



CINTRA EN CIFRAS

Cifras en millones de euros.

DATOS ECONÓMICO-FINANCIEROS (*)

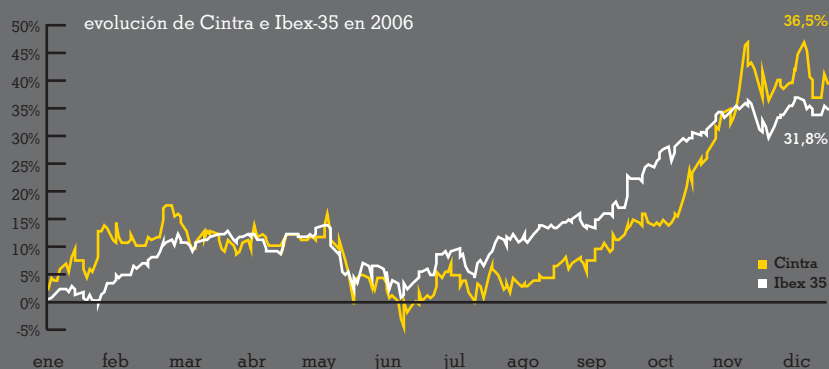
	2006	2005	2004	% 06/05	2003	2002	2001
Ingresos	884,704	696,223	483,901	27,07%	391,058	341,425	344,181
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	592,967	463,951	338,618	27,81%	270,198	238,185	222,333
Margen EBITDA	67,02%	66,64%	69,98%	0,58%	69,09%	69,76%	64,60%
Total Activo	11.884,759	10.234,831	7.460,066	16,12%	7.197,692	6.334,423	6.859,183
Fondos Propios	1.261,000	1.148,729	1.152,916	9,77%	1.233,222	1.024,636	672,742
Inversiones financieras brutas en:							
Autopistas	449,989	393,142	130,718	14,46%	45,790	150,309	238,495
Aparcamientos y Otros	56,465	24,884	62,568	126,91%			58,098

DATOS OPERATIVOS

	2006	2005	2004	% 06/05	2003	2002	2001
Número de concesiones	20 (**)	18	17	11,11%	16	16	15
Kilómetros de concesión	2.481 (**)	1.689	1.671	46,92%	1.658	1.588	1.552
407 ETR (Kms. recorridos millones)	2.124	2.064	1.960	2,91%	1.824	1.806	1.595
Ausol I (IMD)	20.772	19.973	19.340	4,00%	18.199	15.397	13.173
Ausol II (IMD)	19.782	18.286	16.565	8,18%	14.915	12.524	
Autema (IMD)	21.529	19.586	18.326	9,92%	16.952	15.007	13.773
Chicago Skyway (IMD)	50.514	48.422		4,32%			
R-4 (Madrid-Ocaña) (IMD)	9.333	6.791		37,43%			
Indiana Toll Road (IMD)	34.282						
Eurolink (IMD)	20.939						
Nº plazas aparcamiento	253.023	238.200	207.447	6,22%	181.150	173.759	161.096
Porcentaje de ocupación (rotación)	18,66%	18,10%	18,61%	0,56%	18,25%	18,94%	17,87%

DATOS BURSÁTILES

	2006	2005	2004
Capitalización (MM€)	6.549	4.798	3.968
Cotización cierre (€/ acc.)	12,70	9,77	8,08
Cotización cierre ajustado (€/ acc.) (***)	12,70	9,31	7,70
Volumen medio diario negociado (efectivo en MM€)	21,11	18,95	34,11
Revalorización anual	36,49%	20,92%	-1,94%
Nº acciones al final del ejercicio	515.671.933	491.116.127	491.116.127



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

(**) Dentro de estas veinte concesiones se incluye el proyecto de Azores que se encuentra pendiente de la transmisión de Ferrovial Infraestructuras a Cintra sujeta a las aprobaciones administrativas. No se incluye el proyecto de la M-3 en Irlanda firmado en marzo de 2007 ni las cuatro concesiones en proceso de adjudicación definitiva: Cremona- Mantova (Italia), Segmentos 5&6 SH-130 (Estados Unidos), Central Greece (Grecia) y SH-121 (Estados Unidos), las dos últimas adjudicadas en 2007.

(***) Precio de cierre ajustado tras la ampliación de capital liberada de 1 acción nueva por cada 20 antiguas realizada en noviembre de 2006.

CARTERA DE AUTOPISTAS Y APARCAMIENTOS



(1) Firmado el contrato de concesión en marzo de 2007.

(2) Pendiente de la transmisión de Ferrovial Infraestructuras a Cintra sujeta a las aprobaciones administrativas.

(3) En proceso de adjudicación definitiva.

EUROSCUT NORTE-LITORAL
Portugal

**N4-N6
M3 ⁽¹⁾**
Irlanda

AUTEMA
España

CREMONA MANTOVA ⁽³⁾
Italia

**ALCALÃO'DONNELL
MADRID-SUR
MADRID LEVANTE
TRADOS 45 M-45
AUSOL I Y II**
España

**IONIAN ROADS
CENTRAL GREECE ⁽³⁾**
Grecia

EUROSCUT ALGARVE
Portugal

APARCAMIENTOS



■ **ANDORRA**
Escaldes -
Engordany

■ **ESPAÑA**
ANDALUCÍA:
Almería
Cádiz
Granada
Huelva
Jerez
Málaga
Marbella
Punta Umbria
Sevilla

ARAGÓN:
Huesca
Teruel
Zaragoza

ASTURIAS:
Gijón

BALEARES:
Mallorca

CANTABRIA:
Santander

CASTILLA Y LEÓN:
Ávila
Benavente
Burgos
León
Palencia
Salamanca
Valladolid
Zamora

VALENCIA:
Alicante
Castellón

Valencia

CASTILLA LA
MANCHA:
Albacete
Ciudad Real
Cuenca
Toledo

CATALUÑA:
Barcelona
Gerona
Hospitalet
Lérida
Mataró
Palafrugell
Sabadell
Salou
San Cugat
San Feliu de
Guixols

San Just Desvern
Tarragona
Valls

EXTREMADURA:
Badajoz

GALÍCIA:
Orense
Pontevedra
Santiago
Vigo

ISLAS CANARIAS:
Las Palmas
Tenerife

LA RIOJA:
Logroño

MADRID:
Madrid

MURCIA:
Murcia

NAVARRA:
Pamplona

PAÍS VASCO:
Álava
Bilbao
Guipúzcoa
Irún
San Sebastián
Vitoria

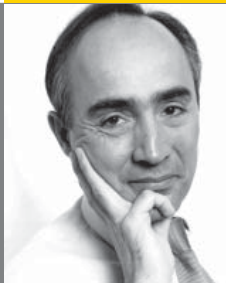
VIZCAYA:
Alicante
Onteniente
Valencia

■ **PUERTO RICO**
San Juan

ANDORRA

PUERTO RICO

Carta a los accionistas	2	DESCRIPCIÓN DEL GRUPO	6	INFORMACIÓN ECONÓMICA. CUENTAS ANUALES	38	GOBIERNO CORPORATIVO	156	RESPONSABILIDAD CORPORATIVA	180
Consejo de Administración	4	Cintra. Descripción de la compañía	8	Informe de Gestión	40	Informe Anual sobre Gobierno Corporativo	158	Informe de Responsabilidad Corporativa	182
Comité de Dirección	5	Desarrollo de la Cartera de Proyectos	10	Evolución Previsible de los Negocios	55			Nuestro compromiso con las personas	186
		Activos gestionados por Cintra	12	Actividades Tecnológicas	56			Nuestros productos y servicios	196
		Concesiones en desarrollo	14	Información Bursátil, Autocartera y Accionistas Principales	57			Nuestro compromiso con la comunidad	202
		Concesiones en operación	18	Informe de la Comisión de Auditoría y Control	61			Informe de verificación	212
				Informe de la Comisión de Operaciones Vinculadas	62				
				Sistemas de Control de Riesgos	63				
				Cuentas Anuales Consolidadas	67				
				Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas	71				
				Informe de Auditoría	153				
				Información Financiera Histórica	154				



CARTA DEL **PRESIDENTE**

Señores y señoras accionistas:

Como Presidente de Cintra, es una satisfacción presentarles este informe anual en el que se recoge la actividad de nuestra empresa en 2006 y que refleja, un año más, éxito en crecimiento y en rentabilidad.

Cintra ha cerrado el ejercicio con un resultado bruto de explotación (EBITDA) de 593 millones de euros, un 27,8% mayor que el del año pasado. Este incremento recoge, por un lado, la buena evolución de los activos en cartera y, por otro, la entrada en funcionamiento de nuevos proyectos que se encontraban en fase de construcción, como la autopista Madrid-Levante, o que han sido incorporados a lo largo del año, entre los que destaca la Indiana Toll Road. Actualmente, más de tres cuartas partes del resultado bruto de explotación provienen de activos situados fuera de España.

Durante el ejercicio 2006, Cintra ha continuado desarrollando una gran actividad de detección, análisis y licitación de nuevos proyectos en Europa y en Norteamérica: se han presentado 11 ofertas para nuevos proyectos de autopistas y 51 ofertas para concesiones de aparcamientos. Ello ha resultado en la formalización de cinco nuevas concesiones de autopistas, con un importe bruto de inversión

de más de 5.000 millones de euros y de 26 concesiones de aparcamientos que totalizan más de 14.000 nuevas plazas. Los proyectos de autopistas formalizados son: Indiana Toll Road en Estados Unidos, Ionian Roads en Grecia, Scut Açores en Portugal, Autopista del Bosque en Chile y, ya entrado 2007, la autopista M3 en Irlanda. Además, Cintra consiguió la adjudicación provisional de la SH-130 segmentos 5 y 6, el primer proyecto dentro del Trans Texas Corridor TTC-35 y, ya en 2007, la de la autopista SH-121, también en Texas, reforzando así su posición en el mercado de concesiones de autopistas norteamericano, y la de su segundo proyecto en Grecia, la autopista Central Greece.

Este éxito ha sido posible gracias a que Cintra es mucho más que una cartera de concesiones:

- Cintra es un proveedor y gestor eficiente de infraestructuras para las Administraciones Públicas, como refleja el éxito en la adjudicación de nuevos proyectos.
- Cintra, es un socio del Estado en la gestión de las infraestructuras de las que es titular, tomando una posición proactiva en la resolución de conflictos y en la búsqueda de soluciones útiles para sus clientes:

- En 2006 alcanzamos un acuerdo con el Gobierno de Ontario para la resolución del contencioso respecto a la interpretación del contrato de concesión.
- Cintra proporciona a sus clientes un servicio de transporte de alta calidad, y la satisfacción de nuestros clientes se refleja en mayores tráficos e ingresos y en mayor rentabilidad:
- Durante 2006, hemos abierto al tráfico 25 Km de nuevos carriles en la autopista 407 ETR y hemos ampliado las plazas de peaje en la R4 y en Chicago Skyway.
- Consecución por la 407 ETR del premio "First Call Resolution Award" al mejor servicio de atención telefónica al cliente de Norteamérica.
- Cintra es un gestor responsable medioambientalmente y comprometido con el crecimiento sostenible.
- En 2006 hemos iniciado la implantación de un Sistema de Gestión Ambiental (SGA) que integra los requisitos de la norma ISO 14001 para identificar y evaluar los impactos ambientales más críticos asociados a la actividad.
- Cintra es una empresa comprome-

tida con el desarrollo profesional y personal de sus empleados, ofreciéndoles un proyecto de carrera que les permitirá desarrollar sus capacidades y compatibilizarlas con su vida personal:

- Cerca de 65.000 horas de formación impartidas a más de 8.000 participantes en 2006.
 - Inicio del proyecto de Universidad Corporativa, que comenzará sus actividades en 2007.
 - Implantación del Plan Concilia de conciliación de vida profesional y familiar.
- Cintra es una empresa transparente en su gestión y comprometida a proporcionar información a sus accionistas, lo que ha permitido que los logros alcanzados en 2006 se tradujeran en una revalorización de la acción del 36,5% a lo largo del ejercicio, alcanzando una capitalización bursátil superior a 6.500 millones de euros a cierre del año:
- En 2006, Cintra ha recibido el premio de la Revista Institucional Investor a la mejor gestión de las relaciones con accionistas e inversores en el sector europeo de transportes. Estamos comprometidos a seguir

desarrollando las anteriores capacidades para consolidar el proyecto que iniciamos en octubre de 2004, cuando abrimos el capital de Cintra al mercado bursátil con el convencimiento de que era posible ofrecer un valor de crecimiento en un sector intrínsecamente seguro como el de las infraestructuras.

Afrontamos el ejercicio 2007 con confianza en que podremos mantener una favorable evolución de la cartera de activos y una notable actividad de licitación de nuevos proyectos (tenemos identificados 44 posibles nuevos proyectos de interés que esperamos salgan a licitación a lo largo de los próximos años). Nos seguiremos marcando el objetivo de ser un proveedor y gestor de infraestructuras eficiente y responsable, porque creemos que ese objetivo se plasmará en rentabilidad y crecimiento.



Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
Presidente de Cintra
Marzo de 2007



CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

PRESIDENTE (1)

Rafael del Pino

Presidente del Consejo de Administración desde 1998.

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

MBA, Sloan School of Management, MIT.

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

Miembro del Consejo de Administración de Banesto.

VICEPRESIDENTE PRIMERO (2)

Joaquín Ayuso García

Miembro del Consejo de Administración desde 2002.

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

Consejero Delegado de Grupo Ferrovial desde 2002.

VICEPRESIDENTE SEGUNDO EJECUTIVO (3)

Juan Béjar Ochoa

Miembro del Consejo de Administración desde 1998.

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

Consejero Delegado de Cintra desde 2002 hasta 2006.

Vicepresidente Segundo Ejecutivo desde 2006.

CONSEJERO DELEGADO (4)

Enrique Díaz-Rato Revuelta ●

Miembro del Consejo de Administración desde 2006.

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

Licenciado en Ciencias Económicas. MBA por la EOI.

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

Consejero Delegado de Cintra desde 2006.

CONSEJEROS

José M^a Pérez Tremps ● (5)

Miembro del Consejo de Administración desde 2004.

Licenciado en Derecho, Universidad Complutense (Madrid).

Letrado del Consejo de Estado.

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

Nicolás Villén Jiménez ● (6)

Miembro del Consejo de Administración desde 2004.

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

MBA por la Universidad de Columbia.

Master of Science por la Universidad de Florida.

Director General Económico Financiero de Grupo Ferrovial desde 1993.

José Fernando Sánchez-Junco Mans ● (7)

Miembro del Consejo de Administración desde 2004.

Ingeniero Industrial, Universidad Politécnica (Barcelona).

Graduado ISMP en la Harvard Business School.

Pertenece al Cuerpo de Ingenieros Industriales del Estado.

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

Jaime Bergel Sainz de Baranda ● (8)

Miembro del Consejo de Administración desde 2004.

Ingeniero Civil, Universidad de Texas.

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

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

Fernando Abril-Martorell Hernández ●● (9)

Miembro del Consejo de Administración desde 2004.

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

Director General de Grupo Credit Suisse, España.

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

SECRETARIO

Lucas Osorio Iturmendi (10)

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

Abogado del Estado.

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

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



COMITÉ DE DIRECCIÓN

VICEPRESIDENTE SEGUNDO EJECUTIVO

Juan Béjar Ochoa

Licenciado en Derecho y Ciencias Empresariales, ICADE.

Ingresó en Ferrovial en 1991 como Director de Diversificación. Ha sido Director General de Desarrollo y Consejero Delegado de Cintra. Desde julio de 2006 es Vicepresidente Segundo Ejecutivo de Cintra.

DIRECTOR DE DESARROLLO CORPORATIVO

Enrique Fuentes Egusquiza

Licenciado en Ciencias Empresariales. MBA por el IESE.

Ingresó en Grupo Ferrovial en 1997 y desde 2000 es Director de Desarrollo Corporativo de Cintra.

DIRECTORA DE RECURSOS HUMANOS, CALIDAD Y MEDIOAMBIENTE

Ana Villacañas Beades

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

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

DIRECTOR EUROPA Y CHILE

Javier Pérez Fortea

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

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

CONSEJERO DELEGADO

Enrique Díaz-Rato Revuelta

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Licenciado en Ciencias Económicas. Master por la EOI.

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

Consejero Delegado de Cintra desde julio de 2006.

DIRECTOR DE LA ASESORÍA JURÍDICA

Lucas Osorio Iturmendi

Licenciado en Derecho y Abogado del Estado.

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

DIRECTOR DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Rafael Fando Mestre

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Ingresó en Grupo Ferrovial en 1988 y desde 1999 ocupa el cargo de Director de Sistemas de Información.

DIRECTOR ESPAÑA

Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. MBA por INSEAD.

Ingresó en Grupo Ferrovial en 1998 y en 1999 fue nombrado Director del negocio de aparcamientos. Desde noviembre de 2006 ocupa el cargo de Director para España, que engloba la dirección de las autopistas españolas y de aparcamientos.

DIRECTOR ECONÓMICO-FINANCIERO

Francisco Clemente Sánchez

Licenciado en Ciencias Económicas.

MBA por el Instituto de Empresa.

Se incorporó a Grupo Ferrovial en 1987 y desde 2002 es Director Económico Financiero de Cintra.

DIRECTOR TÉCNICO Y DE LICITACIÓN

Nicolás Rubio de Cárdenas

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Ingresó en Grupo Ferrovial en 1987 y desde 2000 ocupa el cargo de Director Técnico y de Licitación.

DIRECTOR ESTADOS UNIDOS

José María López de Fuentes

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. MBA por el IESE.

Se incorporó a Grupo Ferrovial en 1997 y desde 2004 ocupa el cargo de Director para Estados Unidos.

DIRECTOR CANADÁ

Antonio de Santiago Peral

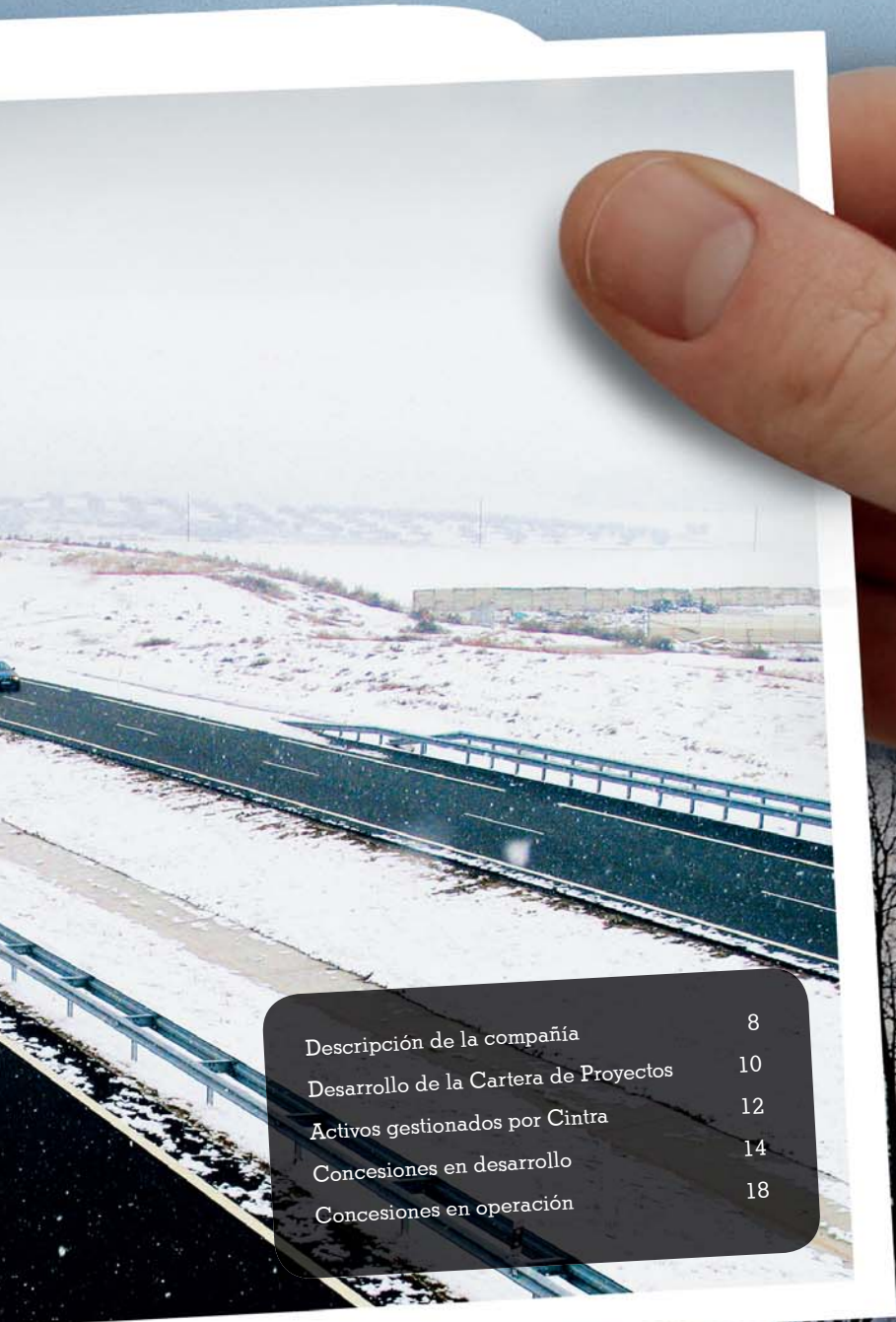
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

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

DESCRIPCIÓN DEL GRUPO

**El objetivo de Cintra
es la promoción
y gestión privada
de autopistas y
aparcamientos.**





Descripción de la compañía	8
Desarrollo de la Cartera de Proyectos	10
Activos gestionados por Cintra	12
Concesiones en desarrollo	14
Concesiones en operación	18

Uno de los mayores promotores privados de infraestructuras de transporte del mundo

Cintra es uno de los mayores promotores privados de infraestructuras de transporte del mundo tanto por número de proyectos como por volumen de inversión, y es la mayor empresa en España en el sector de aparcamientos. Cintra se creó en 1998 con una clara vocación de crecimiento, con la aportación por Grupo Ferrovial de sus participaciones

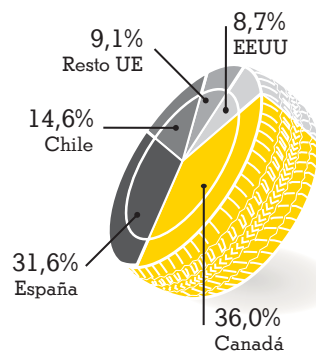
en 5 autopistas situadas en España y Chile, y de su negocio de aparcamientos, además de los equipos humanos y de los recursos financieros necesarios para desarrollarse. A cierre 2006, Cintra gestionaba 20 (*) concesiones de autopistas en todo el mundo con cerca de 2.500 kilómetros, y más de 250.000 plazas de aparcamiento con una inversión total cercana a 14.000 millones de euros. Entrado 2007, se firmó una nueva

concesión de autopista en Irlanda, elevando el total a 21 concesiones y más de 2.500 kilómetros. En Estados Unidos, además, Cintra es socio estratégico del Estado de Texas durante 50 años para el desarrollo del Trans-Texas Corridor, uno de los proyectos de infraestructuras más ambiciosos del país. Por último, existen cuatro concesiones de autopistas más en proceso de adjudicación definitiva a Cintra (**).

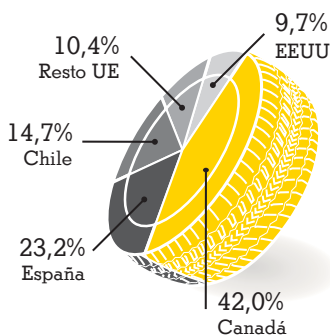
(*) La autopista SCUT Azores está pendiente de la transmisión de la participación desde Ferrovial Infraestructuras a Cintra, una vez se obtenga la necesaria aprobación administrativa.

(**) Dos en Texas, Estados Unidos, la SH-121 y los Segmentos 5 y 6 de la SH-130, una en Italia, la Mantova - Cremona, y una en Grecia, la Central Greece.

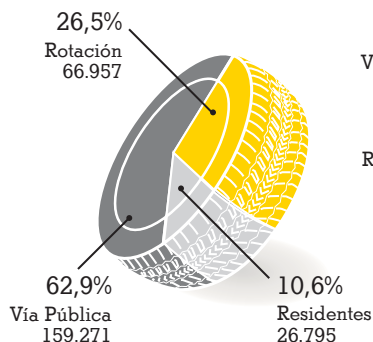
INCIN AUTOPISTAS
POR PAÍSES 2006



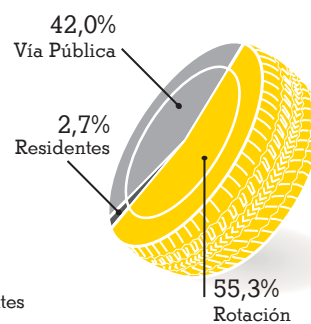
EBITDA AUTOPISTAS
POR PAÍSES 2006



NÚMERO PLAZAS
APARCAMIENTOS
POR SECTORES



INCIN APARCAMIENTOS
POR SECTORES 2006

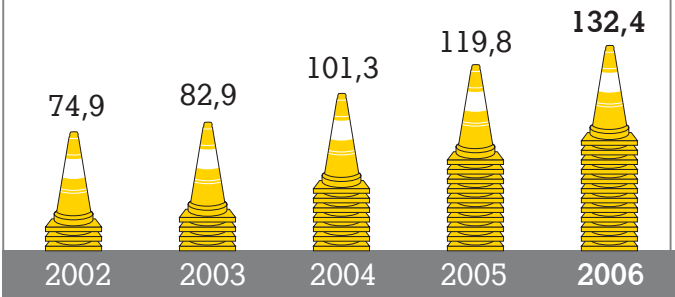


EVOLUCIÓN NÚMERO DE CONCESIONES 1997 - 2007

	HASTA 1997	1998	1999	2000
Cintra ESPAÑA ESTADOS UNIDOS CHILE CANADÁ IRLANDA GRECIA PORTUGAL ITALIA				
	Automa Ausol I / A1 y A8	M - 45 Túneles de Artxanda	Ausol II	R - 4
	Talca - Chillán	Temuco - Río Bueno	Collipulli - Temuco Santiago - Talca	
			407 ETR	
				Euroscut Algarve

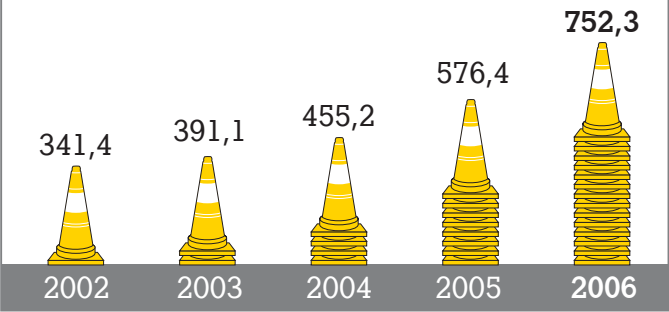
Cifra Negocio Aparcamientos 2006

(millones de euros)



Cifra Negocio Autopistas 2006

(millones de euros)



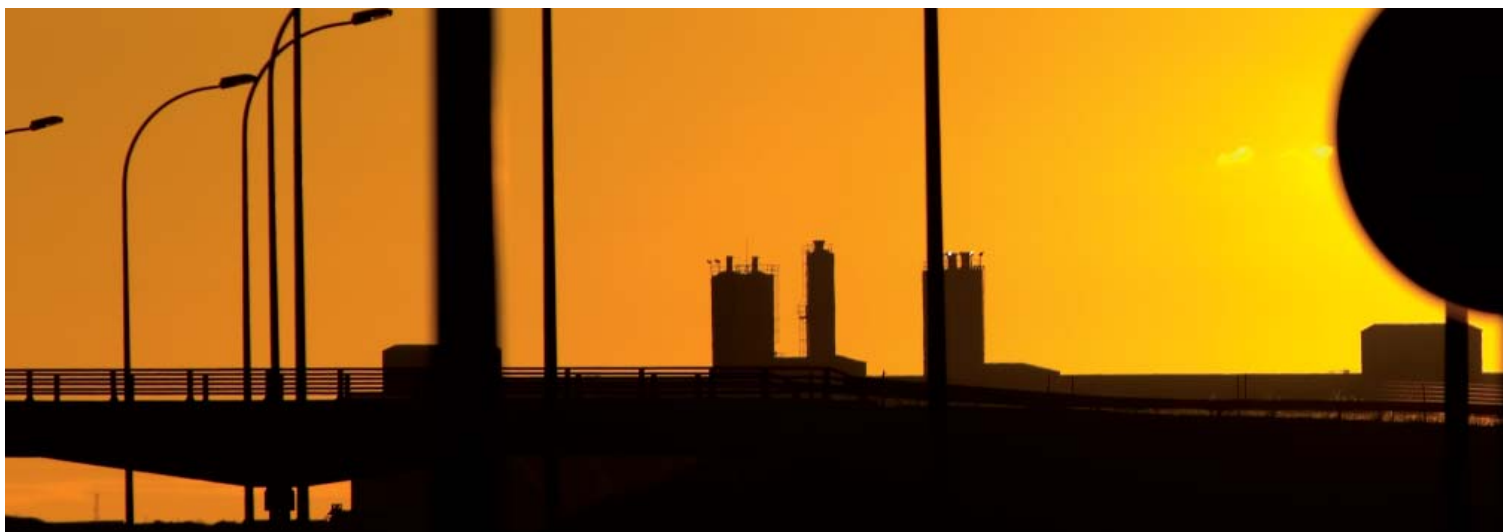
La vocación de crecimiento de Cintra se traduce, como refleja el cuadro a pie de página, en la continua incorporación de nuevos proyectos a su cartera de activos. La búsqueda de nuevos proyectos ha convertido a Cintra en una empresa multinacional: al cierre del ejercicio 2006, el 68,4% de la cifra de negocio y el 76,8% del resultado bruto de explotación (EBITDA) provienen de

proyectos fuera de España. Cintra, sin embargo, es más que su cartera de activos. Con más de 4.000 empleados, incluyendo todas sus filiales, la política de Recursos Humanos de Cintra está diseñada para formar continuamente equipos que puedan hacerse cargo de la gestión de las nuevas concesiones que la empresa gana cada año. La rentabilidad de la cartera de

inversiones, unida al crecimiento, ha tenido su reflejo en la evolución bursátil de la compañía: en 2006, Cintra cumplió su segundo año completo de cotización en la Bolsa Española alcanzando una capitalización bursátil superior a 6.500 millones de euros, lo que supone una revalorización desde su salida a bolsa del 61,8%.

2001	2002	2003/04	2005	2006	2007

(1) Firmado el contrato de concesión en marzo de 2007.
(2) Pendiente de la transmisión de Ferrovial Infraestructuras a Cintra sujeta a las aprobaciones administrativas.
(3) En proceso de adjudicación definitiva.



■ AUTOPISTAS

Cintra ha desarrollado una notable actividad de licitación de nuevos proyectos en 2006, con 11 ofertas presentadas a concursos de nuevas concesiones. A fecha de preparación del presente Informe Anual, Cintra cuenta con ocho nuevos proyectos:

Formalizados en 2006

- **Indiana Toll Road (Estados Unidos):** La autopista une Chicago con las principales ciudades de la costa este del país y está en la principal ruta de conexión de los centros logísticos en Estados Unidos:
 - Participación de Cintra: 50%.
 - Período de Concesión: 75 años.
 - Longitud: 253 km.
 - Inversión: 3.800 millones de dólares.
 - Esquema tarifario: PIB nominal per cápita.
 - TIR del capital: aproximadamente 12,5%.
 - Firma del acuerdo de concesión: 12 de abril.
 - Transferencia del activo: 29 de junio.
- **Ionian Roads (Grecia):** Dos tramos de autopista independientes: 161,7 Km ya en operación + 58 Km en construcción por el Estado, desde Atenas hacia Tesalónica, al Norte. Este tramo se transfiere al concesionario. 159 Km de nueva construcción en la costa del Mar Jónico, desde Antirio, cerca de Patras hacia el Norte.
 - Participación de Cintra: 33,34%. (Cintra nombrará al Director General).

- **Período de Concesión:** 30 años.
- **Inversión:** 1.150 millones de euros.
- **Firma del contrato de concesión:** 19 de diciembre.
- **Scut de las Açores (Portugal):** Sistema viario de gran capacidad bajo el método de peaje en sombra, en la Isla de San Miguel. Cintra adquirirá la participación de Ferrovial Infraestructuras sujeto a las aprobaciones administrativas necesarias:
 - Participación de Ferrovial Infraestructuras: 89%.
 - Período de Concesión: 30 años.
 - Longitud: 87,5 km.
 - Inversión: 408 millones de euros.
 - Firma del contrato de concesión: 22 de diciembre.
- **Autopista Chillán-Collipulli:** En Octubre de 2006, Cintra adquirió el 100% del capital de la Autopista del Bosque, concesionaria del tramo Chillán a Collipulli de la autopista Ruta 5 de Chile. La adquisición se financió con flujos de la propia concesionaria y no supuso desembolso de capital por parte de Cintra.
 - Longitud: 160 km.
 - Período de Concesión: 15 años
 - Concesión sujeta al MDI (Mecanismo de distribución de Ingresos)

Formalizados entrado 2007

- **M-3 (Irlanda):** Autopista de peaje entre Clonee y el Norte de Kells
 - Participación de Cintra: 90%.
 - Período de Concesión: 45 años.
 - Longitud: 50 km.
 - Inversión: 575 millones de euros.
 - Firma del acuerdo de concesión: 7 de marzo de 2007.

Adjudicados en 2006 y en proceso de formalización

- **Segmentos 5 y 6 de la autopista SH-130 (Estados Unidos):** Acuerdo para el desarrollo del primero de los proyectos del Trans-Texas Corridor. El proyecto, que proporcionará una ruta alternativa a la congestionada IH35 a su paso por Austin:
 - Participación de Cintra: 65%.
 - Período de Concesión: 50 años desde el final de la construcción, estimada en 5 años.
 - Longitud: 64 km.
 - Inversión aproximada: 1.300 millones de dólares.
 - Esquema tarifario: PIB nominal per cápita.



DESARROLLO DE LA CARTERA DE PROYECTOS

Adjudicados en 2007 y en proceso de formalización

Con posterioridad al cierre del ejercicio, el 5 de febrero de 2007, Cintra (33,34%) resultó adjudicatario provisional de la autopista de peaje Central Greece Motorway (E65), en Grecia. El proyecto, con una longitud de 231 kilómetros, supondrá una inversión de 1.500 millones de euros para los próximos 30 años.

El 28 de febrero de 2007, el consorcio liderado por Cintra (85%) resultó adjudicatario provisional de la autopista de peaje SH-121, al norte de Dallas (Texas), en Estados Unidos. La autopista atravesará una zona de crecimiento económico y gran desarrollo urbanístico. De los 41,6 km que tiene de longitud, 15,8 Km son de nueva construcción, 11,2 km ya están en explotación y serán transferidos y los restantes 14,6 km serán construidos por el Estado. La inversión prevista asciende a 3.463 millones de dólares y el plazo de concesión será de 50 años, tras el inicio de las operaciones.

Rotación de Activos

En 2006, Cintra vendió su participación (32,49%) en Europistas, debido a que se trataba de una concesión madura. La operación se llevó a cabo en dos fases distintas:

- Durante el primer semestre se realiza la venta en el mercado del 5,39% con una plusvalía de 32,2 millones de euros.
- En el mes de noviembre, Cintra acude a la oferta pública de adquisición presentada sobre Europistas, lo que genera una plusvalía neta de 167,6 millones de euros.

■ APARCAMIENTOS

A lo largo del año, Cintra Aparcamientos ha analizado 119 proyectos de inversión, ha presentado 51 ofertas y ha resultado ganadora en 26 de los 46 concursos resueltos, lo que supone un porcentaje de éxito de la compañía del 56.5%. La inversión total comprometida en nuevos contratos a lo largo del año ha alcanzado la cifra de 60,8 millones de euros.

Cintra Aparcamientos ha obtenido la adjudicación de 9 aparcamientos de rotación o mixtos, entre los que cabe destacar el de Okendo en San Sebastián, el del Muelle de las Delicias en el Puerto de Sevilla, o el de Rambla del Celler en San Cugat.

En 2006 se ha obtenido la adjudicación de nuevos aparcamientos en aeropuertos de AENA como Valladolid, Pamplona y Murcia, con más de 2.000 plazas.

En vía pública se han obtenido las adjudicaciones de los concursos de regulación de estacionamiento en varias ciudades como Valencia, Ávila, Alcobendas, Noja, Medina Sidonia, Sagunto, La Jonquera, Berga, Oropesa de Mar, así como la concesión del servicio Integral de Retirada de Vehículos en Palma de Mallorca o San Fernando.

CONCESIONES EN DESARROLLO

Autopista Ionian Roads

Km.
378,7
Inversión gestionada
1.150,0
% Cintra
33,34
Localización
Grecia
Período de concesión
2007-2037



Autopista Alcalá - O'Donnell (M-203)

Km.
12,3
Inversión gestionada
69,5
% Cintra
100,0
Localización
España
Período de concesión
2005-2035



Asesoría Trans-Texas Corridor (TTC-35)

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



CONCESIONES EN OPERACIÓN

Autopista 407 ETR

Km.
108,0
Inversión gestionada
2.728,1
% Cintra
53,2
Localización
Canadá
Período de concesión
1999-2098



Autopista Chicago Skyway

Km.
12,5
Inversión gestionada
1.427,3
% Cintra
55,0
Localización
Estados Unidos
Período de concesión
2005-2104



Autopista Indiana Toll Road

Km.
253,0
Inversión gestionada
2.896,8
% Cintra
50,0
Localización
Estados Unidos
Período de concesión
2006-2081



Autopista Ausol (Málaga-Guadiaro)

Km.
105,2
Inversión gestionada
672,8
% Cintra
80,0
Localización
España
Período de concesión
1996-2046 (Ausol I)
1999-2054 (Ausol II)



Autopista Madrid Sur (R4 Madrid-Ocaña)

Km.
98,0
Inversión gestionada
763,5
% Cintra
55,0
Localización
España
Período de concesión
2000-2065



Autopista Euroscut Norte-Litoral

Km.
113,0
Inversión gestionada
382,0
% Cintra
75,5
Localización
Portugal
Período de concesión
2001-2031



Autopista Euroscut Algarve

Km.
130,0
Inversión gestionada
277,3
% Cintra
77,0
Localización
Portugal
Período de concesión
2000-2030



Autopista Eurolink (N4/N6) (Kilcock-Kinnegad)

Km.
36,0
Inversión gestionada
338,6
% Cintra
66,0
Localización
Irlanda
Período de concesión
2003-2033



Autopista Temuco-Rio Bueno

Km.
172,0
Inversión gestionada
189,2
% Cintra
75,0
Localización
Chile
Período de concesión
1998-2023



Autopista Santiago-Talca

Km.
237,0
Inversión gestionada
612,3
% Cintra
100,0
Localización
Chile
Período de concesión
1999-2024



ACTIVOS GESTIONADOS POR CINTRA

Autopista Madrid Levante (Ocaña-La Roda)

Km.
178,0
Inversión gestionada
566,5
% Cintra
51,8
Localización
España
Período de concesión
2004-2040



Autopista Autema

Km.
48,3
Inversión gestionada
222,3
% Cintra
76,3
Localización
España
Período de concesión
1986-2036



Autopista Trados 45 (M-45)

Km.
14,5
Inversión gestionada
195,8
% Cintra
50,0
Localización
España
Período de concesión
1998-2029



Total Km
de autopista : **2.481***

Total de inversión
gestionada : **13.672**
(millones de euros)

Autopista Talca-Chillán

Km.
193,0
Inversión gestionada
285,3
% Cintra
67,6
Localización
Chile
Período de concesión
1996-2015



Autopista Chillán-Collipulli

Km.
160,0
Inversión gestionada
253,3
% Cintra
100,0
Localización
Chile
Período de concesión
2006-2021



Autopista Collipulli-Temuco

Km.
144,0
Inversión gestionada
233,8
% Cintra
100,0
Localización
Chile
Período de concesión
1999-2024



Aparcamientos

Plazas de
aparcamiento
253.023

% Cintra
99,98

Localización
España
Puerto Rico
Andorra



(*) Incluye el proyecto de Azores que se encuentra pendiente de la transmisión de Ferrovial Infraestructuras a Cintra sujeta a las aprobaciones administrativas. No se incluye el proyecto de la M-3 en Irlanda firmado en marzo de 2007 ni las cuatro concesiones en proceso de adjudicación definitiva: Cremona-Mantova (Italia), Segmentos 5&6 SH-130 (Estados Unidos), Central Greece (Grecia) y SH-121 (Estados Unidos), las dos últimas adjudicadas en 2007.

• Inversión gestionada en millones de euros.

CONCESIONES EN
DESARROLLO



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

AUTOPISTA
IONIAN ROADS

AUTOPISTA
ALCALÁ-O'DONNELL
M-203

ASESORÍA
TRANS-TEXAS CORRIDOR
TTC-35



AUTOPISTA IONIAN ROADS



378,7

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

159

Km de nueva construcción.

161,7

Km ya construidos y en operación.

58

Km en construcción por el Estado.

30

años de concesión, desde 2007 a 2037.

1.150

millones de euros de inversión.

