#### **4. 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.

Especificamente, la página web corporativa ([www.cintra.es](http://www.cintra.es)) tiene un apartado de “Gobierno Corporativo” en el que puede encontrarse amplia información.

#### **F. Grado de seguimiento de las recomendaciones en materia de buen gobierno**

Como es sabido, CINTRA ha sido admitida a cotización oficial en las Bolsas de Valores españolas en octubre de 2004, y durante el proceso previo se han preparado y elaborado las normas de Buen Gobierno de la Compañía.

Durante el proceso de salida bolsa, CINTRA ha tratado de adaptar al máximo las recomendaciones de los Informes Olivencia y Aldama, habiendo contado para ello con el apoyo de los asesores legales externos y entidades financieras que participaron en el proceso de salida a Bolsa. Asimismo incorporó criterios y sugerencias de la propia CNMV. En consecuencia, la Sociedad estima que mantiene un importante grado de cumplimiento de las recomendaciones de gobierno corporativo existentes.

Por otro lado, es intención de la Sociedad transmitir al mercado y a sus accionistas información clara y detallada en materia de buen gobierno.

A continuación se exponen algunas de las recomendaciones de buen gobierno incluidas en la normativa interna de la Sociedad (Reglamento del Consejo de Administración, Reglamento Interno de Conducta y Reglamento de la Junta):

- Composición del Consejo de Administración:
  - Definición de los distintos tipos de consejeros, específicamente del independiente y los requisitos para ser designado como tal;

- Determinación de incompatibilidades del Consejero Externo para mantener relaciones comerciales o profesionales con la Sociedad;
- Edad máxima para ocupar el cargo de Presidente, Consejero delegado y Consejero de la Sociedad.
- Deberes de los Consejeros:
  - Establecimiento de un procedimiento de dispensa por la Junta o el Consejo del cumplimiento de algunos deberes por los Consejeros;
  - Regulación del tratamiento de las situaciones de conflicto de interés;
  - Comunicación del Consejero con la dirección de la Sociedad a efectos de información, posibilidad de recabar asistencia de profesionales externos e información a través del Secretario (entre otros) para ejercer sus funciones;
  - Obligación de comunicar las compras y ventas de acciones de la Sociedad en un plazo de 48 horas;
  - Prohibición de ocupar cargos ejecutivos en sociedades competidoras o que puedan prestar servicios de especial relevancia en sociedades competidoras durante los dos años posteriores a su cese, así como de ocupar cargos en las mismas, salvo dispensa;
  - Obligación del Consejero de informar sobre cualquier cargo de administración o dirección en otras compañías no competidoras.
- Funciones del Consejo:
  - Obligación del Consejo de analizar el presupuesto y directrices estratégicas de la Sociedad, así como hacer un seguimiento, de la evolución de los estados financieros y supervisar la información pública periódica;
  - Certificación de las cuentas anuales, en cuanto a la exactitud e integridad de su contenido, por el Consejero Delegado y Director Económico Financiero;
  - Obligación de formulación de las cuentas en términos claros y precisos;
  - Obligación de procurar que los accionistas tengan toda la información que les permita formarse un juicio preciso de la marcha de la Sociedad;
  - Aprobación de las operaciones que entrañen disposición de activos sustanciales y grandes operaciones societarias;
  - Aprobación de la política de autocartera.
- Comisiones del Consejo:
  - Creación de una Comisión de Auditoría y Control y otra de Operaciones Vinculadas;
  - Obligación de emitir informe anuales sobre sus actividades.
- Retribución del Consejo:
  - Información sobre remuneración individualizada de Consejeros, desglosada por conceptos.
  - Fijación de unos criterios de retribución.

El Reglamento del Consejo de Administración atribuye al Secretario del Consejo, entre otras funciones, la de verificar el cumplimiento de la normativa sobre gobierno corporativo y su interpretación, así como la de analizar las recomendaciones en esta materia para su posible incorporación a las normas internas de la Sociedad. Además, la Comisión de Auditoría y Control debe supervisar el cumplimiento de la normativa de gobierno corporativo y hacer propuestas para su mejora.

Finalmente, es destacable que el Reglamento Interno de Conducta de la Sociedad en relación a materias relativas a los mercados de valores, establece unas normas de conducta tendentes a evitar interferencias en el comportamiento del capital de la Sociedad en los mercados de valores.

El Reglamento Interno de Conducta es aplicable a los administradores de la Sociedad y de las filiales más relevantes, cuando representen intereses de la Sociedad; a los Directivos de la Sociedad y sus filiales; a los asesores externos cuando entren en conocimiento de información privilegiada o relevante; a cualquier persona que entre en contacto con ese tipo de información; las personas que integran la Unidad de Mercado de Valores de la Sociedad; y a cualquier otra persona que queden incluidos por decisión del Consejo o su Presidente.

El Reglamento Interno de Conducta:

- Establece claras reglas sobre la actuación de las personas sometidas al Reglamento cuando realicen operaciones personales con valores, velando siempre por la transparencia de sus comportamientos;
- Define y regula las situaciones de conflicto de interés;
- Marca las pautas que debe seguir la Sociedad para el seguimiento de las cotizaciones;
- Impone un deber de confidencialidad a las personas sometidas al Reglamento;
- Fija las normas de conducta en relación con la información privilegiada y relevante;
- Establece los criterios en relación con la comunicación de información relevante;
- Regula la política de autocartera y operaciones especiales, fijando criterios sobre volúmenes, precios y pautas de comportamiento y controles, y atribuye a la Comisión de Auditoría y Control funciones de supervisión sobre el cumplimiento del Reglamento.

En el Informe Anual de Gobierno Corporativo se mencionan ciertas recomendaciones de buen gobierno incluidas en los informes Olivencia y Aldama que la Sociedad no ha seguido, justificándose en cada caso los motivos para dicha decisión.