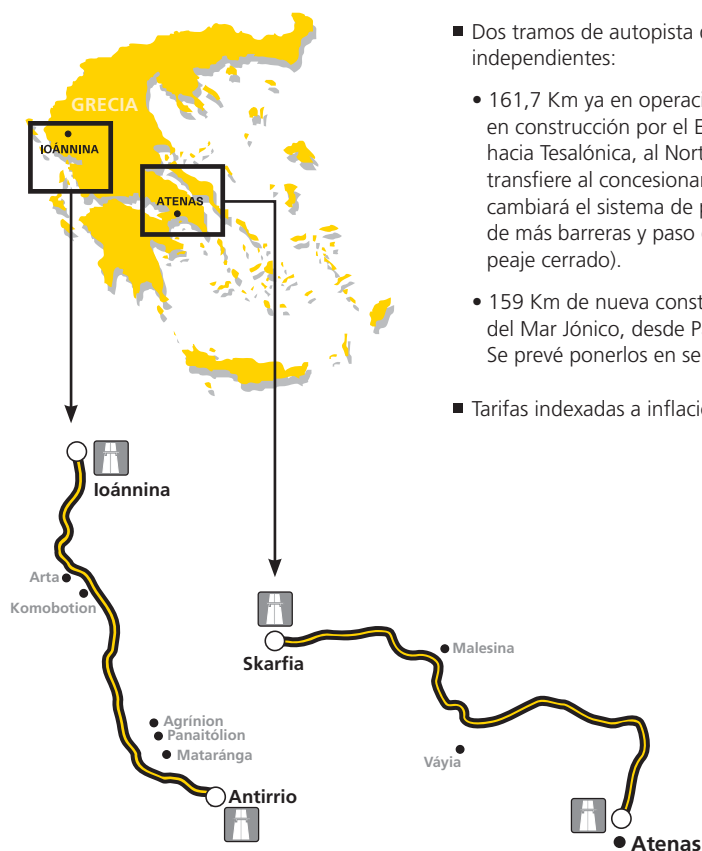
2007

2037

CONCESIÓN 30 AÑOS

Aspectos Clave

- Dos tramos de autopista de peaje independientes:
 - 161,7 Km ya en operación + 58 Km en construcción por el Estado, desde Atenas hacia Tesalónica, al Norte. Este tramo se transfiere al concesionario que, en 2008, cambiará el sistema de peaje (inclusión de más barreras y paso de peaje abierto a peaje cerrado).
 - 159 Km de nueva construcción en la costa del Mar Jónico, desde Patras hacia el Norte. Se prevé ponerlos en servicio en 6 años.
- Tarifas indexadas a inflación.
- Corredores con fuerte tráfico, en especial en el tramo existente más cercano a Atenas (IMD 100.000 vehículos).
- La operación del tramo existente proporciona unos ingresos sustanciales durante el período de construcción, disminuyendo las necesidades de financiación: Inversión total prevista 1.150 millones de euros, Capital total previsto 75 millones de euros.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico.
- El inicio del contrato se espera en 2007, tras la ratificación del Parlamento.
- Cintra propondrá la designación del Director General de la Concesionaria.



16 de Junio
Nombramiento como
"Provisional Contractor"

19 de Diciembre
Firma del
contrato de concesión





AUTOPISTA ALCALÁ - O'DONNELL

M-203



12,3

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

30 ó 31

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

69,5

millones de euros de inversión.

ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD



Aspectos Clave

- Localizada en una zona altamente congestionada, sobre todo a la altura de Alcalá de Henares.
- La autopista mejorará sensiblemente los accesos desde el corredor del Henares hasta el centro y sur de Madrid, creando un eje transversal alternativo a la A-2.
- Las tarifas están indexadas a la inflación.
- Apertura prevista en el 2008.



31 de Diciembre
El progreso de las obras de construcción es del 51,34%





ASESORÍA TRANS-TEXAS CORRIDOR

TTC-35

50

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

30.000

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



2005
2006

S O C I O E S T R A T É G I C O 5 0 A Ñ O S / R E S T A N 4 8

2055

Aspectos Clave

- El proyecto, denominado High Priority Trans Texas Corridor (TTC-35), es el mayor plan de infraestructuras promovido en Estados Unidos desde la creación de la red de autopistas interestatales por Eisenhower.
- El Consorcio liderado por Cintra es asesor del Departamento de Transportes del Estado de Texas (TxDOT) en el desarrollo del corredor, identificando los modos de transporte idóneos, las actuaciones prioritarias, y las fórmulas o sistemas de financiación óptimos para cada proyecto.
- Además de una remuneración por sus servicios de asesoramiento, Cintra podrá negociar con el Estado la adjudicación directa de los proyectos de autopistas de peaje en concesión que se acuerden.
- Se ha acordado la primera adjudicación directa: los segmentos 5 y 6 de la SH-130, en Austin. Se prevé que la firma del contrato de concesión se realice en los próximos meses:
 - 64 Km de autopista de peaje de nueva construcción.
 - Circunvalación de Austin en una zona muy congestionada.
 - 50 años de concesión.
 - 1.300 millones de dólares de inversión.
 - Peaje electrónico.
 - Actualización de tarifas > inflación.
 - Participación Cintra: 65%.
- TxDOT ha solicitado al consorcio liderado por Cintra que prepare una oferta para desarrollar el Loop 9, una circunvalación de Dallas.



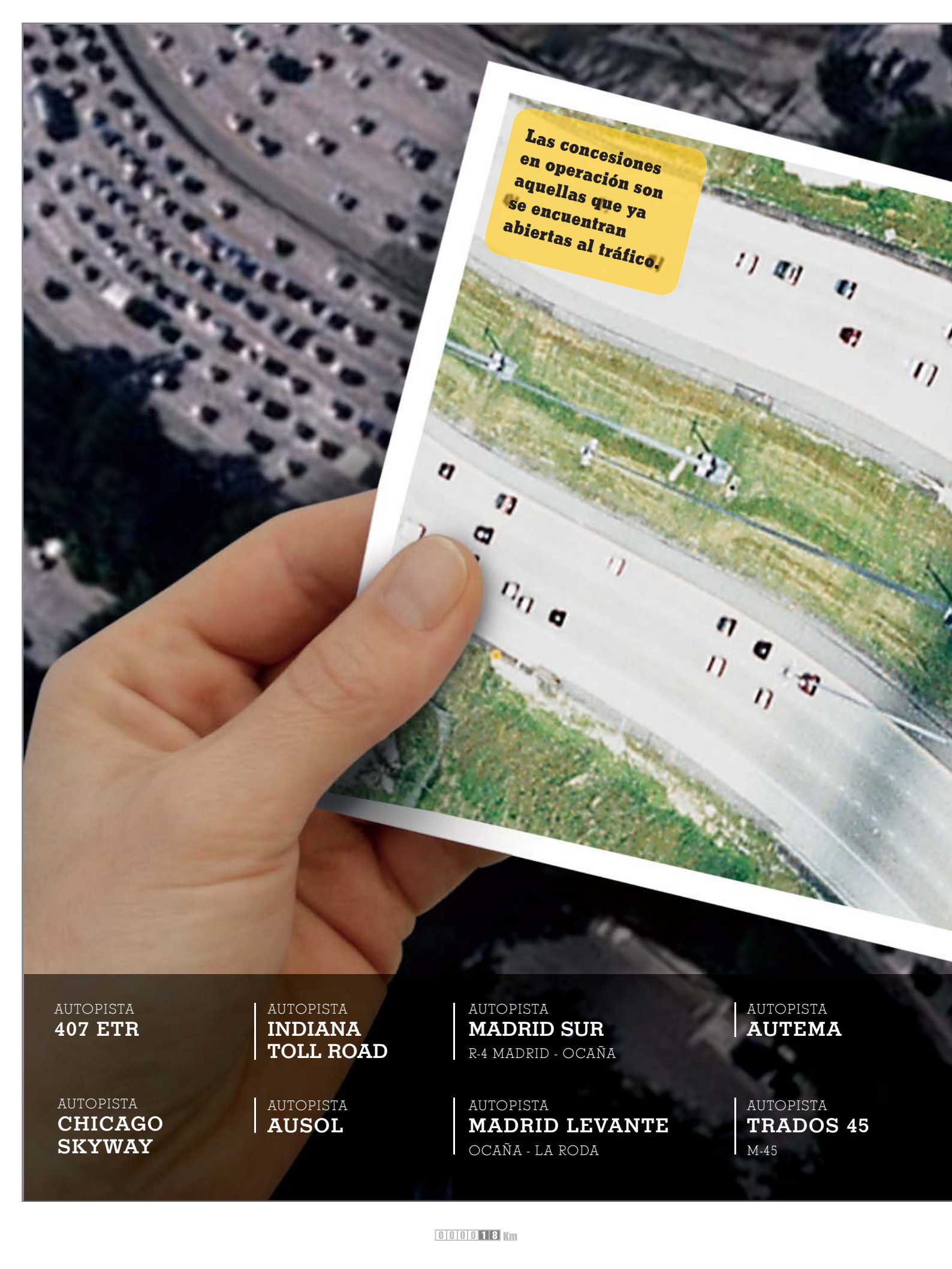
29 de Junio

Firma del acuerdo para, una vez obtenidas las aprobaciones medio-ambientales, construir y operar los segmentos 5 y 6 de la autopista de peaje SH-130 en Austin.

30 de Agosto

Anuncio por parte de TxDOT de su intención de incluir el Loop 9 Dallas - Fort Worth como un conector del corredor para su desarrollo inmediato y petición de oferta a Cintra para su desarrollo.



A hand is holding a photograph of a highway interchange. The photograph shows a multi-lane highway with several vehicles. A yellow callout box with black text is overlaid on the top left of the photograph. The background of the entire image is a blurred aerial view of a highway interchange.

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

AUTOPISTA
407 ETR

AUTOPISTA
**INDIANA
TOLL ROAD**

AUTOPISTA
MADRID SUR
R-4 MADRID - OCAÑA

AUTOPISTA
AUTEMA

AUTOPISTA
**CHICAGO
SKYWAY**

AUTOPISTA
AUSOL

AUTOPISTA
MADRID LEVANTE
OCAÑA - LA RODA

AUTOPISTA
TRADOS 45
M-45

CONCESIONES EN
OPERACIÓN



AUTOPISTA
EUROSCUT
NORTE - LITORAL

AUTOPISTA
EUROLINK (N4-N6)
KILCOCK - KINNEGAD

AUTOPISTA
**SANTIAGO-
TALCA**

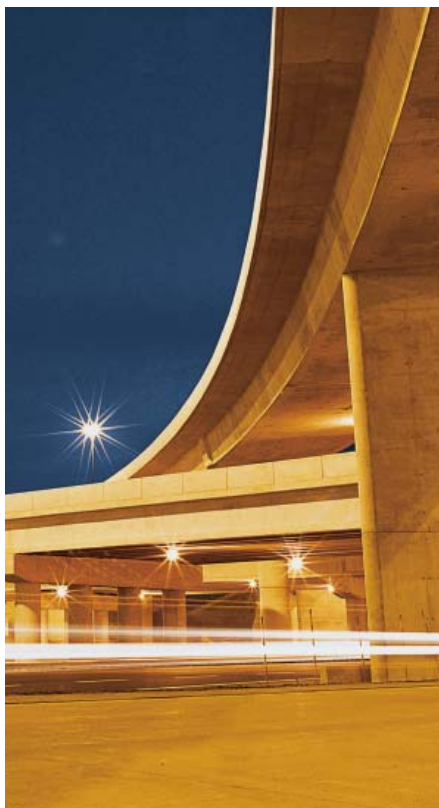
AUTOPISTA
**CHILLÁN-
COLLIPULLI**

AUTOPISTA
EUROSCUT
ALGARVE

AUTOPISTA
**TEMUCO-
RÍO BUENO**

AUTOPISTA
**TALCA-
CHILLÁN**

AUTOPISTA
COLLIPULLI-TEMUCO
APARCAMIENTOS



AUTOPISTA 407 ETR



108

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

2.728,1

millones de euros de inversión.

318,2

millones de euros de ingresos.

13,4%

crecimiento de ingresos.

99

años de concesión, desde 1999 a 2098.



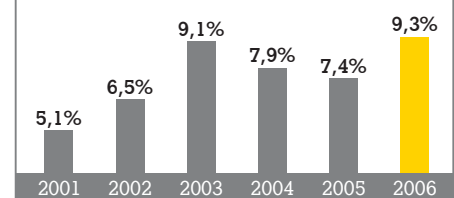
CONCESIÓN 99 AÑOS / RESTAN 92



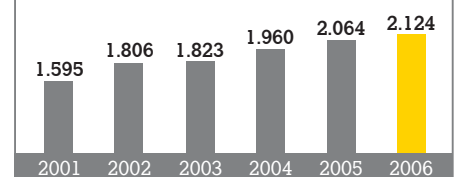
Aspectos Clave

- Ruta alternativa a uno de los corredores más congestionados de Norteamérica.
- Sistema de peaje complemente electrónico, sin necesidad de barreras de peaje (freeflow). 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.

ETR 407
Incremento anual de tarifas



ETR 407
Evolución histórica del tráfico
Vehículos por Km. recorrido (millones).



1 de Febrero

Aumento de tarifas del 8,7% en hora punta y del 9,9% en hora valle. (1 de febrero de 2006). Para 2007, el incremento de tarifas será del 8,3% en hora punta y del 8,4% en hora valle, a partir del 1 de febrero.

31 de Marzo

Firma de un acuerdo con el concedente (Provincia de Ontario) para la resolución de todas las disputas legales existentes. Se confirma el derecho de la concesionaria de aumentar las tarifas libremente, sujeto a un tráfico mínimo, y la obligación del concedente de denegar la renovación de las matrículas de aquellos vehículos que no paguen el peaje. A cambio, la concesionaria adelanta ligeramente en el tiempo las ampliaciones de carriles previstos e introduce un programa de fidelización para usuarios frecuentes y vehículos pesados.

Apertura al tráfico de las obras de ampliación en los segmentos C-4, C-5 y C-6 lo que ha supuesto añadir un carril más en cada sentido de 25 km de la autopista y que ha resultado en un sustancial aumento del tráfico. En el 2007 esta prevista una nueva ampliación de carriles que añadirá otros 25 Km adicionales en cada sentido.

6 de Octubre

Nuevo record histórico de tráfico diario con un total de 423.434 viajes.

Obtención del premio "First Call Resolution Improvement Merit Award" para toda Norte América por la calidad del servicio al cliente. La satisfacción del cliente se acerca al 85%, lo que representa una mejora de un punto y medio respecto al año 2005.





AUTOPISTA CHICAGO SKYWAY



12,5

Km de autopista de peaje urbana ya existente y que ha sido privatizada, que une el Sur de Chicago con la frontera con Indiana.

99

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

1.427,3

millones de euros de inversión.

44,8

millones de euros de ingresos.

10,0%

crecimiento de ingresos.

2005
2006

CONCESIÓN 99 AÑOS / RESTAN 97

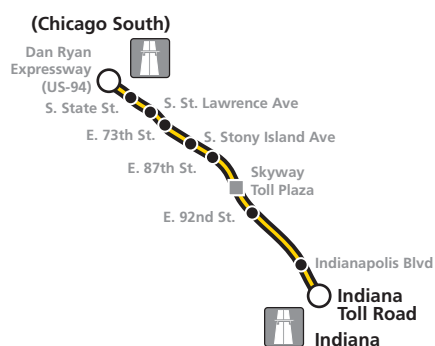
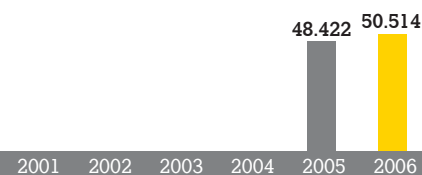
2104

Aspectos Clave

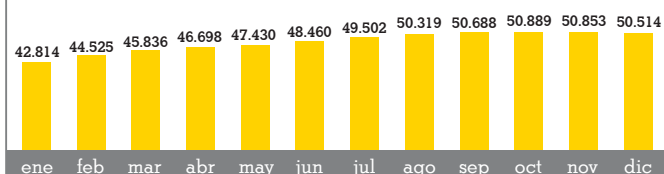
- Régimen tarifario que permite aumentos de tarifa superiores a la inflación, desde los 2,5 dólares (EEUU) actuales para vehículos ligeros hasta los 5 dólares (EEUU) en 2017, con un aumento posterior anual igual al mayor de los siguientes incrementos: 2%, inflación del período, o crecimiento del PIB nominal per cápita.
- Proporciona una alternativa a un corredor altamente congestionado que une Chicago con una gran zona residencial y de ocio.



CHICAGO SKYWAY
Evolución histórica del tráfico IMD



CHICAGO SKYWAY
Evolución mensual del tráfico 2006
IMD acumulada



Inicio de las obras de ampliación de carriles centrales y mejora de las vías rápidas que conectan con la autopista, y que terminarán a finales de 2007.

Rehabilitación de viaductos (19 en total) y repavimentación del firme (4 millas), lo que ha resultado en el cierre de uno de los dos sentidos de tráfico, discurriendo éste en el otro en 2+2.

30 de Junio

Ampliación de la plaza de peaje con tres nuevas vías reversibles.

16 de Julio

Sustitución y mejora del sistema de peaje.

26 de Septiembre

Instalación del TTS (Travel Time System) en la autopista.

La penetración del peaje electrónico en el último mes del año se situó en el 38,4%, alcanzando una media del 36,5% para el conjunto del ejercicio.

El tráfico durante el año ha aumentado en 784.369 vehículos, respecto al año 2005, hasta situarse en 18,4 millones, pese a las obras en la autopista. El récord del año se produjo en Agosto con 1,7 millones.





AUTOPISTA INDIANA TOLL ROAD



253

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

75

años de concesión, desde 2006 hasta 2081.

2.896,8

millones de euros de inversión.

58,6

millones de euros de ingresos netos.

2006

CONCESIÓN 75 AÑOS / RESTAN 74

2081

Aspectos Clave



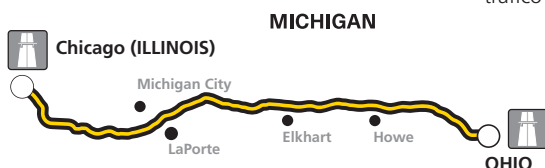
■ Privatización de una autopista de peaje existente a cambio de un pago inicial y de rehabilitar y mantener la autopista. Inversión total de 4.090 millones de dólares, 3.800 millones de dólares de pago inicial y 290 millones de dólares para obras iniciales de mejora.

■ Dos tramos diferentes:

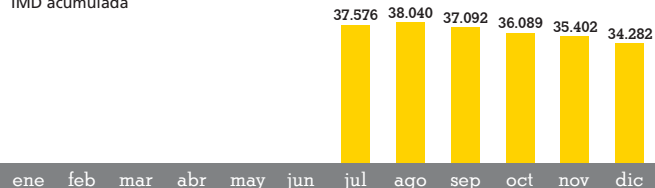
- Tramo Oeste, de 37 Km, con peaje abierto que conecta con Chicago Skyway. Une Chicago con una importante zona residencial y proporciona una alternativa para ahorrar tiempo en un corredor muy congestionado.
- Tramo este, de 216 Km de peaje cerrado, hasta la frontera con Ohio. Forma parte de la principal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

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

- Incremento inicial sustancial: 70% para vehículos ligeros (subvencionado temporalmente por el Estado de Indiana), y 23% para vehículos pesados.
- Aumento gradual para vehículos pesados hasta 2010 de forma que en ese año las tarifas serán un 78% superiores a las actuales.
- En 2010 incremento del máximo del 2%, IPC o PIB nominal per cápita acumulado en los cuatro años anteriores (vehículos ligeros y pesados).
- A partir de 2011; revisión anual en función del máximo del 2%, IPC o PIB nominal per cápita (vehículos ligeros y pesados).



INDIANA TOLL ROAD
Evolución mensual del tráfico
IMD acumulada



3 de Junio

Incremento de un 23% de las tarifas para vehículos pesados.

23 de Enero

Adjudicación, como "Preferred Bidder" al Consorcio participado por Cintra en un 50%.

12 de Abril

Firma del contrato de concesión.

29 de Junio

Aumento del 70% de las tarifas para vehículos ligeros (subvencionada por el Estado de Indiana).

Transferencia del activo e inicio de las operaciones tras efectuarse el pago previsto de 3.800 millones de dólares a la Indiana Finance Authority.





AUTOPISTA AUSOL



105,2

Km de autopista de peaje entre Málaga y Guadiaro, en la Costa del Sol, en España.

82,7

Km para el tramo Málaga-Estepona (Ausol I).

22,5

Km para el tramo Estepona-Guadiaro (Ausol II).

50

años de concesión, para Ausol I, desde 1996 a 2046.

55

años de concesión, para Ausol II, desde 1999 a 2054.

672,8

millones de euros de inversión.

61,6

millones de euros de ingresos netos.

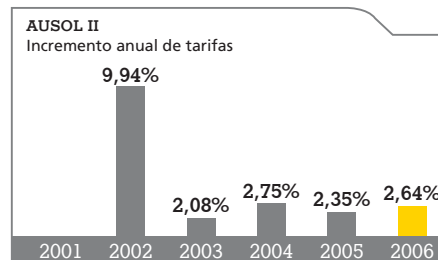
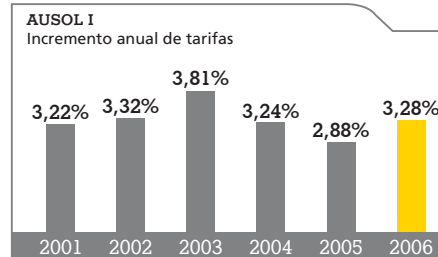
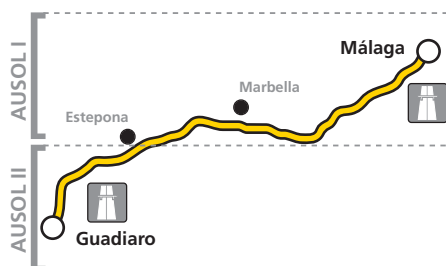
7,5%

crecimiento de ingresos.



Aspectos Clave

- Autopista situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España.
- El itinerario alternativo es un corredor semi-urbano altamente congestionado.
- La tarifa se adecúa a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.



7 de Abril

Comienzo de la instalación del sistema Toll-Flow de detección y gestión de colas en el área de Calahonda que estará totalmente operativo en 2007.

Ampliación de las tres áreas de peaje troncales contribuyendo a una mejor gestión del tráfico. Aún con los elevados tráficos que cuenta la autopista no hay existencia de colas en las plazas de peaje.

El Ministerio de Fomento ha anunciado que a finales del 2009 habrá construido una nueva circunvalación de Málaga que, previsiblemente, tendrá una influencia positiva en el tráfico de Ausol.





AUTOPISTA MADRID-SUR

R-4 MADRID - OCAÑA



98

Km de concesión entre Madrid y la N-IV en Ocaña, incluyendo el tramo sur de la circunvalación de Madrid M-50.

54

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

44

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

65

años de concesión, desde 2000 a 2065.

763,5

millones de euros de inversión.

18,9

millones de euros de ingresos netos.

47,3%

crecimiento de ingresos.

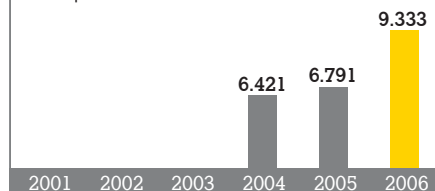


Aspectos Clave

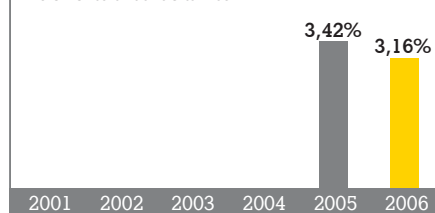
- Ruta alternativa de acceso a Madrid en un corredor muy congestionado.
- Situada en una zona de gran desarrollo urbano.
- Conecta con la Autopista Madrid-Levante, completando una conexión de peaje de 190 km entre Madrid y la costa Este.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico real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



R-4 MADRID-OCAÑA
Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



R-4 MADRID-OCAÑA
Incremento anual de tarifas



7 de Abril

Inicio de la ampliación de las áreas de peaje troncales para mejorar la gestión de los picos que se producen en las fechas vacacionales en la autopista. La apertura se realizará antes de Semana Santa del 2007.

10 de Abril

Cintra adquirió un 10% adicional de la autopista, aumentando así su participación hasta el 55%. El precio de adquisición fue de 54,9 millones de euros.

La apertura al tráfico de la Autopista Ocaña-La Roda (AP-36), que conecta con la R-4, ha supuesto un incremento espectacular en el tráfico, que se ha aumentado en un 37,45%.





AUTOPISTA MADRID LEVANTE

OCAÑA - LA RODA



178

Km de nueva construcción entre Ocaña y La Roda.

120

km de peaje.

58

km libres de peaje en la confluencia de la A-3 (Valencia) y la A-31 (Alicante y Murcia).

36 ó 40

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

566,5

millones de euros de inversión.

6,6

millones de euros de ingresos netos.

CALIDAD DE SERVICIO

2004 2006

CONCESIÓN 36 AÑOS / RESTAN 33

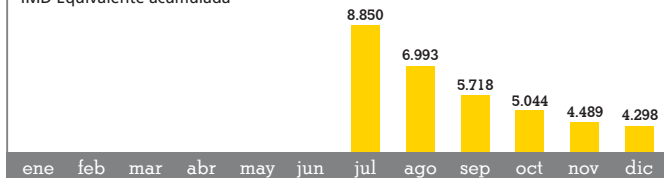
2040 2044

Aspectos Clave

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



MADRID LEVANTE
Evolución mensual del tráfico 2006
IMD Equivalente acumulada



27 de Julio

Finalización de las obras y apertura al tráfico, con más de cinco meses de antelación a lo previsto.





AUTOPISTA AUTEMA



48,3

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

50

años de concesión, de 1986 a 2036.

222,3

millones de euros de inversión.

40,2

millones de euros de ingresos netos.

31,0

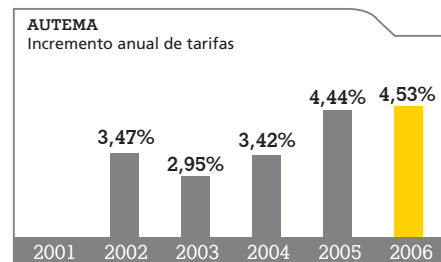
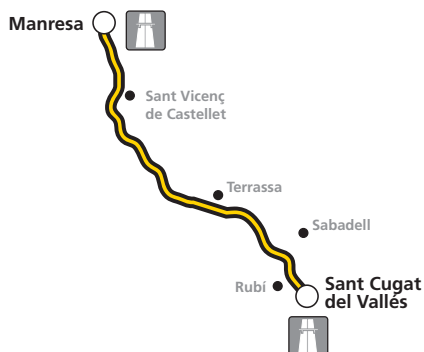
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).



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 abone anualmente la diferencia entre los ingresos reales de cada año y los previstos en el Plan Económico Financiero entonces vigente, más un ajuste por los mayores gastos de explotación debidos al aumento de tráfico derivado de la reducción de tarifas.

- Tarifas indexadas a inflación.



1 de Enero

Como consecuencia de la transición a tarifas de diversas compensaciones que el concedente venía pagando a la concesionaria, la tarifa en 2006 creció un 4,53%.

El porcentaje de pagos con medios electrónicos fue del 83,9% correspondiendo una media del 43,7% a las transacciones efectuadas con OBE, lo que ha motivado la decisión de aumentar el número de vías dedicadas de telepeaje en las áreas troncales.





AUTOPISTA TRADOS 45

M-45



14,5

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

31

años de concesión, desde 1998 a 2029.

195,8

millones de euros de inversión.

23,9

millones de euros de ingresos netos.

22,6

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

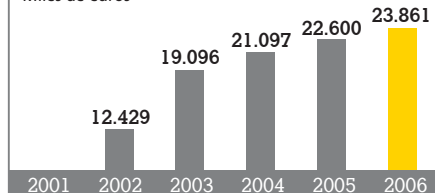


Aspectos Clave

- El riesgo de tráfico es prácticamente inexistente en virtud del sistema de bandas utilizado en los peajes en sombra. 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 indexadas a inflación.



TRADOS 45
Evolución histórica de ingresos
Miles de euros



17 de Noviembre
Acuerdo con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) para adelantar la liberación de garantías de la financiación de la autopista con la consiguiente disminución de la carga financiera en los próximos años.

El tráfico en 2006 ha continuado por encima de los límites fijados para el cobro máximo, con un incremento respecto a 2005 del 9%.



AUTOPISTA EUROSCUT NORTE - LITORAL



113

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

72

Km de rehabilitación de carreteras existentes.

41

Km de nueva construcción.

30

años de concesión, desde 2001 a 2031.

382,0

millones de euros de inversión.

31,0

millones de euros de ingresos netos.

22,6

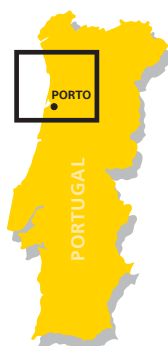
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).



Aspectos Clave

- Autopista de peaje sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador) consistente en que no es el usuario quien paga por el uso, sino la Administración concedente.
- Riesgo de tráfico mitigado por el sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes sombra en los que se aplica una tarifa por vehículo 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.



EUROSCUT NORTE-LITORAL
Evolución histórica de ingresos
Miles de euros



- | | | |
|--|---|--|
| 18 de Octubre
El Gobierno Portugués anunció su intención de negociar con la concesionaria la transformación de esta autopista a un sistema de peaje pagado por el usuario. | 30 de Octubre
Obtención de los permisos ambientales y autorización de la Administración para el inicio de los trabajos de la construcción de la Conexión a Caminha. | 21 de Diciembre
Finalización y apertura al tráfico del núcleo de Vilar de Mouros en el tramo entre Viana do Castelo y Caminha. |
|--|---|--|



AUTOPISTA EUROSCUT ALGARVE



130

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

95

km de rehabilitación.

35

km de nueva construcción.

30

años de concesión, desde 2000 a 2030.

277,3

millones de euros de inversión

33,3

millones de euros de ingresos netos.

29,2

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

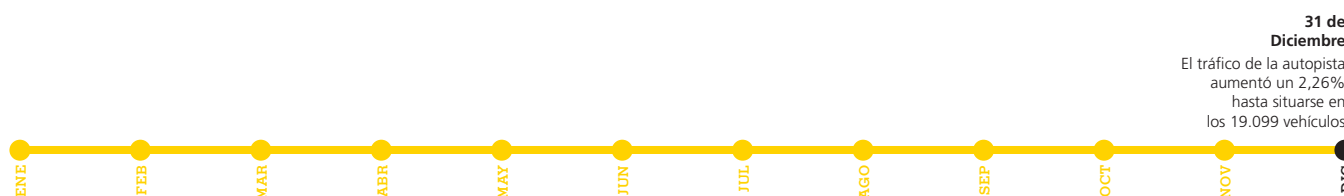
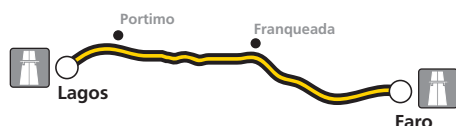
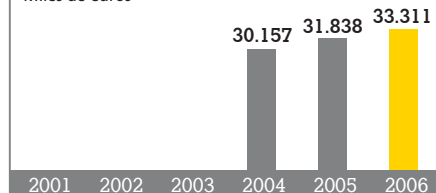


Aspectos Clave

- Autopista de peaje sombra (en portugués, SCUT: Sem Cobrança ao Utilizador): No es el usuario quien paga el peaje por el uso de la autopista, sino la Administración concedente.
- Riesgo de tráfico mitigado por el sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes sombra: se aplica una tarifa por vehículo decreciente en tres tramos (bandas de tráfico) según el tráfico vaya aumentando, hasta llegar a un techo por encima del cual la tarifa es cero. El sistema tiene como resultado un menor riesgo para el concesionario, ya que, al ser la tarifa más alta la que se aplica en la primera banda de tráfico, éste consigue la mayor parte de sus ingresos aunque el tráfico sea bajo.
- Las tarifas están indexadas a inflación.



EUROSCUT ALGARVE
Evolución histórica de ingresos
Miles de euros



31 de Diciembre
El tráfico de la autopista aumentó un 2,26% hasta situarse en los 19.099 vehículos



AUTOPISTA EUROLINK (N4-N6) KILCOCK-KINNEGAD



36

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

30

años de concesión, desde 2003 a 2033.

338,6

millones de euros de inversión.

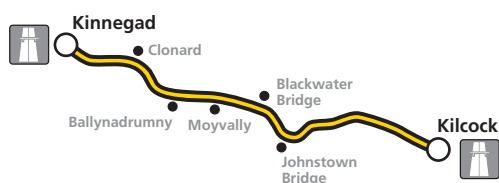
15,5

millones de euros de ingresos netos.

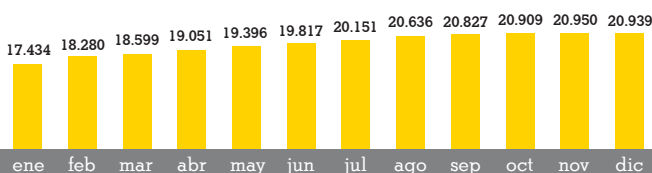


Aspectos Clave

- 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.
- Tarifas indexadas a inflación.



EUROLINK (N4-N6)
Evolución mensual del tráfico
IMD Equivalente acumulada



La National Road Authority (NRA) certificó el fin de todas las obras de la autopista.

En su primer año completo en funcionamiento la intensidad media diaria de tráfico ha sido de 20.939 vehículos, superando las expectativas iniciales de la compañía.



AUTOPISTA TEMUCO-RÍO BUENO



172

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

25

años de período de concesión, desde 1998 a 2023.

189,2

millones de euros de inversión.

24,0

millones de euros de ingresos netos.

15,5%

crecimiento de ingresos.

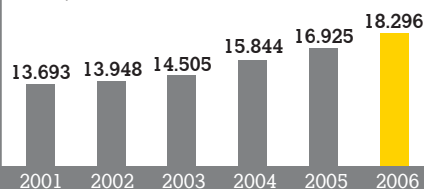


Aspectos Clave

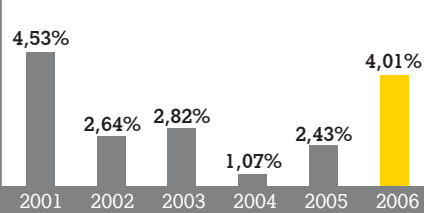
- Autopista localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.



TEMUCO - RÍO BUENO
Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



TEMUCO - RÍO BUENO
Incremento anual de tarifas



14 de Marzo

Refinanciación del Crédito Sindicado (distribuciones extraordinarias a los accionistas por importe de 1,8 millones de UF, aproximadamente 47 millones de Euros).





AUTOPISTA SANTIAGO-TALCA



237

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

40

años de período esperado de concesión, desde 1999 a 2039, ya que tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos el plazo pasa a ser variable.

612,3

millones de euros de inversión.

55,4

millones de euros de ingresos netos.

37,7

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

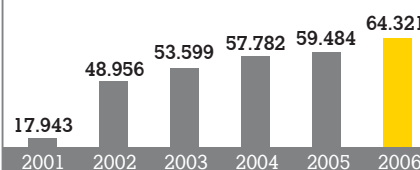


Aspectos Clave

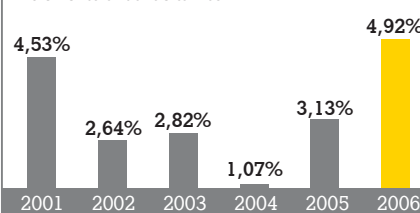
- Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.
- El riesgo asociado a la autopista se reduce gracias a la garantía establecida en el Mecanismo de Distribución de Ingresos, lo que permite un mayor apalancamiento financiero en la Concesionaria.
- Localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.



SANTIAGO-TALCA
Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



SANTIAGO-TALCA
Incremento anual de tarifas



20 de Diciembre

Reapalancamiento mediante una emisión de bonos por 6 millones de UF (aprox. 156 millones de euros), usados para financiar nuevas obras y que permitirán el pago de dividendos a Cintra Chile de hasta 4,9 millones de UF (aprox. 128 millones de euros).

Al cierre del ejercicio, las obras en el acceso sur a Santiago de Chile, que se iniciaron en noviembre de 2003, tienen un avance del 76%.





AUTOPISTA TALCA-CHILLÁN



193

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

30

años de período de **concesión esperado**, desde 1996 a 2026, ya que tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos el plazo pasa a ser variable.

285,3

millones de euros de inversión.

36,1

millones de euros de ingresos netos.

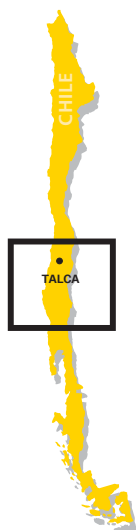
17,2

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

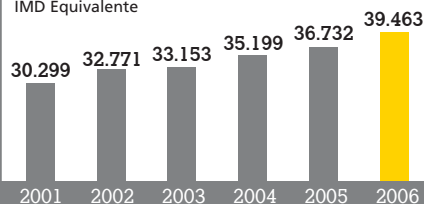


Aspectos Clave

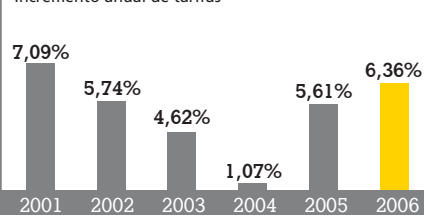
- Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.
- El riesgo asociado a la autopista se reduce gracias a la garantía establecida en el Mecanismo de Distribución de Ingresos, lo que permite un mayor apalancamiento financiero en la Concesionaria.
- Localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.



TALCA - CHILLÁN
Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



TALCA - CHILLÁN
Incremento anual de tarifas



Apertura al tráfico de la circunvalación a la ciudad de Chillán que ha supuesto una inversión aproximada de 16 millones de euros.

Refinanciación de la deuda y pago de un dividendo extraordinario a los accionistas por un importe aproximado de 200 mil UF (aprox. 5 millones de euros).



AUTOPISTA CHILLÁN-COLLIPULLI



160

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

16

años de período de concesión esperado, desde la compra de la sociedad en 2006 a 2022, ya que tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos el plazo pasa a ser variable.

253,3

millones de euros de inversión.

26,2

millones de euros de ingresos netos.

19,5

millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

2006

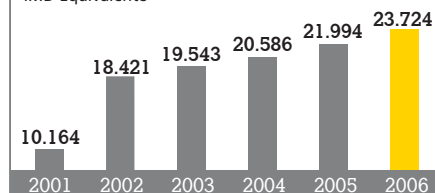
CONCESIÓN 15 AÑOS / RESTAN 15 CONVENIO MDI (+ 1 AÑO E)

2021
2022E

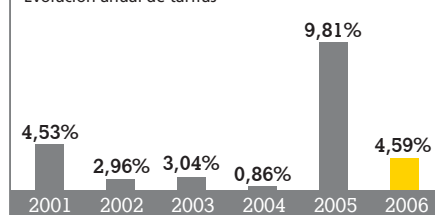
Aspectos Clave

- Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.
- El riesgo asociado a la autopista se reduce gracias a la garantía establecida en el Mecanismo de Distribución de Ingresos, lo que permite un mayor apalancamiento financiero en la Concesionaria.
- Localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.
- Comprada con deuda de la propia concesionaria, sin aportaciones de capital de Cintra.

CHILLÁN-COLLIPULLI
Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



CHILLÁN-COLLIPULLI
Evolución anual de tarifas



30 de Octubre

Cintra adquiere el 100% del capital de la sociedad por 326 mil UF (aprox. 8,5 millones de euros). La adquisición se financia con deuda de la propia concesionaria y no implica desembolso de capital por parte de Cintra.

Reapalancamiento mediante una emisión de bonos por importe 1,5 millones de UF (aprox. 39 millones de euros), sin recurso a Cintra, que permite financiar la compra y las obras vinculadas al MDI.





AUTOPISTA COLLIPULLI-TEMUCO



144

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

24

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

233,8

millones de euros de inversión.

23,4

millones de euros de ingresos netos.

15,7

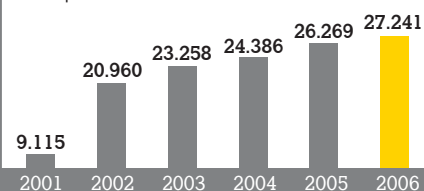
millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).



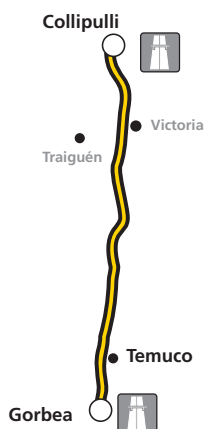
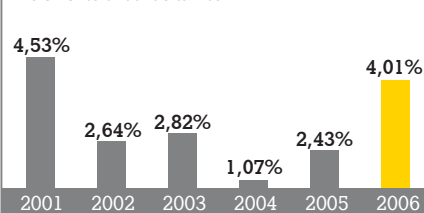
Aspectos Clave

- Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.
- El riesgo asociado a la autopista se reduce gracias a la garantía establecida en el Mecanismo de Distribución de Ingresos, lo que permite un mayor apalancamiento financiero en la Concesionaria.
- Localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.

COLLIPULLI – TEMUCO
Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



COLLIPULLI – TEMUCO
Incremento anual de tarifas



1 de Enero
La tarifa aumentó un 4,01%



ASPECTOS CLAVE

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

■ Presencia en todo el territorio nacional.

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

253.023

plazas de aparcamiento, en todas las líneas del negocio: rotación, vía pública, residentes y retirada de vehículos.

142

ciudades en España, Puerto Rico y Andorra, liderando el mercado español de promoción privada de aparcamientos.

336

contratos de concesión.

56,5%

de éxito en la adjudicación de nuevos contratos.

6,2%

de crecimiento en número de plazas.

132,4

millones de euros de ingresos.

10,5%

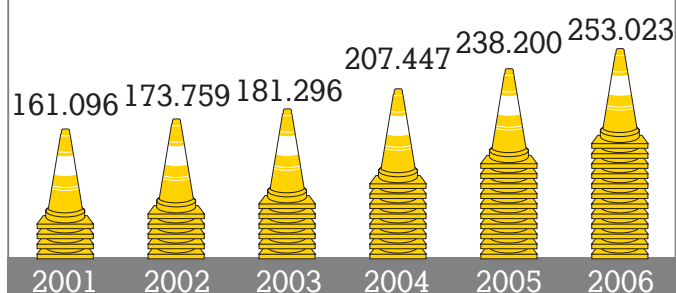
de crecimiento de ingresos.

10,2%

de crecimiento de EBITDA.

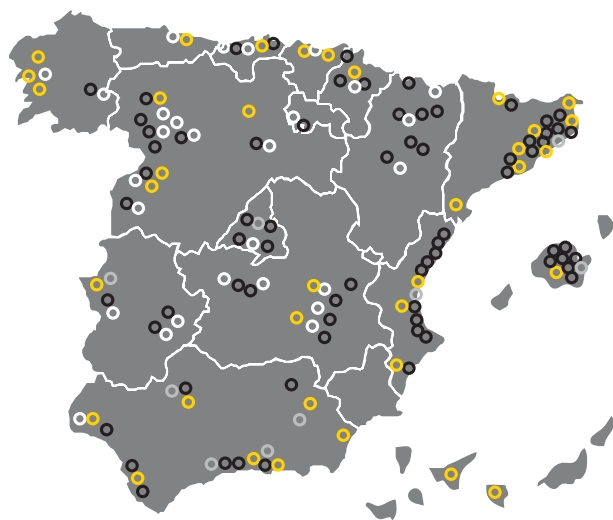
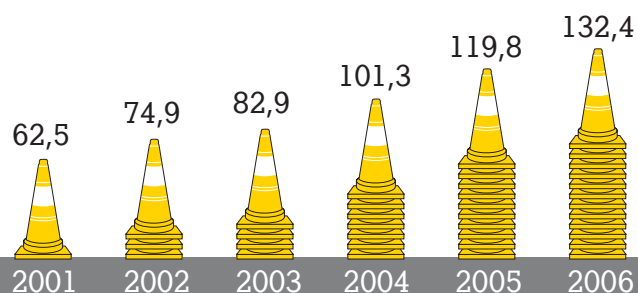
APARCAMIENTOS

Evolución plazas de Aparcamiento



Cifra Negocio Aparcamientos

(millones de euros)



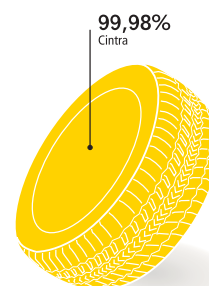
- **O.R.A.** 159.271 plazas
- **Rotación** 104 aparcamientos, 66.957 plazas
- **Residentes** 81 aparcamientos, 26.795 plazas
- **Grúa**

Consolidación del liderazgo en España con 14.823 (+6,2%) nuevas plazas, totalizando 253.023.

Adjudicación de los aparcamientos de rotación de, Okendo en San Sebastián, Muelle de las Delicias en el Puerto de Sevilla y Rambla de Celler en Sant Cugat, como lo más destacados.

Adjudicación aeropuertos de AENA: Valladolid, Pamplona y Murcia.

En vía pública se han obtenido adjudicaciones para la regulación del estacionamiento en ciudades como Valencia, Ávila, Alcobendas, Noja, Medina Sidonia, Sagunto, La Junquera, Berga, Oropesa de Mar, así como el servicio integral de retirada de vehículos en Palma de Mallorca o San Fernando.



HECHOS 2006

INFORMACIÓN ECONÓMICA. CUENTAS

En 2006, el Resultado Bruto de Explotación (EBITDA) aumentó en un 27,8% gracias a la excelente evolución operativa de los activos existentes y a la incorporación y apertura de nuevos proyectos durante el ejercicio.

ANUALES

Informe de Gestión	40
Evolución Previsible de los negocios	55
Actividades Tecnológicas	56
Información Bursátil, Autocartera y Accionistas Principales	57
Informe de la Comisión de Auditoría y Control	61
Informe de la Comisión de Operaciones Vinculadas	62
Sistemas de Control de Riesgos	63
Cuentas Anuales Consolidadas	67
Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas del Ejercicio 2006	71
Informe de Auditoría	153
Información Financiera Histórica	154

INFORME DE GESTIÓN 2006

CINTRA, CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

■ 1. HECHOS MÁS SIGNIFICATIVOS

Se presentan a continuación los hechos más significativos que han tenido lugar en relación con las actividades de Cintra durante el ejercicio 2006, incluyendo aquellos ocurridos con posterioridad al cierre del año.

Adjudicaciones

• Adjudicación (23 de enero) e inicio de la actividad (29 de junio) de la autopista Indiana Toll Road en Estados Unidos

El Consorcio participado por Cintra en un 50%, fue seleccionado como "preferred bidder" para el mantenimiento y explotación, durante los próximos 75 años, de la autopista de peaje Indiana Toll Road (ITR), de 253 Km de longitud, en Estados Unidos. El acuerdo de concesión se firmó el 12 de abril y la transferencia del activo se produjo el 29 de junio, tras efectuarse el pago previsto de 3.800 millones de USD (aprox. 3.029 millones de euros) a la Indiana Finance Authority.

La inversión de los socios en el capital de la sociedad concesionaria ha sido de 760 millones de USD (aprox. 606 millones de euros). El resto de la financiación, un 81% del total de la inversión, se ha realizado a través de una línea de crédito senior, sin recurso, por valor de 3.248 millones de USD (aprox. 2.589 millones de euros). La inversión de Cintra alcanza los 380 millones de USD, con una TIR del capital de, aproximadamente, el 12,5%.

• Adjudicación (16 de junio) y firma del contrato de concesión (19 de diciembre) de la primera autopista en Grecia

El Consorcio participado por Cintra fue seleccionado como adjudicatario provisional ("Provisional Contractor") para el diseño, construcción, financiación y explotación, de la autopista de peaje Ionian Roads durante los próximos 30 años. La firma del acuerdo de concesión se realizó en el mes de diciembre, estando el inicio del contrato de concesión sujeto a la ratificación por parte del parlamento griego. Cintra, que participa con un 33,34% en el consorcio, propondrá la designación del Director General de la compañía concesionaria.

El proyecto, dividido en dos secciones diferentes, cuenta con una longitud de 378,7 Km, de los que 159 Km son de nueva construcción y la parte restante, o está ya construida (161,7 Km), o será ejecutada por parte del Estado (58 Km). Existen 151 Km ya operativos y que se transferirán al concesionario cuatro meses después del inicio de la concesión.

La inversión total prevista del proyecto asciende a 1.150 millones de euros y será financiada con el flujo de caja del tramo ya operativo y que será transferido (534 millones de euros), un préstamo bancario sin recurso a los socios y un plazo de 25

años (117 millones de euros), deuda subordinada por importe de 111 millones de euros y una subvención de 313 millones de euros. El resto del capital, 75 millones de euros, lo aportarán los socios en función de su participación en el Consorcio.

• Acuerdo para el desarrollo de los segmentos 5 y 6 de la autopista SH-130 (29 de junio)

El Consorcio liderado por Cintra en un 65% firmó un acuerdo con el Departamento de Transportes de Texas (TxDOT) para, diseñar, construir y operar los segmentos 5 y 6 de la autopista de peaje SH-130, el primero de los proyectos del Trans-Texas Corridor.

La autopista de 40 millas (64 Km) de longitud, cuenta con una inversión total prevista de 1.300 millones de dólares y la duración del contrato de concesión será de 50 años desde la finalización de la construcción, estimada en 5 años. Se prevé que el acuerdo de concesión se firme en los próximos meses, una vez obtenidas las aprobaciones medioambientales.

El proyecto, que proporcionará una ruta alternativa a la congestionada IH35 a su paso por Austin, tiene un esquema tarifario muy atractivo ya que las tarifas se actualizarán anualmente según el crecimiento del Producto Interior Bruto (PIB) nominal per cápita del Estado de Texas.

Además, en el marco del Contrato de Desarrollo del Trans Texas Corridor, TxDOT anunció, el pasado 30 de agosto, su intención de incluir el Loop 9 Dallas - Fort Worth (140 millas) como un conector del corredor para su desarrollo inmediato. El proyecto cuenta con distintos segmentos, siendo el tramo sureste, de 44 millas, el que tiene en marcha las aprobaciones medioambientales.

• Licitador preferente de la autopista M-3 en Irlanda (19 de septiembre) y retirada del pleito que bloqueaba el proyecto (3 de octubre)

El Consorcio liderado por Cintra en un 90% ha sido elegido como Licitador Preferente "Preferred Tenderer" para el diseño, financiación, construcción, operación y mantenimiento, durante 45 años, de la Autopista de Peaje M3 entre Clonee y el Norte de Kells, en Irlanda. La inversión total prevista en el proyecto, de 50 Km de longitud, es de, aproximadamente, 600 millones de euros.

El desarrollo del proyecto estaba en suspenso hasta que se resolviese el pleito sobre los restos arqueológicos que afectaban a uno de los tramos. Dicho pleito fue retirado por el demandante el pasado 3 de octubre, de forma que el proyecto tiene vía libre para su firma y ejecución. En los próximos meses se espera ultimar la redacción del contrato de concesión y desarrollar los contratos de financiación sobre la base de un term-sheet acordado.

- **Firma del contrato de concesión del proyecto de las Açores (22 de diciembre)**

El Consorcio liderado por Ferrovial Infraestructuras, con una participación del 89%, firmó el contrato de concesión para el diseño, construcción, rehabilitación, financiación y explotación durante los próximos 30 años, de un sistema viario de gran capacidad bajo el método de peaje en sombra, en la Isla de San Miguel (Açores), en Portugal. Según lo establecido en el folleto de salida a bolsa, Cintra adquirirá la participación de Ferrovial Infraestructuras tan pronto como sea posible y sujeto a las aprobaciones administrativas necesarias.

El proyecto tendrá una longitud total de 87,5 Km, de los que 47,9 Km son de nueva construcción, 23,4 Km de rehabilitación y 16,2 Km ya están construidos y en operación. La inversión estimada es de 408 millones de euros que se financiará con un préstamo bancario sin recurso al accionista de 347 millones de euros y 27 años de duración y con fondos propios por importe de 61 millones de euros.

- **Adjudicatario Provisional de la Central Greece Motorway (5 de febrero de 2007), segundo proyecto en Grecia**

El Consorcio participado por Cintra resultó adjudicatario provisional ("Provisional Contractor") para el diseño, construcción, financiación y explotación, de la autopista de peaje Central Greece Motorway -E65-, de aproximadamente, 1.500 millones de euros de inversión, para los próximos 30 años. Cintra, que participa con un 33,34% en el consorcio, propondrá la designación del Director General de la compañía concesionaria.

La autopista, con una longitud total de 231 Km, se divide en dos secciones diferentes. El primer tramo, denominado Central Greece y que será construido íntegramente por el consorcio, consta de 174 Km que discurren en dirección NO-SE por el centro del país, conectando la autopista PATHE (Patra-Atenas-Tesalónica) y la localidad de Egnatia. La parte restante, con una longitud de 57 Km, será construida por el Gobierno y posteriormente transferida a la concesionaria.

El plazo de ejecución de las obras de construcción se estima en 66 meses y el inicio de la actividad podría producirse para finales de 2009 una vez sean transferidos los tramos construidos por la Administración.

La adjudicación definitiva y posterior firma del contrato de concesión están sujetas a la finalización y aprobación gubernamental de toda la documentación y a la ratificación del Parlamento griego. Asimismo deberá obtenerse de la Comisión Europea la correspondiente aprobación de la subvención del Proyecto.

- **14.823 nuevas plazas en la actividad de aparcamientos**

A lo largo del año, Cintra Aparcamientos ha obtenido la

adjudicación, bien directamente o a través de sociedades participadas o mixtas municipales, de 9 aparcamientos de rotación o mixtos, entre los que cabe destacar la concesión del aparcamiento de Okendo en San Sebastián, el aparcamiento del Muelle de las Delicias en el Puerto de Sevilla, o el aparcamiento de Rambla del Celler en San Cugat.

También se ha obtenido la adjudicación de nuevos aparcamientos en aeropuertos de AENA como Valladolid, Pamplona y Murcia con más de 2.000 nuevas plazas.

En vía pública resultó adjudicataria de los concursos de regulación de estacionamiento en varias ciudades como Valencia, Ávila, Alcobendas, Noja, Medina Sidonia, Sagunto, La Jonquera, Berga, Oropesa de Mar, así como la concesión del servicio Integral de Retirada de Vehículos en Palma de Mallorca o San Fernando.

Cabe destacar la importante actividad en construcción de aparcamientos llevada a cabo por Cintra Aparcamientos en 2006, con 14 obras en fase de ejecución, la mayoría de los cuales entrarán en funcionamiento a lo largo de 2007.

Operaciones societarias

- **Adquisición de un 10% adicional de la autopista R-4 en Madrid (10 de abril)**

Cintra incrementó su participación directa en la Autopista de peaje R-4 en Madrid hasta el 55% tras adquirir un 10% adicional del capital de la sociedad por 54,9 millones de euros.

- **Adquisición del 100% del capital de la Autopista del Bosque en Chile (30 de octubre)**

Cintra, a través de su filial Cintra Chile, adquirió, el 100% del capital de la sociedad chilena Autopista del Bosque, S.A., concesionaria del tramo Chillán a Collipulli de la autopista Ruta 5 de Chile. La adquisición se financiará con flujos de la propia concesionaria y no implicará desembolso de capital por parte de Cintra.

La concesión, de 160 Km de longitud, vencía, inicialmente, en 2021, pero tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) en 2004, el periodo de duración se hace variable, terminando una vez que el valor presente de los ingresos futuros alcance el importe de ingresos garantizado. Este mecanismo ya existe en tres de las cuatro autopistas gestionadas por Cintra Chile hasta ese momento.

- **Resolución del acuerdo con Grupo Isolux sobre su oferta por Europistas (14 de noviembre) y aceptación de la oferta de Sacyr por Europistas**

Cintra y Grupo Isolux decidieron resolver el acuerdo suscrito entre ambas partes el pasado 29 de julio por el que Cintra se

comprometía a aceptar la Oferta formulada por Grupo Isolux sobre Europistas a un precio de 5,13 euros por acción. De esta forma, Cintra acudió a la Oferta liderada por Sacyr a un precio de 9,15 euros por acción, a cambio de una compensación económica para Grupo Isolux por importe de 131,6 millones de euros.

Aperturas

- **Apertura de la nueva autopista de peaje AP-36 Ocaña-La Roda (27 de julio)**

Cintra inauguró, con más de cinco meses de antelación, la nueva autopista de peaje AP-36, que une Madrid con Levante. Se trata de una vía de alta capacidad, de 177 Km de longitud, alternativa a la autovía A-3. El presupuesto de ejecución ha sido de 565 millones de euros y la duración de la concesión es de 34 años, extensible 4 años más si se cumplen ciertos parámetros de calidad del servicio.

La apertura de esta autopista ha supuesto un incremento muy notable del tráfico en la R-4, autopista con la que conecta.

- **Apertura de las obras de ampliación en la 407-ETR (20 de septiembre) y nuevo record de tráfico diario (6 de octubre)**

El pasado 20 de septiembre la autopista 407-ETR abrió al tráfico las obras de ampliación llevadas a cabo en los segmentos C-4, C-5 y C-6, y que ha supuesto añadir un carril más por sentido en un total de 25 Km de la autopista. Tras dicha ampliación, la autopista 407-ETR registró, el pasado 6 de octubre, un nuevo record histórico de tráfico diario con un total de 423.434 viajes.

A lo largo del año que viene, está prevista la ampliación de los segmentos C-2 y C-3, lo que añadirá un carril más por sentido en otros 25 Km.

Financiaciones

- **Refinanciación de la Ruta de los Ríos (Temuco-Río Bueno) (14 de marzo)**

Cintra Chile procedió a refinanciar la deuda existente en la Ruta de los Ríos. La mejora de las condiciones del préstamo permite distribuciones adicionales a los accionistas por importe de 1,8 millones de UF, aproximadamente 47 millones de euros.

- **Reapalancamiento de la Autopista del Maipo (Santiago-Talca) mediante una emisión de bonos (20 de diciembre)**

La Sociedad Concesionaria de la Autopista del Maipo procedió a la emisión de bonos en Chile por 6,0 millones de UF (aproximadamente 156 millones de euros). La nueva deuda permite financiar nuevas obras de construcción y el pago de

un dividendo extraordinario de 4,9 millones de UF (aprox. 128 millones de euros) a Cintra Chile.

Nombramientos

- **Cambios en el Consejo de Administración (26 de julio)**

Se han producido los siguientes cambios y nombramientos en el seno del Consejo de Administración de la compañía:

- Se nombró Vicepresidente Segundo a D. Juan Béjar Ochoa manteniendo sus facultades ejecutivas.
- Se aceptó la dimisión presentada por D. Lucas Osorio Iturmendi como Consejero de la Sociedad. El Sr. Osorio continúa como Secretario del Consejo de Administración.
- Se nombró nuevo Consejero y Consejero Delegado de la Sociedad a D. Enrique Díaz-Rato Revuelta.

- **Cambios en la Comisión de Operaciones Vinculadas (27 de septiembre)**

El Consejo de Administración acordó nombrar vocal de la Comisión de Operaciones Vinculadas a D. Enrique Díaz-Rato Revuelta en sustitución de D. Juan Béjar Ochoa.

Otros

- **Celebración de la Junta General Ordinaria de Accionistas (28 de marzo)**

Se aprobaron, entre otros puntos del Orden del Día, los resultados del año 2005 y el pago de un dividendo bruto de 7,6 céntimos de euro por acción, que se hizo efectivo el pasado 20 de abril. Asimismo, se acordó una ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada veinte acciones en circulación. El periodo de asignación gratuita de la ampliación se produjo entre los días 7 y 21 de noviembre, y las nuevas acciones empezaron a cotizar el 4 de diciembre.

- **407 ETR alcanza un acuerdo amistoso con la Provincia de Ontario (31 de marzo)**

La Sociedad 407 ETR Concession Company Limited (407 ETR), concesionaria de la autopista de Toronto 407 ETR Express Toll Route y la Provincia de Ontario, alcanzaron un acuerdo amistoso respecto a todas las disputas legales que tenían hasta la fecha.

- **El Gobierno Portugués anuncia su intención de introducir peaje explícito en la autopista Norte-Litoral (18 de octubre)**

El Gobierno Portugués anunció su intención de introducir peajes explícitos durante el año 2007 en varias autopistas, entre las que se encuentra Norte-Litoral. En la actualidad, dicha autopista es operada en régimen de peaje en sombra.

• **Anuncio de las nuevas tarifas en Canadá (29 de diciembre) y entrada en vigor de las mismas (1 de febrero de 2007)**

La autopista 407 ETR, en Canadá, anunció las nuevas tarifas que se han empezado a aplicar desde el pasado 1 de febrero de 2007. La entrada en vigor de las nuevas tarifas ha supuesto un incremento del 8,3% en hora punta y del 8,4% en hora valle.

2. PRINCIPALES MAGNITUDES

El **INCN** aumenta un **27,1%** respecto al año anterior y se sitúa en los **884,7 millones de euros**.

El **resultado bruto de explotación (EBITDA)** ha sido de **593 millones de euros**, un **27,8%** superior al del ejercicio anterior, con un margen sobre INCN del 67,0%. El resultado neto de explotación (EBIT) crece un 22,4% hasta alcanzar los 359,8 millones de euros.

Financieras

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	884,7	696,2	27,1%
Autopistas	752,3	576,4	30,5%
Aparcamientos	132,4	119,8	10,5%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	593,0	464,0	27,8%
Autopistas	547,0	422,2	29,6%
Aparcamientos	46,0	41,7	10,2%
Resultado Bruto de Explotación/ INCN	67,0%	66,6%	0,6%
Autopistas	72,7%	73,3%	-0,7%
Aparcamientos	34,7%	34,8%	-0,2%
Resultado Neto de Explotación	359,8	293,9	22,4%
Resultado Neto	155,6	33,8	360,6%
Flujo de Operaciones Matrices	238,6	298,8	-20,1%
Flujo de Operaciones Concesionarias	508,0	331,4	53,3%
Inversión Bruta Matrices Autopistas	450,0	393,1	14,5%
Inversión Bruta Aparcamientos	56,5	24,9	126,9%

Operativas

	dic-06	dic-05	Var.
Evolución Tráfico Autopistas			
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	2.124,145	2.064,073	2,9%
Chicago Skyway	50.514	48.422	4,3%
Indiana Toll Road	34.282		
Ausol I	20.772	19.973	4,0%
Ausol II	19.782	18.286	8,2%
Autema	21.529	19.586	9,9%
Radial 4	9.333	6.791	37,4%
Ocaña-La Roda	4.298		
M-45	86.537	79.368	9,0%
Santiago-Talca	64.322	59.483	8,1%
Talca-Chillán	39.463	36.732	7,4%
Collipulli-Temuco	27.241	26.269	3,7%
Temuco-Río Bueno	18.296	16.925	8,1%
N4-N6	20.939		
Euroscut Algarve	19.099	18.677	2,3%
Euroscut Norte Litoral	29.625		
Plazas de Aparcamiento	253.023	238.200	6,2%
Rotación	66.957	63.734	5,1%
Zona Azul	159.271	147.671	7,9%
Residentes	26.795	26.795	0,0%
Porcentaje de Ocupación (Rotación)	18,7%	18,1%	0,6%

■ 3. CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	dic-06	dic-05	Var.
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO	884,7	696,2	27,1%
Otros Ingresos	0,8	5,8	-86,5%
Total Ingresos de Explotación	885,5	702,1	26,1%
Gastos Externos y de Explotación	182,0	146,9	23,9%
Gastos de Personal	110,5	91,2	21,2%
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACION (EBITDA)	593,0	464,0	27,8%
Margen EBITDA	67,0%	66,6%	0,6%
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	220,8	159,3	38,6%
Variación Provisiones de Circulante	12,4	10,7	15,4%
Total Gastos de Explotación	525,7	408,1	28,8%
RESULTADO NETO DE EXPLOTACION	359,8	293,9	22,4%
Resultado Financiero	-468,8	-357,0	31,3%
Resultado Financiero Proyectos de Infraestructuras	-467,5	-354,0	32,1%
Resultado Financiero del resto de Sociedades	-1,3	-3,0	-57,5%
Resultados por Puesta en Equivalencia y Otros	7,2	10,4	-30,8%
Otras Pérdidas y Ganancias	202,4	34,1	494,3%
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	100,6	-18,7	n/a
Impuesto sobre beneficios	-24,2	8,2	n/a
RESULTADO CONSOLIDADO ACTIVID. CONTINUADAS	76,4	-10,5	n/a
Resultado neto operaciones discontinuadas	0,0	0,0	n/a
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	76,4	-10,5	n/a
Resultado Atribuido a Socios Externos	79,3	44,3	79,1%
RESULTADO NETO ATRIBUIBLE	155,6	33,8	360,6%

■ 4. ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 Importe neto de la cifra de negocio – ventas

El INCN alcanza los **884,7 millones de euros**, con un **crecimiento del 27,1%** respecto a 2005.

La evolución del INCN por actividades es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
Autopistas	741,6	563,6	31,6%
Aparcamientos	132,4	119,8	10,5%
Matrices Autopistas	10,7	12,8	-16,3%
TOTAL	884,7	696,2	27,1%

Los principales motivos de este incremento son:

- La buena evolución del tráfico, con crecimientos significativos en todas las autopistas.
- Aumento de tarifas en la autopista 407-ETR. La tarifa para vehículos ligeros aumentó un 8,7% en hora punta, hasta los 16,25 céntimos de dólar canadiense por kilómetro, y un 9,9% en hora valle. A pesar de este incremento de tarifas, la media de viajes diarios creció un 3% mientras que el número total de kilómetros recorridos lo hizo en un 2,9%.
- El inicio de las operaciones en la autopista Indiana Toll Road, que aporta unas ventas de 29,8 millones de euros. La autopista ha empezado a consolidarse, por integración proporcional, desde el pasado 1 de julio.
- El inicio de la facturación por tráfico en la autopista Norte-Litoral. Hasta ahora se venía facturando una pequeña cantidad por kilómetro operativo pero tras la finalización de la práctica totalidad de las obras de construcción se ha pasado a facturar por el tráfico de la autopista. En el mes de diciembre se facturaron al Gobierno Portugués 29,7 millones de euros correspondientes al nuevo método de cálculo para el período febrero-diciembre de 2006.
- La integración global de la autopista chilena Talca-Chillán desde el pasado 1 de mayo, después de que Cintra incrementase su participación hasta el 67,61%. Anteriormente, la autopista se consolidaba por puesta en equivalencia. Las ventas de la autopista durante este período han sido de 22,3 millones de euros.
- La entrada en funcionamiento de la autopista N4-N6 en Irlanda. La autopista fue abierta al tráfico en diciembre del año 2005 y ha generado unas ventas durante el último ejercicio de 15,5 millones de euros.
- La apertura de la nueva autopista Ocaña-La Roda que ha aportado unas ventas, desde el inicio de sus operaciones el

pasado 27 de julio, de 6,6 millones de euros.

- La incorporación de la autopista del Bosque, en Chile. Las ventas de la autopista desde su adquisición, el pasado 30 de octubre, han sido de 4,3 millones de euros.
- La contabilización de los ingresos de la autopista Chicago Skyway durante el año completo. La autopista inició su actividad el 24 de enero de 2005.
- Incremento de 14.823 en el número de plazas gestionadas en la actividad de aparcamientos, lo que representa un crecimiento del 6,2% respecto al año anterior.
- Variación del tipo de cambio. La apreciación del dólar canadiense (4,6%) y del peso chileno (3,4%) han tenido un efecto positivo en los ingresos denominados en euros. Por el contrario, la depreciación del dólar ha disminuido en un 2% las ventas en euros procedentes de los activos americanos.

Evolución de los tipos de cambio	dic-06	dic-05	Var.
CAD/EUR	1,4320	1,4983	-4,6%
USD/EUR	1,2650	1,2392	2,0%
CHP/EUR	669,3969	691,9924	-3,4%

La distribución geográfica del INCN es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-06	%	dic-05	%
España	279,7	31,6%	247,1	35,5%
Resto de Europa	80,2	9,1%	35,3	5,1%
Canadá	318,2	36,0%	280,5	40,3%
EEUU	77,1	8,7%	41,4	6,0%
Chile	129,4	14,6%	91,8	13,2%
TOTAL	884,7	100,0%	696,2	100,0%

La contabilización durante el año completo de la autopista N4-N6 en Irlanda junto con el inicio de la facturación por tráfico en la autopista Norte-Litoral, han ayudado de manera significativa al aumento de la aportación al INCN consolidado de la actividad en Europa.

La mayor contribución de la actividad en Estados Unidos se debe, fundamentalmente, al inicio de las operaciones en la autopista Indiana Toll Road, que empezó a consolidarse, proporcionalmente, desde el pasado 1 de julio.

La buena evolución del tráfico en las autopistas chilenas unido a la consolidación por integración global de Talca-Chillán desde mayo y a la adquisición de la autopista del Bosque a finales de octubre, elevan la contribución de Chile dentro de la actividad consolidada de Cintra.

4.2 Resultado bruto de explotación

El resultado bruto de explotación (EBITDA) aumenta un 27,8% durante el ejercicio y se sitúa en los 593 millones de euros.

La evolución del EBITDA por actividades es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
Autopistas	555,7	427,2	30,1%
Aparcamientos	46,0	41,7	10,2%
Matrices Autopistas	-8,8	-5,0	-74,8%
TOTAL	593,0	464,0	27,8%

El resultado bruto de explotación sobre INCN consolidado aumenta hasta el 67,0% desde el 66,6% del año anterior. Este incremento se debe a la mayor aportación al resultado bruto consolidado de la actividad de autopistas (92,2% del total) que cuenta con un mayor margen que el negocio de aparcamientos.

4.3 Amortizaciones

La dotación a la amortización del inmovilizado a diciembre de 2006 alcanzó los 220,8 millones de euros, un 38,6% superior a los 159,3 millones de euros del año anterior. Dicho aumento se debe, fundamentalmente, a:

- El inicio de la facturación por tráfico en Norte Litoral: 18,2 millones de euros.
- La incorporación de la autopista Indiana Toll Road: 16,8 millones de euros.
- La apertura de la autopista Madrid-Levante: 6,9 millones de euros.
- La operación, durante el año completo, de la autopista N4-N6: 6,5 millones de euros.
- La consolidación por integración global de Talca-Chillán: 4,4 millones de euros.
- La adquisición de la autopista del Bosque: 1,8 millones de euros.
- La variación en el tipo de cambio.
- La contabilización de casi un mes más de actividad en la autopista Chicago Skyway.

4.4 Resultado neto de explotación

El resultado neto de explotación aumenta hasta los 359,8 millones de euros, con un incremento del 22,4% respecto al ejercicio pasado.

El desglose por actividades es el siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
Autopistas	341,8	274,7	24,4%
Aparcamientos	27,8	26,5	4,9%
Matrices Autopistas	-9,8	-7,3	-35,1%
TOTAL	359,8	293,9	22,4%

4.5 Resultado financiero

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
Autopistas	-467,5	-354,0	-113,5
Aparcamientos	-2,8	-2,5	-0,3
Matrices Autopistas	1,5	-0,5	2,0
TOTAL	-468,8	-357,0	-111,7

La variación en los gastos financieros durante el ejercicio 2006 respecto al año anterior se debe, principalmente, a:

- La eliminación, en el año 2005, de la provisión existente en la autopista del Maipo para hacer frente a los pagos futuros derivados del Mecanismo de Cobertura Cambiaria (MCC). La reversión de la provisión redujo los gastos financieros del ejercicio 2005 en 42,2 millones de euros.
- La incorporación del servicio de la deuda de las nuevas concesiones:
 - El inicio de actividades en Indiana Toll Road, que empezó a consolidar el pasado 1 de julio, ha incrementado los gastos financieros en 39,2 millones de euros.
 - La apertura de la autopista Ocaña-La Roda, que entró en funcionamiento el pasado 27 de julio, ha aportado 16,5 millones de euros de gastos financieros.
 - La práctica finalización de las obras en la autopista Norte-Litoral que ha supuesto el inicio de la facturación por peaje. El gasto financiero en esta autopista ha sido de 11,9 millones de euros.
 - La consolidación, durante el año completo de la autopista N4-N6 en Irlanda, cuya puesta en servicio se produjo el 2 de diciembre de 2005, ha generado unos gastos financieros de 9,9 millones de euros.
- La variación del tipo de cambio de las principales divisas ha tenido un efecto contrapuesto:
 - Por un lado, la apreciación del dólar canadiense y del peso chileno ha aumentado los gastos financieros en 8,6 y 1,3 millones de euros respectivamente.
 - Por otra parte, la depreciación del dólar ha reducido los

gastos financieros en 1,2 millones de euros.

- Mayor gasto financiero en las autopistas chilenas de 4,1 millones de euros, motivado principalmente, por la consolidación de la autopista Talca-Chillán por integración global desde mayo de este año y la consolidación de la deuda de la autopista del Bosque, adquirida el pasado 30 de octubre.
- Aumento del gasto financiero en la autopista Chicago Skyway por el mayor nivel de deuda tras el reapalancamiento de la concesionaria, realizado en el mes de agosto de 2005 unido a la consolidación de la autopista durante casi un mes más durante el año 2006. Ambos efectos han producido un aumento de los gastos financieros de 5,3 millones de euros.
- La disminución del gasto financiero en la 407-ETR por importe de 33,9 millones de euros es debido a un efecto contrapuesto:
 - Por una parte, el mayor volumen de deuda de la concesionaria ha aumentado el gasto financiero en 5,1 millones de euros.
 - Por otro lado, el menor componente de inflación de los RRBs (2,36% en 2006 respecto a 2,58% en 2005) y de los SIPs (2,39% a diciembre de 2006 respecto a 2,63% a diciembre de 2005) ha disminuido los gastos financieros en 39 millones de euros.

4.6 Resultados por puesta en equivalencia

La menor aportación del resultado por puesta en equivalencia, que pasa de 10,4 millones de euros en 2005 a 7,2 millones de euros en 2006, se debe a la venta de la participación de Europistas y por el cambio en el perímetro de consolidación de la autopista chilena Talca-Chillán, que pasa a consolidarse por integración global.

4.7 Otras pérdidas y ganancias

Otras ganancias del período aumentan hasta los 202,4 millones de euros, frente a los 34,1 millones de euros del año anterior. La diferencia entre ambos períodos se debe, fundamentalmente, a:

En 2005:

- La venta de un 5% de la participación en Ausol, lo que generó una plusvalía de 31,6 millones de euros.

En 2006:

- La venta de la participación del 32,49% en Europistas en dos fases distintas:
 - Durante el primer semestre del año se realizó la venta en el mercado del 5,39% de la participación, con una plusvalía de 32,2 millones de euros.
 - En el mes de noviembre, Cintra acudió a la Oferta liderada por Sacyr a un precio de 9,15 euros por acción, lo que generó una plusvalía neta de compensación económica para Grupo Isolux de 167,6 millones de euros.
- La venta de los aparcamientos de Montalbán (Madrid) y Kursaal (San Sebastián) procedentes de Eguisa, que ha generado una plusvalía de 7,2 millones de euros.
- La diferencia de conversión en las devoluciones de capital de las autopistas chilenas Talca-Chillán y Temuco-Río Bueno, que ha generado un resultado negativo de 8,9 millones de euros.

4.8 Impuestos

Cintra ha registrado un gasto por Impuesto de sociedades en 2006 de 24,2 millones de euros frente al ingreso de 8,2 millones de euros en 2005. Esto supone una tasa efectiva del 24,1% en 2006 frente a un crédito fiscal del 44% en 2005.

4.9 Resultado neto

El resultado neto del ejercicio se sitúa en los 155,6 millones de euros comparado con los 33,8 millones de euros del mismo período del ejercicio pasado. El resultado neto ajustado, sin tener en cuenta la reversión de la provisión en Autopista del Maipo y la plusvalía por la venta de un 5% de Ausol, ambas en 2005, y la plusvalía por la venta de la participación en Europistas este año, unido a las "otras pérdidas y ganancias" de ambos períodos, hubiera sido de -12,4 millones de euros comparado con -28,1 millones de euros del año anterior.

5. ANÁLISIS ÁREAS DE NEGOCIO

5.1 Concesiones de Autopistas

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCEN	741,6	563,6	31,6%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	555,7	427,2	30,1%
Margen Bruto de Explotación	74,9%	75,8%	-1,1%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	341,8	274,7	24,4%
Margen Neto de Explotación	46,1%	48,7%	-5,4%

La evolución de las principales autopistas es la siguiente:

5.2 407-ETR

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCEN	318,2	280,5	13,4%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	249,2	213,0	17,0%
Margen Bruto de Explotación	78,3%	75,9%	3,1%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	178,7	151,1	18,3%
Margen Neto de Explotación	56,2%	53,9%	4,3%
Km. Recorridos (millones)	2.124	2.064	2,9%
Viajes diarios	292.501	283.855	3,0%

El aumento de los ingresos viene motivado por:

- El incremento de tarifas: +8,53% ponderada para los 11 meses de su aplicación en 2006. La autopista ha aumentado sus tarifas para 2007 en un 8,3% en hora punta y un 8,4% en hora valle, incrementos que se han empezado a aplicar desde el 1 de febrero de 2007.
- El buen comportamiento del tráfico que aumentó en un 2,9% en términos de kilómetros recorridos y un 3% en cuanto al número de viajes diarios. La evolución del tráfico durante la última parte del año recoge el efecto positivo de las obras de ampliación de carril.
- La apreciación del dólar canadiense respecto al euro en un 4,6% a lo largo de 2006.

407-ETR	dic-06	dic-05	Var.
Ventas en millones de dólares canadienses	455,7	420,3	8,4%
Ventas en millones de euros	318,2	280,5	13,4%
Tipo de cambio CAD/ EUR	1,4320	1,4983	-4,6%

La evolución de los ingresos recoge el efecto de la entrada en funcionamiento desde el 1 de julio de 2006 del programa de descuentos para vehículos pesados (3,8 millones de euros) además de la provisión creada para la fase inicial del programa de fidelización de vehículos ligeros (3 millones de euros) que se ha empezado a implantar el 1 de febrero de 2007. Además, los costes recogen una provisión de 0,5 millones de euros correspondiente a los descuentos en combustible del programa de fidelización.

La mejora en el resultado bruto de explotación (EBITDA) se debe, fundamentalmente, al incremento de las ventas unido a la contención de los gastos de explotación, gracias a menores costes de mantenimiento invernal por las mejores condiciones climatológicas, y al mantenimiento de los gastos de facturación.

5.3 Chicago Skyway

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCEN	44,8	40,7	10,0%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	35,8	29,9	19,7%
Margen Bruto de Explotación	79,9%	73,4%	8,8%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	16,6	10,8	52,8%
Margen Neto de Explotación	37,0%	26,6%	38,9%
IMD	50.514	48.422	4,3%

La variación de los ingresos se debe a:

- La consolidación de la autopista durante el año completo frente a poco más de once meses en 2005.
- La buena evolución del tráfico que aumentó en un 4,8% a pesar de las obras de rehabilitación y mejora llevadas a cabo en la autopista.
- La depreciación del dólar frente al euro ha disminuido los ingresos en un 2,0%.

Chicago Skyway	dic-06	dic-05	Var.
Ventas en millones de dólares	56,7	50,5	12,3%
Ventas en millones de euros	44,8	40,7	10,0%
Tipo de cambio USD/ EUR	1,2650	1,2392	2,0%

El incremento en el resultado bruto de explotación se debe, principalmente, a los menores gastos de mantenimiento invernal derivados de las mejores condiciones climatológicas y a la reducción de los gastos de servicios centrales gracias a las sinergias producidas con la entrada en funcionamiento de la autopista Indiana Toll Road.

5.4 Indiana Toll Road

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	29,8		
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	21,5		
Margen Bruto de Explotación	72,2%		
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	4,7		
Margen Neto de Explotación	15,8%		
IMD	34.282		

Integración proporcional: Datos consolidados al 50%.

El inicio de la actividad se produjo el pasado 29 de junio aunque su consolidación, por integración proporcional, se ha realizado desde el 1 de julio.

Las tarifas de la autopista para vehículos pesados se incrementaron en un 23% el pasado 2 de junio. El aumento para vehículos ligeros se realizó el 29 de junio y ha supuesto una subida de las tarifas de un 70% aunque dicho incremento no lo paga directamente el usuario sino que corre a cargo de la Indiana Finance Authority (IFA).

Indiana Toll Road	dic-06	dic-05	Var.
Ventas en millones de dólares	37,7		
Ventas en millones de euros	29,8		
Tipo de cambio USD/ EUR	1,2650		

El resultado bruto de explotación alcanzó los 21,5 millones de euros, incluyendo 3 millones de euros de costes operativos extraordinarios correspondientes a los gastos de licitación y cierre de la operación.

5.5 Ausol

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	61,6	57,3	7,5%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	50,3	49,4	1,7%
Margen Bruto de Explotación	81,6%	86,3%	-5,4%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	34,6	33,7	2,9%
Margen Neto de Explotación	56,2%	58,7%	-4,3%
IMD Ausol I	20.772	19.973	4,0%
IMD Ausol II	19.782	18.286	8,2%

El incremento de las ventas se debe a:

- La evolución del tráfico, que aumentó un 4,0% en Ausol I y un 8,2% en Ausol II.

- El incremento de las tarifas en un 3,28% y 2,64% en Ausol I y Ausol II, respectivamente.

En cuanto a la evolución del EBITDA, esta se ha visto afectada por la contabilización, en el ejercicio 2005, de la reversión de parte de la provisión que se había dotado entre los años 2001 y 2004 por el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI) por importe 3,9 millones de euros. En el ejercicio 2006 se ha revertido el resto de la provisión que se hizo en 2002 por importe de 1,2 millones de euros.

Este hecho, unido a los gastos de licitación de la autopista Málaga-Las Pedrizas en los que se ha incurrido este año ha provocado un descenso del margen EBITDA desde el 86,3% del año 2005 al 81,6% en el 2006.

5.6 Autema

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	40,2	36,7	9,5%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	31,0	29,2	6,5%
Margen Bruto de Explotación	77,3%	79,5%	-2,8%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	25,6	23,6	8,2%
Margen Neto de Explotación	63,7%	64,5%	-1,2%
IMD	21.529	19.586	9,9%

El aumento producido en las ventas es inferior al resultado de la aplicación del incremento del tráfico (9,7%) y de tarifas (4,5%) debido a las medidas de gratuidad, establecidas en el contrato, que se aplican en el peaje de Les Fonts. En cualquier caso, el contrato de concesión garantiza un nivel de ingresos a la concesionaria. La cifra de INCN refleja esta garantía e incluye 9,3 millones de euros de pago por la Generalitat.

En cuanto al margen EBITDA, el descenso viene motivado por la contabilización en el ejercicio 2005 de la plusvalía por la venta de una oficina por importe de 0,8 millones de euros.

5.7 Radial 4

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	18,9	12,8	47,3%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	8,3	4,5	83,9%
Margen Bruto de Explotación	43,7%	35,0%	24,9%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	-3,3	-9,4	65,4%
Margen Neto de Explotación	-17,3%	-73,5%	76,5%
IMD	9.333	6.791	37,4%

El incremento en las ventas viene motivado por:

- La buena evolución del tráfico, que aumentó en un 37,4%. Este incremento se debe a que la autopista se encuentra en su fase inicial de actividad, donde el crecimiento del tráfico es más elevado, unido a la inducción de tráfico generada tras la apertura de la autopista Madrid-Levante, que conecta directamente con la R-4.
- El incremento de las tarifas en un 3,16%.
- El aumento de los ingresos de las estaciones de servicio que alcanzaron los 1,6 millones de euros comparado con los 0,7 millones de euros del ejercicio anterior.

5.8 Ocaña-La Roda

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	6,6		
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	3,3		
Margen Bruto de Explotación	49,9%		
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	-3,7		
Margen Neto de Explotación	-56,1%		
IMD	4.298		

La nueva autopista de peaje AP-36 entre Ocaña y La Roda, que une Madrid con Levante fue inaugurada el pasado 27 de julio con casi cinco meses de adelanto respecto a lo inicialmente esperado.

La apertura al tráfico de la autopista, ha tenido un impacto positivo en la evolución del tráfico de la autopista R-4, con la que conecta.

El margen EBITDA se sitúa en el 49,9% debido a la fase inicial de "ramp-up" en la que se encuentra la autopista.

5.9 M-45

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	11,9	11,3	5,6%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	11,3	10,7	5,2%
Margen Bruto de Explotación	94,8%	95,1%	-0,4%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	8,3	6,9	19,5%
Margen Neto de Explotación	69,4%	61,3%	13,2%
IMD	86.537	79.368	9,0%

Integración proporcional: Datos consolidados al 50%.

La M-45 es una autopista de peaje en sombra en la que los ingresos están ligados a unos niveles de tráfico establecidos en el

contrato. En la actualidad, los niveles de tráfico son muy superiores al techo establecido, por lo que la concesionaria está obteniendo el máximo ingreso.

El incremento que se produce en el INCN se debe a la revisión de tarifas y a la actualización de la anualidad a recibir por parte de la Comunidad de Madrid.

5.10 Autopistas Chilenas

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	129,3	88,9	45,4%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	86,3	63,5	35,9%
Margen Bruto de Explotación	66,7%	71,4%	-6,5%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	58,8	43,6	34,8%
Margen Neto de Explotación	45,4%	49,0%	-7,3%
Tipo de Cambio CLP/ EUR	669,397	691,992	-3,4%

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

- El incremento que en los tráficos de las concesionarias, entre un 3,7% y un 8,1%.
- El aumento de las tarifas de un 4,01%, que, en el caso de las autopistas Talca-Chillán y Autopista del Maipo hay que añadir la prima por seguridad vial obtenida.
- La integración global de la autopista chilena Talca-Chillán desde el 1 de mayo de 2006. Anteriormente, la autopista se consolidaba por puesta en equivalencia. La aportación de Talca-Chillán al INCN consolidado durante este período ha sido de 22,3 millones de euros.
- La adquisición de la autopista del Bosque tras su adquisición el pasado 30 de octubre. Los ingresos generados por la autopista en este periodo alcanzaron los 4,3 millones de euros.
- La apreciación del peso chileno respecto al euro en un 3,4%.