Informe Anual  
2004

04

Responsabilidad  
Corporativa



## Responsabilidad Corporativa

### Estrategia

Cintra está integrada en un grupo empresarial con una Declaración de Principios para el Desarrollo Sostenible basado en los siguientes principios:

- La ética y profesionalidad de sus actuaciones
- La aplicación de las mejores prácticas de gobierno corporativo
- El apoyo del desarrollo socioeconómico donde está presente
- La reducción del impacto ambiental de sus actividades
- La captación y motivación del mejor capital humano
- La seguridad y la salud de los trabajadores
- La calidad y la mejora continua de sus procesos y actividades
- La transparencia informativa.

Estos principios se materializan en las siguientes líneas de actuación:

- Fomentar la capacidad y calidad del liderazgo, estableciendo un código ético de conducta para sus colaboradores;
- Mejorar las condiciones laborales, así como garantizar la igualdad de oportunidades y la no discriminación entre los empleados;
- Comunicar a todos los integrantes de la organización los principios del desarrollo sostenible y la responsabilidad social, y facilitar la participación de los empleados en proyectos solidarios;
- Fomentar entre sus subcontratistas y proveedores la incorporación paulatina de principios coherentes con esta declaración;
- Mejorar continuamente los cauces de comunicación con las partes interesadas, sobre la base de una

innovadora información corporativa, que contemple además de los aspectos financieros, variables de comportamiento medioambiental y social;

- Mantener e incrementar la confianza de sus clientes, superando sus expectativas de calidad en las obras y servicios;
- Promover la implantación de sistemas de gestión medioambiental normalizados en las diferentes líneas de negocio;
- Avanzar en el diseño e implantación de sistemas eficaces para prevenir y reducir los riesgos laborales, que sirvan de referencia en los distintos sectores donde desarrolla su actividad;
- Diseñar instrumentos fiables para medir la calidad de las relaciones laborales, la motivación y el desarrollo profesional de los que trabajan en la compañía, como base para mejorar la eficiencia del trabajo;
- Planificar la acción social como un instrumento para el desarrollo de las sociedades del entorno donde Cintra ejerce su actividad;
- Promover los proyectos de innovación, la investigación científica y el desarrollo, como factores básicos para el éxito competitivo y la creación de un valor diferencial en el mercado;
- Colaborar con los gobiernos, ONGs y otros agentes sociales, en proyectos y actividades relacionados con el desarrollo social, la conservación del medio ambiente y la seguridad laboral;
- Asumir los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas en el desarrollo de sus actividades.

Durante el ejercicio, Cintra ha desarrollado numerosas actuaciones que contribuyen a la mejora continua y



representan avances en sus compromisos en materia de responsabilidad corporativa relacionados, principalmente, con la reducción del impacto medioambiental de sus actividades, la aprobación de un código de conducta interno, la apertura de canales de comunicación interna y el apoyo en la integración social y laboral de colectivos desfavorecidos.

Cintra dispone de un Código de Ética Empresarial que establece los principios básicos y los compromisos de ética empresarial que la compañía, sus empleados y directivos deben respetar y cumplir en el ejercicio de sus actividades. El documento obedece al compromiso de promover que las relaciones entre la empresa, sus empleados y otros grupos de interés se enmarquen en los principios de respeto a la legalidad, integridad ética y respeto a los derechos humanos.

El código se articula en tres capítulos:

- la relación de la compañía con sus empleados y la de éstos entre sí se basará en el cumplimiento de los siguientes compromisos: trato respetuoso e interdicción de la discriminación; abolición del trabajo infantil; igualdad de oportunidades; seguridad y salud en el trabajo; respeto a la intimidad y confidencialidad de la información de los empleados y fomento del equilibrio personal y profesional;

- Cintra y sus empleados basarán sus relaciones con clientes, proveedores, competidores y socios, así como con sus accionistas, inversores y otros agentes del mercado en los principios de integridad, profesionalidad y transparencia. En relación con este punto, las actuaciones se regirán por las normas de competencia leal; profesionalidad en la gestión; calidad de sus productos y servicios; confidencialidad respecto de la información de terceros; transparencia, creación de valor y Gobierno Corporativo; protección del patrimonio empresarial; evitar conflictos de interés y utilizar, discreta y profesionalmente, la información sobre la compañía;

- los compromisos de Cintra y sus empleados hacia la comunidad se dirigen hacia el respeto al medio ambiente y las actuaciones socialmente responsables (cumplimiento de la ley de los países en los que se actúa y el respeto a la diversidad cultural y las costumbres y principios vigentes entre las personas y comunidades afectadas por sus actividades).

Desde 2002, el grupo está adherido al Pacto Mundial (The Global Compact), una iniciativa por la que se compromete a promover y respetar diez principios de conducta y acción en materia de derechos humanos, trabajo, medio ambiente y lucha contra la corrupción.

## Principios del Pacto Mundial

- Derechos Humanos: apoyo y respeto a la protección de los derechos humanos proclamados en el ámbito internacional y evitar verse involucradas en abusos de los derechos humanos;
- Trabajo: respeto a la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva; eliminación de todas las formas de trabajo forzoso y obligatorio; abolición efectiva del trabajo

- infantil; eliminación de la discriminación respecto del empleo y la ocupación;

- Medio Ambiente: apoyo a la aplicación de un criterio de precaución respecto de los problemas ambientales; adopción de iniciativas para promover una mayor responsabilidad social; y alentar el desarrollo y la difusión de tecnologías inocuas para el medio ambiente;
- Lucha contra la corrupción.

# Medioambiente

## Política de Medioambiente

La política medioambiental de Cintra establece, entre otros compromisos, los siguientes:

- La reducción progresiva del impacto medioambiental de las infraestructuras de transporte mediante la evaluación previa de sus aspectos medioambientales y el estudio, sobre la base de criterios técnicos y económicos, de las mejores medidas y prácticas aplicables.
- La optimización en el empleo de recursos naturales durante el desarrollo de las infraestructuras, y la implantación de criterios de máxima eficiencia energética.