Autopistas Chilenas	dic-06	dic-05	Var.
Ventas en millones de pesos	86.572,3	61.542,3	40,7%
Ventas en millones de euros	129,3	88,9	45,4%
Tipo de cambio CHP/ EUR	669,3969	691,9924	-3,4%

El resultado bruto de explotación (EBITDA) recoge el efecto de la consolidación de la autopista Talca-Chillán y la compra de la autopista del Bosque, que han aportado 8,8 millones de euros y 3,7 millones de euros respectivamente.

Por otro lado, el menor margen con el que cuenta Talca-Chillán (39,4%) ha afectado al margen consolidado de las autopistas chilenas.

5.11 N4-N6

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	15,5	0,7	n/a
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	9,9	0,2	n/a
Margen Bruto de Explotación	64,2%	33,1%	n/a
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	3,2	0,0	n/a
Margen Neto de Explotación	20,8%	1,8%	n/a
IMD	20.939		n/a

La autopista N4-N6 ha terminado su primer año completo en explotación, con un tráfico superior al inicialmente esperado. La autopista comenzó su actividad el 12 de diciembre de 2005.

5.12 Euroscut Algarve

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	33,3	31,8	4,6%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	29,2	27,2	7,4%
Margen Bruto de Explotación	87,5%	85,3%	2,6%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	17,2	15,0	14,6%
Margen Neto de Explotación	51,5%	47,1%	9,5%
IMD	19.099	18.677	2,3%

Incremento de ingresos derivado del aumento del tráfico (+2,26%) y la actualización anual de tarifas (+2,39%).

5.13 Euroscut Norte Litoral

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	31,0	2,8	n/a
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	22,6	0,2	n/a
Margen Bruto de Explotación	72,7%	6,7%	n/a
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	4,2	0,0	n/a
Margen Neto de Explotación	13,4%	0,4%	n/a
IMD	29.625		n/a

La autopista Norte Litoral ha comenzado a facturar al Estado Portugués en diciembre de 2006 el tráfico del período que va desde febrero a diciembre. Hasta ahora se venía facturando una pequeña cantidad por Km operativo y a partir de tener prácticamente finalizadas las obras de construcción de la autopista se ha procedido al ingreso por tráfico.

5.14 Aparcamientos

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05	Var.
INCN	132,4	119,8	10,5%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	46,0	41,7	10,2%
Margen Bruto de Explotación	34,7%	34,8%	-0,2%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	27,8	26,5	4,9%
Margen Neto de Explotación	21,0%	22,1%	-5,0%
Plazas de Aparcamiento	253.023	238.200	6,2%

El INCN crece un 10,5% y alcanza los 132,4 millones de euros principalmente motivado por el incremento en un 6,2% de las plazas gestionadas y por la consolidación en la contribución al negocio de aparcamientos de las ya existentes.

6. BALANCE CONSOLIDADO

A continuación se presenta la evolución del balance consolidado, según la normativa NIIF, respecto al cierre del ejercicio 2005.

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05
ACTIVO NO CORRIENTE	10.165,0	8.710,8
Activos intangibles	91,7	68,1
Activos en proyectos de infraestructuras	9.487,3	8.040,3
Inmovilizaciones materiales	155,0	157,7
Propiedades de inversión	0,0	0,0
Participaciones puestas en equivalencia	6,2	18,8
Inmovilizaciones financieras	356,6	392,1
Cuentas a cobrar de proyectos de infraestructuras	0,0	0,0
Activos financieros disponibles para la venta	0,0	0,0
Otros activos financieros	356,6	392,1
Derivados financieros a valor razonable	68,3	33,8
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACION	159,3	181,9
IMPUESTOS DIFERIDOS	421,4	394,0
ACTIVO CORRIENTE	1.139,1	948,2
Existencias	14,9	8,8
Clientes y otras cuentas a cobrar	292,9	248,2
Tesorería y equivalentes	808,8	670,7
Sociedades de proyectos de infraestructuras	547,3	347,5
Resto de Sociedades	261,4	323,2
Otros activos	22,6	20,4
TOTAL ACTIVO	11.884,8	10.234,8
PATRIMONIO NETO	1.532,3	1.568,6
PATRIMONIO NETO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS	1.261,0	1.148,7
SOCIOS EXTERNOS	271,3	419,9
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	233,1	214,7
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	8,8	11,5
ACREEDORES NO CORRIENTES	8.314,2	7.292,1
Deuda financiera	7.882,2	6.863,7
Sociedades de proyectos de infraestructuras	7.806,9	6.753,5
Resto de sociedades	75,3	110,1
Deudas no financieras	137,3	88,0
Derivados financieros a valor razonable	294,7	340,4
IMPUESTOS DIFERIDOS	191,8	141,5
ACREEDORES CORRIENTES	1.600,4	1.002,1
Deuda financiera	1.316,7	719,2
Sociedades de proyectos de infraestructuras	1.312,7	717,1
Resto de sociedades	3,9	2,1
Deudas por operaciones de tráfico	273,2	251,0
Otras deudas a corto	0,0	0,0
Otros pasivos	10,5	31,9
PROVISIONES POR OPERACIONES DE TRÁFICO	4,2	4,3
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	11.884,8	10.234,8

6.1 Activo no corriente

El activo no corriente ha aumentado un 16,7%, pasando de 8.710,8 millones de euros a 10.165,0 millones de euros. Las variaciones más importantes se generan, principalmente, por la incorporación de Indiana Toll Road, por la compra de la concesionaria chilena de la autopista del Bosque, por la finalización de las obras y puesta en marcha de la autopista Madrid-Levante, y en menor medida por el cambio de método de integración de Talca Chillán (de puesta en equivalencia a global).

Los activos en proyectos de infraestructuras se incrementan en 1.447 millones de euros fundamentalmente en Indiana (1.432,2 millones de euros), Autopista del Bosque (211,5 millones de euros), Autopista Madrid Levante (183,5 millones de euros) y Talca Chillán (121,5 millones de euros). Las variaciones de tipo de cambio reducen el importe de activos en proyectos de infraestructuras en 587,7 millones de euros.

6.2 Activo corriente

El activo corriente ha aumentado un 20,5%, pasando de 948,2 a 1.139,1 millones de euros debido entre otros aspectos al aumento de la caja por la venta de Europistas y al flujo que aportan las nuevas concesiones.

6.3 Deuda de las sociedades concesionarias de autopistas

La deuda (largo plazo y corto plazo) de las sociedades concesionarias de autopistas se ha incrementado un 22,1%, pasando de 7.470,6 a 9.119,6 millones de euros. El origen de las principales variaciones es el siguiente:

- Incorporación de la deuda de Indiana Toll Road (1.242,1 millones de euros de deuda con entidades de crédito).
- Incorporación de la deuda de las autopistas chilenas, Autopista del Bosque (225,5 millones de euros) adquirida este año y Talca-Chillán (195,3 millones de euros) por consolidación por integración global de la compañía.
- Mayor endeudamiento de la autopista Madrid Levante (183,5 millones de euros) dispuesto para finalización de las obras de construcción.
- Menor endeudamiento en 407 ETR por 228 millones de euros, debido principalmente a efecto tipo de cambio (320,1 millones de euros).

7. POSICIÓN NETA DE TESORERÍA (31-Dic-06)

(datos en millones de euros)	Concesionarias Autopistas	Aparcamientos	Matrices Autopistas	Ajustes	Total
Deuda	-9.119,6	-81,2	-42,3	44,2	-9.198,9
Largo Plazo	-7.806,9	-76,8	-42,3	43,7	-7.882,3
Corto Plazo	-1.312,7	-4,4		0,5	-1.316,6
Tesorería + IFT	547,3	9,1	296,6	-44,2	808,8
Posición Neta	-8.572,3	-72,1	254,3	0,0	-8.390,1

7.1 Evolución de la Tesorería

(datos en millones de euros)	Aparcamientos	Matrices Autopistas	Total
Posición neta de tesorería inicial 2006	-66,9	277,9	211,0
Flujo de Operaciones	46,4	192,2	238,6
Flujo de Inversiones	-33,8	-191,4	-225,2
Inversiones	-46,2	-428,9	-475,1
Desinversiones	12,4	237,5	249,9
Deuda Incorporada por Nuevas Sociedades			0,0
Pago de Dividendos	-14,4	-37,5	-51,9
Otros	-3,3	13,1	9,8
Posición neta de tesorería final 2006	-72,1	254,3	182,2

7.2 Evolución de la Tesorería de Cintra S.A.

(datos en millones de euros)	Total
Caja Inicio Año 2006	306,3
Flujo de Operaciones	143,8
Cobros-Pagos de Explotación	-5,7
Dividendos, Dev. Capital y Bases Imponibles	149,5
Flujo de Inversiones	194,5
Inversiones	-84,7
Desinversiones (1)	279,2
Pago de dividendos	-37,5
Ampliaciones de Capital y Venta de Autocartera	
Otros (2)	-369,2
Caja Final Año 2006	237,8

1) Incluye, principalmente, la venta de la participación en Europistas

(2) Incluye préstamos concedidos a concesiones y el préstamo participativo de Laértida (cabecera de Indiana Toll Road y Chicago Skyway).

8. FLUJO DE CAJA – MATRICES Y APARCAMIENTOS

(datos en millones de euros)	dic-06	dic-05
Flujo de Operaciones	238,6	298,8
Matrices Autopistas	192,2	252,0
Aparcamientos	46,4	46,8
Flujo Neto de Inversión	-225,2	-376,5
Matrices Autopistas	-191,4	-351,7
Aparcamientos	-33,8	-24,9
Flujo de la Actividad	13,4	-77,8
Matrices Autopistas	0,8	-99,7
Aparcamientos	12,6	21,9

El flujo de operaciones es neto de impuestos y recoge los importes recibidos en concepto de dividendos y devoluciones de capital de las sociedades concesionarias. En 2005, incluye un importe de 166 millones de euros procedentes del reapalancamiento de Chicago Skyway.

9. INVERSIONES BRUTAS DEL PERÍODO

Las inversiones brutas de Matrices de Autopistas y de Aparcamientos durante 2006 han sido las siguientes:

(datos en millones de euros)	dic-06
Matrices Autopistas	450,0
Aparcamientos	56,5
TOTAL	506,5

Las principales inversiones del período son:

- Inversión de Cintra en el equity de Indiana Toll Road: 302,9 millones de euros.
- Adquisición de un 10% adicional de la R-4: 54,9 millones de euros.
- Inversión en M-203: 29 millones de euros.
- Inversión en N4-N6: 28,1 millones de euros.
- Inversión en Madrid-Levante: 22 millones de euros.

10. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LOS NEGOCIOS

El negocio desarrollado por Cintra, tanto en la actividad de autopistas como en la de aparcamientos, se ve directamente influenciado por el comportamiento de ciertas variables macroeconómicas y por tanto, por la evolución económica general de cada uno de los países en los que está presente. Así, tanto la evolución del tráfico en la red de carreteras como la demanda de servicios de estacionamiento, en todos sus segmentos, están directamente correlacionados con el crecimiento económico, mientras que el aumento de tarifas que se aplica, suele estar, como mínimo, indexado a la inflación.

La actividad económica en los mercados objetivo de Cintra y donde se centra el núcleo de las inversiones de la compañía ha continuado con la fase de crecimiento iniciada hace cuatro años. La economía norteamericana ha vuelto a liderar, una vez más, el aumento en el nivel de actividad con una tasa de crecimiento cercana al 3,5%. En la zona euro el crecimiento se ha situado en niveles superiores al 2,5% impulsado por el repunte económico de Alemania (+2,5%) y Francia (+2%). El crecimiento económico en España continúa siendo superior a la media comunitaria y se situó entorno al 3,8%.

En cuanto al nivel de precios, el encarecimiento del precio del petróleo durante la primera mitad del año, donde llegó a sobrepasar los 77\$ por barril, provocó ciertas tensiones inflacionistas tanto en Europa como en Estados Unidos, lo que obligó al Banco Central Europeo y a la Reserva Federal a un aumento progresivo de los tipos de interés. Sin embargo, la corrección de los precios energéticos en la última parte del ejercicio, derivada de unas condiciones climatológicas anormalmente benignas, ha mantenido la inflación en la zona euro dentro del nivel objetivo establecido por el Banco Central Europeo (BCE). En España, la inflación se redujo sensiblemente hasta situarse en el 2,7% aunque sigue manteniendo un diferencial positivo del 0,8% respecto a la media de la zona euro.

Las previsiones económicas para el año 2007 indican que las principales economías internacionales seguirán con la tendencia de crecimiento vivida en los últimos años. Estados Unidos continuará liderando el crecimiento económico de los países más desarrollados aunque previsiblemente, con una tasa más moderada respecto al año 2006, debido al aumento de los tipos de interés llevada a cabo por la Reserva Federal a lo largo del último ejercicio. La actividad económica en Europa podría mantenerse en tasas de crecimiento similares a la actual gracias a la recuperación de la demanda interna vivida en países como Alemania.

En lo relativo a la inflación, tanto las progresivas subidas de los tipos de interés en Estados Unidos y Europa como la bajada

del precio del petróleo en los últimos meses deberían mantener la inflación en niveles similares a los actuales.

En la actual coyuntura económica, Cintra se encuentra bien posicionada para desarrollar su estrategia de crecimiento aprovechando las oportunidades que se presentan en los mercados objetivo de la compañía.

En la actividad de autopistas, la evolución del tráfico debería reflejar las favorables expectativas de crecimiento de los países en los que Cintra opera. Además, la cartera de proyectos existente recoge una serie de factores que podrían reforzar el crecimiento de la actividad.

En primer lugar, en el año 2007 se consolidarán durante un ejercicio completo la autopista Indiana Toll Road en Estados Unidos, que empezó a operarse desde el pasado 29 de junio cuando se produjo la transferencia del activo por parte de la Indiana Finance Authority, además de la Autopista Madrid-Levante, abierta al público el pasado 27 de julio.

Por otro lado, la mayor parte de los activos de la cartera de Cintra se encuentran en las fases iniciales de actividad, en las que el crecimiento de los ingresos es más alto que en los proyectos más maduros.

Finalmente, los principales activos de la cartera de proyectos de Cintra cuentan con esquemas tarifarios que permiten incrementos de las tarifas de peaje por encima de la inflación, lo que redundará, previsiblemente, en crecimientos significativos de sus ingresos.

En cuanto a posibles nuevos proyectos, se prevé que a lo largo del 2007 las Administraciones Públicas continúen con una creciente actividad licitadora. En el mercado norteamericano se espera un aumento en el número de proyectos tanto en concursos de nueva construcción como en privatización de autopistas existentes. En este mercado, Cintra ya gestiona las autopistas Chicago Skyway e Indiana Toll Road además de haber alcanzado un acuerdo con el Texas Department of Transportation (TxDOT) para la construcción y operación de los segmentos 5 y 6 de la autopista SH-130, primer contrato dentro del acuerdo para el desarrollo del Trans Texas Corridor. Además de este contrato, que está pendiente de la obtención de las aprobaciones medioambientales, a cierre 2006 hay otros dos proyectos en trámite de adjudicación a Cintra: la autopista M3 Cloness – Kells en Irlanda, y la autopista Mantova – Cremona en Italia.

En la actividad de aparcamientos, se prevé un aumento de la licitación convocada por los nuevos ayuntamientos surgidos después de las elecciones municipales celebradas el año pasado. La actividad de licitación con el resto de administraciones públicas así como con AENA se espera que se mantenga en niveles similares a los de años anteriores.

■ 11. 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 a fin de optimizar la explotación y gestión de las distintas concesiones. 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 en operación en la 407-ETR de Toronto. Con la experiencia acumulada en dicha autopista, Cintra cuenta con una clara ventaja competitiva en la implantación de dichos sistemas que, previsiblemente, será el modelo más extendido durante los próximos años en países como Estados Unidos, Canadá y Australia.

Además, Cintra participa activamente en las principales iniciativas tecnológicas del sector en los países en los que está presente y muy especialmente en los proyectos de ámbito continental soportados por la Comisión Europea. En este sentido, Cintra forma parte del grupo de expertos encargado de definir los aspectos técnicos y operativos del sistema de telepeaje interoperable europeo.

En cuanto a los proyectos desarrollados durante el año 2006 en la actividad de autopistas hay que destacar la implantación del nuevo sistema de peaje en la autopista Ocaña-La Roda que incluye la instalación, en todas las vías, del equipamiento necesario para efectuar el pago mediante los dispositivos del servicio de telepeaje interoperable español Vía-T.

Por otro lado, en la autopista de Indiana Toll Road, se ha iniciado la instalación del nuevo sistema de peaje en el tramo más próximo a Chicago, de esquema abierto, que cuenta con una longitud de 50 millas. Adicionalmente, se ha puesto en servicio el nuevo sistema de vías manuales para la concesión Chicago Skyway y se ha llevado a cabo la ampliación del número de vías manuales en las plazas de peaje de Radial 4 y de AUSOL.

Además, a finales de año comenzó la implantación gradual del proyecto THORS, destinado a proporcionar a Cintra un reporting fiable y automático del tráfico de todas las concesionarias en explotación además de facilitar información detallada de la contabilidad analítica de cada concesionaria de manera integrada con el sistema de contabilidad corporativa de todo el grupo.

Finalmente, otro proyecto iniciado y terminado en 2006 consistió en la incorporación a la página web de Cintra (www.cintra.es) de imágenes de las plazas de peaje, prácticamente en tiempo real, de las concesionarias AUSOL, Radial 4 y Chicago.

En cuanto a proyectos de innovación, durante el ejercicio 2006 se ha procedido al desarrollo y a la implantación, en fase piloto, de un sistema de prevención y gestión de colas en áreas de peaje, llamado Tollflow. El sistema permite la caracterización

de las condiciones del tráfico y la prevención y aviso de las eventuales situaciones de congestión, informando, automáticamente, mediante mensajes SMS a los distintos responsables de explotación de la autopista, para que se puedan tomar medidas preventivas o correctivas.

También se ha iniciado un proyecto de innovación consistente en el estudio y desarrollo de un prototipo de sistema automático para detectar el grado de ocupación de los vehículos. La justificación de este proyecto viene por la incorporación de tarifas diferenciadas por ocupación en determinados pliegos y ofertas de autopistas de peaje, tanto en España como en el extranjero (High Occupancy Vehicle Lanes). Los operadores de autopistas que puedan contar con sistemas automáticos de detección de los vehículos de alta ocupación tendrán una ventaja competitiva en algunas licitaciones.

En lo referente a los proyectos tecnológicos en la actividad de aparcamientos hay que destacar que dentro del negocio de estacionamientos regulados de superficie, las actividades de mantenimiento, control de las recaudaciones, denuncias a infractores y la gestión de recogidas de vehículos en vía pública se facilitan mediante el uso de PDA's conectadas directamente a la red de explotación.

Adicionalmente, se ha desarrollado una aplicación para el control de grúas que permite la validación a distancia de denuncias a los vehículos retirados mediante el uso de PDAs, liberando a las grúas de la necesidad de contar permanentemente con la presencia de agentes de la autoridad. Un método similar, que incluye el envío de las fotografías en tiempo real mediante comunicaciones GPRS/UMTS, se aplica también para la validación de denuncias en zonas de estacionamiento regulado.

Por último, durante el ejercicio 2006, Cintra Aparcamientos ha seguido implantando los sistemas de centralización para el telecontrol de cámaras, interfonía, alarmas y demás elementos, que permiten gobernar un aparcamiento desde otro situado a gran distancia, con la finalidad de ahorrar recursos y energía durante las horas de menor carga.

12. INFORMACIÓN BURSÁTIL, AUTOCARTERA Y ACCIONISTAS PRINCIPALES

Los principales índices bursátiles internacionales terminaron el año 2006 con importantes ganancias. La más destacada fue la de la bolsa española, donde el índice Ibex-35 terminó el ejercicio con una revalorización del 31,8%, encadenando así su cuarto año consecutivo de ganancias. El índice selectivo acabó en los 14.146,5 puntos, muy cerca de sus máximos históricos alcanzados a mediados del mes de diciembre. Las ganancias en el mercado español se han producido en un entorno de crecimiento económico superior a la media del resto de países europeos que se ha visto reflejado en una buena evolución de los resultados empresariales. Además, el aumento de operaciones corporativas ha incrementado el interés de los inversores por los mercados de renta variable.

Cintra cerró el ejercicio 2006 en los 12,7€ por acción, con una revalorización, incluyendo la ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada 20 acciones antiguas, del 36,5%. El precio máximo anual fue de 13,44 euros, mientras que el mínimo se situó en los 8,82 euros. A lo largo del año se ha negociado un total de 508,7 millones de acciones, lo que representa una media diaria de 21,1 millones de euros. La capitalización bursátil al final del año era de 6.549 millones de euros.

Desde su salida a bolsa el 27 de octubre de 2004, la cotización se ha revalorizado un 61,8%.

Evolución anual desde OPV

	2006	2005	2004 (*)	2004 (*) - 2006
Cintra	36,5% (**)	20,9%	-1,9%	61,8%
Ibex 35	31,8%	18,2%	17,4%	69,8%

(*) Cintra desde su salida a Bolsa el 27 Octubre 2004.

(**) Incluyendo la ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada 20 acciones antiguas.

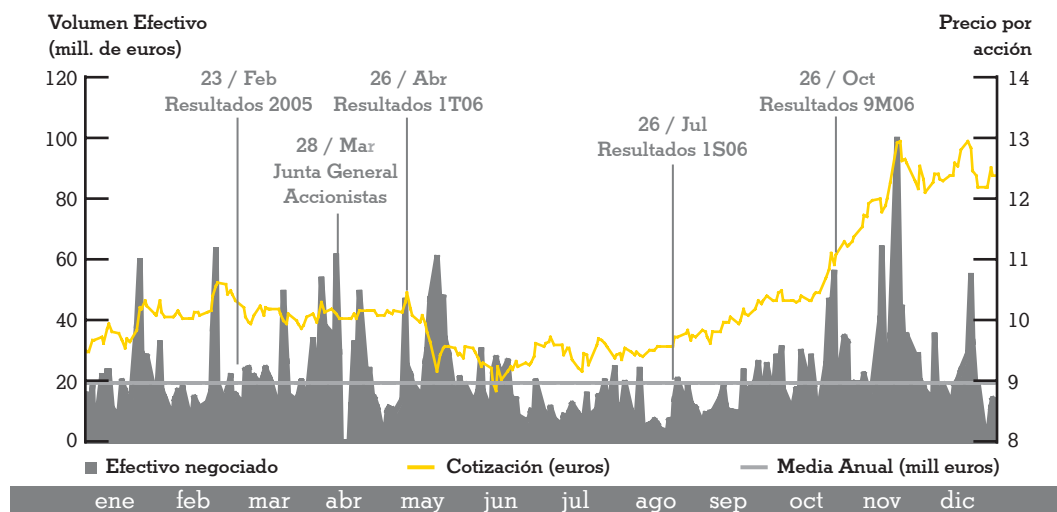
Evolución mensual enero 2006 – diciembre 2006

	Último	Máximo	Mínimo	Nº acciones	Media diaria Nº acciones
Enero	10,22	10,55	9,32	45.111.015	2.148.144
Febrero	10,61	10,93	10,11	37.753.148	1.887.657
Marzo	10,20	10,67	9,91	46.376.604	2.016.374
Abril	10,24	10,51	10,05	52.925.672	2.940.315
Mayo	9,57	10,70	9,10	61.478.840	2.794.493
Junio	9,73	9,78	8,82	41.713.561	1.896.071
Julio	9,48	9,95	9,19	25.224.151	1.201.150
Agosto	9,88	10,05	9,45	26.627.336	1.157.710
Septiembre	10,58	10,62	9,73	30.337.410	1.444.639
Octubre	11,44	13,44	10,41	53.401.153	2.427.325
Noviembre	12,63	13,44	11,41	55.299.380	2.513.608
Diciembre	12,70	13,38	12,25	32.478.227	1.709.380

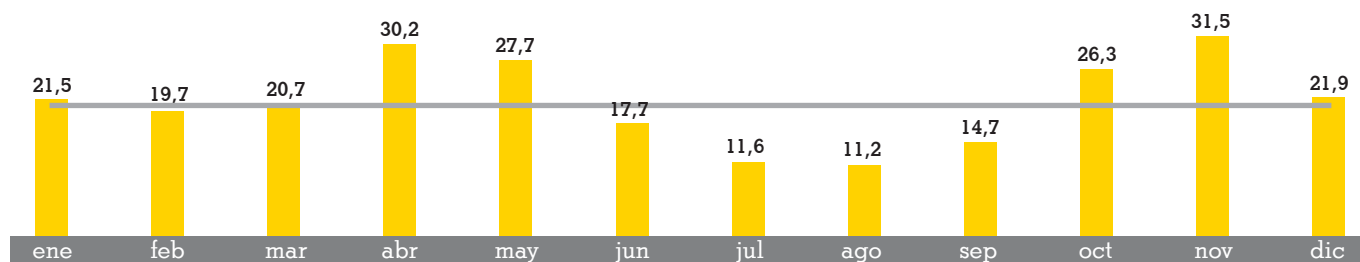
Evolución de Cintra e Ibex-35 en 2006



Evolución de volumen de contratación y precio en 2006



Efectivo (en millones de euros) - media diaria



Datos bursátiles (en euros)

	2006	2005	2004
Cierre	12,70	9,77	8,08
Cierre ajustado (*)	12,70	9,31	7,70
Máximo	13,44	11,72	8,24
Mínimo	8,82	8,04	7,41
Medio ponderado	10,54	9,41	7,76
Efectivo negociado año (mill. de euros)	5.362	4.926	1.470
Nº acciones negociadas (año)	508.726.497	523.556.453	188.835.918
Volumen medio diario (efectivo)	21,11	18,95	34,11
Rotación del capital	98,7%	106,6%	38,5%
Capitalización (mil. de euros)	6.549	4.798	3.968
Nº acciones Capital Social	515.671.933	491.116.127	491.116.127
Valor Nominal Acción (euros)	0,20	0,20	0,20
Dividendo bruto por acción (euros)	0,076	0,060	
Rentabilidad Bursátil	36,49%	20,92%	-1,94%

(*) Precio de cierre ajustado tras la ampliación de capital liberada de 1 acción nueva por cada 20 antiguas realizada en noviembre de 2006.

Dividendos

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

El pasado 20 de abril de 2006, se realizó el pago de un dividendo bruto por acción de 7,6 céntimos de euro con cargo a los resultados de 2005.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2006 se ha procedido a realizar una ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada veinte antiguas. Los derechos de asignación han cotizado en el mercado desde el pasado día 7 de noviembre, finalizando el período de asignación el día 21 de noviembre. Las nuevas acciones comenzaron a cotizar el 4 de diciembre.



Autocartera

A fecha 31 de diciembre de 2006, CINTRA no tenía acciones en autocartera.

Accionariado (*)

Accionista	País	Títulos (Mill.)	% Capital
Ferrovial Infraestructuras, S.A.	España	319,872	62,03%
Capital Research and Management	Estados Unidos	34,543	6,70%
New Jersey Division of Investment	Estados Unidos	5,250	1,02%
Teachers Advisors Inc.	Estados Unidos	4,042	0,78%
Fidelity Investment Service LTD	Reino Unido	2,253	0,44%
American Century Investment Management	Estados Unidos	2,237	0,43%
Invesco Asset Management Limited	Luxemburgo	1,400	0,27%
T Rowe Price International Inc.	Estados Unidos	1,191	0,23%
Lord Abbet & Company	Estados Unidos	1,012	0,20%
Carnegie Asset Management	Luxemburgo	1,001	0,19%
Morley Fund Management LTD	Reino Unido	0,706	0,14%
Vanguard Group Incorporated	Estados Unidos	0,616	0,12%
AXA Funds Management	Luxemburgo	0,541	0,10%
DWS Investment Italy SGR SPA	Italia	0,502	0,10%
Mackenzie Financial Corporation	Canadá	0,495	0,10%
AXA Investments Managers Paris	Francia	0,487	0,09%
Texas Teachers Retirement System	Estados Unidos	0,452	0,09%
TOTAL		376,599	73,03%

(*) Datos obtenidos de Bloomberg a Enero de 2007.

CÓDIGOS BURSÁTILES

Bloomberg: CIN SM

Reuters: CCIT.MC

ÍNDICES A LOS QUE PERTENECE CINTRA

IGBM
IBEX 35
IBEX Consumer Services
DJ Euro Stoxx Price Index
DJ Euro Stoxx Industrial
DJ Stoxx 600
DJ Stoxx 600 Industrial
DJ Euro Stoxx Small
DJ Stoxx Small 200
FTSEurofirst 300
FTSEurofirst Industrial
Indice Bloomberg

13. INFORME DE LA COMISIÓN DE AUDITORIA Y CONTROL

Composición y funciones

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

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

La Secretaría de la Comisión durante el ejercicio 2006 la ha ejercido el Secretario del Consejo, D. Lucas Osorio Iturmendi.

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

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

Durante el ejercicio 2006 la Comisión ha celebrado cuatro reuniones, el 20 de febrero, 24 de abril, 24 de julio y 24 de octubre.

Actividades realizadas

A continuación se describen las actividades más relevantes llevadas a cabo durante el 2006:

• Informe Anual de Gobierno Corporativo y Cuentas Anuales correspondiente al ejercicio 2005 y 2006

En la reunión de febrero del 2006, la Comisión revisó e informó favorablemente el Informe Anual de Gobierno Corporativo así como las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio 2005. El Informe Anual fue posteriormente aprobado por el Consejo de Administración y las Cuentas Anuales, una vez formuladas por el Consejo, fueron aprobadas por la Junta General Ordinaria de 28 de marzo de 2006.

Asimismo, en la reunión celebrada el 19 de febrero de 2007, la Comisión ha revisado e informado favorablemente sobre el Informe Anual de Gobierno Corporativo y las Cuentas Anuales relativas al ejercicio 2006, que igualmente serán sometidas a la consideración del Consejo de Administración.

• Información económico financiera

La Comisión revisó la información financiera de la Sociedad y muy particularmente la que se hace pública trimestralmente comentando con detalle los aspectos más relevantes durante el ejercicio, así como el impacto de las nuevas normas contables y la aplicación de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF).

• Auditores externos

La Comisión ha revisado las relaciones con los auditores externos de la Sociedad así como la naturaleza, honorarios y calidad de los trabajos desarrollados. En la reunión de febrero de 2006, la Comisión acordó proponer la renovación del mandato de PriceWaterhouseCoopers Auditores, S.L. como auditor externo de la Sociedad durante el ejercicio 2006.

Los auditores, inicialmente designados por la Junta General Ordinaria de 22 de mayo de 2003 por un periodo de tres años (2003, 2004 y 2005), fueron posteriormente renovados por un periodo anual en la Junta General celebrada el 28 de marzo de 2006.

En la reunión celebrada el 19 de febrero de 2007, la Comisión ha revisado nuevamente la actividad desarrollada por el auditor externo durante el ejercicio 2006 en su función de auditoría, así como otros servicios distintos prestados por dicha firma, considerando en este caso que no se ha puesto en riesgo su independencia. Tras su análisis, ha informado favorablemente sobre la renovación del mandato de PriceWaterhouseCoopers Auditores, S.L. como auditor externo de la Sociedad durante el ejercicio 2007, lo que posteriormente será sometido a la aprobación de la Junta General Ordinaria.

• Análisis de riesgos y sistemas para su control

Durante el 2006, la Comisión ha mantenido la política de revisar periódicamente los riesgos y contingencias de la

Sociedad, realizando a tal efecto un análisis de los distintos proyectos. En general, se estima que los principales riesgos están debidamente identificados y que existe un correcto procedimiento para su análisis y valoración.

Igualmente, la Comisión ha supervisado la política de seguros de los distintos negocios, estimando que están debidamente asegurados en función de la matriz de riesgos existente en cada uno de ellos.

• Procedimientos de control interno

La Comisión ha realizado un seguimiento de la implantación de nuevos procedimientos de control interno de la Sociedad, y en su análisis e implantación ha tomado en consideración las observaciones realizadas por el auditor externo.

• Estudio de las recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas

La Comisión ha analizado las principales novedades del Código Unificado de Buen Gobierno de Sociedades Cotizadas aprobado por la Comisión Nacional del Mercado de Valores en mayo de 2006.

Tras su análisis, en la reunión celebrada el 19 de febrero de 2007, la Comisión ha informado favorablemente al Consejo de Administración sobre la modificación de los Reglamentos de la Junta General y del Consejo de Administración de la Sociedad, asumiendo la inmensa mayoría de las recomendaciones propuestas por el mencionado Código Unificado. Igualmente consideró razonable no incluir algunos aspectos concretos, resaltando la necesidad de justificar la no asunción de esas recomendaciones, si fuera el caso, en los correspondientes Informes Anuales de Gobierno Corporativos.

La Comisión entiende que, durante el ejercicio 2006, ha sido adecuadamente informada de las materias de su competencia y que su labor se ha desarrollado satisfactoriamente.

En el mes de septiembre el Consejo de Administración nombró vocal de la Comisión de Operaciones Vinculadas a D. Enrique Díaz-Rato Revuelta en lugar de D. Juan Béjar Ochoa. La sustitución fue consecuencia lógica de los nombramientos efectuados en el mes de julio, en virtud de los cuales D. Juan Béjar Ochoa fue nombrado Vicepresidente Segundo del Consejo de Administración y el Sr. Díaz-Rato nuevo Consejero Delegado.

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

Durante el ejercicio 2006 la Comisión se ha reunido en tres ocasiones, en concreto los días 17 de enero, 22 de mayo y 25 de septiembre.

Principales funciones de la Comisión

Las principales competencias de la Comisión son:

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

- Revisar el cumplimiento del Contrato Marco suscrito entre Cintra, Grupo Ferrovial y Ferrovial Agromán (en adelante, el Contrato Marco) en relación con el desarrollo de proyectos y la prestación de servicios intergrupo.
- Emitir recomendaciones al Consejo de Administración en relación con el cumplimiento del Contrato Marco y, en su caso, informar sobre modificaciones al mismo.

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

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

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

Principales actividades durante el 2006

Las actividades más relevantes desarrolladas por la Comisión en el 2006, han sido:

- Se ha producido un seguimiento de las operaciones vinculadas de CINTRA con Grupo Ferrovial y su grupo de empresas. Asimismo, se han revisado dichas operaciones al efecto de constatar que se adecuan a los principios básicos contenidos en el Contrato Marco, y se ha clarificado la interpretación de algunas cuestiones contenidas en el mismo.
- Se ha analizado la prestación de servicios entre CINTRA y empresas del Grupo Ferrovial, y la incidencia que la prestación de servicios por parte de directivos y personal de CINTRA puede

14. INFORME DE LA COMISIÓN DE OPERACIONES VINCULADAS

Composición y funciones

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

Identidad

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans
(Presidente)
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda
D. Fernando Abril-Martorell Hernández
D. Enrique Díaz-Rato Revuelta

Naturaleza

Independiente
Independiente
Independiente
Ejecutivo

tener en la actividad ordinaria de la Sociedad. En ese sentido, la Comisión ha considerado acertado el nombramiento de un nuevo Consejero Delegado, efectuado por el Consejo de Administración de la Sociedad, al efecto de reforzar su dedicación exclusiva en beneficio de la Sociedad.

Asimismo, la Comisión ha revisado los presupuestos de servicios entre empresas de CINTRA y Grupo Ferrovial para el ejercicio 2007, entendiendo justificado el incremento producido respecto al año 2006.

- En relación con el tipo de actividades desarrolladas por CINTRA y Grupo Ferrovial, la Comisión ha analizado el régimen de exclusividad atribuido a CINTRA considerando los criterios fijados en el Contrato Marco y descritos en el Folleto de salida a Bolsa.

La Comisión ha informado favorablemente la actualización de algunos criterios, considerando tanto los aspectos cualitativos como cuantitativos de los proyectos y preservando, en todo caso, la exclusividad respecto a concesiones de autopistas de peaje y aparcamientos significativos por su volumen de inversión y que impulsen el crecimiento y creación de valor de CINTRA.

- Respecto al Proyecto Scut Na Ilha De São Miguel, en Portugal, adjudicado durante el 2006, la Comisión ha analizado el compromiso de CINTRA de adquirir la participación de Ferrovial Infraestructuras en los términos ya informados en la salida a bolsa de CINTRA, e informado favorablemente sobre las relaciones entre CINTRA y Ferrovial Infraestructuras hasta que se produzca dicha adquisición.
- Se han revisado "ex-post" los procesos de licitación del 2006 en los que ha participado CINTRA con precios de construcción de Ferrovial Agromán, a efectos de valorar la competitividad de las ofertas.

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

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

■ 15. SISTEMAS DE CONTROL DE RIESGOS

Introducción

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

En un entorno dinámico y muy competitivo, este sistema constituye un instrumento importante para la gestión estratégica de los negocios, contribuyendo a tratar adecuadamente los factores que pueden condicionar la consecución de los objetivos económicos y operativos en el medio y largo plazo. Cintra considera que una gestión de riesgos solvente y activa, concebida desde una perspectiva global, contribuye a crear valor tanto para los accionistas como para el resto de los grupos de interés relevantes para las actividades de la empresa.

La política de riesgos y el sistema de gestión que emana de ella se rigen por los siguientes principios:

- i. El objetivo final de la gestión de riesgos es contribuir a la generación de un beneficio sostenible en todas las áreas y actividades de negocio.
- ii. El sistema de gestión se concibe desde una perspectiva global, esto es, integrando todos los factores estratégicos y operativos que conforman el perfil de riesgos de Cintra, incluyendo los económicos, reguladores y legales, sociopolíticos, laborales y medioambientales.
- iii. La gestión de riesgos implica a todos los niveles de la organización con capacidad para la toma de decisiones, incluyendo la Alta Dirección y las comisiones del Consejo de Administración.
- iv. Las funciones derivadas del mantenimiento del sistema y el reporte de riesgos son independientes de las líneas de negocio, si bien éstas aportan sus conocimientos para el análisis de los riesgos y la determinación de los modelos más adecuados de gestión en cada caso.
- v. El sistema se concibe para coadyuvar a una toma de decisiones equilibrada y multicriterio, al mantener unidades de medida, homogéneas y comparables, con independencia de la naturaleza del riesgo evaluado.

Principales riesgos de la sociedad

Las actividades de Cintra se desarrollan en diversos países, con diferentes entornos socioeconómicos y marcos reguladores. En este contexto existen riesgos de diversa naturaleza consustanciales a las actividades de promoción y gestión de infraestructuras de Cintra.

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

1) **Riesgos relacionados con la calidad del servicio** suministrado a los usuarios. Daños a terceros por el mal estado de la carretera: Responsabilidades derivadas de accidentes de tráfico e incidentes provocados por un estado deficiente de conservación de la carretera.

2) Riesgos medioambientales:

a) Daños en las infraestructuras promovidas o gestionadas por Cintra, fundamentalmente debidas a catástrofes naturales.

- Existen coberturas de Daños y Pérdida de Beneficios que cubren los impactos causados por catástrofes naturales.

b) Riesgos vinculados a la aplicación de la legislación ambiental: Riesgos derivados del incumplimiento de la legislación ambiental aplicable, que pudieran derivar en sanciones administrativas o penalizaciones a la concesionaria, así como cambios no conocidos o previstos en la legislación ambiental que implicaran inversiones relevantes en la infraestructura.

3) **Riesgos socio-políticos y regulatorios**, destacando como más relevantes los siguientes:

a) Rescate de la concesión sin pago de indemnización (riesgo país).

- La capacidad inversora de Cintra se centra principalmente en países del área OCDE, donde se consideran suficientes y solventes las condiciones políticas y socioeconómicas, así como las garantías jurídicas.
- En este marco, los riesgos de rescate de las concesiones por parte de la Administración están suficientemente cubiertos mediante cláusulas que garantizan la indemnización y compensación al concesionario.
- No obstante, las direcciones corporativas Económico Financiera y de Asesoría Jurídica hacen un seguimiento constante de la evolución de los riesgos sociopolíticos y regulatorios que pudieran materializarse en un rescate de las concesiones.

b) Construcción de infraestructuras alternativas en zonas de influencia (riesgo de ejecución/adecuación de infraestructuras alternativas a la concesión, o de afección por infraestructuras paralelas existentes o previsibles, sin derecho a compensación).

- En general este riesgo está cubierto si se debe a actuaciones de la propia Administración. En las concesiones en las que no está cubierto ese riesgo, se considera que la propia ubicación de la infraestructura hace improbable y en ocasiones inviable el desarrollo de infraestructuras alternativas.

c) Movimientos sociales contrarios al pago de peajes (riesgo de supresión o modificación de tarifas en concesiones de autopistas, por presiones sociales y cambios políticos).

- En las áreas donde se han detectado movimientos en este sentido, cualquier modificación tarifaria propuesta daría lugar a la correspondiente compensación económica. En la actividad de aparcamientos el riesgo se ha evaluado como muy poco probable.
- No obstante, el Comité de Dirección de Cintra, apoyado por las unidades de negocio y la dirección corporativa de Comunicación, lleva a cabo un seguimiento de los factores sociales que pueden desembocar en la materialización de este riesgo, con el objeto de establecer en cada caso medidas tempranas, así como orientar las relaciones con los grupos de interés de la manera más adecuada.

4) **Riesgos financieros**, destacando como más relevantes los siguientes:

a) Exposición a variaciones de tipos de cambio en actividades en el exterior.

b) Variaciones de los tipos de interés en financiación de infraestructuras.

Además de las particularidades de la gestión de riesgos descritas en este apartado, existen sistemas de control concebidos bajo la perspectiva de su gestión global. Tales sistemas se describen en el epígrafe siguiente y afectan a todas las áreas de negocio de Cintra, así como a las actividades de ámbito corporativo vinculadas directa o indirectamente a aquéllas.

Descripción del sistema general de control y reporte

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

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

miembros del equipo de trabajo pertenecen al nivel directivo.