- El cumplimiento de la legislación medioambiental aplicable.
- La comunicación activa con la Administración Pública, ONG's y agentes sociales, aportando soluciones para la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación generada por las infraestructuras de transporte.

En Cintra, la gestión medioambiental se orienta como un instrumento eficaz para la medición, el control y la gestión de los riesgos ambientales ligados al desarrollo, construcción y explotación de infraestructuras de transporte (principalmente autopistas, que en 2004 alcanzaron el 94% del volumen de ventas).

## Gestión Medioambiental

### Gestión medioambiental en las fases de licitación y diseño

Las inversiones de Cintra se centran preferentemente en países OCDE, en entornos socioeconómicos y jurídicos muy exigentes desde el punto de vista medioambiental. Este nivel de exigencia se traduce en una sistemática evaluación de los aspectos medioambientales de aquellos proyectos en los que Cintra participa.

En las licitaciones que implican el control de infraestructuras ya operativas, se lleva a cabo una *due diligence* de los aspectos medioambientales, evaluando en términos de riesgo el impacto de los mismos en el modelo financiero del proyecto, así como en la reputación de la compañía.

Las licitaciones de infraestructuras de nueva ejecución están en todos los casos sujetas a Evaluación del Impacto Ambiental (EIA) o procedimientos administrativos equiparables, que habitualmente se inician en las etapas previas del diseño de la infraestructura, incluso antes de

la licitación pública. Los procedimientos de EIA se desarrollan a instancias de las autoridades competentes en materia de medio ambiente, en cada país.

La EIA implica, entre otras actividades, las siguientes:

- La evaluación técnica y científica de los aspectos medioambientales del proyecto y sus potenciales impactos sobre el entorno.
- La evaluación, por parte de la Administración Pública, de una autorización medioambiental específica, que en la mayor parte de los casos constituye un condicionado inherente a la autorización sustantiva para el desarrollo del proyecto.
- La incorporación, en fase de proyecto, de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias del impacto ambiental, establecidas en la autorización.

- La vigilancia ambiental, durante la fase de construcción y explotación, de los aspectos medioambientales del proyecto. La mayor parte de las concesiones implantan en estas fases planes de gestión medioambiental que satisfacen las necesidades de información requeridas por la Administración Pública, y aseguran el control de los riesgos de carácter ambiental en la concesión.

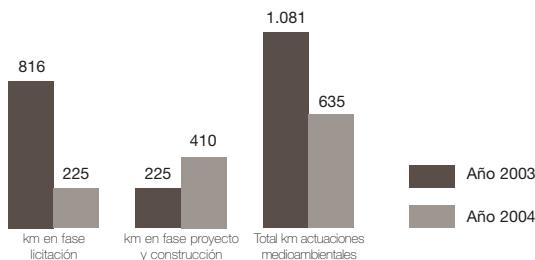
Un equipo especializado es el encargado del diseño, puesta en práctica y vigilancia de las medidas medioambientales ligadas a cada uno de los proyectos. Ya en la fase de licitación, definen al nivel de detalle las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se aplicaran en la fase de construcción del proyecto, tomando como base el condicionado ambiental de la autorización administrativa del mismo.

En no pocas ocasiones, las medidas medioambientales previstas en las fases previas del diseño, que sirvieron de base para la autorización ambiental, se muestran ineficaces o mejorables según avanza el desarrollo del

proyecto o se inicia la fase de construcción. Con el objeto de garantizar la adecuación y la eficiencia de tales medidas, los servicios técnicos rediseñan tales medidas y las someten a la consideración de los organismos competentes. Una parte de las actuaciones detalladas en el apartado "Proyectos Relevantes", han nacido a iniciativa de los servicios técnicos de Cintra con el objeto de mejorar el desempeño ambiental del proyecto, y son producto de un diálogo fluido con los representantes de la Administración Pública en los países donde Cintra desarrolla su actividad.

Durante 2003 y 2004, los servicios técnicos abordaron más de 1.700 km de actuaciones medioambientales en infraestructuras lineales (lo que equivale a la distancia que separa Madrid de Amsterdam). Estas actuaciones incluyeron medidas de revegetación y bioingeniería, recuperación de hábitats, sistemas para el control de vertidos accidentales, pantallas acústicas y estructuras para la protección de la fauna y sus corredores, entre otras medidas.

#### Evolución de las actuaciones y asistencias técnicas de carácter medioambiental, en los dos últimos años



#### Gestión medioambiental en las fases de construcción y explotación

Durante la construcción de la infraestructura, Cintra exige al contratista principal la implantación de un plan de gestión medioambiental de la obra que cumpla al menos los requisitos de la norma ISO 14001. Este plan es supervisado por los responsables técnicos de Cintra y la Administración Pública, con la colaboración de la Dirección Facultativa, asistencias técnicas y contratista

principal. En las autopistas ejecutadas en la Península Ibérica, esta supervisión se lleva a cabo a través de una Comisión Mixta de Seguimiento Ambiental donde intervienen representantes de las entidades antes citadas.

Cintra exige que los planes de gestión ambiental de las obras satisfagan los siguientes requisitos:

- La evaluación previa de los aspectos medioambientales significativos del proceso de construcción, sobre la base de los estudios de impacto ambiental realizados, las autorizaciones ambientales, el proyecto de construcción y la información disponible en el sistema de gestión medioambiental del contratista.
- El control sistemático y documentado de los procesos de construcción asociados a riesgos significativos para el medio ambiente.
- La disponibilidad y el acceso a todos los requisitos legales de carácter medioambiental, particularizados para el proyecto.
- La definición de unos objetivos medioambientales cuantificados, ajustados a los criterios de ecoeficiencia en la construcción de la infraestructura (reducción del consumo de recursos naturales, reducción del volumen de residuos destinados a vertedero, etc.).
- El control documentado del comportamiento medioambiental de los proveedores y subcontratistas que participan en la obra.

## Proyectos Relevantes

### Autopista R4 (Madrid)

En la construcción de la autopista R4, que entró en servicio durante 2004, se han sembrado 90,4 ha. (una superficie equivalente a 124 campos de fútbol), y se han plantado más de 26 ha. de árboles y arbustos.

Durante 2004 se ejecutaron también la mayor parte de las medidas compensatorias en el entorno de la autopista R4, en las comunidades de Madrid y Castilla-La Mancha. Estas medidas incluían la recuperación de hábitats de interés ecológico, faunístico y cultural. En particular, se han desarrollado diversas actuaciones para la protección del hábitat del cernícalo primilla (*Falco naumanni*), declarada "de interés especial" en el catálogo de

especies amenazadas (RD 439/1990). El proyecto de restauración de sus hábitats y la reintroducción de pollos se ha llevado a cabo en colaboración con SEO-Birdlife y la asociación GREFA.

También en relación con las medidas compensatorias de la autopista R4, durante 2004 se mantuvieron los convenios de colaboración suscritos con la Sociedad Hispano Lusa de Lepidopterología para la estudio de la biología, la ecología y las medidas de protección de ciertas especies de lepidópteros en la Reserva Natural de El Regajal.

### Autopista N4-N6, Kinnegad-Enfield-Kilkock (Irlanda)

Durante 2004 se ha finalizado la ejecución de las medidas preventivas para la protección de la fauna, que se desarrollaban con carácter previo a la ejecución de las obras. Entre estas medidas se incluía el traslado de tejones fuera de la zona de obras, el sellado y traslado de madrigueras y puntos de nidificación de

especies protegidas, así como la colocación de cajas para quirópteros (murciélagos). En los cauces de interés piscícola atravesados por la traza, se han llevado a cabo pescas eléctricas para el traslado de las poblaciones de lamprea, *cryfish* y distintas especies de salmonídos.

## I+D+I en Medioambiente

### Restauración ecológica

En 2004 se ha culminado la colaboración con el Centro de Ciencias Ambientales del CSIC, formalizada en el contexto del proyecto TALMED ("Restauración ecológica de Taludes Mediterráneos"). Durante los últimos años el proyecto se ha desarrollado en la concesión de la Autopista de la Costa del Sol (Ausol) en Málaga, y en las obras de la autopista R4-M50 (Madrid).

TALMED es un proyecto de investigación científica cofinanciado por el Programa Nacional de I+D. El principal objetivo del proyecto pretende sentar las bases ecológicas para la restauración ambiental de espacios afectados por grandes infraestructuras. En particular, el proyecto analiza la eficacia de las especies actualmente utilizadas en los procesos de revegetación, así como su capacidad de integración ecológica en ambientes

mediterráneos. El proyecto sentará las bases científicas para el desarrollo de nuevos protocolos y técnicas de restauración vegetal, así como para la identificación de especies silvestres que mejoren la integración ecológica de las siembras y plantaciones en obras de infraestructuras, mejorando así su eficacia en la estabilización de los taludes artificiales y reduciendo el coste económico del mantenimiento.

Durante 2005 se plasmarán los resultados de la investigación en diversas publicaciones científicas y técnicas, así como en sencillas guías que se pondrán a disposición de todos los agentes implicados en el proceso de desarrollo de infraestructuras: promotores, administraciones públicas, proyectistas y constructores.

## Perspectivas 2005

### Aplicación SIGMA para el acceso a los requisitos legales de carácter medioambiental

Cintra desarrolla su actividad en entornos geográficos muy dispares, sujetos a una legislación medioambiental diversa y, generalmente, de difícil acceso y comprensión por parte de los responsables de los centros de producción. La multiplicidad de la legislación aplicable, conatural a la dispersión geográfica de la actividad de Cintra, exige un esfuerzo suplementario para garantizar que todos aquellos que tienen responsabilidades en la gestión conozcan la normativa medioambiental aplicable.

Durante 2005 se implantará en la intranet de la empresa la aplicación SIGMA, una base de datos, que garantizará el acceso desde los centros de producción a la normativa de carácter medioambiental de ámbito supranacional, nacional, regional y local. La información suministrada estará disponible en un formato de fácil comprensión, utilizando un lenguaje coloquial, y particularizada al emplazamiento de cada una de las concesiones o proyectos gestionados.

### Campaña de gestión medioambiental en oficinas

En 2005 se continuará con el desarrollo del Plan de Gestión Medioambiental en oficinas y se pondrá en marcha una nueva campaña bajo los lemas "Gastando menos ganamos todos" y "Nuestra oficina refleja nuestro

“mundo” para mejorar la evaluación que se venía haciendo hasta ahora en términos de ahorro económico y de impacto medioambiental.

La campaña tendrá también una faceta educativa para que los más pequeños puedan conocer desde sus casas los problemas medioambientales de nuestro planeta,

cómo pueden afectarnos en un futuro y qué hábitos domésticos pueden contribuir a reducir el impacto medioambiental de la actividad humana.

#### **GESTION DE RESIDUOS Y CONSUMO DE RECURSOS EN LA SEDE CENTRAL DE CINTRA EN 2004**

Residuos	Consumo	Reciclaje	Ratios por empleado	
			Consumo	Reciclaje
Papel (Kg)	8.300	4.200	64,34	32,56
Tóner	216	216	1,67	1,67
<b>Consumo de recursos</b>		<b>Consumo anual</b>	<b>Ratios consumo/empleado</b>	
Electricidad (KWh)		639.193	4.954,98	

#### **Edificio sin humos**

A lo largo del año 2004, se ha ido extendiendo a todos los centros de trabajo de Cintra la calificación de "edificio sin humos" con el objetivo de mejorar las condiciones ambientales y de salud en el trabajo. Esta medida, que

empezó en el año 2003 en la sede central, se ha ido ampliando al resto de las oficinas en España, Portugal y Chile. La legislación en Irlanda y Canadá ya establece la prohibición de fumar en todos los centros de trabajo.