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

Sistemas de gestión de la calidad

Todas las áreas de negocio en la organización de Cintra tienen implantados sistemas de gestión de la calidad según la norma ISO 9001, certificados por organismos acreditados. En todos los casos, estos sistemas se implantan en las concesionarias mediante Planes de Calidad desarrollados específicamente para cada uno de ellos, que aseguran (a) la planificación previa de los procesos relevantes para la calidad del producto o servicio, (b) el control sistemático y documentado de tales procesos, y (c) el retorno de información suficiente para detectar errores sistemáticos y diseñar medidas correctoras o preventivas para evitar aquéllos o atenuarlos en el futuro.

En el marco de los citados Planes de Calidad, los procedimientos implantados obligan a las concesionarias, entre otras actividades de control, a medir periódicamente aquellas variables vinculadas a la calidad de servicio (tales como el índice de rugosidad del pavimento u otras vinculadas al estado de vialidad). Asimismo, se realizan informes periódicos sobre puentes, taludes, estructuras y pavimentos, con el objeto de asegurar un nivel de prestación de servicio y vialidad satisfactorios.

Las variables más relevantes se agrupan en indicadores que se reportan periódicamente a los órganos de dirección.

Sistemas de gestión medioambiental

Con el objeto de reducir el riesgo de incumplimientos de la normativa ambiental derivados de un desconocimiento de la misma, la sociedad ha desarrollado sistemas de información específicos para transmitir los requisitos legales de carácter medioambiental a las concesionarias españolas (SIGMA).

Por otra parte, en el marco los programas de vigilancia ambiental de las autopistas, las concesionarias llevan a cabo una monitorización de los aspectos medioambientales más relevantes (p.e. niveles de ruido, seguimiento de la eficacia de las medidas de revegetación, calidad de las aguas de cauces públicos atravesados por la traza, etc.).

En 2006 Cintra ha avanzado en la implantación de un sistema de gestión medioambiental normalizado (ISO 14001) que tiene por principal objeto coordinar las medidas de vigilancia ambien-

tal llevadas a cabo en las distintas concesionarias. Se ha previsto que este sistema sea certificado por una entidad acreditada a lo largo de 2007, tanto en las concesionarias españolas de autopistas como en Cintra Aparcamientos.

Mecanismos de control de riesgos financieros

Exposición a variaciones de tipo de cambio:

Con carácter general, la gestión de este riesgo se lleva a cabo de manera centralizada a través de la Dirección 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 (adjudicados o en licitación).
- Beneficios obtenidos en filiales extranjeras, así como dividendos o devoluciones de capital que se prevén recibir de dichas filiales.
- Tesorería de filiales extranjeras.
- Pagos a proveedores en divisa.

Exposición a variaciones de los tipos de interés:

Respecto a la financiación de proyectos de concesiones de infraestructuras, se negocian tipos de interés fijo al cerrar los acuerdos con los financiadores. Cuando esto no es posible se plantea la suscripción de una cobertura para este riesgo durante toda la vida de la financiación, en sus diferentes modalidades (dependiendo del entorno y del volumen de la inversión).

Dichos mecanismos de cobertura se incluyen dentro de las obligaciones impuestas frecuentemente por las entidades financieras. El desglose de los derivados se presenta en la Nota 9, de la Memoria adjunta, relativa a Derivados a Valor Razonable, así como el porcentaje de riesgo cubierto por estos respecto al total de deuda del Grupo.

Rescate de la concesión sin pago de indemnización (riesgo-país):

La capacidad inversora de Cintra se centra principalmente en países del área OCDE, donde se consideran suficientes y solventes las condiciones políticas y socioeconómicas, así como las garantías jurídicas. En este marco, los riesgos de rescate de las concesiones por parte de la Administración están suficientemente cubiertos mediante cláusulas que garantizan la indemnización y compensación al concesionario.

Construcción de Infraestructuras alternativas en zonas de influencia:

Riesgo de ejecución / adecuación de infraestructuras alternativas a la concesión, o de afección por infraestructuras paralelas existentes o previsibles, sin derecho a compensación. En general, este riesgo está cubierto si se debe a actuaciones de la propia Administración. En las concesiones en las que no está cubierto ese riesgo, la propia ubicación de la infraestructura lo hace improbable.

Movimientos sociales contrarios al pago de peajes:

Riesgo de supresión o modificación de tarifas en concesiones de autopistas, por presiones sociales y cambios políticos. En las áreas donde se han detectado movimientos en este sentido, cualquier modificación propuesta daría lugar a la correspondiente compensación económica. En la actividad de aparcamientos el riesgo es poco probable.

Política de aseguramiento

Cintra mantiene una política corporativa de aseguramiento, a la cuál están sujetas todas las actividades y concesionarias. Dicha política obliga a asegurar los daños materiales (incluidos los derivados de catástrofes naturales) y la pérdida de beneficios, así

como la responsabilidad civil en todas las concesiones, mediante pólizas que satisfacen igualmente las exigencias que al respecto tienen los pliegos de condiciones y los requisitos de los financiadores.

Bajo esta política común, los riesgos susceptibles de ser transferidos total o parcialmente mediante pólizas de seguro son objeto de un continuo seguimiento en el que se analizan y revisan las coberturas, límites indemnizatorios y régimen de exclusiones de las pólizas, así como el coste de las primas.

A lo largo de 2006, y como consecuencia de la redefinición de la política de aseguramiento iniciada el año anterior, se han optimizado las coberturas y primas de las pólizas suscritas en los distintos programas, en todo el ámbito internacional, aprovechando el volumen y diversa exposición al riesgo que representan el conjunto de las concesiones en construcción y explotación.

Riesgos identificados en 2006

Durante 2006 no se han dado situaciones en las que se materialicen ninguno de los riesgos identificados, con consecuencias adversas para Cintra. Cuando se han producido hechos relevantes vinculados a estos riesgos, se han activado los mecanismos de prevención, información y control de manera eficaz, por lo que hasta la fecha se considera que los medios dispuestos y los sistemas de gestión de riesgos han funcionado de manera satisfactoria.

CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

CINTRA, CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

CINTRA, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

Balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2006 y 2005

Miles de Euros

ACTIVO	NOTA	2006	2005
ACTIVOS NO CORRIENTES		10.256.014	8.858.851
Inmovilizado inmaterial	4	91.652	68.116
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	5	9.487.254	8.040.281
Inmovilizado material	6	155.025	157.675
Fondo de Comercio de Consolidación	10	159.296	181.896
Participaciones puestas en equivalencia	7	6.182	18.793
Activos financieros no corrientes	8	356.605	392.091
Otros activos financieros		356.605	392.091
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	9	68.264	33.809
IMPUESTOS DIFERIDOS	23	421.369	393.978
ACTIVOS CORRIENTES		1.139.112	948.194
Existencias	11	14.867	8.823
Clientes y otras cuentas a cobrar		315.477	268.644
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	12	208.550	161.595
Otros deudores	13	124.183	123.843
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		34.593	31.188
Provisiones	14	(51.849)	(47.982)
Tesorería y Equivalentes	20	808.768	670.727
Sociedades de proyectos de infraestructuras		547.326	347.520
Resto de sociedades		261.442	323.206
TOTAL ACTIVO		11.884.759	10.234.832

Miles de Euros

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	NOTA	2006	2005
PATRIMONIO NETO	15	1.532.256	1.568.626
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	16	1.261.000	1.148.730
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	17	271.256	419.896
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	18	233.109	214.693
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	19	8.757	11.521
PASIVOS NO CORRIENTES		8.019.547	6.951.702
Deuda Financiera	20	7.882.214	6.863.655
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		7.806.900	6.752.624
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	20	74.523	109.288
Otras deudas financieras		791	1.743
Deuda no financiera	21	137.333	88.047
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE		294.676	340.403
IMPUESTOS DIFERIDOS	23	191.777	141.509
PASIVOS CORRIENTES		1.604.637	1.006.378
Deuda Financiera	20	1.316.662	719.186
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		1.312.676	717.096
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		1.110	521
Otras deudas financieras		2.876	1.568
Deudas por operaciones de tráfico		283.729	282.875
Deudas con empresas asociadas		4.671	11.156
Acreedores comerciales		144.372	110.255
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		64.022	67.051
Otras deudas no comerciales	22	70.664	94.413
Provisiones para operaciones de tráfico	14	4.246	4.318
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO		11.884.759	10.234.832

Las notas 1 a 42 forman parte integrante de las cuentas anuales consolidadas al 31 de diciembre de 2006.

Cuentas de pérdidas y ganancias consolidadas de los ejercicios 2006 y 2005

Miles de Euros	NOTA	2006	2005
Importe neto de la cifra de negocios		884.557	696.223
Otros ingresos de explotación		10.279	17.293
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	25	894.836	713.516
Consumo y otros gastos externos		-7.209	-8.648
Gastos de personal	26	-110.121	-91.165
a) Sueldos, salarios y asimilados		-94.597	-77.934
b) Cargas sociales		-15.524	-13.231
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado		-220.828	-159.307
Variación de las provisiones de tráfico		-12.357	-10.711
Otros gastos de explotación		-184.475	-149.752
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN		-534.990	-419.583
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	28	359.846	293.933
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-467.490	-354.013
Resultado financiero del resto de sociedades		-1.294	-3.025
Resultado financiero por financiación		-839	-2.599
Resultado financiero por otros conceptos		-455	-426
RESULTADOS FINANCIEROS	29	-468.784	-357.038
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	7	7.174	10.363
OTRAS GANANCIAS Y PERDIDAS	30	202.422	34.060
RESULTADOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS	31	100.658	-18.682
Impuesto sobre sociedades	23	-24.239	8.214
RESULTADO CONSOLIDADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	32	76.419	-10.468
RESULTADO NETO OPERACIONES DISCONTINUADAS		0	0
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO		76.419	-10.468
RESULTADO ATRIBUÍDO A SOCIOS EXTERNOS	17	79.246	44.252
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUÍDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	16	155.665	33.784
BENEFICIO POR ACCIÓN			
De operaciones continuadas	33		
Básico		0,32	0,07
Diluido		0,31	0,07

Las notas 1 a 42 forman parte integrante de las cuentas anuales consolidadas al 31 de diciembre de 2006.

Estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos de los ejercicios 2006 y 2005

Miles de Euros	NOTA	2006	2005
Ganancias/(Pérdidas) de instrumentos de cobertura antes de impuestos	15	65.371	-47.749
Ganancias/(Pérdidas) de instrumentos de cobertura (impuesto)	15	-31.395	17.006
Ganancias/(Pérdidas) por diferencias de conversión	15	-59.455	-16.949
Otros conceptos (cargados)/abonados directamente en patrimonio		1.344	
RESULTADO NETO REGISTRADO DIRECTAMENTE EN PATRIMONIO		-24.135	-47.962
Resultado consolidado del ejercicio		76.419	-10.468
TOTAL INGRESOS Y GASTOS RECONOCIDOS EN EL EJERCICIO		52.284	-58.460
Atribuido a la Sociedad dominante		149.791	25.813
Atribuido a socios externos		-97.507	-83.973

Las notas 1 a 42 forman parte integrante de las cuentas anuales consolidadas al 31 de diciembre de 2006.

Estado de flujo de caja consolidado de los ejercicios 2006 y 2005

Miles de euros	2006	2005
Resultado Neto	155.665	33.784
Ajustes al resultado	437.366	430.821
Minoritarios	-79.246	-44.253
Amortizaciones/provisiones	233.185	170.018
Resultado por equivalencia	-7.174	-10.363
Resultado por financiación	468.784	357.695
Impuesto	24.239	-8.216
Otras pérdidas y ganancias	-202.422	-34.060
Pago de Impuesto	-27.229	-1.240
Variación cuentas a cobrar y otros	32.164	-58.862
Cobro dividendos concesionarias	4.719	4.591
Flujo de operaciones	602.685	409.094
Inversión	-2.101.976	-2.090.688
Inversión en activos concesionales	-2.025.135	-2.065.233
Inversión en inmovilizado material / inmaterial	-47.709	-25.455
Inversión en inmovilizado financiero	-29.132	
Desinversión	249.842	41.479
Flujo de inversión	-1.852.134	-2.049.209
Flujo de actividad	-1.249.449	-1.640.115
Flujo de capital y socios externos	29.776	318.547
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-37.521	-30.000
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-77.873	-164.868
Flujo financiación propia	-85.618	123.679
Intereses pagados/recibidos	-356.265	-287.930
Aumento endeudamiento bancario	1.891.943	1.617.501
Disminución endeudamiento bancario	-37.154	-70.287
Flujo de financiación	1.412.906	1.383.663
Variación tesorería y equivalentes	163.457	-256.452
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	670.726	891.835
Tesorería y equivalentes al final del periodo	808.768	670.726
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes	25.415	-35.343

Las notas 1 a 42 forman parte integrante de las cuentas anuales consolidadas al 31 de diciembre de 2006.

NOTAS A LAS CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS DEL EJERCICIO 2006

CINTRA, CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A. Y SOCIEDADES DEPENDIENTES

■ 1. ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD Y PERÍMETRO DE CONSOLIDACIÓN

1.1 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 I.

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

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

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

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

1.2 Variaciones en el perímetro de consolidación

Ejercicio 2006

Durante el ejercicio 2006 los principales cambios en el perímetro de consolidación han sido los siguientes:

En febrero de 2006, Cintra Concesiones de Infraestructura de Transporte, S.A. resultó adjudicataria de la concesión de una nueva autopista de peaje incorporándose la sociedad Autos-trade per la Lombardia al perímetro de consolidación con una participación directa por parte de Cintra del 68%.

Asimismo, Cintra Concesiones de Infraestructura de Transporte ha adquirido un 10% de la sociedad Inversora Autopistas del Sur, S.L., lo que supone un aumento en el mismo porcentaje de la participación en la Autopista Madrid-Sur, C.E.S.A.

En abril de 2006 se ha conseguido la concesión del 50% de la autopista Indiana Toll Road. El pasado 29 de junio se inicia la gestión incorporándose al perímetro de consolidación las siguientes sociedades: Cintra ITR LLC sobre la que se posee una participación del 100% y Statewide Mobility Partners LLC, ITR Concession Company Holdings e ITR Concession Company LLC sobre las que se poseen una participación del 50% y son integradas por el método de integración proporcional.

Por su parte, en mayo de 2006 la Sociedad del Grupo Cintra Chile Ltda. ha aumentado su participación en Talca Chillán Sociedad Concesionaria, S.A., pasando a poseer un 67,61%. Esta sociedad dependiente que en 2005 era consolidada por el método de puesta en equivalencia ha pasado a integrarse por el método de integración global.

Constitución de la sociedad Cintra Canadá Inc. en la que Cintra, S.A. participa en un 100% a través de Toronto Highway B.V.

Por otro lado, Cintra Concesiones de Infraestructura de Transporte ha enajenado a lo largo del año la totalidad de su participación en la sociedad Europistas, C.E.S.A. (32,49%). Como consecuencia de dicha venta, se ha reducido la participación indirecta de Cintra, S.A. en las siguientes sociedades: Túneles de Artxanda, C.D.F.B., S.A., la participación se ha reducido en su totalidad (antes 16,24%); Inversora de Autopistas del Sur, S.L. y Autopista Madrid-Sur, C.E.S.A. en un 8,12% e Inversora de Autopistas del Levante, S.L. y Autopista Madrid-Levante, C.E.S.A. en un 12,99%.

El pasado 30 de octubre Cintra Chile, S.A. adquirió al Grupo Vinci el 100% del capital de la Autopista del Bosque, S.A. concesionaria del tramo Chillán-Collipulli de la autopista Ruta 5 de Chile.

Constitución de la sociedad Guipúzcoa Parking Siglo XXI, S.A. para la ejecución de obras de reforma y ampliación del estacionamiento de Oquendo (San Sebastián). Cintra Aparcamientos, S.A. ostenta el 59,95% de esta sociedad a través de Estacionamientos Guipúzcoanos, S.A.

En diciembre 2006 se firmó el contrato de concesión de la Autopista Nea Odos Concession en Grecia a un consorcio en el que Cintra participa en un 33,34%.

Ejercicio 2005

Durante el ejercicio 2005 los principales cambios en el perímetro de consolidación fueron los siguientes:

- Con fecha 15 de octubre de 2004, Cintra resultó adjudicata-

ria de la concesión de la autopista de peaje "Chicago Skyway Toll Bridge System". Como consecuencia se han incorporado las siguientes sociedades: Cintra US Corp. y Cintra Skyway LLC, sobre las que Cintra ostenta una participación del 100% y Skyway Concession Company Holdings y Skyway Concession Company sobre las que la participación es del 55%. Esta adjudicación se formalizó de forma efectiva el 24 de Enero de 2005, fecha en la que se incorpora al perímetro de consolidación de Cintra.

- El 11 de marzo de 2005 se firmó el contrato para el desarrollo durante los próximos cincuenta años del proyecto TTC-35 High Priority Trans Texas Corridor. Se han incorporado al perímetro de consolidación las sociedades Cintra Texas Corp. y Cintra Developments, LLC, sobre las que Cintra tiene una participación del 100% y Cintra Zachry GP, LLC y Cintra Zachry, LP sobre las que la participación es del 85%.
- En el mes de junio de 2005, Cintra vendió un 5% de la participación que poseía en la Autopista del Sol a Unicaja, S.A., reduciendo por tanto su participación hasta el 80%.
- En el mes de julio Cintra resultó adjudicataria de la autopista de peaje M-203 a través de la sociedad Autopista Alcalá-O'Donnell, de la que tiene una participación del 100%. Esta sociedad entró en el perímetro de consolidación en el mes de septiembre.
- Constitución de la sociedad Aparcamientos de Bilbao, S.A, participada por Cintra Aparcamientos en un 50%, hasta agosto de 2005. En septiembre se compra el 25% de la participación en concepto de derecho de usufructo hasta obtener una participación del 75%. Así, hasta agosto de 2005 se integra mediante el método de integración proporcional y a partir de septiembre pasa a integrarse por el método de integración global.
- En diciembre de 2005 se produce la venta del 27% de Eurolink a SIAC disminuyendo la participación de Cintra en esta sociedad del 93 al 66%.
- Constitución de las siguientes Utes: Ute Valls, participada en un 47% por Cintra Aparcamientos, Ute Jado, participada en un 50% por Cintra Aparcamientos, Ute Aparcamientos, participada en un 25% por Cintra Aparcamientos, Ute T-4 Barajas, participada en un 30% por Cintra Aparcamientos y en un 24% por Dornier.

2. RESUMEN DE LAS PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES

2.1 Bases de presentación

La información financiera consolidada presentada en estas cuentas anuales ha sido elaborada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera aprobadas por la Unión Europea (NIIF UE) al cierre del ejercicio.

Respecto a los criterios utilizados en la aplicación de dichas normas, la entidad ha optado por las siguientes opciones en aquellos casos en que la NIIF permite criterios alternativos:

- a. Las cuentas anuales se han preparado bajo el enfoque de coste histórico modificado por las revalorizaciones de derivados. Asimismo se ha optado por la capitalización de gasto financiero en el periodo de construcción.
- b. Aquellas compañías de control conjunto y uniones temporales de empresas existentes son consolidadas por el método de integración proporcional.

Dichos criterios son los mismos que los aplicados en el ejercicio 2005.

En noviembre de 2006 el IASB aprobó la interpretación IFRIC 12 relativa al tratamiento contable de los contratos de concesiones. Dicha interpretación, que será obligatoria para los ejercicios iniciados a partir del 1 de enero de 2008, aún no ha sido aprobada por la Unión Europea. Grupo Cintra no ha aplicado dicha interpretación en el cierre del ejercicio 2006. Los criterios aplicados en el reconocimiento de resultados de los contratos de concesiones han sido por lo tanto los mismos que los aplicados en el ejercicio 2005. Dichos criterios se detallan en los apartados 2.4.2 y 2.4.20. de las políticas contables.

Además de las interpretaciones sobre concesiones anteriormente mencionadas se han aprobado y publicado nuevas normas contables (IFRIC) e interpretaciones (CINIIF) cuya fecha de entrada en vigor está prevista para los ejercicios contables iniciados el 1 de enero de 2007 o con posterioridad a dicha fecha. La relación de dichas normas aparece a continuación. Por parte de la Dirección de Grupo Cintra se está realizando la evaluación del posible impacto de las mismas.

- 1) Normas, modificaciones a normas e interpretaciones obligatorias para todos los ejercicios comenzados en o a partir del 1 de enero de 2006:

- NIC 19 (Modificación diciembre 2004) – "Retribuciones a empleados".

Grupo Cintra no tiene en la actualidad pensiones que pudieran verse afectadas por esta norma. No obstante y para homogenizar con su matriz si ha cambiado el criterio de presentación de estados financieros pasando a presentar el "Estados de ingresos y gastos consolidados reconocidos en el patrimonio neto" en sustitución del "Estado de cambios en el patrimonio neto consolidado" que venía presentando hasta este ejercicio; la conciliación de los saldos iniciales y finales del capital social, reservas y ganancias acumuladas se presentan en la Nota 15.

2) Normas, modificaciones e interpretaciones con fecha de entrada en vigor en 2006 pero cuya aplicación no tiene efecto en las cuentas del Grupo:

- NIC 21 (Modificación diciembre 2005) – "Inversión neta en un negocio en el extranjero".
- NIC 39 (Modificación junio 2005) – "Opción del valor razonable".
- NIC 39 (Modificación abril 2005) – "Contabilidad de cobertura de flujos de efectivo de transacciones intragrupo previstas".
- NIC 39 (Modificación agosto 2005) – "Contratos de garantía financiera".
- NIIF 1 (Modificación junio 2005) – "Adopción por primera vez de las Normas Internacionales de Información Financiera" y NIIF 6 (Modificación junio 2005) – "Exploración y evaluación de recursos minerales".
- NIIF 6 – "Exploración y evaluación de recursos minerales".
- CINIIF 4 – "Determinación de si un acuerdo contiene un arrendamiento".
- CINIIF 5 – "Derechos por la participación en fondos para el desmantelamiento, la restauración y la rehabilitación medioambiental".
- CINIIF 6 – "Obligaciones surgidas de la participación en mercado específicos-Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos".

3) Normas, modificaciones a normas e interpretaciones emitidas por el IASB y cuya fecha de entrada en vigor es posterior al 1 de enero de 2006 y que el Grupo no ha adoptado con anticipación:

- CINIIF 7 – "Aplicación del procedimiento de la reexpresión según la NIC 29 *Información financiera en economías hiperinflacionarias*" (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de marzo de 2006); La CINIIF 7 proporciona las pautas sobre cómo aplicar los requisitos de la NIC 29 en un periodo contable en el que la entidad identifica la existencia de hiperinflación en la economía de su moneda funcional, sin que dicha economía hubiera sido hiperinflacionaria

en el periodo anterior. Dado que ninguna de las entidades del Grupo opera en una entidad cuya moneda funcional sea la de una economía hiperinflacionaria, la CINIIF 7 no es relevante para las operaciones del Grupo.

- CINIIF 8 – "Ámbito de aplicación de la NIIF 2" (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de mayo de 2006); La CINIIF 8 exige la consideración de las transacciones que implican una emisión de instrumentos de patrimonio neto – en aquellos casos en que la contraprestación identificable sea inferior al valor razonable de los instrumentos de patrimonio neto emitidos – a efectos de determinar si dichas transacciones entran o no en el alcance de la NIIF 2. El Grupo comenzará a aplicar la CINIIF 8 a partir del 1 de enero de 2007, si bien se espera que su aplicación no tenga ningún efecto sobre las cuentas del Grupo.
- CINIIF 9 – "Nueva evaluación de los derivados implícitos" (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de junio de 2006); La CINIIF 9 obliga a las entidades a evaluar si un derivado implícito debe separarse del contrato principal y reconocerse como derivado cuando la entidad entra a formar parte del contrato. La reevaluación posterior está prohibida a menos que se hubieran producido modificaciones en las condiciones del contrato que impliquen una modificación significativa de los flujos de efectivo que hubieran surgido del contrato en otro caso, en cuyo caso sí se debe realizar una reevaluación. Dado que ninguna de las entidades pertenecientes al Grupo ha cambiado las condiciones de sus contratos, Cintra entiende que la CINIIF 9 no dará lugar a ningún impacto relevante en el tratamiento contable de las operaciones del Grupo.
- NIIF 7 – "Instrumentos financieros: Información a revelar" (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2007); Esta NIIF introduce nuevos requerimientos para mejorar la información revelada sobre los instrumentos financieros presentada en los estados financieros y sustituye a la NIC 30, *Información a revelar en los estados financieros de bancos y entidades financieras similares*, y algunos de los requisitos de la NIC 32, *Instrumentos financieros: información a revelar y su presentación*. La enmienda a NIC 1 introduce requisitos de revelación sobre el capital de una entidad. La NIIF 7 es aplicable a los periodos anuales que comienzan el 1 de enero de 2007 o posteriores a dicha fecha. La aplicación de la misma no será significativa en relación con los estados financieros consolidados de Grupo Cintra.

4) Normas, modificaciones a normas e interpretaciones emitidas por el IASB pendientes de adopción por la Unión Europea, cuya fecha de entrada en vigor establecida por el IASB es posterior al 1 de enero de 2006 y que el Grupo en

consecuencia no ha adoptado con anticipación:

- IFRS 8 – “Operating Segments” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de enero de 2009). Esta norma vendrá a sustituir a NIC14 – “Información financiera por segmentos” y responde al proyecto de convergencia con la normativa americana en esta área contenida en FAS131 – “Disclosures about Segments of an Enterprise and Related Information”, basando el desglose de información por segmentos en la información utilizada para la toma de decisiones. Grupo Cintra está evaluando el impacto del nuevo desarrollo normativo sobre su información financiera.
- IFRIC 10 – “Interim Financial Reporting and Impairment” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir del 1 de noviembre de 2006). El IFRIC 10 prohíbe que las pérdidas por deterioro que se hayan reconocido en un periodo intermedio sobre el fondo de comercio, inversiones en instrumentos de patrimonio neto e inversiones en activos financieros reconocidos por su coste, se reviertan en una fecha de balance posterior. El Grupo considerará la aplicación del IFRIC 10 una vez sea adoptada por la Unión Europea, si bien no se espera que esta aplicación tenga ningún impacto sobre las cuentas del Grupo.
- IFRIC 11 – “IFRS 2 – Group and Treasury Share Transactions” (obligatoria para los ejercicios comenzados a partir de 1 de marzo de 2007). El IFRIC 11 desarrolla la aplicación de la NIIF2 en pagos basados en acciones de la sociedad cuando éstas son adquiridas a terceros o proporcionadas por sus accionistas, o pagos basados en acciones de otra entidad del mismo Grupo. Una vez adoptada por la Unión Europea Grupo Cintra evaluará su aplicación anticipada, aun cuando no se espera que esta norma genere impactos significativos sobre la información financiera.
- IFRIC 12 – “Service Concession Arrangements”, ver lo mencionado con anterioridad.

Las cuentas anuales individuales de 2006 de las sociedades consolidadas y las presentas cuentas anuales consolidadas se hallan 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.

2.2 Criterios de consolidación

Durante el ejercicio 2006, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es el mismo o han sido homogeneizadas temporalmente para su coincidencia con las de la sociedad dominante.

La elaboración de las Cuentas Anuales consolidadas se han basado en la aplicación de los siguientes métodos:

a. Método de Consolidación global

Se consolidan por el método de consolidación global todas aquellas sociedades que tienen la consideración de sociedades dependientes. A estos efectos se consideran sociedades dependientes aquellas en las que Grupo Cintra mantiene el control efectivo de su gestión porque posee más del 50% de los derechos de voto directamente o indirectamente mediante la existencia de acuerdos con otros accionistas. A la hora de evaluar si el Grupo controla otra entidad se considera la existencia y el efecto de los derechos potenciales de voto que sean actualmente ejercitables o convertibles.

En el caso de compraventa de participaciones que no cambian la posición de control se aplica el denominado “parent model” (ver nota 2.4.8).

En el Anexo I a estas notas se desglosan los datos de identificación de las sociedades dependientes incluidas en el perímetro de consolidación por el método de integración global. Dicha inclusión en el perímetro de consolidación del Grupo se realiza a partir del momento en que se materializa formalmente el mencionado control efectivo de la filial.

El valor de la participación de los accionistas minoritarios en el patrimonio y en el resultado del ejercicio de las sociedades dependientes consolidadas por integración global se presenta en los capítulos “Socios externos” del balance de situación consolidado y “Resultado atribuido a socios externos” de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Las pérdidas atribuibles a los intereses minoritarios en una subsidiaria consolidada, en el caso de que excedan del importe de los intereses minoritarios en el patrimonio neto de la misma, se asignará como disminución de las partidas correspondientes a la mayoría, salvo que los citados minoritarios tengan una obligación vinculante de cubrir una parte o la totalidad de esas pérdidas, y siempre que tengan capacidad para realizar la inversión adicional necesaria. Si con posterioridad, la subsidiaria obtuviera ganancias, estas se asignarán a la mayoría hasta recuperar el importe de la participación de los minoritarios en las pérdidas que previamente fueron absorbidas por los mayoritarios.

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 de aplicar el proceso de conversión anteriormente descrito, se registra dentro del epígrafe de Fondos Propios como “Diferencias de conversión”.

b. Método de integración por puesta en equivalencia

Se consolidan por el método de puesta en equivalencia las sociedades que tienen la consideración de asociadas. A estos efectos, se entienden por asociadas, todas aquellas sociedades en las que se tiene una influencia significativa en su gestión, pero sin ejercer el control y sin que haya gestión conjunta con terceros.

Por aplicación del método de puesta en equivalencia se reconoce el porcentaje de participación en el patrimonio de dicha sociedad 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".

En el Anexo I a estas notas se desglosan los datos de identificación de las asociadas incluidas en el perímetro de consolidación.

c. Método de integración proporcional

Se consideran por el método de integración proporcional los negocios conjuntos en los que la gestión de las sociedades participadas es realizada conjuntamente por la Sociedad Dominante y por terceros no vinculados al Grupo, por contrato, sin que ninguno ostente un control superior al del otro. Las cuentas anuales de los negocios conjuntos se consolidan por el método de integración proporcional.

Los activos y pasivos asignados a las operaciones conjuntas o los que se controlan conjuntamente con otros partícipes se presentan en el balance de situación consolidado clasificados de acuerdo con su naturaleza específica en el porcentaje de participación existente. De la misma forma, los ingresos y gastos con origen en negocios conjuntos se presentan en la cuenta de resultados consolidada conforme a su propia naturaleza, también al mencionado porcentaje de participación.

En el Anexo I a estas notas se desglosan los datos de identificación de los negocios conjuntos incluidos en el perímetro de consolidación. Los negocios conjuntos más representativos que se integran por el método de integración proporcional son Autopista Trados 45, S.A. e Indiana Toll Road, así como las Uniones Temporales de Empresas en las que participa el Grupo.

Las principales cifras que aportan los Negocios Conjuntos al Balance de situación y la Cuenta de pérdidas y ganancias consolidados son:

Miles de euros

Conceptos	2006	2005
Total Activos	1.682.588	100.588
Activo no corriente	1.598.607	87.314
Activo corriente	83.981	13.274
Total Pasivos	1.682.588	100.588
Pasivo no corriente	1.649.233	91.030
Pasivo corriente	33.355	9.558
Importe Neto cifra negocios	46.331	11.597
Resultado Neto	-34.059	3.082

Dentro de los negocios conjuntos en los que participa Cintra se incluyen las actividades realizadas por las Uniones Temporales de Empresas en aparcamientos. Las Uniones Temporales de Empresas son entidades jurídicas reconocidas en el derecho español, que no tienen personalidad jurídica propia y mediante las que se establece un sistema de colaboración empresarial entre distintas sociedades (partícipes), mediante acuerdo contractual durante un periodo de tiempo para el desarrollo o ejecución de una obra, servicio o suministro en las que se entiende existe un control conjunto de la misma por los diferentes partícipes.

En el Anexo I a estas notas se desglosan los datos de identificación de las UTEs incluidas en el perímetro de consolidación.

d. Saldos y transacciones con empresas del Grupo

Los saldos y transacciones del Grupo son eliminados en el proceso de consolidación.

e. 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 contable a las cuentas individuales de las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación. A efectos de aplicar de forma homogénea las NIIF a nivel de todas las sociedades que componen el Grupo Cintra, Grupo Ferroviario ha editado en el ejercicio 2006 un manual de normas contables que resume los criterios seguidos por el grupo a efectos de la aplicación práctica de las NIIF. El contenido de dichas normas se resume en el apartado 2.4 de las presentes notas relativo a Políticas Contables.

2.3 Comparabilidad de la información

Conforme a lo exigido por la NIIF 1, la información contenida en estas notas a las cuentas anuales consolidadas referida al ejercicio 2005 se presenta, a efectos comparativos con la información relativa al ejercicio 2006, y por consiguiente, no constituye por sí misma, las cuentas anuales consolidadas del Grupo del ejercicio 2005.

2.4 Normas contables aplicadas por partidas de balance consolidado y de cuenta de resultados consolidada

2.4.1. Activos intangibles

Los elementos incluidos en el epígrafe “Activos intangibles” del Balance de situación consolidado adjunto, figuran valorados por su precio de adquisición o por su coste de producción, y posteriormente se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. El Grupo no aplica el criterio alternativo de valoración a valor razonable permitido por la NIC 38.

Amortizaciones

Se consideran de “vida útil indefinida”, aquellos activos para los que se concluye que contribuirán indefinidamente a la generación de beneficios. El resto de los activos intangibles se consideran de “vida útil finita”.

Los activos intangibles con vida útil finita se amortizan siguiendo el método lineal, en el caso de las concesiones administrativas durante el período de vigencia de la concesión, y el resto de conceptos durante su vida útil.

En la actualidad no existen activos intangibles de vida útil indefinida en el Grupo.

2.4.2. Inversiones en proyectos de infraestructuras

Dentro de este epígrafe se incluyen las inversiones realizadas por las sociedades concesionarias, en relación con las infraestructuras objeto de explotación incorporando en el valor de las mismas tanto el coste de construcción, como costes vinculados a

la misma (estudios técnicos, expropiaciones y gastos financieros devengados durante el periodo de construcción). Asimismo, se capitalizan los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción (ver nota 28).

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:

- a. Una autoridad pública controla o regula qué servicio debe prestar la sociedad concesionaria en relación con la infraestructura, a quien se le puede prestar el servicio, y en que condiciones (fundamentalmente precio) se debe prestar el mismo.
- b. Al estar afectos a un servicio público, los activos no pueden ser transferidos a terceros o su transferibilidad está restringida.
- c. En el caso de activos afectos un contrato de concesión, los mismos son propiedad de la autoridad concedente y son explotados por la sociedad concesionaria 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.

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 19 relativa a la posición de tesorería).

Amortizaciones

A efectos del criterio de amortización, es necesario distinguir los activos afectos a proyectos de infraestructuras incluidos en un contrato de concesión de duración limitada en el tiempo de aquellos activos de proyectos de infraestructuras que no están sujetos a un contrato de concesión.

Así, los primeros se amortizan linealmente en función de la vida de la concesión, mientras que los segundos se amortizan en función de las respectivas vidas útiles de las distintas naturalezas de activos que los componen.

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

Sociedad Concesionaria	Periodo de concesión
Autopista Collipulli Temuco	1999-2024
Autopista Temuco Río Bueno	1998-2023
Autopista Santiago Talca	1994-2024
Autopista Talca Chillán	1996-2015
Autopista Chillán Collipulli	1998-2021
407 ETR Internacional Inc.	1999-2098
ITR Concession Company	2006-2081
Skyway Concession Co.	2005-2104
Autopista del Sol (Málaga-Estepona)	1996-2046
Autopista del Sol (Estepona-Guadiaro)	1999-2054
Autopista Terrasa-Manresa	1986-2037
Autopista Trados M-45	1998-2029
Autopista Madrid-Sur	2000-2065
Autopista Madrid-Levante	2004-2040
Euroscut Norte Litoral	2001-2031
Euroscut Algarve	2000-2030
Autoestrade Lombardia	2006-2061
Eurolink Motorway	2003-2033
M-203 Alcalá O'Donnell	2005-2035
Nea Odos Concession	2006-2036

2.4.3. Inmovilizaciones materiales

Los elementos incluidos en el epígrafe “Inmovilizaciones materiales” del Balance de situación consolidado adjunto, figuran valorados por su precio de adquisición o por su coste de producción y reducidos por las provisiones y amortizaciones existentes sobre los mismos. El Grupo no aplica el criterio alternativo de valoración a valor razonable permitido por la NIC 16.

Algunos activos del Grupo están actualizados, en su caso, tanto por el Real Decreto - Ley 7/1996 como por la Norma Foral de Vizcaya 3/1991, de 21 de marzo, por la que se adapta el sistema tributario vizcaíno al Nuevo Concierto Económico entre el Estado y la Comunidad Autónoma del país Vasco, y con la Norma Foral de Vizcaya 6/96, de 21 de noviembre de 1996, de Actualización de Balances. La NIIF 1 permite mantener estas revalorizaciones realizadas conforme a la normativa anterior vigente.

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 patri-

moniales 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.

Los gastos financieros incurridos en el periodo de construcción o producción previo a la puesta en funcionamiento de los activos, son capitalizados como mayor valor de estos.

Los gastos financieros objeto de activación provienen tanto de fuentes de financiación específica destinados de forma expresa a la adquisición del elemento de inmovilizado, como de fuentes de financiación genérica de acuerdo a las pautas establecidas para activos cualificados en la NIC 23.

Los resultados generados por la desinversión o correcciones de valor de las partidas componentes del epígrafe “Inmovilizaciones materiales”, se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada dentro del resultado de la actividad ordinaria.

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

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

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

2.4.4. Pérdidas por deterioro

En el caso de fondos de comercio que tienen una vida útil indefinida o que no se encuentran en funcionamiento por

alguna circunstancia, el Grupo realiza anualmente pruebas de deterioro del valor. En el caso de activos sujetos a amortización, en cada cierre contable el Grupo evalúa la posible existencia de pérdidas permanentes de valor que obligue a reducir los importes en libros, en caso de que su valor recuperable sea inferior a su valor contable.

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

Si se estima que el importe recuperable de un activo es inferior a su importe en libros, éste último se reduce a su importe recuperable reconociendo el saneamiento correspondiente.

Si una pérdida por deterioro revierte posteriormente, el importe en libros del activo se incrementa hasta el límite del valor original por el que dicho activo estuviera registrado con anterioridad al reconocimiento de dicha pérdida de valor.

A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro, estas se determinan para cada activo individualmente. En caso de que esto no sea posible, se determinan para cada grupo identificable de activos más pequeño que genera entradas de efectivo independientes de los derivados de otros activos (unidades generadoras de efectivo).

2.4.5. Arrendamientos

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

Arrendamientos financieros

El Grupo reconoce los arrendamientos financieros como activos y pasivos en el balance de situación, al inicio del arrendamiento, al valor de mercado del activo arrendado o al valor actual de las cuotas de arrendamiento mínimas, si éste último fuera menor. Para calcular el valor actual de las cuotas de arrendamiento se utiliza la tasa de interés implícita del contrato.

El coste de los activos adquiridos mediante contratos de arrendamiento financiero se presenta en el balance de situación consolidado, según la naturaleza del bien objeto del contrato.

Los gastos financieros se distribuyen durante el período de arrendamiento de acuerdo con un criterio financiero.

Arrendamientos operativos

En las operaciones de arrendamiento operativo, la propiedad del bien arrendado y, sustancialmente todos los riesgos y beneficios que recaen sobre el bien, permanecen en el arrendador.

Los gastos del arrendamiento, cuando el Grupo actúa como arrendatario, se imputan linealmente a las cuentas de resultados durante la vigencia del contrato con independencia de la forma estipulada en dicho contrato para el pago de las mismas. En el caso de que en el contrato se hubiesen establecido incentivos al mismo por parte del arrendador consistentes en pagos a realizar por este que deberían corresponder al arrendatario, los ingresos procedentes de los mismos se imputan a resultado como una reducción en los costes de dicho contrato de una forma lineal al igual que estos.

2.4.6. Activos financieros

a. Activos financieros a valor razonable con cambios en el resultado.

Son todos aquellos activos que se hayan adquirido con el propósito principal de generar un beneficio como consecuencia de fluctuaciones en su valor "trading", o bien han sido designados de esta manera cuando se adquirieron.

Se valoran por su "valor razonable" tanto en el momento inicial como en valoraciones subsiguientes, registrando las variaciones que se produzcan directamente en la cuenta de resultados consolidada.

Los activos de esta categoría se clasifican como activos corrientes si se espera realizarlos en los 12 meses siguientes a la fecha del balance.

b. Inversiones a vencimiento

En el epígrafe "Inversiones a vencimiento" se registran las inversiones cuyos cobros son de cuantía fija o determinable, tienen un vencimiento determinado y las sociedades del Grupo tienen la intención y capacidad de mantener hasta su vencimiento.

Las inversiones a vencimiento, los créditos concedidos y los depósitos y fianzas se valoran inicialmente por su valor razonable y posteriormente a coste amortizado reconociendo en la cuenta de resultados los intereses devengados en función de su tipo de interés efectivo. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala exactamente el desembolso inicial del instrumento financiero con la totalidad de sus flujos de efectivo estimados hasta su vencimiento.

Los activos de esta categoría se clasifican como activos corrientes si se espera realizarlos en los 12 meses siguientes a la fecha del balance.

Bajas de activos financieros

Un activo financiero es dado de baja del balance cuando se transfieren sustancialmente los riesgos y ventajas inherentes a la propiedad del activo financiero.

En el caso concreto de cuentas a cobrar se entiende que este hecho se produce si se han transmitido sustancialmente todos los riesgos, que en su caso suelen ser los de insolvencia y mora.

Determinación del valor razonable de activos financieros

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

2.4.7. Derivados financieros a valor razonable

Las operaciones realizadas por Cintra con derivados financieros se adecuan a la política de gestión de riesgos descrita en la nota 3 de la presente memoria.

La información financiera relativa a derivados financieros se presenta de acuerdo a la NIC 32 y 39, siendo su tratamiento contable el siguiente:

a. Costes de la transacción: Se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en el momento en que se reconoce el derivado si es de cobertura o cuando se incurran si es especulativo.

b. Los derivados de cobertura se valoran por su valor mercado a la fecha de contratación. Las variaciones posteriores en el valor de mercado se registran de la siguiente forma en función de si son o no eficientes y del tipo de cobertura:

Se consideran derivados de cobertura eficientes aquellos para los que el resultado del test de efectividad sobre los mismos se encuentra en el rango del 80 al 125%.

Para aquellos derivados que resultan no eficientes por encontrarse fuera del rango mencionado, las variaciones posteriores en el valor de mercado se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

Para aquellos derivados que resultan eficientes, las variaciones posteriores en el valor de mercado se registran como sigue en función del tipo de cobertura:

i. Cobertura de flujos de caja:

El riesgo a cubrir es la exposición a cambios en el valor de

transacciones a realizar altamente probables de tal forma que existan sobre las mismas una evidencia razonable sobre su cumplimiento en el futuro, atribuible a un riesgo concreto.

La pérdida o ganancia en el instrumento de cobertura se registra por la parte no eficiente en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, mientras que la parte eficiente se reconoce directamente en el Patrimonio neto del Balance de situación consolidado. El importe diferido en el Patrimonio neto no se reconoce en la cuenta de resultados hasta que las pérdidas o ganancias de las operaciones cubiertas se registren en resultados o hasta la fecha de vencimiento de las operaciones.

ii. Cobertura de valor razonable de activos o pasivos reconocidos en el balance de situación consolidado:

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

La pérdida o ganancia en el instrumento de cobertura, así como la pérdida o ganancia producida en el activo o pasivo cubierto, se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada.

iii. Cobertura de riesgos en inversiones en entidades extranjeras consolidadas:

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

Las pérdidas o ganancias se imputan dentro del Patrimonio neto.

c. Operaciones especulativas: las pérdidas o ganancias se registran en la cuenta de resultados consolidada.

2.4.8. Combinaciones de negocio y fondo de comercio de consolidación

En las combinaciones de negocio 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 y/o afloraciones de estos imputadas directamente a los elementos patrimoniales de la sociedad dependiente o asociada.

En proyectos de infraestructuras habitualmente la mayor parte de la diferencia entre el precio pagado y el valor neto de los fondos propios adquiridos se considera como activo intangible,

incluido en inversión en proyectos de infraestructuras, y se amortiza linealmente en el periodo concesional restante.

De acuerdo a la NIIF 3, el Fondo de comercio de consolidación no se amortiza. En este sentido, al cierre de cada ejercicio, o siempre que existan indicios de pérdida de valor, el Grupo procede a estimar, mediante el denominado "Test de deterioro" la posible existencia de pérdidas permanentes de valor que reduzcan el valor recuperable de los fondos de comercio a un importe inferior al coste neto registrado. En caso afirmativo, se procede a su saneamiento. Los saneamientos contabilizados no son objeto de reversión posterior.

Para realizar el mencionado test de deterioro todos los fondos de comercio son asignados a una o más unidades generadoras de efectivo. El valor recuperable de cada unidad generadora de efectivo se determina como el mayor entre el valor de uso y el precio de venta que se obtendría de una transacción.

Las sociedades del Grupo en aquellas operaciones en las cuales se adquiere una participación adicional en una sociedad en la que ya se disponía del control aplican el denominado "parent model". Esto significa que reconocen un fondo de comercio por el diferencial entre el importe desembolsado y el valor teórico contable de la participación adquirida. Este criterio contable se aplica consistentemente en todas las operaciones de estas características en el Grupo.

Los fondos de comercio surgidos en la adquisición de una entidad en el extranjero y los ajustes a valor razonable de los activos y pasivos surgidos de la combinación de negocios, se tratan como activos y pasivos de la entidad en el extranjero (ver apartado 2.6).

2.4.9. Existencias

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

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

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

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

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

2.4.10. Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar

Este tipo de activos financieros se valoran a coste amortizado de acuerdo con el método del tipo de interés efectivo tal y como se describe en la Nota 2.4.6, menos la provisión por pérdidas por deterioro.

El importe de la provisión es la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor presente de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados al tipo de interés efectivo.

2.4.11. Tesorería y equivalentes

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

2.4.12. Patrimonio neto atribuible a los accionistas

Las acciones ordinarias se clasifican como patrimonio neto. Los costes incrementales directamente atribuibles a la emisión de nuevas acciones se presentan en el patrimonio neto como una deducción, neta de impuestos.

Cuando cualquier entidad del Grupo adquiere acciones de la sociedad dominante (acciones propias), la contraprestación pagada, incluido cualquier coste incremental directamente atribuible (neta de impuesto sobre ganancias) se deduce del patrimonio neto atribuible a los accionistas de la Sociedad. Cuando estas acciones se venden o se vuelven a emitir posteriormente, cualquier importe recibido, neto de cualquier coste incremental de la transacción directamente atribuible y los correspondientes efectos del impuesto sobre las ganancias, se incluye en el patrimonio neto atribuible a los accionistas de la sociedad dominante.

Las diferencias de conversión provenientes de inversiones en sociedades extranjeras se clasifican dentro del mencionado patrimonio neto y son imputadas al resultado en el caso de producirse la enajenación de dichas inversiones.

2.4.13. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

Los ingresos a distribuir en varios ejercicios corresponden básicamente a subvenciones que se reconocen por su valor razonable cuando hay una seguridad razonable de que la subvención se cobrará y el Grupo cumplirá con todas las condiciones establecidas. Las subvenciones oficiales relacionadas con costes se difieren y se reconocen en la cuenta de resultados consolidada durante el periodo necesario para correlacionarlas con los costes que pretenden compensar. Las subvenciones oficiales relacionadas con la adquisición de inmovilizado, se incluyen en pasivos no corrientes

como subvenciones oficiales diferidas y se abonan en la cuenta de resultados consolidada sobre una base lineal durante las vidas esperadas de los correspondientes activos.

2.4.14. Provisiones

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

Por su parte se consideran pasivos contingentes aquellas posibles obligaciones surgidas como consecuencia de sucesos pasados, cuya materialización está condicionada a que ocurra o no uno o más eventos futuros independientes de la voluntad de las entidades consolidadas. Conforme a los requerimientos de la NIC 37, estos pasivos contingentes no se reconocen en las cuentas anuales consolidadas, sino que se informa sobre los mismos (véase Nota 23).

2.4.15. Obligaciones con el personal

De acuerdo con las reglamentaciones de trabajo vigentes y determinados contratos laborales, las sociedades del Grupo están obligadas al pago de indemnizaciones a los empleados con los que, bajo determinadas condiciones, rescindan sus relaciones laborales.

El Grupo sigue el criterio de constituir, en el momento en que un plan de reestructuración es aprobado por los Administradores, hecho público y comunicado a los trabajadores, las oportunas provisiones para hacer frente a los pagos futuros derivados de la aplicación de dichos planes en función de las mejores estimaciones disponibles de los costes previstos de acuerdo con los estudios actuariales correspondientes.

2.4.16. Compensaciones basadas en acciones

Sistemas Retributivos liquidados mediante entrega de opciones sobre acciones.

Dichos sistemas son valorados en el momento inicial de otorgamiento de los mismos mediante un método financiero basado en un modelo binomial mejorado teniendo en cuenta el precio de ejercicio, la volatilidad histórica, el plazo de ejercicio, los dividendos esperados, el tipo de interés libre de riesgo y las hipótesis realizadas respecto al ejercicio esperado anticipado.

La imputación de la mencionada valoración a resultados, dentro de la partida de gastos de personal, se realiza también

en estos sistemas durante el periodo de tiempo establecido como requisito de permanencia del empleado para su ejercicio de forma proporcional durante el mismo, con contrapartida en este caso en el patrimonio de la sociedad y sin realizar ningún tipo de reestimación sobre su valoración inicial conforme a lo establecido en la NIIF 2.

Por último y tal como se menciona en la nota 35 de la presente memoria, para cubrir estos sistemas retributivos la empresa ha contratado varios contratos de permuta financiera liquidables exclusivamente en dinero que tienen la consideración de derivados y que intentan cubrir flujos futuros de efectivo necesarios para liquidar los mencionados sistemas retributivos. Dichos derivados son tratados contablemente conforme a las reglas generales aplicables a los mismos (nota 2.4.7).

2.4.17. Pasivos financieros

Estas deudas se reconocen inicialmente por el valor razonable de la contraprestación recibida menos los gastos iniciales vinculados a la obligación, registrándose posteriormente por su coste amortizado según el método de interés efectivo. Dicho interés efectivo es la tasa que iguala exactamente la corriente esperada de pagos futuros previstos hasta el vencimiento del pasivo con el importe inicial recibido.

En el caso de producirse renegociación de deudas existentes, se considera que no existen modificaciones sustanciales del pasivo financiero cuando se cumplen la siguiente condición:

- El valor actual de los flujos de caja incluyendo los costes de emisión y formalización asociados al mismo usando el método del interés efectivo no difiere en más de un 10% del valor actual de los flujos de caja pendientes de pagar del pasivo original calculado bajo ese mismo método.

2.4.18. Activos y pasivos corrientes

En general, los activos y pasivos se clasifican como corrientes o no corrientes en función del ciclo de explotación. Sin embargo, se ha optado por considerar como activos y pasivos corrientes todos aquellos con vencimiento igual o anterior a doce meses contados a partir de la fecha del mismo, y como no corrientes las de vencimiento posterior a dicho período.

2.4.19. Impuesto sobre sociedades e Impuestos diferidos

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

de consolidación fiscal; y tomando en cuenta las bonificaciones y deducciones en la cuota.

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

Los activos y pasivos por impuestos diferidos se calculan, de acuerdo con el método de pasivo, sobre las diferencias temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros en las cuentas anuales consolidadas. Sin embargo, no se reconocen los impuestos diferidos cuando la transacción no es una combinación de negocios o no tiene efecto en el momento que ocurre sobre el resultado contable ni sobre la base imponible.

En el caso de que se produzcan combinaciones de negocio, se registra el correspondiente impuesto diferido de pasivo derivado de la amortización de fondos de comercio que se generen.

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

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

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

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

2.4.20. Reconocimiento de resultados

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. Concretamente, los ingresos se calculan al valor razonable de la contraprestación a recibir y representan los importes a cobrar por los bienes entregados y los servicios prestados en el marco ordinario de la actividad, menos descuentos, devoluciones, impuesto sobre el valor añadido y otros impuestos relacionados con las ventas.

A continuación se detalla de forma específica el criterio seguido para el reconocimiento de resultados en cada una de los segmentos en los que opera Grupo Cintra.

a. Autopistas

Las características propias de este sector se pueden resumir en:

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

Los contratos incluidos dentro de este área de actividad, pueden ser calificados como contratos de concesiones y por tanto caen dentro del ámbito de aplicación de la IFRIC 12.

Conforme a lo indicado en dicha norma, los activos pueden ser clasificados como activos intangibles o como activos financieros (cuentas a cobrar a la autoridad concedente). Como se ha indicado anteriormente Grupo Cintra no está aplicando dicha interpre-

tación que todavía no ha sido aprobada por la Unión Europea.

No obstante lo anterior, el criterio aplicado para el reconocimiento de ingresos y gastos en este tipo de negocios es similar al establecido en la IFRIC 12 para el modelo de activo intangible. En concreto el criterio seguido por la sociedad para el reconocimiento de ingresos y gastos en la formulación de los presentes estados financieros ha sido el siguiente:

- Amortizar los activos concesionales en la vida de la concesión conforme a un criterio lineal salvo en el caso de los activos concesionales en Chile respecto a los cuales existe firmado un acuerdo con las autoridades chilenas por el cual el periodo de duración de la concesión es variable finalizándose la misma en el momento en el que se obtenga un nivel de ingresos determinado. En dichas autopistas se está utilizando un criterio de amortización basado en el volumen de ingresos previsto para toda la vida de la concesión sobre el volumen de ingresos de cada ejercicio.
- Capitalizar los gastos financieros devengados durante el periodo de construcción.
- Los gastos financieros devengados tras la puesta en funcionamiento del activo, se reconocen directamente en la cuenta de pérdidas y ganancias.
- Los ingresos percibidos por peajes son reconocidos en función de su devengo que está habitualmente vinculado a la utilización de la infraestructura por parte de los usuarios.
- Los gastos de explotación son también reconocidos conforme a un criterio de devengo

b. Aparcamientos

Dentro del negocio de aparcamientos cabe distinguir:

- Aparcamientos para residentes.
- Aparcamientos en superficie.
- 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. Adicionalmente para poder reconocer dicho resultado, la construcción de dicho aparcamiento debe encontrarse finalizada y entregada la licencia que habilite para el uso del mismo.

Los compromisos formalizados en contrato relativos a la venta de aparcamientos realizados a la espera de que el producto este dispuesto para la entrega se registran en la cuenta de anticipos de clientes por aquellas cantidades recibidas a cuenta del aparcamiento.

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

Aparcamientos en superficie

Se trata de un servicio público prestado a las autoridades locales que tiene por objeto fundamentalmente la gestión del control del estacionamiento en vía pública y la recaudación de las tarifas giradas por los ayuntamientos por dichos servicios.

Los ingresos suelen ser las tarifas pagadas por el estacionamiento o un precio por el servicio público prestado a pagar por el Ayuntamiento y su registro contable se realiza en el momento en que dichos ingresos son exigibles.

En el caso de concesiones, el canon pagado para la obtención de la misma se imputa a la cuenta de pérdidas y ganancias en el periodo de concesión.

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

Aparcamientos en rotación

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 un pasivo y se imputan al resultado de forma lineal durante los plazos de las respectivas concesiones.

En el periodo contable en que se reconocen los ingresos, se hacen las provisiones necesarias para cubrir los gastos que tengan que producirse después de realizadas las entregas. Estas provisiones se realizan de acuerdo con las mejores estimaciones de los gastos a incurrir y sólo pueden disminuir en caso de producirse algún pago relacionado con el motivo que dio origen a

la provisión o en caso de producirse una disminución del riesgo. Una vez desaparecido el riesgo o realizados todos los pagos, se procede a revertir la provisión sobrante.

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

Los importes satisfechos para conseguir las concesiones administrativas necesarias para la construcción y explotación de aparcamientos se registran y valoran en el inmovilizado inmaterial.

2.5. Información financiera por segmentos

Un segmento de negocio es aquel componente identificable de la empresa encargado de suministrar un producto o servicio que se encuentra sometido a riesgos y rendimientos de naturaleza diferente a otros segmentos.

Un segmento geográfico es aquel componente identificable de la empresa encargado de suministrar productos y servicios en un entorno económico específico y que se encuentra sometido a riesgos y rendimientos de naturaleza diferente a otros segmentos.

En base al parámetro primario de gestión del Grupo Cintra, se considera base de segmentación de carácter principal la constituida por segmentos de negocio comentados en la Nota 1, siendo por tanto, la constituida por segmentos geográficos de carácter secundario.

a. Bases y metodología de la información por segmentos

Los ingresos del segmento corresponden a los ingresos ordinarios directamente atribuibles al mismo o la proporción relevante de los ingresos de negocios conjuntos y/o uniones temporales de empresas consolidadas por el método de integración proporcional.

Los gastos de cada segmento se determinan por los gastos derivados de las actividades de explotación del mismo que le sean directamente atribuibles más la proporción correspondiente de los gastos que puedan ser distribuidos al segmento utilizando una base razonable de reparto. El gasto del segmento incluye la proporción de los gastos de los negocios conjuntos y/o uniones temporales de empresas consolidados por el método de integración proporcional.

Los resultados provenientes de las participaciones en los resultados de entidades asociadas que se consoliden por el método de

la participación aparecen imputados a cada segmento.

El resultado del segmento presenta la parte atribuible del mismo a intereses minoritarios.

Los activos y pasivos de los segmentos son los directamente relacionados con la explotación del mismo e incluyen la parte proporcional correspondiente de los negocios conjuntos y/o uniones temporales de empresas.

A continuación se presenta la información por segmentos de estas actividades.

b. Segmentos de negocio

Al 31 de diciembre de 2006, el Grupo está organizado a nivel mundial en dos segmentos principales de negocio:

- Autopistas
- Aparcamientos

La descripción de las actividades realizadas por cada segmento se realiza en la nota 1 de la presente memoria relativa a actividades y perímetro.

Los traspasos o transacciones entre segmentos se firman bajo los términos y condiciones comerciales normales que también están disponibles para terceros no vinculados.

Mencionar que en toda esta memoria en la columna de resto se incluyen los ajustes entre segmentos.

La principal información relacionada con estos segmentos para los ejercicios 2005 y 2006 se presenta en las siguientes notas de las presentes cuentas anuales consolidadas:

- Se detalla las políticas contables más representativas de cada segmento de negocio en la nota 2.4 relativa a normas de valoración.
- Se desglosa en la Nota 24 Ingresos de explotación, los ingresos por segmentos de negocio distinguiendo entre los ingresos por ventas a clientes externos de los ingresos por ventas a otros segmentos.
- Se presenta el resultado por segmentos de negocio de actividades continuadas en la nota 31.
- En las Notas 4 Activos intangibles, 5 Inversiones en proyectos de Infraestructuras y 6 Inmovilizado material, se detallan las adiciones o inversiones en inmovilizado por segmentos de negocio.
- Se detalla la posición neta de tesorería por segmentos de negocio incluido en la nota 19 de la presente memoria.

A continuación se incluyen balance de situación y cuenta de resultados de los años 2006 y 2005 por segmento:

Balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2006 por segmentos

Miles de euros

ACTIVO	Autopistas	Aparcamientos	Resto	TOTAL
ACTIVOS NO CORRIENTES	9.961.926	294.088	-	10.256.014
Inmovilizado inmaterial	15	91.637	-	91.652
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	9.487.254	-	-	9.487.254
Inmovilizado material	1.133	153.892	-	155.025
Fondo de Comercio de Consolidación	117.496	41.800	-	159.296
Participaciones puestas en equivalencia	-	6.182	-	6.182
Activos financieros no corrientes	356.028	577	-	356.605
Otros activos financieros	356.028	577	-	356.605
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	68.264	-	-	68.264
IMPUESTOS DIFERIDOS	421.004	365	-	421.369
ACTIVOS CORRIENTES	1.143.192	45.213	(49.293)	1.139.112
Existencias	1.901	12.966	-	14.867
Clientes y otras cuentas a cobrar	297.354	23.182	(5.059)	315.477
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	189.886	18.664	-	208.550
Otros deudores	123.153	6.089	(5.059)	124.183
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	34.556	37	-	34.593
Provisiones	(50.241)	(1.608)	-	(51.849)
Tesorería y Equivalentes	843.937	9.065	(44.234)	808.768
Sociedades de proyectos de infraestructuras	547.326	-	-	547.326
Resto de sociedades	296.611	9.065	(44.234)	261.442
TOTAL ACTIVO	11.594.386	339.666	(49.293)	11.884.759

Miles de euros

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Autopistas	Aparcamientos	Resto	TOTAL
PATRIMONIO NETO	1.368.649	163.607	-	1.532.256
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	1.099.393	161.607	-	1.261.000
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	269.256	2.000	-	271.256
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	216.061	17.048	-	233.109
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	6.753	2.004	-	8.757
PASIVOS NO CORRIENTES	7.984.619	36.270	(1.342)	8.019.547
Deuda Financiera	7.851.156	32.400	(1.342)	7.882.214
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	7.806.900	-	-	7.806.900
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	42.123	32.400	-	74.523
Otras deudas financieras	2.133	(0)	(1.342)	791
Deuda no financiera	133.463	3.870	-	137.333
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	294.676	-	-	294.676
IMPUESTOS DIFERIDOS	187.823	3.954	-	191.777
PASIVOS CORRIENTES	1.535.805	116.783	(47.951)	1.604.637
Deuda Financiera	1.312.730	48.814	(44.882)	1.316.662
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	1.312.676	-	-	1.312.676
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	37	1.073	-	1.110
Otras deudas financieras	17	47.741	(44.882)	2.876
Deudas por operaciones de tráfico	218.837	67.961	(3.069)	283.729
Deudas con empresas asociadas	3.794	855	22	4.671
Acreedores comerciales	94.189	51.173	(990)	144.372
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes	58.073	5.949		64.022
Otras deudas no comerciales	62.781	9.984	(2.101)	70.664
Provisiones para operaciones de tráfico	4.238	8		4.246
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	11.594.386	339.666	(49.293)	11.884.759

Balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2005 por segmentos

Miles de euros

ACTIVO	Autopistas	Aparcamientos	Resto	TOTAL
ACTIVOS NO CORRIENTES	8.586.376	272.476	-	8.858.852
Inmovilizado inmaterial	17	68.099	-	68.116
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	8.040.281	-	-	8.040.281
Inmovilizado material	995	156.680	-	157.675
Propiedades de inversión				-
Fondo de Comercio de Consolidación	140.096	41.800	-	181.896
Participaciones puestas en equivalencia	13.168	5.625	-	18.793
Activos financieros no corrientes	391.819	272	-	392.091
Cuentas a cobrar sociedades concesionarias				-
Otros activos financieros	391.819	272	-	392.091
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	33.809	-	-	33.809
ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	-	-	-	-
IMPUESTOS DIFERIDOS	393.430	548	-	393.978
ACTIVOS CORRIENTES	984.848	29.557	(66.212)	948.193
Existencias	2.307	6.516	-	8.823
Clientes y otras cuentas a cobrar	259.541	14.056	(4.953)	268.644
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	148.865	12.730	-	161.595
Otros deudores	126.180	2.616	(4.953)	123.843
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	31.144	44		31.188
Provisiones	(46.648)	(1.334)	-	(47.982)
Tesorería y Equivalentes	723.000	8.985	(61.259)	670.726
Sociedades de proyectos de infraestructuras	347.520	-	-	347.520
Resto de sociedades	375.480	8.985	(61.259)	323.206
TOTAL ACTIVO	9.998.463	302.581	(66.212)	10.234.832

Miles de euros

PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Autopistas	Aparcamientos	Resto	TOTAL
PATRIMONIO NETO	1.416.227	152.399	-	1.568.626
Patrimonio neto atribuible a los accionistas	997.814	150.916	-	1.148.730
Patrimonio neto atribuible a los socios externos	418.413	1.483	-	419.896
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	194.048	20.645	-	214.693
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	9.836	1.685	-	11.521
PASIVOS NO CORRIENTES	6.936.524	16.520	(1.342)	6.951.702
Deuda Financiera	6.852.352	12.645	(1.342)	6.863.655
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	6.752.624	-	-	6.752.624
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	96.643	12.645	-	109.288
Otras deudas financieras	3.085	-	(1.342)	1.743
Deuda no financiera	84.172	3.875	-	88.047
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	340.403	-	-	340.403
PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS				-
IMPUESTOS DIFERIDOS	137.727	3.782	-	141.509
PASIVOS CORRIENTES	963.697	107.550	(64.869)	1.006.378
Deuda Financiera	717.156	63.277	(61.248)	719.185
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras	717.096	-	-	717.096
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades	6	515	-	521
Otras deudas financieras	54	62.762	(61.248)	1.568
Deudas por operaciones de tráfico	242.223	44.273	(3.621)	282.875
Deudas con empresas asociadas	10.764	370	22	11.156
Acreedores comerciales	86.281	26.278	(2.304)	110.255
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes	59.981	7.070	-	67.051
Otras deudas no comerciales	85.197	10.555	(1.339)	94.413
Provisiones para operaciones de tráfico	4.318	-	-	4.318
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	9.998.462	302.581	(66.211)	10.234.832

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2006 por segmentos

Miles de euros

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA	Autopistas	Aparcamientos	Resto	TOTAL
Importe neto de la cifra de negocios	756.074	132.566	-4.083	884.557
Aumento de existencias de productos terminados y en curso de fabricación				
Otros ingresos de explotación	10.196	83		10.279
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	766.270	132.649	-4.083	894.836
Consumo y otros gastos externos	-1.944	-5.351	86	-7.209
Gastos de personal	-63.243	-46.878		-110.121
a) Sueldos, salarios y asimilados	-58.442	-36.155		-94.597
b) Cargas sociales	-4.801	-10.723		-15.524
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	-203.826	-17.002		-220.828
Variación de las provisiones de tráfico	-11.202	-1.155		-12.357
Otros gastos de explotación	-154.038	-34.434	3.997	-184.475
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-434.253	-104.820	4.083	-534.990
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	332.017	27.829		359.846
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-467.490			-467.490
Resultado financiero del resto de sociedades	1.503	-2.797		-1.294
Resultado financiero por financiación	1.467	-2.306		-839
Resultado financiero por otros conceptos	36	-491		-455
RESULTADOS FINANCIEROS	-465.987	-2.797		-468.784
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	6.115	1.059		7.174
OTRAS GANANCIAS Y PERDIDAS	195.260	7.162		202.422
RESULTADOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS	67.405	33.253		100.658
Impuesto sobre sociedades	-15.919	-8.320		-24.239
RESULTADO CONSOLIDADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	51.486	24.933		76.419
RESULTADO NETO OPERACIONES DISCONTINUADAS				
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	51.486	24.933		76.419
RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	79.218	28		79.246
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE (BENEFICIO)	130.704	24.961		155.665

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada del ejercicio 2005 por segmentos

Miles de euros

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS CONSOLIDADA	Autopistas	Aparcamientos	Resto	TOTAL
Importe neto de la cifra de negocios	579.806	120.009	-3.592	696.223
Aumento de existencias de productos terminados y en curso de fabricación				0
Otros ingresos de explotación	16.992	301		17.293
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	596.798	120.310	-3.592	713.516
Consumo y otros gastos externos	1.152	-9.854	54	-8.648
Gastos de personal	-49.940	-41.225	0	-91.165
a) Sueldos, salarios y asimilados	-46.024	-31.910		-77.934
b) Cargas sociales	-3.916	-9.315		-13.231
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	-143.843	-15.464		-159.307
Variación de las provisiones de tráfico	-10.972	261		-10.711
Otros gastos de explotación	-125.785	-27.505	3.538	-149.752
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-329.388	-93.787	3.592	-419.583
RESULTADOS DE EXPLOTACION	267.410	26.523	0	293.933
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras	-354.013			-354.013
Resultado financiero del resto de sociedades	-538	-2.487	0	-3.025
Resultado financiero por financiación	-766	-1.833		-2.599
Resultado financiero por otros conceptos	228	-654		-426
RESULTADOS FINANCIEROS	-354.551	-2.487	0	-357.038
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	9.061	1.302		10.363
OTRAS GANANCIAS Y PERDIDAS	34.060			34.060
RESULTADOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS	-44.020	25.338	0	-18.682
Impuesto sobre sociedades	16.246	-8.032		8.214
RESULTADO CONSOLIDADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	-27.774	17.306	0	-10.468
RESULTADO NETO OPERACIONES DISCONTINUADAS				0
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	-27.774	17.306	0	-10.468
RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	44.329	-77		44.252
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE (BENEFICIO)	16.555	17.229	0	33.784

c. Segmentos geográficos

España es el país de origen de la sociedad dominante.

Los segmentos de negocio del Grupo operan principalmente en las siguientes áreas geográficas:

- España
- Estados Unidos
- Canadá
- Chile
- Portugal
- Resto de Europa
- Resto del Mundo

La principal información relacionada con estos segmentos en miles de euros es la siguiente:

	Activos Totales		Variaciones del inmovilizado material y activos intangibles	
	2006	2005	2006	2005
España	4.281.676	3.880.834	344.040	332.894
Estados Unidos	2.639.996	1.493.300	1.539.348	1.489.560
Canadá	2.711.816	3.049.182	73.814	25.325
Chile	1.377.402	954.966	576.581	58.847
Portugal	609.024	549.488	17.143	123.262
Resto de Europa	264.278	306.346	4.936	90.006
Resto del mundo	567	716		
TOTAL	11.884.759	10.234.832	2.555.862	2.119.894

En la Nota 24 Ingresos de Explotación, se incluye el detalle de las ventas a clientes externos por segmentos geográficos.

2.6. Moneda extranjera

a. Moneda de presentación y moneda funcional

Las partidas incluidas en las cuentas anuales de cada una de las entidades del Grupo, se valoran utilizando la moneda del entorno económico en que la entidad opera, es decir, en su moneda funcional.

Las cuentas anuales consolidadas se presentan en euros que es la moneda funcional y de presentación de la Sociedad dominante

b. Empresas del grupo

Los resultados y la situación financiera de todas las entidades del Grupo (ninguna de las cuales tiene la moneda de una economía hiperinflacionaria) que tienen una moneda funcional diferente de la moneda de presentación, se convierten a esta última.

Para ello se distingue entre entidad en el extranjero y estable-

cimiento en el extranjero realizándose la conversión a moneda de presentación de diferente forma según el caso de que se trate:

Entidad en el extranjero:

Entidad en el extranjero es todo establecimiento cuyas actividades no son parte integrante de las realizadas por la empresa que presenta los estados financieros, es decir, acumula efectivo y otras partidas monetarias, incurre en gastos, genera ingresos y puede acordar préstamos, todo ello principalmente en su moneda local.

Para estos casos el método empleado para la conversión es el denominado método de tipo de cambio de cierre consistente en:

- Todas las partidas de activo a excepción de las mencionadas a continuación se convierten al tipo de cambio de la fecha de cierre del balance.
- Las cuentas de participación de entidades en el extranjero, así como aquellos préstamos concedidos por su matriz a las mismas con un carácter permanente son convertidos al tipo de cambio histórico.
- Los fondos de comercio generados en adquisición de sociedades son valorados al tipo de cambio de cierre del ejercicio en cada periodo, generando diferencias de conversión por la diferencia entre este y el tipo de cambio histórico al que fueran registrados.
- Todas las partidas del pasivo exigible se convierten al tipo de cambio de la fecha de cierre del balance.
- El patrimonio neto se convierte al tipo de cambio histórico.
- Los ingresos y gastos se convierten a los tipos de cambio medios.
- Todas las diferencias de cambio resultantes se reconocen como un componente separado del patrimonio.

Establecimiento en el extranjero

Los establecimientos en el extranjero son parte integrante de las actividades de la empresa que presenta los estados financieros, de forma que lleva su negocio como si se tratase de una extensión de las operaciones de la empresa y por lo tanto su moneda funcional fuese la de esta.

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
Cintra Canadá	Autopistas	100,00%	Dólar Canadiense
Autoestrada Poludnie, S.A	Autopistas	50,00%	Zloty Polaco
Cintra Chile, Ltda..	Autopistas	100,00%	Peso Chileno
Autopista Collipulli Temuco (a)	Autopistas	100,00%	Peso Chileno
Autopista Temuco Río Bueno. (a)	Autopistas	75,00%	Peso Chileno
Autopista Santiago Talca (a)	Autopistas	100,00%	Peso Chileno
Autopista Chillán Collipulli (a)	Autopistas	100,00%	Peso Chileno
Autopista Talca Chillán	Autopistas	67,61%	Peso Chileno
Cintra US Corp.	Autopistas	100,00%	Dólar americano
Skyway Concession Company LLC	Autopistas	55,00%	Dólar americano
SCC Holding LLC.	Autopistas	55,00%	Dólar americano
Cintra Skyway LLC	Autopistas	100,00%	Dólar americano
Cintra Developments LLC	Autopistas	100,00%	Dólar americano
Cintra Zachry LP	Autopistas	85,00%	Dólar americano
Cintra Zachry GP	Autopistas	85,00%	Dólar americano
Cintra Texas Corp.	Autopistas	100,00%	Dólar americano
ITR Concession Company Holdings	Autopistas	50,00%	Dólar americano
ITR Concession Company	Autopistas	50,00%	Dólar americano
Cintra ITR LLC	Autopistas	100,00%	Dólar americano
Statewide Mobility Partners LLC	Autopistas	50,00%	Dólar americano
Estacionamientos Ríos Piedras	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), Autopista del Maipo S.A. (Autopista Santiago Talca) y Autopista del Bosque S.A. (Autopista Chillán Collipulli). Todas las referencias en esta Memoria a cualquiera de estas cuatro 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:

Tipo de cambio de cierre 1 Euro=Divisa

	31/12/06	31/12/05	variaciones
Dólar Canadiense	1,5372	1,3754	11,76%
Peso Chileno	703,5480	608,5120	15,62%
Zloty Polaco	3,8368	3,8453	-0,22%
Dólar americano	1,3189	1,1833	11,46%

La evolución reseñada anteriormente, supone una disminución en las partidas de activo y pasivo del balance del Grupo. 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 han incluido comentarios 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 el patrimonio neto, en concreto en la partida "Diferencias de conversión" (ver nota 15). Dicha evolución ha supuesto una disminución en el patrimonio atribuible a la sociedad dominante en el año por un importe de 15.231 miles de euros (aumento de 9.431 miles de euros para 2005).

c. Transacciones y saldos en moneda extranjera

La conversión de las transacciones realizadas por las sociedades del grupo en una moneda distinta de la moneda funcional se realiza aplicando el tipo de cambio vigente en el momento de formalizar cada operación. Los beneficios o pérdidas por las diferencias de cambio surgidas en la cancelación de los saldos provenientes de transacciones en moneda extranjera se reconocen en la cuenta de resultados consolidada en el momento en que se producen.

Asimismo, los activos y pasivos monetarios denominados en moneda extranjera existentes al cierre del ejercicio se han valorado al tipo de cambio vigente en ese momento de cierre. Los beneficios o pérdidas de dicha valoración se registran en la cuenta de resultados del ejercicio.

2.7. Estimaciones y juicios contables

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

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2006 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores del Grupo para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

- La evaluación de posibles pérdidas por deterioro de determinados activos.
- Las hipótesis empleadas en el cálculo actuarial de los pasivos por pensiones y otros compromisos con el personal.
- La vida útil de los activos materiales e intangibles.
- La valoración de los fondos de comercio.

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

2.8. Cambios en estimaciones y políticas contables y corrección de errores fundamentales

a. Cambios en estimaciones contables

El efecto de cualquier cambio en estimaciones contables se registra en la misma línea de la cuenta de resultados en que se encuentra registrado el gasto o ingreso con la anterior estimación.

b. Cambios en políticas contables y corrección de errores fundamentales

El efecto de cualquier cambio en políticas contables así como cualquier corrección de errores fundamentales, se registra de la siguiente forma: el efecto acumulado al inicio del ejercicio se ajusta en Reservas mientras que el efecto en el propio ejercicio se registra contra resultados. Asimismo, en estos casos se reexpresan los datos financieros del ejercicio comparativo presentado junto al ejercicio en curso.

■ 3. GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS

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

3.1 Exposición a variaciones en los tipos de interés

En relación con el riesgo por tipo de intereses, es importante distinguir el relativo a la financiación de los proyectos de infraestructuras del resto de actividades del Grupo.

Respecto a la financiación de proyectos de concesiones de infraestructuras, la financiación de los mismos se caracteriza por estar ligada a los flujos de los proyectos. En este contexto, el objetivo es intentar, en la medida de lo posible, y una vez que el proyecto entra en funcionamiento, cerrar un tipo de interés fijo, o asegurarlo mediante coberturas sobre las posibles variaciones del tipo de interés, evitando potenciales modificaciones posteriores en la rentabilidad del proyecto provocadas por la variación de dichos tipos de interés. Dichos mecanismos de cobertura se incardinan dentro de las obligaciones impuestas frecuentemente por las entidades financieras. El desglose de los derivados se presenta en la Nota 9 relativa a Derivados a Valor Razonable, así como el porcentaje de riesgo cubierto por estos respecto al total de deuda del Grupo.

3.2 Exposición a variaciones de tipo de cambio

La estrategia de Cintra en lo relativo a la gestión del riesgo de tipo de cambio se centra en la cobertura de dos tipos de operaciones.

a. Cobertura de riesgos sobre elementos patrimoniales de la empresa

La financiación de los activos a largo plazo nominados en divisas distintas del euro se intenta realizar en la misma divisa en que el activo está denominado. Esto es así, especialmente en el caso de las sociedades concesionarias, así como en el caso de adquisiciones de empresas con activos denominados en divisas distintas del euro.

El detalle de los distintos mecanismos de cobertura de riesgos contratados sobre distintos elementos patrimoniales de la empresa que aparecen detallados en la Nota 9 relativa a Derivados a Valor Razonable.

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

El riesgo a cubrir es la exposición a cambios en el valor de los flujos previstos de dividendos provenientes de inversiones en entidades extranjeras consolidadas atribuible a oscilaciones en el tipo de cambio de divisa en que se encuentren nominadas se cubre también mediante coberturas de tipo de cambio, el detalle de las coberturas contratadas al respecto aparece en la nota 9 de la presente memoria relativa a Derivados a Valor Razonable.

3.3 Exposición a riesgo de crédito

Los principales activos financieros del Grupo son saldos de caja y efectivo, deudores comerciales y otras cuentas a cobrar, e inversiones, que representan la exposición máxima del Grupo al riesgo de crédito en relación con los activos financieros.

El riesgo de crédito del Grupo es atribuible principalmente a sus deudas comerciales. Los importes se reflejan en el balance de situación netos de provisiones para insolvencias, estimadas por la Dirección del Grupo en función de la experiencia de ejercicios anteriores y de su valoración del entorno económico actual.

El riesgo de crédito de inversiones en productos financieros se concentra principalmente en inversiones financieras temporales a corto plazo ("repos" de deuda soberana y/o depósitos con liquidez máxima en ambos casos) e instrumentos derivados

para cobertura de riesgos de tipos de cambio, tipos de interés y precio de acciones. Las contrapartidas son siempre entidades de crédito con las que se sigue una estricta política de diversificación, atendiendo a su calidad crediticia ("rating" de prestigiosas agencias internacionales), consistente en el establecimiento de límites máximos, con revisión periódica de los mismos. En el caso concreto, por ejemplo, de operaciones en países en los que por su condición económica y sociopolítica no es posible alcanzar altos niveles de calidad crediticia, se seleccionan principalmente sucursales y filiales de entidades extranjeras que, cumplan o se acerquen, a los criterios de calidad establecidos, así como las entidades locales de mayor tamaño.

El Grupo no tiene una concentración significativa de riesgo de crédito, estando la exposición distribuida entre un gran número de contrapartes y clientes.

3.4. Exposición a riesgo de liquidez

Aunque la situación general de los mercados financieros, especialmente el mercado bancario, durante los últimos años ha sido particularmente favorable para los demandantes de crédito, en Cintra se presta una atención permanente a la evolución de los diferentes factores que pueden ayudar en un futuro a solventar crisis de liquidez y, en especial, a las fuentes de financiación y sus características.

En especial, podemos resumir los puntos en los que se presta mayor atención:

- Liquidez de activos monetarios: la colocación de excedentes se realiza siempre a plazos muy cortos. Colocaciones a plazos superiores a tres meses, requieren de autorización explícita.
- Diversificación fuentes de financiación: Cintra utiliza para las financiaciones sin recurso de concesiones diferentes instrumentos y plazos, minimizando el posible riesgo de refinanciación en un momento de puntual crisis de liquidez. En particular, se utilizan diferentes tipos de bonos en operaciones de gran tamaño para evitar saturar la fuente de financiación habitual (mercado bancario). La combinación de mayores plazos, precio y diversificación resultante se considera beneficiosa.

No se excluye la utilización de otras fuentes en el futuro.

El detalle de la financiación bancaria en sociedades concesionarias y resto de sociedades (sin recurso y con recurso del accionista respectivamente) aparece relacionado en la nota 19 de la presente memoria relativa a posición neta de tesorería.

■ 4. ACTIVOS INTANGIBLES

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado Inmaterial del balance de situación consolidado durante los ejercicios 2006 y 2005 ha sido el siguiente:

Ejercicio 2005

Miles de euros	Saldo al 01/01/05	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/05
Autopistas	283		10	-206		87
Aparcamientos	73.898	9.525	93	-1		83.515
Total Inversión	74.181	9.525	103	-207		83.602
Amortización acumulada	-9.272		-6.419	205		-15.486
TOTAL	64.909	9.525	-6.316	-2		68.116

Variaciones al perímetro de consolidación

La principal variación se produce por la entrada en perímetro de Aparcamientos de Bilbao, sociedad que tiene la concesión de la explotación del aparcamiento de rotación de la plaza de Indautxu por importe de 9.452 miles de euros.

Ejercicio 2006

Miles de euros	Saldo al 31/12/05	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/06
Autopistas	87	0	9	0	0	96
Aparcamientos	83.515	31.326	4.407	-8.043	0	111.205
Total Inversión	83.602	31.326	4.416	-8.043	0	111.301
Amortización acumulada	-15.486	0	-2.480	-1.683	0	-19.649
TOTAL	68.116	31.326	1.936	-9.726	0	91.652

La principal variación en el perímetro de consolidación se debe a la entrada de la sociedad Guipúzcoa Parking Siglo XXI que gestiona el aparcamiento de Oquendo en San Sebastián. Se firma un crédito con garantía hipotecaria ofreciendo como garantía el derecho real de la concesión administrativa de dicho aparcamiento.

Se produce un aumento en este epígrafe debido a la firma, por parte de Cintra Aparcamientos, S.A., del contrato de arrendamiento a 40 años del aparcamiento del Hospital del Espíritu

Santo en Santa Coloma de Gramanet (Barcelona).

Las principales disminuciones son debidas a la venta que ha realizado Eguisa de los aparcamientos de Montalbán en Madrid y Kursaal en San Sebastián.

No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros durante el ejercicio 2006.

Al 31 de diciembre de 2006 el importe de bienes totalmente amortizados asciende a 1.124 miles de euros.

No existen activos intangibles con vida útil indefinida.

5. INMOVILIZADO EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS

En este epígrafe se incluyen las inversiones en los activos de las sociedades titulares de concesiones de autopistas. 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 concesionales están vinculados a contratos de concesiones administrativas. Como se indica en la Nota 2.4.2, 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 proyectos de infraestructuras desglosado por sociedades durante los ejercicios 2005 y 2006:

Ejercicio 2005

Miles de euros	Saldo al 01/01/05	Variación perímetro	Adiciones	Retiro	Reclas.	Efecto tipo cambio	Saldo al 31/12/05
Autopista del Sol	678.012		56	-174			677.894
Autopista Terrasa-Manresa	218.241		940	-147			219.034
Autopista Trados-45	97.260		72				97.332
Autopista R-4 Madrid-Sur (a)	648.231		28.845				677.076
Autopista Madrid Levante (b)	68.887		261.201				330.088
M-203 Alcalá O'Donnell		6.733					6.733
Cintra Chile	92.897					22.069	114.966
Autopista Temuco Río Bueno	156.234			-2.517		38.107	191.824
Autopista Collipulli Temuco	185.671		5.189			46.558	237.418
Autopista Santiago Talca	427.259		56.176			109.799	593.234
407 ETR International, Inc.	2.490.014		25.325			465.464	2.977.803
Skyway Concesión Co. LLC		1.489.559				70.560	1.560.119
Euroscut Algarve	273.263		1.428				274.691
Euroscut Norte Litoral	229.802		121.834	-15.368			336.268
Eurolink Motorway Operation	242.851		90.006				332.857
Total Inversión	5.808.622	1.496.292	591.072	-18.206		749.557	8.627.337
Amortización	-417.591	-5.462	-128.307			-35.696	-587.056
TOTAL INVERSIÓN NETA	5.391.031	1.490.830	462.765	-18.206		713.861	8.040.281

(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 variaciones en perímetro se producen por la entrada de las sociedades Chicago Skyway en el mes de enero de 2005 y la incorporación de M-203 en el mes de septiembre.