## **Empleados**

El capital humano constituye una de las bases sobre la que se desarrolla la ventaja competitiva de Cintra. De ahí la importancia de la política de recursos humanos en la estrategia de creación de valor de la compañía. El

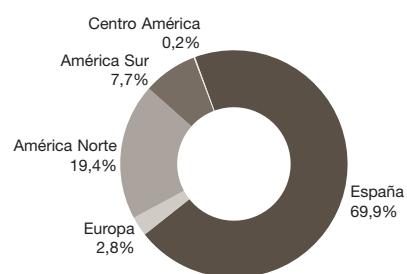
objetivo de esta política se centra en dotar a la compañía de una plantilla bien dimensionada que garantice el crecimiento futuro y que permita, al mismo tiempo, el desarrollo profesional de todos los empleados.

#### **El equipo**

En el año 2004, la plantilla media de Cintra se situó en los 2.937 empleados, lo que representa un incremento del 14,5% respecto al ejercicio anterior. La plantilla total al cierre del año alcanzó los 3.031 empleados, de los que 2.123 desarrollan su trabajo en España y 908 en el extranjero.

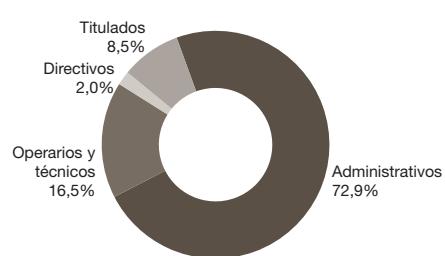
La importancia de las actividades fuera de España queda reflejada en el hecho de que el 30% de la plantilla media (885 empleados) desarrollan su actividad en el extranjero. Cabe destacar la presencia de Cintra en Canadá (570 personas) donde se encuentra la autopista 407 ETR, el principal activo de la compañía.

### PLANTILLA MEDIA POR ZONAS



La plantilla está diferenciada en personal de estructura, central y periférica, y personal de explotación. El nivel de directivo y Titulados, (2% y 8,5% sobre plantilla a diciembre 2004 respectivamente), se concentra en la estructura central y periférica.

### PLANTILLA AL 31-12-04 POR CATEGORÍAS

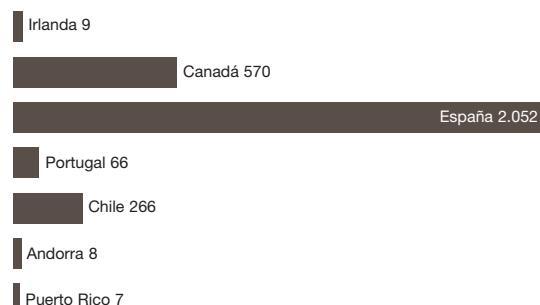


### Política de compensación

Los gastos de personal durante el ejercicio 2004 ascendieron a 53.048 miles de euros de los que el 89,3% (47.382 miles de euros) corresponden a sueldos y salarios y el restante 10,7% (5.664 miles de euros) a cargas sociales.

El personal de estructura (15%) tiene su compensación basada en una adecuada combinación de Retribución Fija y Variable que se abona en función del cumplimiento de una serie de objetivos marcados con antelación.

### GRÁFICO DE PLANTILLA MEDIA POR PAÍSES



Del total de la plantilla, aproximadamente el 57% son hombres y el 43% mujeres. La edad media se sitúa en los 37,5 años mientras que la antigüedad media es de 4,3 años.

### ÍNDICES

Plantilla media 2004	2.937 Empleados
Edad media de plantilla	37,5
Promedio de años de antigüedad	4,3
% hombres/mujeres	57/43
Índice de rotación	10,8%

Esta política de retribución se complementa con programas de compensación personalizados (PCP) que permiten destinar parte de la retribución fija anual a una serie de productos y servicios determinados (seguro de salud, seguro de vida, seguro de accidentes, y vehículo).

Por lo que respecta al personal de explotación (85%), este tiene su compensación adecuada al Convenio Colectivo correspondiente.

## Relaciones laborales

Cintra respeta la libre sindicación de todos sus empleados, de conformidad con las legislaciones de cada país. De hecho, la práctica totalidad de sus centros de trabajo, que reúnen los requisitos legales necesarios, poseen representación sindical.

La compañía mantiene suscritos más de 33 convenios colectivos cuyo ámbito de aplicación cubre al 89% de la plantilla. Dos de dichos convenios son de ámbito nacional (sector aparcamientos y sector estacionamiento regulado de superficie); el resto son provinciales y/o autonómicos (convenio de la construcción, convenios de aparcamientos y convenios de estacionamiento regulado de superficie), y de empresa. En algunos centros de trabajo que carecen de representación sindical, Cintra ha firmado con sus trabajadores acuerdos colectivos.

Existe una comisión encargada de establecer políticas de trabajo que tiendan a facilitar a todos los

empleados la compaginación de la vida profesional con la familiar.

La plantilla recibe comunicación puntual, a través de la intranet de la compañía (Finet) de los cambios organizativos y de estructura que se producen a lo largo del tiempo.

En materia laboral, Cintra asume la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva, la eliminación de cualquier forma de trabajo forzoso y obligatorio, la supresión efectiva del trabajo infantil y la eliminación de la discriminación respecto al empleo y la ocupación.