Las principales adiciones del período corresponden a aquellas autopistas que a lo largo de 2005 se encontraban en período de construcción, principalmente la Autopista Madrid-Levante, Euroscut Norte Litoral y Eurolink.

La evolución en 2005 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, Chile y Estados Unidos) ha supuesto un aumento de los saldos de balance de estos activos.

Ejercicio 2006

Miles de euros	Saldo al 31/12/05	Variación perímetro	Adiciones	Retiro	Reclas.	Efecto tipo cambio	Saldo al 31/12/06
Autopista del Sol	677.894		2.502	-27			680.369
Autopista Terrasa-Manresa	219.034		3.324	-27			222.331
Autopista Trados M-45	97.332		1.042	-492			97.882
Autopista R-4 Madrid-Sur (a)	677.076		61.708	-687			738.097
Autopista Madrid Levante (b)	330.088		190.509				520.597
M-203 Alcalá O'Donnell	6.733		29.571				36.304
Cintra Chile	114.966					-15.530	99.436
Autopista Temuco Río Bueno	191.824		554			-26.854	165.524
Autopista Collipulli Temuco	237.418		7.202			-33.562	211.058
Autopista Santiago Talca	593.234		44.211			-82.688	554.757
Autopista Talca Chillán		251.918				-33.679	218.239
Autopista Chillán Collipulli		272.696				-12.731	259.965
407 ETR International, Inc.	2.977.803		73.814			-318.484	2.733.133
Skyway Concesión Co. LLC	1.560.119		29.124			-161.967	1.427.276
Indiana Toll Road		1.510.224				-61.842	1.448.382
Autostrade Lombardia		815					815
Euroscut Algarve	274.691		711	-41			275.361
Euroscut Norte Litoral	336.268		16.432				352.700
Eurolink Motorway	332.857		4.120				336.977
Total Inversión	8.627.337	2.035.653	464.824	-1.278	0	-747.337	10.379.199
Amortización	-587.056	-180.209	-178.822	131	0	54.011	-891.945
TOTAL INVERSIÓN NETA	8.040.281	1.855.444	286.002	-1.147	0	-693.326	9.487.254

(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 variaciones en perímetro se producen por la entrada en el mismo de Indiana Toll Road en el mes de junio y la Autopista Chillán Collipulli en noviembre, así como el cambio de método de consolidación de Talca-Chillán por la compra de un porcentaje adicional en el mes de mayo.

Las principales adiciones del período corresponden a las autopistas que a lo largo del año se encontraban en construcción (M-203, Autopista Madrid-Levante hasta el mes de julio y Norte-Litoral).

La evolución en 2006 del tipo de cambio del euro frente a las divisas de los países en que se encuentran saldos significativos de inmovilizado de autopistas (principalmente Canadá, Estados Unidos y Chile) ha supuesto una disminución de los saldos de balance de estos activos.

En el siguiente cuadro se muestra el saldo final de inversión en proyectos de infraestructuras desglosado por sociedades y el grado de avance en que dichas obras se encuentran al 31 de diciembre de 2005 y 2006.

Ejercicio 2005

	Inversión en inmovilizado activos concesionales			Grado Avance de Obra
	Tramos en funcionamiento	Tramos en Construcción	Total	
Miles de euros				
Autopista del Sol	677.894		677.894	
Autopista Terrasa-Manresa	219.034		219.034	
Autopista Trados M-45	97.332		97.332	
Autopista R-4 Madrid-Sur (a)	677.076		677.076	
Autopista Madrid Levante (b)		330.088	330.088	57.90%
M-203 Alcalá O'Donnell		6.733	6.733	0.00%
Cintra Chile	114.966		114.966	
Autopista Temuco Río Bueno	191.824		191.824	
Autopista Collipulli Temuco	237.418		237.418	
Autopista Santiago Talca	593.234		593.234	
407 ETR International, Inc.	2.977.803		2.977.803	
Skyway Concesión Co. LLC	1.560.119		1.560.119	
Euroscut Algarve	274.691		274.691	
Euroscut Norte Litoral		336.268	336.268	91.23%
Eurolink Motorway Operation	332.857		332.857	
TOTAL	7.954.248	673.089	8.627.337	

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

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

Ejercicio 2006

	Inversión en inmovilizado activos concesionales			Grado Avance de Obra
	Tramos en funcionamiento	Tramos en Construcción	Total	
Miles de euros				
Autopista del Sol	680.369		680.369	
Autopista Terrasa-Manresa	222.331		222.331	
Autopista Trados M-45	97.882		97.882	
Autopista R-4 Madrid-Sur (a)	738.097		738.097	
Autopista Madrid Levante (b)	520.597		520.597	
M-203 Alcalá O'Donnell		36.304	36.304	51,30%
Cintra Chile	99.436		99.436	
Autopista Temuco Río Bueno	165.524		165.524	
Autopista Collipulli Temuco	211.058		211.058	
Autopista Santiago Talca	554.757		554.757	
Autopista Talca Chillán	218.239		218.239	
Autopista Chillán Collipulli	259.965		259.965	
407 ETR International, Inc.	2.733.133		2.733.133	
Skyway Concesión Co. LLC	1.427.276		1.427.276	
Indiana Toll Road	1.448.382		1.448.382	
Autostrade Lombardia		815	815	
Euroscut Algarve	275.357		275.357	
Euroscut Norte Litoral	352.700		352.700	
Eurolink Motorway Operation	336.977		336.977	
TOTAL	10.342.080	37.119	10.379.199	

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

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

Los intereses activados en el año aparecen detallados en la nota 28.

Otra información

Los activos concesionales situados fuera del territorio español al 31 de diciembre de 2006 y 2005 ascienden, netos de amortización, a 7.444.409 miles de euros y 6.244.548 miles de euros respectivamente.

6. INMOVILIZADO MATERIAL

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado Material del balance de situación consolidado, así como el movimiento de dicho epígrafe por segmentos de negocio durante los ejercicios 2005 y 2006 ha sido el siguiente:

Ejercicio 2005

Miles de euros	Saldo al 01/01/05	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Reclasificación	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/05
Terrenos y construcciones	168.270	39	8.818	-1.097		467	176.497
Instalaciones técnicas y maquinaria	45.001	793	9.280	-510	136	12	54.712
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	5.872	226	368	-2.404		71	4.133
Anticipos e inmovilizado material en curso	17.283	1.078	3.570	-12			21.919
Otro inmovilizado	7.607	275	973	-637		24	8.242
TOTAL INVERSIÓN	244.033	2.411	23.009	-4.660	136	574	265.503

Amz terrenos y construcciones	-60.687	-18	-4.519	333	0	-373	-65.264
Amz instalaciones técnicas y maquinaria	-19.608	0	-4.087	0	0	0	-23.695
Amz otras insta., utillaje y mobiliario	-1.977	-4	-353	777	0	-55	-1.612
Amz otro inmovilizado	-16.263	-10	-578	470	-869	-8	-17.258
Total amortización	-98.535	-32	-9.537	1.580	-869	-435	-107.828
TOTAL	145.498	2.379	13.472	-3.080	-733	139	157.675

Miles de euros	Saldo al 01/01/05	Variaciones/ Cambios perímetro	Adiciones	Retiros	Reclasificación	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/05
Autopistas	2.040	121	340	-470		87	2.118
Aparcamientos	241.993	2.290	22.669	-4.190	136	487	263.385
Inmovilizado Material	244.033	2.411	23.009	-4.660	136	574	265.503
Amortización	-98.535	-32	-9.537	1.580	-869	-435	-107.828
TOTAL NETO	145.498	2.379	13.472	-3.080	-733	139	157.675

Variaciones al perímetro de consolidación

Las principales variaciones se producen por la entrada en perímetro de Aparcamientos de Bilbao por importe de 1.078 miles de euros.

Adiciones

Las adiciones en infraestructuras se deben fundamentalmente a nuevas inversiones en aparcamientos de rotación y maquinaria relativa a aparcamientos en superficie. Destacan 8.648 miles de euros de Estacionamientos Alhóndiga, por traspaso del saldo desde la línea de existencias al tratarse de un aparcamiento mixto y no solo de residentes; 5.918 miles de euros de Dornier por inversión realizada para la explotación de las concesiones de ORA y 5.579 miles de euros de Cintra Aparcamientos por construcciones en curso de aparcamientos mixtos.

Ejercicio 2006

Miles de euros	Saldo al 01/01/06	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Reclasificación	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/06
Terrenos y construcciones	176.497	0	10	-2.823	0	-376	173.308
Instalaciones técnicas y maquinaria	54.712	0	16.157	-286	402	-9	70.976
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	4.133	5	364	-1.314	2	-56	3.134
Anticipos e inmovilizado material en curso	21.919	718	0	-7.247	-405	0	14.985
Otro inmovilizado	8.242	-19	2.411	-510		-25	10.099
TOTAL INVERSIÓN	265.503	704	18.942	-12.180	-1	-466	272.502

Amz terrenos y construcciones	-65.264		-1.784	582		306	-66.160
Amz instalaciones técnicas y maquinaria	-23.695		-6.766	115			-30.346
Amz otras insta., utillaje y mobiliario	-1.612		-149	31		41	-1.689
Amz otro inmovilizado	-17.258		-1.565	322	-790	8	-19.282
Amortización	-107.828	0	-10.264	1.050	-790	355	-117.477
TOTAL	157.675	704	8.678	-11.130	-791	-111	155.025

Miles de euros	Saldo al 01/01/06	Variaciones/ Cambios perímetro	Adiciones	Retiros	Reclasificación	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/06
Autopistas	2.118	-14	568	-188		-72	2.412
Aparcamientos	263.385	718	18.374	-11.992	-1	-394	270.090
Inmovilizado Material	265.503	704	18.942	-12.180	-1	-466	272.502
Amortización	-107.828		-10.264	1.050	-790	355	-117.477
TOTAL NETO	157.675	704	8.678	-11.130	-791	-111	155.025

Variaciones al perímetro de consolidación

Las principales variaciones se producen por la entrada en perímetro de Guipuzcoa Parking siglo XXI por importe de 718 miles de euros.

Adiciones

Las adiciones en infraestructuras se deben fundamentalmente a nuevas inversiones en aparcamientos de rotación y maquinaria relativa a aparcamientos en superficie. Destacan 11.340 miles de euros de Aparcamient Escaldes, por ampliación de capital la cual se lleva a cabo mediante aportación no dineraria del aparcamiento Clot D'Emprivat; 2.241 miles de euros de Dornier por inversión realizada para la explotación de las concesiones de ORA y 1.073 miles de euros de Cintra Aparcamientos por construcciones en curso de aparcamientos mixtos.

Otra información

- El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados.
- El inmovilizado material situado fuera del territorio español asciende, neto de amortización, a 1.066 miles de euros en 2005 y a 876 miles de euros en 2006.
- Al 31 de diciembre de 2006 el importe de los bienes totalmente amortizados asciende a 20.770 miles de euros.
- El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones que se le puedan presentar por el ejercicio de su actividad, entendiéndose que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

7. PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA

En este epígrafe se incluyen las sociedades en las que el Grupo posee influencia significativa, es decir tiene poder de intervenir en las decisiones de política financiera y de explotación de dichas sociedades, sin llegar a tener el control sobre las mismas.

Al 31 de diciembre de 2005 y 2006 el detalle de las participaciones de las sociedades puestas en equivalencia es el siguiente:

Ejercicio 2005

Miles de Euros

SOCIEDADES	Saldo 01/01/05	Variaciones de Perímetro	Adiciones (Aumento % Partic.)	Retiros (Dism. %Part.)	Rdo del Ejercicio	Dividendo/ Dist.Fond. Propios	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/2005
Europistas Concesionaria Española, S.A.	8.825		2.679		8.206	-7.269		12.441
Túneles de Artxanda, S.A.	1.736				-192			1.544
S. Munic. de Aparc. Y Serv. S.A.	4.208				631	-294		4.545
Otros	1.787				-2.175	-183	834	263
TOTAL	16.556	0	2.679	0	6.470	-7.746	834	18.793

Las principales variaciones en el ejercicio han sido:

a. Autopistas:

Ampliación de Capital en Europistas por importe de 2.679 miles de euros.

Distribución de dividendos de Europistas por importe de 7.269 miles de euros.

b. Aparcamientos:

Distribución de dividendos de Estacionamientos y Servicios Extremeños, S.A. por importe de 6 miles de euros, de Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios S.A. por importe de 294 miles de euros y Estacionamientos Urbanos de León por importe de 177 miles de euros.

Ejercicio 2006

Miles de euros

SOCIEDADES	Saldo 01/01/06	Variaciones de Perimetro	Rdo del Ejercicio	Dividendo/ Dist.Fond. Propios	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/2006
Europistas Concesionaria Española, S.A.	12.441	-17.818	5.377			0
Túneles de Artxanda, S.A.	1.544	-1.341	-203			0
S. Munic. de Aparc. Y Serv. S.A.	4.545		710	-294		4.961
Otros	263	-123	1.289	-208		1.221
TOTAL	18.793	-19.282	7.173	-502		6.182

El desglose de las Participaciones por Puesta en Equivalencia por segmentos es como sigue:

SOCIEDADES	Saldo 31/12/2006	Saldo 31/12/2005
Autopistas	0	13.168
Aparcamientos	6.182	5.625
TOTAL	6.182	18.793

Las principales variaciones en el ejercicio han sido:

a. Autopistas:

Salida del perímetro de Europistas y de Túneles de Artxanda por venta. (ver Nota 29).

Debido a que Cintra Chile aumentó su participación en Talca Chillán Sociedad Concesionaria, S.A. hasta un 67,61%, ésta sociedad pasa a integrarse por el método de integración global.

b. Aparcamientos:

Distribución de dividendos de Estacionamientos y Servicios Extremeños, S.A. por importe de 6 miles de euros, de Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios S.A. por importe de

294 miles de euros y Estacionamientos Urbanos de León por importe de 179 miles de euros.

Otra información

- No existen limitaciones significativas a la capacidad de las asociadas para transferir fondos a la dominante en forma de dividendos o devolución de deuda o anticipos.
- No existen sociedades y motivo por el que teniendo menos del 20% se concluye que existe influencia significativa y más del 20% por el que se concluye que no existe influencia significativa.

■ 8. ACTIVOS FINANCIEROS NO CORRIENTES

8.1. Otras cuentas a cobrar

El movimiento de este epígrafe correspondiente a los ejercicios 2005 y 2006 es el siguiente:

Ejercicio 2005

Miles de Euros	Saldo al 01/01/05	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/05
Depósitos en garantía de emisiones de bonos	252.366	143.074	-68.616	54.885	381.709
Créditos a largo plazo al personal	242	630	-528		344
Fianzas y depósitos constituidos a L.P.	368	30	-12	2	388
Otros	287	9.006		357	9.650
TOTAL	253.263	152.740	-69.156	55.244	392.091

Dentro de la partida de Depósitos en garantía de emisiones de bonos, las cifras más importantes corresponden a la sociedad 407 ETR International Inc. con un importe de 277.815 miles de euros y la sociedad Skyway Concesión Co. con un importe de 103.894 miles de euros.

El tipo de interés medio de los depósitos de las sociedades 407 ETR International Inc. y Skyway Concesión Co. LLC es de un 2,91% con un vencimiento inferior a los dos años y 3,13% con un vencimiento inferior al año respectivamente.

Dentro de otros destaca la partida de Imposiciones a largo plazo, correspondiendo la mayor parte del saldo a la sociedad 407 ETR International Inc.

Ejercicio 2006

Miles de Euros	Saldo al 01/01/06	Adiciones	Retiros	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/06
Depósitos en garantía de emisiones de bonos	381.709	15.807	-29.742	-39.133	328.641
Créditos a largo plazo al personal	344	188	-200		332
Fianzas y depósitos constituidos a L.P.	388	24.309	-6.681		18.016
Otros	9.650		-34		9.615
TOTAL	392.091	40.304	-36.657	-39.133	356.605

Depósitos en garantía de emisiones de bonos

Estos depósitos corresponden en su mayor parte a sociedades concesionarias no siendo de libre disposición debiendo permanecer en el activo de las compañías como garantía de las emisiones de bonos y obligaciones realizadas por estas sociedades (véase Nota 19 Posición Neta de Tesorería).

Los principales depósitos existentes al 31 de diciembre de 2005 y 2006 son los siguientes:

Miles de Euros	31/12/06	31/12/05
407 ETR International Inc.	241.094	277.815
Skyway Concesión Co. LLC	87.547	103.894
Otros	-	-
	328.641	381.709

El tipo de interés medio de los depósitos de las sociedades 407 ETR International Inc. y Skyway Concesión Co. LLC es de un 4,13% y 4,58% respectivamente.

El plazo de vencimiento de estos depósitos es inferior al año en ambas sociedades.

Fianzas y depósitos

Dentro de otros destaca la partida de Imposiciones a largo plazo, correspondiendo la mayor parte del saldo a la sociedad ITR Concession Company.

9. DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE

Tal y como se comenta en la nota 3 relativa a Gestión de Riesgos Financieros las distintas actividades del Grupo están expuestas a diferentes tipos de riesgos financieros entre los que se encuentran los riesgos de tipo de interés y riesgos de tipo de cambio.

Sobre los mismos Cintra ha realizado distintos contratos considerados operaciones de cobertura cuyo tratamiento contable es el descrito en la nota 2.4.7 de la presente memoria.

A 31 de diciembre de 2006, el 78% de la deuda financiera total estaba contratada a tipo fijo o tenía instrumentos de cobertura de tipo de interés con vencimientos superiores a un año (o hasta su vencimiento, si este fuera menor). De este 78% un 47% es deuda estrictamente denominada a tipo de interés fijo mientras que el resto está cubierta con derivados. Adicionalmente, un 9% de la deuda se instrumenta en bonos cuya retribución está ligada a variaciones en el nivel de inflación, variaciones que son cubiertas a través de su repercusión en los niveles tarifarios establecidos en la autopista titular de estos bonos (407 ETR International, Inc.). Solo el 13 % de la deuda viva a 31 de diciembre tiene tipo de interés flotante.

Se ha realizado una sensibilidad sobre la deuda del ejercicio 2006 considerando un incremento de 100 puntos básicos (1% anual) en las tasas de interés nominales. El impacto sobre el gasto financiero anual estimado supone un 2,3% del importe total de gastos financieros por financiación contabilizados en 2006. Este resultado se considera poco significativo en el patrimonio de la compañía.

El detalle de las mencionadas operaciones de cobertura y sus correspondientes valores razonables, existentes a 31 de diciembre de 2006 y 2005 se presenta a continuación clasificándolos en función de la naturaleza de los contratos existentes y del tipo de instrumento derivado contratado:

Miles de euros		Valor razonable	Vencimientos Nacionales				
Tipo de Derivado	Tipo de Instrumento	31/12/06	dic-07	dic-08	dic-09	dic-10	dic-11 y siguientes
DERIVADOS DE ACTIVO							
Derivados por coberturas de flujos de tesorería	Forward venta divisa	2.646	18.215	12.035			
	Collar	0	210.000				
	Swap de Tipo de Interés	64.809	-16.980	-63.297	428.276	191.399	1.748.289
Derivados vinculados de sistemas retributivos	Equity Swap	809					3.637
TOTAL ACTIVO		68.264	211.235	-51.262	428.276	191.399	1.751.926
DERIVADOS DE PASIVO							
Derivados por coberturas de flujos de tesorería	Forward venta divisa	22		2.594			
	Collar	0	35.000				
	Swap de Tipo de Interés	83.249	-206	-720	-997	77	1.174.815
Derivados por coberturas de elementos patrimoniales	Cross Currency Swap	101.648			6.048	7.306	305.852
Derivados a valor razonable imputables a cuenta de pérdidas y ganancias	Synthetic Inflation Protection Securities (SIPS)	109.757					
TOTAL PASIVO		294.676	34.794	1.875	5.051	7.383	1.480.667

El detalle de la clasificación de los derivados de activo y pasivo en función del vencimiento del subyacente se muestra en la tabla siguiente:

Miles de euros	31/12/06		
	CP	LP	Total
Derivados de Activo	1.681	66.583	68.264
Derivados de Pasivo	22	294.654	294.676

El movimiento de derivados en el año 2006 ha supuesto un impacto negativo de 12.654 miles de euros en la cuenta de resultados antes de impuestos y reparto de minoritarios y positivo de 65.371 miles de euros en reservas (antes de impuestos).

La mayoría de los derivados contratados por el Grupo Cintra tienen una calificación crediticia de AA.

a. Cobertura de riesgos de tipo de interés sobre flujos de tesorería futuros

Las coberturas principales existentes al 31 de Diciembre de 2006 y 2005 en relación con este tipo de financiación son las relativas a coberturas relacionadas con la financiación de proyectos de concesiones en las cuales el objetivo es intentar, en la medida de lo posible, y una vez que el proyecto entra en funcionamiento, cerrar un tipo de interés fijo, o asegurarlo mediante coberturas sobre las posibles variaciones del tipo de interés.

Ejercicio 2005

- Autopista Terrasa-Manresa, S.A. mantiene a 31 de diciembre de 2005 contratos de permuta financiera sobre tipos de con un volumen de deuda asegurada de un 44,72% que garantizan un tipo de interés fijo que se sitúa entre el 2,94% y el 5%.
- Autopista del Sol mantiene coberturas realizadas con contratos de permuta financiera sobre tipo de interés que aseguran un 35,95% de la deuda total a un tipo de interés fijo que se sitúa entre el 3,04%, y el 5,1%.
- Euroscut Norte Litoral mantiene un contrato de cobertura de riesgo de variación de tipo de interés que asegura hasta un importe de deuda de € 228,7 millones, a un tipo de interés fijo de 3,65%.
- Inversora Autopista del Sur posee una cobertura del 100 % de tipo de interés del Tramo A y tramo BEI (456.600 miles de euros), a un tipo del 3,83 % y del Tramo B (100.000 miles de euros) a un tipo del 4,18 %.
- En Inversora Autopista de Levante existe cobertura para la totalidad de la deuda a un tipo del 4,39 %.
- En Eurolink existen contratos de cobertura de tipo de interés parciales a diferentes plazos que aseguran un rango de tipos que se sitúa entre el 3,44% y el 5,39%.
- Chicago Skyway ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera. Para los bonos de la serie A (439 millones de USD) existe un contrato de cobertura por un importe nominal equivalente al 100% de su importe que asegura un tipo del 4,82% durante los primeros nueve años de vida del bono y un 5,88% en los tres últimos. La serie B (961 millones de USD) ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera, fijando un calendario de flujos ciertos a recibir a cambio de pagos de interés variable crecientes en el tiempo, que equivalen a un tipo efectivo del 5,66% (incluyendo el margen del bono). Por último, la sociedad ha contratado instrumentos de cobertura para la totalidad de la deuda de la serie C (150 millones de USD) que garantizan un tipo fijo del 4,68%.

Ejercicio 2006

- Autopista Terrasa-Manresa, S.A. mantiene a 31 de diciembre de 2006 contratos de permuta financiera sobre tipos de interés con un volumen de deuda asegurada de un 23,14% que garantizan un tipo de interés fijo que se sitúa entre el 2,94% y el 5%.
- Autopista del Sol mantiene coberturas realizadas con contratos de permuta financiera sobre tipo de interés que aseguran un 36,13% de la deuda total a un tipo de interés fijo que se sitúa entre el 3,04%, y el 5,1%.
- Euroscut Norte Litoral mantiene un contrato de cobertura de riesgo de variación de tipo de interés que asegura hasta un importe de deuda de 233.160 miles de euros, a un tipo de interés fijo de 3,65%.
- Inversora Autopista del Sur posee una cobertura del 100 % de tipo de interés del Tramo A y tramo BEI (456.600 miles de euros), a un tipo del 3,83 % y del Tramo B (100.000 miles de euros) a un tipo del 4,18 %.
- En Inversora Autopista de Levante existe cobertura para el 50% de la deuda a un tipo del 4,39 %.
- En Eurolink existen contratos de cobertura de tipo de interés parciales a diferentes plazos que aseguran un rango de tipos que se sitúa entre el 3,44% y el 5,39% y un importe equivalente al 75% de su deuda.
- Chicago Skyway ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera. Para los bonos de la serie A (439 millones de USD) existe un contrato de cobertura por un importe nominal equivalente al 100% de su importe que asegura un tipo del 4,82% durante los primeros nueve años de vida del bono y un 5,88% en los tres últimos. La serie B (961 millones de USD) ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera, fijando un calendario de flujos ciertos a recibir a cambio de pagos de interés variable crecientes en el tiempo, que equivalen a un tipo efectivo del 5,66% (incluyendo el margen del bono). Por último, la sociedad ha contratado instrumentos de cobertura para la totalidad de la deuda de la serie C (150 millones de USD) que garantizan un tipo fijo del 4,68%.
- En Indiana Toll Road se han suscrito contratos de cobertura de tipos de interés para la totalidad de su deuda hasta el año 2026, que equivalen a una tasa de interés promedio de 6,40%.

b. Cobertura de riesgos de tipo de cambio sobre flujos de tesorería futuros

A 31 de diciembre de 2006 no existen coberturas de riesgos de tipo de cambio sobre flujos de tesorería futuros.

c. Cobertura de riesgos de tipo de cambio sobre elementos patrimoniales de la empresa

Tal como se comenta en la nota 3 de la presente memoria la financiación de los activos a largo plazo nominados en divisas distintas del euro se intenta realizar en la misma divisa en que el activo esta denominado.

Dentro de este apartado, Cintra S.A. ha contratado en 2005 diversas operaciones de cobertura entre las que destaca la realizada para la cobertura de los pagos de su financiación en dólares USA para la Autopista del Maipo a Unidades de Fomento Chileno. Esta cobertura continua vigente a diciembre de 2006.

Además, Cintra S.A. ha realizado diversas operaciones de cobertura para cubrir las posibles fluctuaciones del euro frente al zloty polaco. El objeto de dicha cobertura es asegurar el tipo de cambio sobre los préstamos recibidos de su filial Autoestrada Poludnie, S.A. En 2005 el importe total de las operaciones de cobertura era de 9.719 miles de zlotys (2.512 miles de euros), todas con vencimiento en 2006. En 2006, está cubierto un total de 9.953 miles de zlotys (2.594 miles de euros) y todas tienen vencimiento en el año 2007.

d. Cobertura de riesgos de tipo de cambio en flujos provenientes de inversiones en entidades extranjeras consolidadas

Mediante contratos de venta a plazo Cintra tiene cubiertos parcialmente, frente a la divisa correspondiente, el importe de los dividendos que prevé percibir en los próximos ejercicios de la sociedad 407 ETR International.

El importe en 2005 asciende a 60.000 miles de dólares canadienses (39.701 miles de euros). De dicho importe, 48.000 miles de dólares canadienses (31.065 miles de euros) tienen vencimien-

to en 2006 y 12.000 miles de dólares canadienses (8.636 miles de euros) en 2007.

En 2006, el importe asegurado asciende a 46.500 miles de dólares canadienses (32.729 miles de euros). De dicho importe, 28.000 miles de dólares canadienses (19.838 miles de euros) tienen vencimiento en 2007 y 18.500 miles de dólares canadienses (12.891 miles de euros) en 2008.

e. Cobertura de riesgos sistemas retributivos articulados mediante entrega de opciones sobre acciones.

Tal y como se menciona en la nota 35 de la presente memoria con el objeto de cubrir el posible quebranto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de estos sistemas retributivos articulados mediante entrega de opciones sobre acciones, Grupo Cintra contrata en el momento de su otorgamiento contratos de Permuta Financiera liquidables exclusivamente en metálico. Las características principales de estos contratos se explican detalladamente en las mencionadas notas.

f. Derivados a valor razonable imputables a la cuenta de resultados.

Entre las obligaciones registradas por la sociedad 407 ETR International Inc. se encuentra una emisión de 109,8 millones de € instrumentada en un producto denominado SIPS (Synthetic Inflation Protected Securities). Se trata de un bono cuyo cupón está vinculado únicamente a la evolución de la inflación en Canadá. Recibe tratamiento contable de derivado al construirse como híbrido entre un bono nominal y un bono de cupón real ligado a inflación (Real Return Bond) y, por tanto, su valor en libros se ajusta por su valor de mercado. La diferencia de valor de mercado al principio y final del ejercicio son recogidas en la cuenta de pérdidas y ganancias como gasto financiero.

10. COMBINACIONES DE NEGOCIO Y FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN

10.1. Fondo de comercio de consolidación

El movimiento de este epígrafe por Unidades Generadoras de Efectivo, en los ejercicios 2005 y 2006 ha sido el siguiente:

Ejercicio 2005

Miles de euros	01/01/05	Movimientos del año			31/12/05
CONCEPTOS	Inversión	Inversión/Baja	Pérdida por Deterioro	Tipo de cambio	Inversión
Autopistas					
407 ETR International Inc.	79.899			13.947	93.846
Autopista del Maipo	11.783			2.643	14.426
Autopista del Sol	20.050				20.050
Europistas	11.328				11.328
Euroscut Algarve	446				446
Aparcamientos	41.800				41.800
TOTAL	165.306			16.590	181.896

Las variaciones en el año 2005 se producen por efecto tipo de cambio en los fondos de comercio nominados en moneda extranjera.

Ejercicio 2006

Miles de euros	01/01/06	Movimientos del año			31/12/06
CONCEPTOS	Inversión	Inversión/Baja	Pérdida por Deterioro	Tipo de cambio	Inversión
Autopistas					
407 ETR International Inc.	93.846			-9.412	84.434
Autopista del Maipo	14.426			-1.860	12.566
Autopista del Sol	20.050				20.050
Europistas	11.328	-11.328			0
Euroscut Algarve	446				446
Aparcamientos	41.800				41.800
TOTAL	181.896	-11.328	0	-11.272	159.296

En el ejercicio 2006 las principales variaciones son:

- Variación tipo de cambio de los fondos de comercio en aquellos declarados en moneda local.
- Venta de Europistas, que sale del Grupo según se explica en la nota 29.

10.2. Pruebas de pérdida por deterioro del fondo de comercio consolidado

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

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

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

	407 ETR	Autopista del Sol
Ke (a)	6,91%	7,11%
Rf (b)	4,14%	4,11%
Beta u (c)	0,60	0,55

(a) Ke es la tasa de descuento del accionista.

(b) Rf es la tasa libre de riesgo

(c) Beta u es desapalancada

10.3. Combinaciones de negocio

A continuación se relacionan, en referencia con las principales combinaciones de negocios realizadas por Grupo Cintra durante el ejercicio, el detalle de activos netos adquiridos y del fondo de comercio existente en su caso, así como la aportación de los negocios adquiridos a la cifra de negocios y al resultado neto del Grupo durante el ejercicio.

Los Fondos de comercio surgidos en su caso de las mencionadas combinaciones de negocio son atribuibles a la rentabilidad de los negocios adquiridos y a las posibles sinergias que se esperan surjan después de las adquisiciones realizadas. Dichas adquisiciones han sido realizadas en todos los casos con contraprestación en efectivo por lo cual el importe de las mismas coincide con la salida de efectivo neta del Grupo.

Las características de las mismas se describen detalladamente en la nota 1 relativa a las actividades y perímetro de consolidación.

Con relación a la adquisición de Chicago Skyway en 2005, cabe mencionar que no ha habido cambios en la asignación del precio de compra.

10.3.1. Adquisición de Indiana Toll Road

Esta adquisición se detalla a efectos informativos ya que no se considera una combinación de negocio bajo IFRS al ser una "joint venture".

El negocio adquirido ha aportado un importe a la cifra de negocios de 29.786 miles de euros y un resultado neto de -37.780 miles de euros en el periodo desde el 29 de julio de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2006. Si la adquisición hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2006, el importe de la cifra de negocios aportado habría ascendido a 51.848 miles de euros y el resultado neto del periodo habría sido de -78.526 miles de euros.

El detalle de los epígrafes ajustados a su valor razonable, los activos netos adquiridos y del fondo de comercio es el siguiente:

Miles de euros	Importe en libros	Ajustes	Valor razonable
Activos concesionales	220.699	2.865.643	3.086.342
Total activos netos			3.086.342
Intereses minoritarios (50 %)			1.543.171
Total valor razonable de los activos netos adquiridos			1.543.171
Precio de compra			1.543.171
Efectivo pagado y costes directamente imputables			1.543.171
Fondo de comercio			0

La salida de efectivo neta procedente de la adquisición es la siguiente:

	Miles de euros
Contraprestación en efectivo	1.543.171
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes adquiridos	
Salida de efectivo neta	1.543.171

La valoración de estos activos está sujeta a revisión.

10.3.2. Adquisición de Autopista Chillán Collipulli

El negocio adquirido ha aportado un importe a la cifra de negocios de 4.256 miles de euros y un resultado neto de 236 miles de euros en el periodo desde el 1 de noviembre de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2006. Si la adquisición hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2006, el importe de la cifra de negocios aportado habría ascendido a 26.181 miles de euros y el resultado neto del periodo habría sido negativo por 4.561 miles de euros.

El detalle de los epígrafes ajustados a su valor razonable, los activos netos adquiridos y del fondo de comercio es el siguiente:

Miles de euros	Importe en libros	Ajustes	Valor razonable
Activos concesionales	207.118	12.193	219.311
Otros activos	11.315		11.315
Pasivos	-220.730	-1.772	-222.502
Total activos netos			8.124
Intereses minoritarios (0%)			0
Total valor razonable de los activos netos adquiridos			8.124
Precio de compra			8.124
Efectivo pagado y costes directamente imputables			8.124
Fondo de comercio			0

La salida de efectivo neta procedente de la adquisición es la siguiente:

	Miles de euros
Contraprestación en efectivo	8.124
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes adquiridos	
Salida de efectivo neta	8.124

La valoración de estos activos está sujeta a revisión ya que la adquisición fue en el mes de noviembre del presente ejercicio.

10.3.3. Adquisición de porcentaje adicional de la Autopista Talca Chillán

El negocio adquirido con el nuevo porcentaje ha aportado un importe a la cifra de negocios de 22.296 miles de euros y un resultado neto negativo de 2.945 miles de euros en el periodo desde el 1 de mayo de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2006. Si la adquisición del porcentaje adicional hubiera tenido lugar el 1 de enero de 2006, el importe de la cifra de negocios aportado habría ascendido a 36.133 miles de euros y el resultado neto del periodo habría sido negativo por 2.394 miles de euros.

Con la compra de la participación adicional del 24,2% se consigue el control sobre la sociedad. La adquisición originó un fondo de comercio negativo que ha supuesto un resultado positivo de 2.491 miles de euros después de impuestos. La valoración está sujeta a revisión.

11. EXISTENCIAS

El desglose de existencias al 31 de Diciembre de 2006 y su comparación con el ejercicio anterior es (en miles de euros):

CONCEPTOS	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Materias primas y otros aprovisionamientos	2.635	2.275	360
Productos en curso	8.303	2.465	5.838
Promociones construidas y otros productos terminados	3.047	1.986	1.061
Gastos iniciales e instalaciones de obra	881	2.059	-1.177
Anticipos	1	3	-37
TOTAL	14.867	8.823	6.044

La distribución, por actividades de negocio de la cifra de existencias es (en miles de euros):

	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Autopistas	1.901	2.307	-405
Aparcamientos	12.966	6.516	6.449
TOTAL	14.867	8.823	6.044

Las principales variaciones en esta partida se producen en las sociedades de aparcamientos, fundamentalmente por las plazas de residentes que están pendientes de venta. La variación se produce en Aparcamientos de Bilbao, S.A., debido a la construcción de los aparcamientos de residentes de Sarriko y Garai (Bilbao), por un importe de 3.106 miles de euros. También se produce una variación significativa en Cintra Aparcamientos, S.A. por importe de 3.783 miles de euros, debido a la construcción de los aparcamientos de Menorca y Doce de Octubre, ambos en Madrid, y al aparcamiento de General Urrutia (Valencia).

Otra información

- El coste de existencias reconocido como gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada en los ejercicios 2006 y 2005 ha ascendido a 504 y 163 miles de euros respectivamente.

12. CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS

La composición de los clientes por ventas y prestaciones de servicios al 31 de diciembre de 2006 y 2005 es la siguiente:

Miles de euros

CONCEPTOS	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Var.
Clientes	167.480	147.491	19.989
Efectos a cobrar	1.491	1.786	-295
Clientes pendientes de certificar	39.579	12.318	27.261
Total	208.550	161.595	46.955
Provisiones para insolvencias	-51.849	-47.982	-3.867
TOTAL	156.701	113.613	43.088

La composición del saldo de "clientes por ventas y prestación de servicios" por segmentos al 31 de diciembre de 2006 y 2005 es la siguiente:

Miles de euros

CONCEPTOS	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Autopistas	189.886	148.865	41.021
Aparcamientos	18.664	12.730	5.934
TOTAL	208.550	161.595	46.955

Análisis de las variaciones

El aumento en autopistas se debe principalmente al mayor saldo en la autopista Euroscut Norte Litoral y 407 Internacional Inc. (26.868 y 9.064 miles de euros respectivamente).

El aumento producido en aparcamientos es debido principalmente a la venta de plazas de residentes de Menorca y Doce de Octubre, en Cintra Aparcamientos. También destaca en Dornier la mayor facturación de los centros de Ora de Ser Madrid, Toledo y Valencia, junto con la facturación de los servicios de grúa de Palma.

Otra información

- Se considera que no existe concentración de riesgo de crédito dado que la mayor parte de los clientes son particulares.
- La Dirección del Grupo consolidado considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

13. OTROS DEUDORES

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

Miles de euros

CONCEPTOS	Saldo al 31/12/06	Saldo al 31/12/05	Variación
Otros deudores	47.898	36.533	11.365
Deudores			
Administraciones Públicas	76.285	87.310	-11.025
TOTAL	124.183	123.843	340

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 4.615 miles de euros en el ejercicio 2006 y 240 miles de euros en 2005.

En el epígrafe "Deudores Administraciones Públicas" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por distintos conceptos. Los principales saldos corresponden a:

Miles de Euros

	2006	2005
Hacienda Pública deudora por IVA	53.145	65.490
Hacienda Pública deudora por subvenciones concedidas	21.040	19.745
Hacienda Pública deudora por otros conceptos	2.100	2.075
TOTAL	76.285	87.310

La Dirección del Grupo consolidado considera que el importe en libros de las cuentas de deudores comerciales se aproxima a su valor razonable.

14. PROVISIONES DE TRÁFICO

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

Miles de euros	Saldo al 31/12/06	Saldo al 31/12/05	Variación
Prov. Para clientes de dudoso cobro	51.849	47.982	3.867
Provisiones Activo	51.849	47.982	3.867
Otras provisiones	4.246	4.318	-72
Provisiones Pasivo	4.246	4.318	-72
TOTAL	56.095	52.300	3.795

La siguiente tabla muestra el saldo de "Provisiones de Tráfico" tanto de Activo como de Pasivo por área de negocio:

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Autopistas	54.479	50.966	3.513
Aparcamientos	1.616	1.334	282
TOTAL	56.095	52.300	3.795

El Grupo ha reconocido unas pérdidas en los ejercicios 2005 y 2006 de 11.483 y 11.586 miles de euros respectivamente por la pérdida del valor de sus cuentas comerciales y otras cuentas a cobrar.

El saldo más importante es el relativo a la provisión por clientes de dudoso cobro de la 407 International Inc.

15. PATRIMONIO NETO

A continuación se detalla el movimiento del patrimonio neto en el ejercicio 2006:

	SALDO 31-12-05	Distr. Result. Dividend. Reserv.	Var Capital	Dif. Conv.	Cobert.	Otros Mov.	Bº Año 2006	SALDO 31-12-06
Capital	98.223		4.911					103.134
Prima de Emisión	1.217.656		-4.911					1.212.745
Reservas por valoración	-45.702				20.407			-25.295
Reserva Legal	19.645							19.645
Otras reservas	324.004							435.416
Reservas en sociedades consolidadas	-519.577					-11.050		-645.776
Diferencias de conversión	20.697			-15.231				5.466
Resultado	33.784	-37.521	3.737				155.665	155.665
P.N. ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS	1.148.730	-37.521	0	-15.231	20.407	-11.050	155.665	1.261.000
Socios Externos	419.896	-62.337		11.204	-44.224	13.569	12.394	271.256
TOTAL PATRIMONIO NETO	1.568.626	-99.858		11.204	-59.455	33.976	1.344	1.532.256

16. PATRIMONIO NETO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS

16.1. Capital suscrito, prima de emisión de acciones, reservas de la sociedad dominante y propuesta de distribución de resultados de Cintra S.A.

• Capital social y prima de emisión

Al 31 de diciembre de 2006 el capital social de Cintra, S.A. está representado por 515.671.933 acciones ordinarias de 0,20 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas y de iguales derechos.

El 22 de noviembre de 2006 se ha realizado una ampliación de capital liberada siendo la razón de canje de una acción nueva por cada 20 antiguas. El incremento de acciones en circulación ha sido de 24.555.806 acciones.

La prima de emisión asciende a 1.212.745 miles de euros, teniendo el carácter de reserva de libre disposición. La ampliación de capital liberada se ha realizado con cargo a la prima de emisión, lo que ha supuesto una reducción de prima de 4.911 miles de euros.

Al 31 de diciembre de 2006, el principal accionista es Ferrovial Infraestructuras, S.A. con un 62.03%.

Las acciones de la Sociedad Dominante están admitidas a cotización en el Mercado Continuo de las bolsas españolas, gozando todas ellas de iguales derechos políticos y económicos.

• Acciones Propias

A 31 de diciembre de 2006, la sociedad no posee acciones propias.

A lo largo del ejercicio 2006, la Sociedad compró 38.000 acciones propias, a un precio medio de 11,3417 euros por acción. Estas mismas acciones se vendieron durante el ejercicio, con un precio medio de 11,0746 euros por acción, generando una disminución patrimonial de 10 miles de euros por estas ventas. Esta operación se realizó con el fin de acometer el sistema de retribución variable de directivos aprobado por la Junta General de Accionistas de 2006 (nota 35).