Cintra mantiene un Código de Conducta interno que define los compromisos de sus empleados en políticas referentes al desempeño económico, social y laboral.

## Incorporación a la compañía

Cintra apuesta por incorporar al mercado de trabajo a personas jóvenes, muy dinámicas, con alto grado de iniciativa, fuerte orientación al logro, pero sobre todo, con grandes dotes para trabajar en equipo. Para ello, Cintra acude a los principales Foros de Empleo y mantiene convenios de colaboración con los principales centros universitarios de España, escuelas de negocios nacionales e internacionales, fundaciones e institutos de enseñanzas.

Cintra incorpora a su plantilla a personas pertenecientes a los colectivos más desfavorecidos, empleando a mujeres, desempleados de larga duración, mayores de 45 años y minusválidos. Durante el año pasado se produjo la incorporación de 20 nuevos empleados de entre estos colectivos.

## Formación y desarrollo

Cintra considera la formación como un elemento clave en el diseño de su política de recursos humanos. De esta forma, se establece, anualmente, un Plan de Formación integral que mejore tanto los conocimientos técnicos

como las habilidades necesarias dentro de cada puesto de trabajo actual, pero también para las futuras responsabilidades que se vayan a asumir.

#### **TIPOLOGÍA DE LAS ACCIONES FORMATIVAS (nº de horas)**

Calidad, prevención y medio ambiente	23.852
Nuevas tecnologías	2956
Idiomas	7.346
Habilidades y gestión	17.899
Conocimientos técnicos	10.528

A lo largo del ejercicio 2004 se llevaron a cabo un total de 58.111 horas de formación. El número de participantes se situó en 4.265 personas mientras que la

inversión destinada a programas de formación fue de 546.140 euros.

#### **ESFUERZO INVERSOR**

	España	Resto	Total
Nº de horas de formación	31.488	26.628	58.111
Inversión total (euros)	363.942	182.192	546.140
Nº de participantes	1.352	2.913	4.265

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.

Las promociones internas se fundamentan en criterios meramente objetivos, primando la capacidad y logros de las personas independientemente de cuál sea su

condición. El año pasado se realizaron 93 promociones, 22 de los cuales fueron expatriados a alguna posición en el extranjero.

A fin de facilitar el desarrollo profesional de los empleados, se dispone de una Bolsa de Trabajo, accesible desde la intranet, donde cualquier persona puede optar a las oportunidades de trabajo que pueden surgir dentro de las distintas áreas de la compañía.

### **Prevención de riesgos y salud**

Los sistemas de gestión de la seguridad y salud implantados, han sido mejorados y adaptados a los nuevos requerimientos legales de ámbito nacional y europeo, todo ello, dentro del marco establecido en las Políticas de Seguridad y Salud desarrolladas en el seno de cada empresa.

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. Para la consecución de los objetivos propuestos ha desarrollado las siguientes actuaciones:

- En todas las actividades está integrado el Plan de Prevención de Riesgos Laborales, que recoge la política, objetivos y estructura organizativa, los

procedimientos y recursos necesarios para llevar a cabo la implantación de las acciones preventivas en las empresas.

- En cada centro de trabajo se lleva a cabo una planificación y seguimiento anual de las actividades preventivas (consulta y participación, revisión de evaluaciones de riesgo, controles de eficacia, vigilancia de la salud, coordinación con contratistas y subcontratistas, etc.) y se establecen reglas y procedimientos específicos, con el fin de asegurar qué riesgos pueden ser eliminados o minimizados.
- Cintra realiza reconocimientos médicos, en los que se incluyen además de los exámenes de salud exigidos legalmente según el riesgo, una analítica básica (orina y sangre), espirometría, control visión, audiometría y electrocardiogramas para personal mayor de 45 años y reconocimientos ginecológicos.

La formación alcanzó a la mayoría de los centros de trabajo, superando las 5.100 horas, distribuidas principalmente en cursos de: primeros auxilios, seguridad vial, riesgos específicos en los puestos de trabajo, cursos de nivel intermedio y nivel básico en prevención de riesgos laborales.

En el 2004 se ejecutó un plan para la elaboración e implantación de los manuales de autoprotección en todos los aparcamientos de nueva adjudicación, estando en esta área todos los trabajadores formados.

Se investigaron el 100% de los 117 accidentes ocurridos, con el fin de adoptar las medidas necesarias para evitar su repetición y/o minimizar sus consecuencias. Al mismo tiempo, se realizan estudios estadísticos anuales sobre la accidentalidad, con los siguientes resultados:

INDICE DE FRECUENCIA	31,29
INDICE DE INCIDENCIA	56,92
INDICE DE GRAVEDAD	0,76

INDICE DE FRECUENCIA: representa el número de accidentes ocurridos durante la jornada laboral por cada millón de horas trabajadas. Se calcula aplicando la fórmula: IF = N° total de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral x 106 / N° de horas trabajadas.

INDICE DE INCIDENCIA: representa el número de accidentes producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas. Se calcula aplicando la fórmula: II = N° de accidentes con baja acaecidos en la jornada laboral x 103 / N° medio de trabajadores.

INDICE DE GRAVEDAD: representa el número de jornadas perdidas por accidente de cada 1000 horas trabajadas. Se calcula aplicando la fórmula: IG = N de jornadas perdidas en el año x 103 / N° de horas trabajadas.

Nota: Sistema de elaboración basado 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.

## Comunicación interna y clima laboral

Cintra dispone, desde 2003, de una intranet corporativa, denominada Finet. Se trata de una herramienta de gestión que ha permitido, desde su creación, transmitir los valores, y la cultura de la compañía; su identidad corporativa y su visión a todos los empleados. Además pretende impulsar el conocimiento de la empresa como

entidad, provocando el aprendizaje y empujando al intercambio de conocimiento.

Con Finet se pretende mejorar, desde cualquier lugar del mundo, la comunicación y las relaciones entre la empresa y todos los empleados. Esta herramienta, formativa e

informativa, agrupa tanto aplicaciones como servicios y facilita, y simplifica, muchos de los procesos del trabajo diario. Finet cuenta, además, con un Buzón de Sugerencias en donde se recogen los planteamientos, inquietudes e ideas de los empleados. En la actualidad el número de usuarios que utiliza con asiduidad la intranet corporativa es de 644.

Por otro lado, en el año 2004 se celebraron unas jornadas de trabajo, que contaron con la asistencia de 90 personas, en las que bajo el título "Primer Encuentro Cintra: un equipo" pretendieron fomentar un mejor conocimiento y una mayor integración entre los empleados. En ellas además, se reflexionó y reforzó valores como la cohesión, el liderazgo, la motivación y la creación de valor.

## Clientes

La satisfacción del cliente, mediante nuestro compromiso en el desarrollo y gestión de infraestructuras que cumplan con los máximos estándares de calidad, constituye la

base sobre la que se fundamentan las distintas actividades de Cintra.

### La calidad

La calidad de las infraestructuras, satisfacer las necesidades y expectativas de los clientes, cumplir los requisitos legales y reglamentarios de aplicación y mejorar día a día el servicio, son elementos básicos de la cultura de Cintra y los pilares en los que se asienta el Sistema de Calidad.

Dicho Sistema de Calidad está basado en las normas internacionales ISO 9001 y ha dado como resultado la obtención de los certificados de calidad de AENOR para todos los servicios que presta Cintra y sus sociedades filiales.

Así, Cintra dispone de certificado de calidad para el estudio de identificación de oportunidades y la preparación de ofertas (análisis financiero, estudios de tráfico, operación y mantenimiento, diseño de áreas de peaje y la gestión del diseño de sistemas de peaje, control de tráfico e infraestructuras) para la licitación de infraestructuras de transporte.

En el área de autopistas, mantiene certificados sus procesos de implantación y explotación para la gestión

del diseño y construcción, incluyendo expropiaciones, obra civil, instalaciones, sistemas de control de tráfico y peaje, así como la explotación, conservación y mantenimiento de autopistas, para un total de cinco concesionarias: Autopista Madrid Sur Concesionaria Española, S.A., Autopista Terrassa-Manresa Concessionària de la Generalitat, S.A., Autopista del Sol Concesionaria Española, s.a., Euroscut Norte-Sociedade Concesionária da Scut Norte Litoral, S.A. y Euroscut-Sociedade Concesionária da Scut do Algarve, S.A.

Durante el 2004 se ha completado la certificación en el área de autopistas con la obtención del certificado para Cintra Chile y sus cuatro sociedades concesionarias: Autopista del Maipo, Talca Chillán, Ruta de los Ríos y Ruta de la Araucanía

Cintra Aparcamientos dispone de certificado de calidad para sus procesos de promoción y explotación de aparcamientos de rotación y para residentes, con más de 60 centros de trabajo, Dornier para la explotación de estacionamiento regulado en la vía pública, así como la

retirada y el depósito de vehículos con 80 centros, y Femet para el diseño, distribución y mantenimiento de equipos de control de estacionamiento.

Con los nuevos certificados obtenidos en el 2004, Cintra alcanza el objetivo de certificar la calidad para todas las sociedades que desarrollan sus actividades en autopistas y aparcamientos fuera y dentro de España.

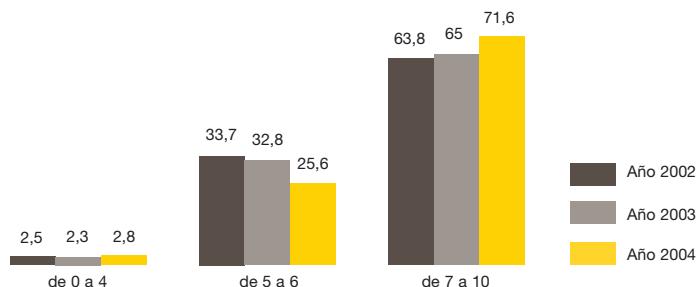
## Atención al cliente

Cintra Aparcamientos realiza, periódicamente, una serie de encuestas por toda la geografía española para valorar la percepción de sus servicios. Una empresa externa especializada realiza estos cuestionarios y elabora los informes oportunos.

En 2004 se ha realizado una encuesta en cada uno de los sectores más representativos de la actividad: Rotación y Vía Pública.

En rotación, se ha encuestado a 1.265 clientes en 27 aparcamientos diferentes repartidos por 12 Comunidades autónomas. Esto constituye una muestra cercana al 29%.

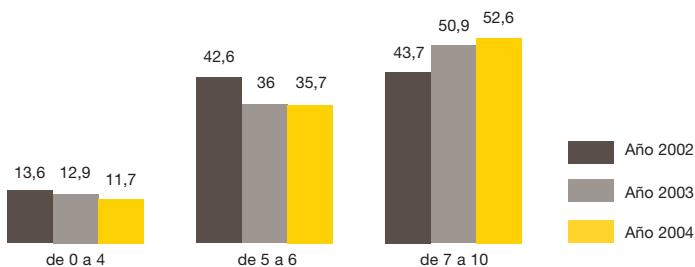
Valorando de 0 a 10 la Satisfacción Global del servicio de aparcamiento en rotación señala que un 97.2% de los encuestados valora por encima de 5 puntos. La valoración igual o superior a 7 ha ido evolucionando de manera significativa en los tres últimos años pasando del 63,8% en 2002, al 65% en 2003 y al 71,6% en 2004.



En Vía Pública se ha encuestado a 1.100 clientes en 16 ciudades diferentes repartidas por 10 Comunidades autónomas. Esto constituye una muestra próxima al 19%.

Siguiendo las mismas pautas de valoración que en rotación, la satisfacción del uso en los

estacionamientos regulados en Vía Pública está por encima de 5 en un 88.3%. La evolución de los tres últimos años es igualmente favorable pasando de un 43.7% que valoraban por encima de 7 puntos en 2002 a 50.9% en 2003 y 52.6% en 2004.



En base a estos resultados, Cintra aparcamientos, desde su departamento de Clientes, pone en marcha un plan de mediadas correctoras orientadas a mejorar aquellos aspectos del servicio donde la percepción del cliente aconseja sean mejoradas.

La atención al cliente también se pone de manifiesto en Canadá, donde Cintra gestiona la Autopista 407 ETR, que dispone de un Centro de Atención a Clientes con

más de 2.000 líneas de teléfono donde se atienden las dudas relacionadas con los usuarios, pago del peaje a través de factura, compra de "tag", etc...

A lo largo del año 2004 se recibieron un total de 1.120.119 llamadas, de las cuales, el 65% corresponde a clientes de video, que necesitan más tiempo de respuesta que los usuarios de transponders.

#### CENTRO DE ATENCIÓN AL CLIENTE DE LA AUTOPISTAS 407 ETR

	2004	2003	2002
Llamadas Registradas	1.120.119	1.369.673	1.244.852
% Respuestas en los Primeros 20 segundos	81	88	44
Tiempo de Espera (Media)	18 segundos	12 segundos	3,3 minutos

## Accionistas y Comunidad Financiera

Cintra cuenta con un Departamento de Relación con Inversores y Atención al Accionista desde su salida a bolsa en octubre de 2004.

El objetivo del servicio de Atención al Accionista es el de proporcionar un canal de comunicación fluida entre los accionistas particulares y la compañía mediante el cual se tenga acceso a la información y estrategia de la empresa. Para ello, se dispone de una línea de atención al accionista

91 418 57 72, de una dirección de correo electrónico [accionistascintra@cintra.es](mailto:accionistascintra@cintra.es) y de una línea para la comunicación fax/fax 91 555 50 32. Desde el inicio de cotización de la compañía, en octubre de 2004, se han recibido un total 16 correos electrónicos y un total de 20 llamadas telefónicas solicitando información adicional o aclaración de alguno de los datos concretos facilitados por la compañía.

En cuanto a la relación con analistas e inversores institucionales, esta se basa en el mismo compromiso de comunicación transparente y continua que permite la toma de decisiones de inversión con la información más relevante posible. Con este objetivo, el proceso de salida a bolsa supuso un tremendo esfuerzo de comunicación por parte de toda la compañía en el que estuvo

involucrado los principales ejecutivos de la misma. Se realizaron 97 reuniones individuales y 13 presentaciones generales con analistas e inversores en 18 ciudades de 12 países distintos de Europa y América del Norte (Estados Unidos y Canadá). Tras el inicio de cotización, la compañía mantuvo 36 reuniones adicionales con analistas e inversores tanto nacionales como extranjeros.



Cintra mantiene una base de datos de 255 analistas e inversores que han solicitado su registro en la misma y que reciben todas las comunicaciones realizadas por la compañía.

Desde la salida a bolsa, y una vez finalizado el período de restricciones que marca la legislación actual, un total de 9

bancos o brokers iniciaron la cobertura sobre las acciones de Cintra.

Cintra dispone de un apartado en su página web para la información a accionistas e inversores. Dicho epígrafe incluye datos históricos de cotización, información financiera relevante y un apartado con las presentaciones realizadas a lo largo del ejercicio.

## Comunidad

En el convencimiento de que Cintra es parte integrante de la Sociedad, desarrolla iniciativas ligadas tanto a la integración de los colectivos más desfavorecidos en el mundo laboral como de apoyo a la cultura.

Cintra tiene el objetivo de incorporar al mercado de trabajo a personas pertenecientes a los grupos sociales más desfavorecidos, empleando a mujeres, desempleados de larga duración, mayores de 45 años y minusválidos. El número total de empleados con minusvalía asciende a 75 personas, con la creación de 20 nuevos puestos a lo largo del año 2004, lo que representa un 2,6% sobre la plantilla media del ejercicio. En Cintra Aparcamientos este ratio se eleva al 4,3%.

En cuanto a las actividades de apoyo a la cultura, Cintra contribuye con la Fundación Museo Guggenheim y financia trabajos de conservación del Patrimonio Histórico Español o de fomento de la creatividad artística con el 1%

del presupuesto total de obra pública ligada a concesiones de infraestructura de acuerdo con la Ley 16/1985 de 25 de junio de Regulación del Patrocinio Histórico Nacional.

Entre los proyectos empezados en el año 2004 destacan:

- La restauración de la Iglesia Mayor de Casares con un presupuesto de 1.647.190 euros.
- Restauración de la Torre del Reloj de Estepona, con un presupuesto de 105.368 euros.

Al mismo tiempo, a lo largo del año 2004 se ha continuado con las obras de restauración del Teatro Romano de Málaga, mientras que los proyectos de restauración del Túmulo de Estepona y las Minas de Silex se iniciarán a lo largo del año que viene.

## Asociacionismo

Cintra es miembro activo de las siguientes asociaciones:

ASETA

AUSAPE

SEOPAN

Centro de Iniciativas Turísticas

Cámara de Comercio e Industria Luso-española

Centro Rodoviario Portugués

Prevención Rodoviaria Portuguesa

IBEC (Irish Business and Employers Confederation )

ASEPARC (Asociación Española de Empresas de Aparcamiento).

AEGA (Asociación de Empresarios de Garajes, Aparcamientos, Estaciones de engrase y lavado y Autoestaciones de Madrid).

ANERE (Asociación Nacional de Empresas de Regulación del Estacionamiento).

FEDETO (Federación de Empresarios de Toledo).

## Notas

## Notas

## Notas