• Reservas de la Sociedad Dominante

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 mencionada anteriormente, y mientras no supere el 20% del capital social, esta reserva sólo podrá des-

tinarse a la compensación de pérdidas, siempre que no existan otras reservas disponibles suficientes para este fin.

A 31 de diciembre de 2006 la reserva legal no alcanzaba el 20% del capital social, por lo que se ha propuesto incrementar dicha reserva en 982 miles de euros hasta alcanzar dicho porcentaje.

• Reservas de revalorización (Real Decreto-Ley 7/1996)

Acogiéndose a lo permitido por la legislación vigente al 31 de diciembre de 1996, algunas sociedades del Grupo procedieron a actualizar el valor de su inmovilizado material.

Durante el ejercicio 1998, las autoridades tributarias dieron conformidad al saldo de esta cuenta, que asciende para la sociedad dominante a 1.948 miles de euros, por lo que podrá ser destinado libre de impuestos a:

- Eliminación de resultados negativos de ejercicios anteriores.
- Ampliación de capital.
- Reservas de libre disposición a partir del 31 de diciembre de 2006, si bien no serán distribuibles en tanto la plusvalía monetaria no se haya realizado. Se entiende que la plusvalía monetaria se realiza en la medida en que los elementos revalorizados sean amortizados, enajenados o dados de baja en libros de contabilidad.

• Propuesta de distribución de resultados de Cintra, S.A.

La propuesta de distribución de los resultados del ejercicio finalizado el 31 de diciembre de 2006 formulada por los Administradores y pendiente de aprobación por la Junta General de Accionistas, es la siguiente:

Concepto	Miles de euros
Base de reparto	
Pérdidas y ganancias	339.127
Resultado ejercicios anteriores	0
Total base de reparto	339.127
Distribución	
Reserva legal	982
Reserva voluntaria	288.125
Dividendos	50.020
TOTAL REPARTO	339.127

El detalle de la distribución de resultados es el siguiente:

- Se propone dotación a la reserva legal por importe de 982 miles de euros hasta alcanzar aquélla el 20% del capital social.
- El resto de la distribución de 288.125 miles de euros se aplicará a reservas voluntarias.
- Se propone un reparto de dividendo de 50.020 miles de euros lo que supone un desembolso de 9,70 céntimos de euro por acción. El pago del mismo se hará a partir del 16 de abril de 2007.

16.2. Movimiento en patrimonio neto atribuible a los accionistas

El movimiento del saldo de este epígrafe a lo largo del ejercicio 2005 y 2006 ha sido el siguiente:

Miles de Euros	31/12/06	31/12/05
PATRIMONIO NETO ATRIBUIBLE ACCIONISTAS INICIAL	1.148.730	1.152.916
Beneficio año 2005/2006	155.665	33.784
Dividendos	-37.521	-30.000
Diferencias de conversión	-15.231	9.432
Ajustes en patrimonio por valoración (coberturas)	20.407	-17.402
Otros movimientos	-11.050	
PATRIMONIO NETO ATRIBUIBLE ACCIONISTAS FINAL	1.261.000	1.148.730

16.3. Reservas en sociedades consolidadas y diferencias de conversión

El desglose por segmentos de las reservas de consolidación al 31 de diciembre de 2006 y su comparación con el ejercicio anterior es el siguiente (miles de euros):

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Autopistas	-683.200	-539.587	-143.613
Aparcamientos	37.424	20.010	17.414
TOTAL	-645.776	-519.577	-126.199

El desglose por segmentos de las diferencias de conversión al 31 de Diciembre de 2006 y su comparación con el ejercicio anterior es el siguiente (miles de euros):

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Autopistas	5.450	20.635	-15.185
Aparcamientos	16	62	-46
TOTAL	5.466	20.697	-15.231

En relación a la limitación a la distribución de reservas, es habitual en los contratos de financiación que existan restricciones al reparto de dividendos hasta que se cumplan determinados ratios. La dirección no obstante, no tiene constancia de ningún incumplimiento de los mencionados ratios.

17. PATRIMONIO NETO ATRIBUIDO A LOS 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.

El movimiento que ha tenido lugar en este capítulo a lo largo de los ejercicios 2006 y 2005 se resume en la forma siguiente:

Miles de Euros	2006	2005
Saldo inicial	419.896	245.944
Dividendos	-62.337	-27.246
Resultado (Pérdidas)	-79.246	-44.252
Diferencias de conversión	-44.224	-26.380
Variaciones de capital y variaciones en el perímetro	11.204	285.171
Operaciones de cobertura y otros	25.963	-13.341
SALDO FINAL	271.256	419.896

Ejercicio 2005

Dentro del apartado de variaciones de capital y variaciones en el perímetro destaca el aumento en socios externos por la incorporación al Grupo Cintra de las sociedades SCC Holding y Skyway, con un porcentaje del 45% cada una de ellas y por un total de 422.300 miles de euros.

Asimismo en el apartado operaciones de cobertura y otros se refleja principalmente la aplicación de la normativa IAS en los derivados.

Ejercicio 2006

En el epígrafe de variaciones de capital y variaciones de perímetro es de resaltar el aumento de capital en la Inversora Madrid Levante que supone un aumento de socios externos de 19.142 miles de euros y la devolución de capital de Temuco Río Bueno que implica una disminución por importe de -8.931 miles de euros.

El movimiento de distribución de dividendos viene originado principalmente por la 407ETR por importe de 45.262 miles de euros, Ausol por importe de 9.317 miles de euros y Autema 3.567 miles de euros.

El saldo de socios externos al 31 de diciembre de 2006 y 2005 se desglosa a continuación por segmentos:

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Autopistas	269.256	418.413	-149.157
Aparcamientos	2.000	1.483	517
TOTAL	271.256	419.896	-148.640

Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

Al 31 de diciembre de 2006, las sociedades con participación de otros socios igual o superior al 10% en el capital suscrito de las sociedades del Grupo 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.	20%	Unicaja
Autopista Terrasa Manresa, S.A.	22,33%	Abertis
Autopista Trados-45, S.A.	50%	Abertis
Autopista Temuco Río Bueno.	25%	Fondo Las Américas
R-5 Talca-Chillán	23,57%/8,53%	Sodeia/Delta
Inversora de Autopistas del Sur, S.L.	25%/10%/10%	Europistas/E.N.A./Caja Castilla La Mancha
Eurolink Motorway Operation, Ltd.	34%	SIAC
Skyway Concession Company Holding	45%	Macquarie Infrastructure Group
Cintra Zachry GP LLC	15%	Zachry Investments Inc
Cintra Zachry LP	14,85%	Zachry Developments LLC
Inversora Madrid Levante	40%/5%/3,16%	Europistas/Kutxa/Budimex
Statewide Mobility Partners LLC	50%	Macquarie Infrastructure Group
Autostrade Lombardia SPA	32%	Merloni Finanziaria SPA
Estacionamientos Alhondiga, S.A.	25%/25%	Construcciones Lauki/Construcciones Bazola
Guadianapark	25%	Iniciativas Pacenses
Aparcamientos de Bilbao	25%	Balzola
Aparcamientos Guipuzcoanos Siglo XXI	60%	Construcciones Moyua

18. INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS

El movimiento de este epígrafe durante los ejercicios 2005 y 2006 ha sido:

Ejercicio 2005

Miles de euros

CONCEPTOS	Saldo 01/01/05	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Reclasificación	Efecto tipo cambio	Saldo 31/12/05
Subvenciones	127.181		38.580	-211			165.550
Otros ingresos a distribuir	40.626		7.217	-1.492	2.792		49.142
TOTAL	167.807		45.797	-1.703	2.792		214.693

La principal variación en el año se produce por un aumento en la subvención de capital de Eurolink por importe de 38.580 miles de euros.

En cuanto a 'Otros ingresos a distribuir', destaca el aumento producido en las sociedades de Aparcamientos Dornier y Estacionamientos Alhóndiga por importe de 2.117 y 5.100 miles de euros respectivamente.

En relación a la naturaleza de las subvenciones registradas en Eurolink, según contrato de concesión, la concesionaria tiene derecho a recibir de la Administración (National Roads Authority) 160.000 miles de euros como pago de la construcción.

Distribuidos en seis pagos de 24 miles de euros y un séptimo de 16 miles de euros, estaban sujetos a alcanzar un porcentaje de avance de los trabajos de construcción o, en su defecto, un plazo máximo de tiempo.

En el caso de Trados-45, corresponde a la indemnización pagada por la Comunidad de Madrid para reestablecer el equilibrio económico financiero del contrato de concesión. La incorporación al resultado anual del mencionado importe se diferirá hasta el final del periodo concesional como un porcentaje del ingreso esperado en el año respecto del total de ingresos por peaje en sombra del modelo financiero de la concesión.

Ejercicio 2006

Miles de euros

CONCEPTOS	Saldo 01/01/06	Variaciones perímetro	Adiciones	Retiros	Efecto tipo cambio	Saldo 31/12/06
Subvenciones	165.550			-1.953		163.597
Otros ingresos a distribuir	49.142		29.254	-5.981	-2.903	69.512
TOTAL	214.692		29.254	-7.934	-2.903	233.109

Análisis del movimiento

La principal variación se produce en las sociedades Autopista R4 Madrid-Sur y Autopista Madrid Levante, por importe de 23.646 y 3.262 miles de euros respectivamente.

En retiros destaca la venta en Estacionamientos Guipuzcoanos del aparcamiento mixto de Kursaal (San Sebastián), por un importe de 3.163 miles de euros.

19. PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS

El detalle de este epígrafe es el siguiente:

Miles de Euros	2006	2005
Provisión para impuestos	7.667	9.283
Otras provisiones	1.090	2.238
TOTAL PROVISIÓN PARA RIESGOS Y GASTOS	8.757	11.521

Ejercicio 2005

En provisión para impuestos se incluye la provisión correspondiente al Impuesto sobre Bienes Inmuebles de Autopista del Sol, S.A. por importe de 7.936 miles de euros.

Ejercicio 2006

El principal movimiento se debe a la reducción de 1.017 miles de euros en Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transportes, S.A. y variaciones de tipo de cambio.

20. POSICIÓN NETA DE TESORERÍA

Con el objeto de mostrar un análisis conjunto de la situación de endeudamiento del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose por 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 la posición de tesorería de cada actividad se recogen los créditos o deudas financieras que cada área de negocio mantiene con otras del Grupo, y que se eliminan totalmente a nivel consolidado.

Ejercicio 2005

	ACTIVO		PASIVO					Posición Neta de Tesorería Ajustada
	Créditos intergrupo y vinculados	Tesorería y equivalentes	Obligaciones		Deudas con entidades de crédito		Deudas intergrupo y vinculadas	
	L/P y C/P		L/P	C/P	L/P	C/P	L/P y C/P	
Concesionarias		347.520	4.478.774	517.291	2.273.849	199.776	916	-7.123.086
Aparcamientos	19	8.967			12.645	515	62.762	-66.936
Autopistas	62.253	313.226			96.643	6	921	277.909
Ajustes	-61.259						-61.259	
TOTAL GRUPO	1.013	669.713	4.478.774	517.291	2.383.137	200.297	3.340	-6.912.113

Ejercicio 2006

	ACTIVO		PASIVO					Posición Neta de Tesorería Ajustada
	Créditos intergrupo y vinculados ^(*)	Tesorería y equivalentes	Obligaciones		Deudas con entidades de crédito		Deudas intergrupo y vinculadas ^(*)	
	L/P y C/P		L/P	C/P	L/P	C/P	L/P y C/P	
Concesionarias		547.326	4.460.015	684.855	3.346.885	627.821	39	-8.572.289
Aparcamientos	696	8.369			32.400	1.073	47.692	-72.100
Autopistas	54.134	242.477			42.123	37	136	254.315
Ajustes	- 44.234						-44.234	
TOTAL GRUPO	10.596	798.172	4.460.015	684.855	3.421.408	628.931	3.633	-8.390.074

(*) Corresponden a saldos con otras empresas del Grupo Ferrovial, principalmente con Ferrovial Infraestructuras

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

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Concesionarias	-8.572.289	-7.123.086	-1.449.203
Aparcamientos	-72.100	-66.936	-5.164
Autopistas	254.315	277.909	-23.594
TOTAL	-8.390.074	-6.912.113	1.477.961

20.1. Posición neta de tesorería de proyectos de infraestructuras

a. Tesorería y equivalentes de proyectos de infraestructuras

En este epígrafe se recogen 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 de sociedades concesionarias. También se muestran los saldos que normalmente están sujetos a ciertas restricciones de disponibilidad (como consecuencia de ciertas obligaciones en los contratos de financiación de establecer cuentas de reserva).

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

Miles de euros			
Sociedades concesionarias	Saldo al 31/12/06	Saldo al 31/12/05	Var.
Autopista Collipulli Temuco.	6.555	12.978	-6.423
Autopista Temuco Río Bueno.	16.275	32.534	-16.259
Autopista Santiago Talca	163.519	82.683	80.836
R-5 Talca-Chillán	63.051	0	63.051
Autopista Chillán Collipulli	24.916	0	24.916
Autoestrade Lombardia SPA	1.954	0	1.954
407 ETR International Inc.	67.106	67.580	-474
Autopista del Sol, C.E.S.A.	16.269	52.900	-36.631
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	81	97	-16
Autopista Trados M-45, S.A.	7.244	8.466	-1.222
Autopista Madrid-Sur ^(a)	8.201	17.296	-9.095
Autopista Madrid-Levante ^(b)	2.260	2.095	165
Euroscut Norte Litoral, S.A.	47.407	5.579	41.828
Algarve Internacional, B.V.	2.172	1.665	507
Euroscut Algarve, S.A.	40.681	35.566	5.115
Eurolink Motorway	16.839	26.410	-9.571
M-203 Alcalá O'Donnell	399	44	355
ITR Concession Company	60.876	0	60.876
SCC Holding LLC	395	958	-563
Skyway Concession Co.	1.126	669	457
TOTAL	547.326	347.520	199.806

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

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

Las variaciones más significativas se encuentran en:

- Autopista Santiago Talca que pasa de tener unas I.F.T.'s de 82.683 miles de euros en 2005 a 163.519 miles de euros en 2006 por la emisión de un bono en diciembre de 2006 lo que obliga a la sociedad a aumentar sus cuentas de reserva.
- Autopista Chillán Collipulli e Indiana Toll Road por entrada de ambas sociedades en el perímetro de consolidación en el año.
- Cambio en el método de consolidación de Talca Chillán, que en 2006 consolida por integración global.
- Ausol, disminuye el saldo de I.F.T.'s por pago de dividendo.
- Norte Litoral, aumenta por mayor endeudamiento bancario.

El tipo de interés medio obtenido por las sociedades concesionarias sobre sus saldos de tesorería y otros activos líquidos equivalentes durante el ejercicio 2006 ha ascendido a 2,87% (2,67% en el ejercicio 2005). El plazo medio de vencimiento de los depósitos es de 8 días.

b. Obligaciones de proyectos de infraestructuras

En el siguiente cuadro se analiza la evolución de la deuda financiera por emisión de obligaciones que corresponden a sociedades concesionarias:

Miles de euros	Saldo 31/12/06			Saldo 31/12/05			Variación
EMPRESAS	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
407 ETR International Inc.	2.195.174	618.084	2.813.258	2.540.212	501.013	3.041.225	- 227.967
Autopista Santiago Talca.	530.043	1.283	531.326	462.580	7.564	470.144	61.182
Autopista Collipulli Temuco.	173.683	7.948	181.631	200.902	8.714	209.616	- 27.985
Autopista Chillán Collipulli	209.624	15.717	225.341				225.341
Autopista Talca Chillán	153.473	41.779	195.252				195.252
EuroScut Algarve, S.A.	131		131				131
Algarve Internacional, B.V.	126.045		126.045	126.500		126.500	- 455
Skyway Concession Co.	1.071.842	44	1.071.886	1.148.580		1.148.580	- 76.694
TOTAL	4.460.015	684.855	5.144.870	4.478.774	517.291	4.996.065	148.805

El origen de las variaciones más significativas es el siguiente:

- Efecto de tipo de cambio en 407 ETR Internacional Inc. por 320.108 miles de euros, este efecto compensa el incremento de endeudamiento.
- Entrada en perímetro de la sociedad Autopista Chillán Collipulli (225.341 miles de euros).
- Cambio de método de consolidación en la sociedad R-5 Talca Chillán de puesta en equivalencia a integración global.
- El detalle por divisa se muestra en el apartado 20.3.

c. Deudas con entidades de crédito por préstamos y líneas de crédito de proyectos de infraestructuras.

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

Miles de euros	Saldo 31/12/06			Saldo 31/12/05			Variación
EMPRESAS	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Autopista del Sol, C.E.S.A.		484.340	484.340	481.264	247	481.511	2.829
Autopista Terrasa-Manresa, S.A.	226.542	76.021	302.563	188.000	104.004	292.004	10.559
Autopista Trados M-45, S.A.	69.639	1.178	70.817	70.743	2.500	73.243	-2.426
Autopista Madrid-Sur ^(a)	527.187	2.456	529.643	496.855	2.381	499.236	30.407
Autopista Madrid-Levante ^(b)	437.427	26.841	464.268	254.310	32.238	286.548	177.720
Euroscut Algarve, S.A.	127.609		127.609	127.536	702	128.238	-629
Euroscut Norte Litoral, S.A.	312.379	2.104	314.483	226.670	8.361	235.031	79.452
Autopista Temuco Río Bueno.	155.580	10.241	165.821	158.979	3.379	162.358	3.463
Autopista Collipulli Temuco.	117		117			0	117
Eurolink Motorway	146.556	3.785	150.341	146.000	42.500	188.500	-38.159
SCC Holding LLC. (Chicago)	118.095	4.537	122.632	123.492	3.464	126.956	-4.324
ITR Concession Company	1.225.754	16.318	1.242.072				1.242.072
TOTAL	3.346.885	627.821	3.974.706	2.273.849	199.776	2.473.625	1.501.081

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

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

Las variaciones más importantes se explican por:

- Entrada en perímetro de la sociedad ITR Concession Company (1.242.072 miles de euros).
- Mayor endeudamiento de Autopista Madrid Levante (177.720 miles de euros) para atender a las necesidades de inversión en obra hasta la entrada en operación de la autopista en julio 2006.
- Mayor endeudamiento de Euroscut Norte Litoral (79.452 miles de euros) para atender a las necesidades de inversión en obra.
- Eurolink, menor endeudamiento por repago del Equity Bridge Loan.

El importe de las deudas por entidades de crédito denominados en moneda extranjera se muestra en la nota 20.3.

En general, en este tipo de préstamos que en la mayoría de las ocasiones están exclusivamente garantizados con los flujos del proyecto, se realizan contratos de cobertura con el objeto de asegurar las variaciones de tipo de interés por lo menos en parte de la financiación (véase Nota 9).

Los tipos medios de interés de las deudas con entidades de crédito de los proyectos de infraestructuras correspondientes a los ejercicios 2006 y 2005 son 4,20% y 4,08% respectivamente.

Respecto a la deuda con entidades de crédito, a continuación se detallan los límites y dispuesto de líneas de crédito al 31 de diciembre de 2006 y 2005:

Miles de euros	31/12/06			31/12/05		
	Límite	Dispuesto	Disponibile	Límite	Dispuesto	Disponibile
Vencimiento corto plazo	655.360	595.360	60.000	715.690	636.011	79.679
Vencimiento largo plazo	3.768.998	3.379.346	389.652	2.257.157	1.837.614	419.543
TOTAL	4.424.358	3.974.706	449.652	2.972.847	2.473.625	499.222

20.2 Posición neta de tesorería de resto de sociedades

a. Tesorería y equivalentes de resto de sociedades

A continuación se realiza un análisis detallado de los distintos conceptos incluidos dentro del epígrafe de Tesorería y equivalentes por divisiones para el resto de sociedades:

Ejercicio 2005

Miles de euros	Bancos	Caja	Imposiciones a corto plazo	Otros créditos a corto plazo	TOTAL
Autopistas	1.817	239	311.072	98	313.226
Aparcamientos	5.674	443	2.850		8.967
TOTAL	7.491	682	313.922	98	322.193

Ejercicio 2006

Miles de euros	Bancos	Caja	Imposiciones a corto plazo	Otros créditos a corto plazo	TOTAL
Autopistas	2.563	296	239.420	98	242.477
Aparcamientos	4.078	332	3.959		8.369
TOTAL	6.641	628	243.379	98	250.846

b. Deudas con entidades de crédito de resto de sociedades

A continuación se realiza un análisis del epígrafe deudas con entidades de crédito por divisiones de negocio para el resto de sociedades:

Miles de euros	Saldo 31/12/06			Saldo 31/12/05			Variación
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL	
Resto de sociedades							
Aparcamientos	32.400	1.073	33.473	12.645	515	13.160	20.313
Autopistas	42.123	37	42.160	96.643	6	96.649	- 54.489
TOTAL	74.523	1.110	75.633	109.288	521	109.809	-34.176

Respecto a la deuda con entidades de crédito del resto de sociedades, a continuación se detallan los límites y dispuesto de líneas de crédito al 31 de diciembre de 2006 y 2005:

Miles de euros	31/12/06			31/12/05		
	Límite	Dispuesto	Disponible	Límite	Dispuesto	Disponible
Líneas de crédito						
Vencimiento corto plazo	42.123	42.123				
Vencimiento largo plazo	88.608	32.400	56.208	161.071	109.288	51.783
TOTAL	130.731	74.523	56.208	161.071	109.288	51.783
Otras Deudas		1.110			521	
TOTAL	130.731	75.633	56.208	161.071	109.809	51.783

20.3. Vencimientos de la deuda financiera

A continuación se detallan los vencimientos de las distintas deudas financieras que comprenden la posición neta de tesorería:

Miles de euros	Vencimientos					
	2007	2008	2009	2010	2011 o más	Total
Deudas						
Obligaciones de proyectos de infraestructuras	613.394	65.053	260.104	107.283	4.208.791	5.144.870
EUROS					126.176	126.176
UF	40.397				773.948	814.345
USD					1.391.091	1.391.091
CAD	572.997	65.053	260.104	107.283	1.807.821	2.813.258
Deudas con entidades de crédito de proyectos de infraestructuras	587.460	135.000	158.913		3.093.333	3.974.706
EUROS	587.460	135.000	158.913		1.562.691	2.444.064
UF					165.938	165.938
USD					1.364.704	1.364.704
Deudas con entidades de crédito del resto de sociedades	43.233	1.767	2.074	2.080	26.479	75.633
EUROS	1.110	1.767	2.074	2.080	26.479	33.510
UF	42.123					42.123

20.4. Garantías

La financiación de las sociedades del Grupo está garantizada por los flujos propios de cada concesionaria y sin recurso a Cintra (con excepción de las garantías listadas en la siguiente tabla). Adicionalmente, estas financiaciones habitualmente suponen la creación de prendas y/o hipotecas sobre diversos activos y/o derechos de los proyectos financiados.

PROYECTO	OBJETO	DURACIÓN	IMPORTE (% de CINTRA)
Autopista Talca Chillán	Incremento en costes de construcción o mantenimiento	Vida de la deuda	Importe de la desviación por encima de 10% sobre caso base
	Incremento en costes de operación	Vida de la deuda	Importe de la desviación por encima de 6,5% sobre caso base
Autopista Santiago Talca	Garantía de terminación de las obras (antes de 31-12-11)	Hasta puesta en servicio	Importe para terminar obra
Euroscut Norte Litoral	Sobrecoste expropiaciones caso base	Periodo de expropiación	Importe de la desviación por encima de límite pactado
Inversora Madrid Sur	Pago del servicio de la deuda, refinanciación, bajada de ratios y penalidades.	Vida de la deuda	Limitado a € 48,5 M.
Inversora Madrid Levante	Pago del servicio de la deuda.	Vida de la deuda	Importe del déficit de caja, limitado a € 4,3M.

Con relación al Proyecto de la Scut de Azores, y de conformidad a lo informado en el Folleto de Admisión a cotización de las acciones de Cintra, existe un compromiso de Cintra para adquirir la participación de Ferrovial Infraestructuras (89% del proyecto) tan pronto como sea posible y sujeto a las aprobaciones administrativas necesarias. En consecuencia, Cintra está comprometida a

asumir los derechos y obligaciones de dicho proyecto. En este proyecto se han otorgado garantías que cubren una posible situación de disolución de la sociedad por reducción de fondos propios por el artículo 35 de la Ley de Sociedades Comerciales (limitada a € 10,2 M) y una teórica denegación del visto previo del Tribunal de Cuentas (limitada a € 15,8 M).

21. DEUDAS A LARGO PLAZO NO FINANCIERAS

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

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Otros acreedores a Largo Plazo	116.229	84.615	31.614
Finanzas y depósitos recibidos a LP	21.035	3.357	17.678
Deudas representadas por efectos a pagar	69	75	-6
TOTAL	137.333	88.047	49.286

En la línea de "Otros acreedores a Largo plazo" se recogen los importes de acreedores de inmovilizado a largo plazo por importe de 21.591 miles de euros al 31 de diciembre de 2006 (2.982 miles de euros al 31 de diciembre de 2005). Dichos saldos incorporan un tipo de interés implícito y no se considera que sea significativa la diferencia entre el valor contable de los mismos y su valor razonable.

En este epígrafe también se recogen los préstamos subven-

cionados a largo plazo, que se refiere al préstamo participativo concedido por el Estado a la concesionaria Autopista del Sol para la construcción del tramo Estepona- Guadiaro por importe de 81.186 miles de euros al 31 de diciembre de 2006 (81.186 miles de euros al 31 de diciembre de 2005). También se incluye en 2006 un importe de 13.005 miles de euros correspondientes a Eurolink Motorway Operation.

22. DEUDAS POR OPERACIONES DE TRÁFICO

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

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Deudas con empresas asociadas	4.671	11.156	-6.485
Acreedores comerciales	144.372	110.255	34.117
Pasivos por impuestos sobre ganancias corrientes	64.022	67.051	-3.029
Otras deudas no comerciales	70.664	94.413	-23.749
TOTAL	283.729	282.875	854

En el epígrafe “Otras deudas no comerciales” se incluyen las deudas con Administraciones Públicas, con un saldo al 31 de diciembre de 2006 y 2005 de 2.224 miles de euros y 27.255 miles de euros respectivamente.

El detalle de los acreedores comerciales por segmentos es el siguiente:

Miles de euros	Saldo 31/12/06	Saldo 31/12/05	Variación
Concesionarias	58.675	77.753	-19.079
Autopistas	33.315	6.123	27.192
Aparcamientos	52.383	26.379	26.004
Acreedores comerciales	144.372	110.255	34.117

23. SITUACIÓN FISCAL

23.1. Grupo fiscal consolidado

Cintra, S.A. está acogida al régimen de consolidación fiscal desde el ejercicio 2002. Las sociedades que integran para el ejercicio 2006 el grupo consolidado fiscal junto con Cintra S.A. (dominante) son: Autopista de Toronto, S.L., Autema S.A., Ausol, S.A., Laertida, S.L., Cintra Autopistas Integradas, S.A., Cintra Aparcamientos, S.A., Dornier, S.A., Femet, S.A., Balsol 2001, S.A., y Autopista Alcalá O'Donnell, S.A. Por otro lado, también tributan en régimen de declaración consolidada, constituyendo grupos distintos al anterior, las sociedades Inversora de Autopistas del Sur, S.L. (dominante

y Autopista Madrid Sur, S.A. (dominada) y las sociedades Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (dominante) y Autopista Madrid Levante, S.A. (dominada).

23.2. Ejercicios sujetos a inspección fiscal

Permanecen abiertos a inspección fiscal los últimos cuatro ejercicios para todos los impuestos que le son de aplicación. 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.

23.3. Conciliación de los resultados contable y fiscal

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

Miles de euros	2006			2005		
	Aumento	Disminución	TOTAL	Aumento	Disminución	TOTAL
Resultado contable consolidado del ejercicio antes de impuestos			100.658			-18.682
Diferencias permanentes:						
De las sociedades individuales (España)	55.343	-8.296	55.343	39.607	-2.670	36.937
De las sociedades individuales (Extranjero)	7.948	-3.131	7.948	4.671	-559	4.112
De los Ajustes Consolidación Netos					-6.551	-6.551
Diferencias Temporales:						
Con origen en el ejercicio	206.171	-144.401	206.171	254.280	535	254.815
Con origen en ejercicios anteriores	146.174	-63.435	146.174	27.462	-32.694	-5.232
Compensación de bases impositivas negativas de ejercicios anteriores			-38.499			-47.624
BASE IMPONIBLE (RESULTADO FISCAL)			308.790			271.775

23.4. Tipos de gravamen

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%, Estados Unidos 35%, Chile 17%, Polonia 19% e Irlanda 12,5%. De acuerdo con las Normas Internacionales de Contabilidad y la práctica habitual en España también se registra el impuesto derivado de la repatriación de los resultados generados en el exterior, en la medida en que exista previsión de efectuar dicha repatriación en un futuro razonable.

El Grupo Cintra ha registrado dentro del gasto por el Impuesto de Sociedades del ejercicio 2006 el impacto en los impuestos diferidos de activo y de pasivo derivados del cambio del tipo del gravamen del Impuesto sobre Sociedades español, que pasa del 35% actual al 32,5% en 2007, y al 30% en 2008. A estos efectos, los impuestos diferidos de activo y de pasivo que se estiman se recuperarán a partir del 31 de diciembre del 2007 se han actualizado considerando la tasa del 30%. El impacto en gasto por Impuesto de Sociedades por este concepto ha ascendido a 20.837 miles de euros.

El Grupo Cintra ha registrado un gasto por Impuesto sobre Sociedades en el ejercicio 2006 de 24.239, lo que representa

una tasa impositiva del 24,08 %.

La tasa impositiva del ejercicio resulta inferior al tipo general de gravamen del Impuesto sobre Sociedades español (35%) fundamentalmente debido a:

Miles de euros	2006	2005
Beneficio antes de impuestos	100.658	-18.682
Impuesto calculado a los tipos impositivos nacionales	35.230	6.539
Ajustes de consolidación	17.590	2.293
Deducciones	-73.189	-20.625
Diferencias de tipo impositivo en el exterior	8.057	-285
Actualización tipo impositivo	20.837	
Regularización de impuesto ejercicios anteriores	11.406	10.402
Impacto en gasto puesta en equivalencia y otros	4.308	9.890
Gasto por impuesto (ingreso)	24.239	8.214
Tipo efectivo	24,08%	-43,98%

23.5. Movimiento de impuestos diferidos

El movimiento de los impuestos diferidos de activo y de pasivo en el ejercicio 2006 es el siguiente:

Miles de euros

Ejercicio 2006	Activo	Pasivo
Saldo 31.12.05	393.977	141.509
Incorporación nuevas sociedades perímetro y otros	10.590	31.812
Creación	72.160	50.541
Recuperación	-22.202	-51.161
Impacto actualización tipo impositivo en resultado	-22.315	-1.478
Impacto patrimonio neto	-10.841	20.554
Saldo 31.12.06	421.369	191.777

A continuación se presentan los principales activos y pasivos por impuestos diferidos reconocidos por el Grupo y las variaciones habidas durante el ejercicio 2006:

Miles de euros	Saldo 01/01/06	Cargo/ abono cuenta rds	Actualización t. impositivo	Cargo/ abono patrimonio	Variación perímetro y otros	Saldo 31/12/06
Impuestos diferidos de pasivo						
Derivados	11.634			20.554		32.188
Plusvalías eliminadas	0	26.321				26.321
Eliminaciones consolidación	90.312	-5.850	-73			84.389
Otros conceptos	39.563	-21.091	-1.405		31.812	48.879
Total	141.509	-620	-1.478	20.554	31.812	191.777
Impuestos diferidos de activo						
Amortización de concesiones	76.375	13.519	-6.021			83.873
Gastos financ. capitalizados	118.754	7.455	-15.342			110.867
Derivados	44.850			-10.841		34.009
Créditos fiscales	89.781	-11.709	-60			78.012
Provisiones y otros conceptos	64.217	40.693	-892		10.590	114.608
TOTAL	393.977	49.958	-22.315	-10.841	10.590	421.369

Al 31 de diciembre de 2006, el detalle de las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores susceptibles de compensación con resultados futuros es el siguiente:

- Bases imponibles negativas generadas por sociedades españolas en régimen de tributación individual:

Años	Miles de euros
2001	1.084
2004	1.366
TOTAL	2.450

- Bases imponibles negativas generadas por grupos fiscales diferentes al grupo de consolidación cuya sociedad dominante es Cintra, S.A.:

Años	Miles de euros
2002	2.067
2003	15.843
2004	28.341
2005	41.107
2006	48.827
TOTAL	136.186

Estas bases imponibles negativas corresponden a los grupos fiscales cuyas sociedades dominantes son Inversora de Autopistas del Sur, S.L e Inversora de Autopistas de Levante, S.L., y no se activan al considerar que el plan económico-financiero de las autopistas que gestionan, en los primeros años de la concesión, no permiten estimar razonablemente la recuperación en el tiempo de dichos créditos.

- Bases imponibles negativas generadas por sociedades en el exterior:

País	Miles de euros
Chile	182.551
Canadá	343.558
USA	150.052
Portugal	1.322
TOTAL	677.483

Al 31 de diciembre de 2006 se ha reconocido un activo por impuestos diferidos por bases imponibles negativas por importe de 78.012 miles de euros correspondientes principalmente a las sociedades de Estados Unidos 30.704 miles de euros y a las sociedades canadienses 18.572 miles de euros.

Además, el Grupo tiene acreditadas deducciones por inversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2006 por importe de 125.238 miles de euros (92.759 en 2005).

24. PASIVOS CONTINGENTES Y ACTIVOS CONTINGENTES

Al 31 de Diciembre de 2006 y 2005, las sociedades tenían presentados avales por un importe global de 491.158 y 303.306 miles de euros respectivamente, siendo la mayor parte de los mismos los presentados en las ofertas de licitación, pago de derechos y cumplimientos de otras obligaciones.

La siguiente tabla muestra el desglose de los avales prestados por división de negocio para dichos ejercicios (en miles de euros):

Miles de euros	Año 2006	Año 2005
Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.	74.776	44.808
Ruta de la Araucanía sociedad concesionaria, S.A.	5.214	6.217
Ruta de los Ríos sociedad concesionaria, S.A.	9.698	5.450
R.5 Talca-Chillán, S.A.	4.514	14.473
Autopista del Maipo, S.A.	19.677	18.723
Autopista Chillán Collipulli, S.A.	7.819	0
Eurolink Motorway Ltd.	100.800	39.525
Amex Cintra Development, LLC.	57	63
Amex Cintra Zachry, LP.	32	35
M-203 Alcalá-O'Donnell	4.074	5.632
Euroscut Norte Litoral, S.A.	2.560	5.241
Euroscut Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A.	2.819	2.777
Euroscut Açores (1)	45.237	0
Autopista del Sol, C.E.S.A.	56.151	52.494
Autopista Terrasa Manresa, S.A.	6.638	5.319
Autopista Trados-45, S.A.	3.936	3.796
Inversora de Autopistas del Sur, S.L.	41.729	39.747
Inversora de Autopistas de Levante, S.L.	35.123	24.195
Aparcamientos	70.304	34.811
TOTAL	491.158	303.306

(1) Aval contratado por Cintra que se subdivide en otros dos avales, uno por cuenta de Ferrovial Infraestructuras, S.A., cuyo importe asciende a 45.136 miles de euros, y otro por cuenta de Ferrovial Agromán, S.A., de 101 miles de euros, sociedades que participan a Euroscut Açores.

Corresponden, en su mayor parte, a avales presentados en las ofertas de licitación, y en cumplimiento de las obligaciones establecidas en los distintos contratos de concesión.

Resolución controversias 407 Canadá

El 31 de marzo de 2006 la 407 ETR Concesión Company Limited, concesionaria de la autopista de Toronto 407 ETR Express Toll Route, y la Provincia de Ontario, alcanzaron un acuerdo amistoso por el cual desistían de todos los pleitos y reclamaciones existentes, aceptando como finales y obligatorias las resoluciones dictadas en los distintos procesos judiciales y arbitrales.

Indiana

A finales del mes de enero de 2007 ITR Concession Company LLC ha sido codemandada junto con el Estado de Indiana y otras entidades públicas en relación con un accidente mortal ocurrido en la autopista, en el que fallecieron 5 personas. La demanda, presentada en relación al fallecimiento de cuatro de ellos, miembros de una misma familia, reclama en concepto de daños y perjuicios la cantidad de 75 millones de dólares americanos.

Aunque en ese momento ITR Concession Company ya gestionaba la autopista, el accidente se produjo en un tramo donde había obras que, en base al contrato de concesión, eran responsabilidad de la Administración. Adicionalmente, y aunque teóricamente se concluyera que los hechos son determinantes de responsabilidad e imputables a la Concesionaria, se estima que el eventual perjuicio del siniestro quedaría cubierto por la póliza de seguros que cubre hasta 75 M \$USA.

Riesgo de incremento de coste de las expropiaciones en Autopista Madrid Sur Sociedad Concesionaria.

La Sociedad ha tenido conocimiento de que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJMadrid) ha notificado en enero de 2007 una sentencia en relación a la valoración del suelo en las expropiaciones de una de las radiales de Madrid.

La sentencia se refiere a una concesionaria distinta de la titular de la Radial 4 (en la que participa indirectamente la Sociedad) y se aparta del criterio del Jurado Provincial de Expropiación Forzosa de Madrid, al considerar que el suelo debe valorarse en función de su clasificación; en consecuencia, y en ese caso, considera que el suelo clasificado como no urbanizable debe valorarse como tal y no como sistema general. No obstante, eleva significativamente la valoración del suelo no urbanizable inicialmente previsto e introduce otros elementos como las expectativas y una indemnización por vía de hecho.

Aunque esta sentencia parece marcar una tendencia, por el momento es difícil valorar qué incidencia tendrá sobre la Radial 4. Por un lado, deberá confirmarse si esta doctrina es mantenida por el TSJMadrid y, en su caso, ratificada por el Tribunal Supremo; de otro, no es descartable que considerando la compleja diversidad del suelo se produzcan valoraciones distintas en suelos clasificados del mismo modo, según las circunstancias concurrentes en cada caso. Actualmente la sociedad concesionaria de la Radial 4 tiene la gran mayoría de sus expedientes no conveniados en vía contencioso-administrativa, no siendo previsible que haya sentencias del TSJMadrid antes de dos años.

En cualquier caso, y de confirmarse la tendencia apuntada, la Sociedad considera que la sociedad concesionaria de la Radial 4 razonablemente tendría derecho a obtener un reequilibrio económico financiero de la concesión, que compensaría al menos parcialmente las desviaciones que se produzcan.

Por otra parte, otras sociedades del grupo Cintra 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 debería ser significativo.

25. INGRESOS DE EXPLOTACIÓN

El análisis de los ingresos del Grupo se desglosa a continuación:

Miles de euros	2006	2005
Importe neto cifra de negocios	884.557	696.223
Ventas	739.419	566.490
Prestaciones de servicios	136.966	108.833
Devoluciones y rappels sobre ventas	-2.161	-1.904
Ingresos por arrendamientos operativos	588	391
Otros ingresos	9.745	22.413
Otros ingresos de explotación	10.279	17.293
Trabajos realizados por la empresa para el inmovilizado	9.491	11.453
Subvenciones a la explotación	363	259
Subvenciones de capital traspasadas a resultados	425	247
Otros ingresos		5.334
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	894.836	713.516

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

Miles de euros	2006			2005		
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Autopistas	746.790	9.284	756.074	570.697	9.109	579.806
Aparcamientos	132.144	422	132.566	119.729	280	120.009
Eliminación por operaciones InterGrupo		-4.083	-4.083		-3.592	-3.592
TOTAL	878.934	5.623	884.557	690.426	5.797	696.223

Análisis de las variaciones:

- Los incrementos en concesionarias autopistas se deben principalmente a crecimientos significativos en los tráficos de todas las autopistas; la incorporación de Indiana Toll Road el pasado 1 de julio; Talca-Chillán, que desde el mes de mayo integra por global y Eurolink, que recoge los ingresos de todo el año.
- Las variaciones producidas en aparcamientos son debidas a la gestión de un mayor número de plazas en este año.

A continuación se proporciona un desglose de la facturación a clientes externos por división y los principales países en que Cintra desarrolla sus actividades (datos en miles de euros):

Miles de euros	2006			2005		
	Aparcamientos	Autopistas	Total	Aparcamientos	Autopistas	Total
España	130.529	142.241	272.770	118.302	123.204	241.506
USA		76.776	76.776		41.444	41.444
Canadá		318.211	318.211		280.490	280.490
Chile		129.329	129.329		90.220	90.220
Portugal		64.753	64.753		34.661	34.661
Resto de Europa	1.315	15.480	16.795	1.132	678	1.810
Resto del Mundo	300		300	295		295
TOTAL	132.144	746.790	878.934	119.729	570.697	690.426

Los ingresos registrados en cada uno de los países corresponden fundamentalmente a operaciones realizadas en moneda local. Del total de la facturación, el 40,31% (40,26% para 2005) corresponde a facturaciones realizadas en euros.

■ 26. GASTOS DE PERSONAL

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

Miles de euros	2006	2005
Sueldos y salarios	92.839	76.533
Seguridad Social	15.524	13.231
Indemnizaciones por despido	436	242
Otros gastos de personal	1.322	1.159
TOTAL	110.121	91.165

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

Miles de euros	2006	2005	Variación
Titulados	478	357	121
Administrativos	741	776	-35
Operarios y técnicos no titulados	2.798	2.105	693
TOTAL	4.017	3.238	779

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

Miles de euros	2006	2005	Variación
Autopistas	1.882	1.333	549
Aparcamientos	2.135	1.905	230
TOTAL	4.017	3.238	779

Los gastos de personal relacionados con opciones sobre acciones se detallan en la nota 35.

■ 27. ARRENDAMIENTOS OPERATIVOS

El Grupo como arrendatario

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2006 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 5.470 miles de euros (5.635 en 2005).

En la fecha del balance de situación, el Grupo tenía compromisos adquiridos de futuras cuotas de arrendamiento mínimas en virtud de arrendamientos operativos no cancelables con los vencimientos siguientes:

Miles de euros	2006	2005
Menos de un año	3.323	2.145
Entre uno y cinco años	765	2.455
Más de cinco años	1.382	1.035
TOTAL	5.470	5.635

■ 28. RESULTADO DE EXPLOTACIÓN

Miles de euros	2006		2005		Variación %
	Resultado	Margen	Resultado	Margen	
Autopistas	332.017	44,13%	267.410	46,39%	24,16%
Aparcamientos	27.829	21,04%	26.523	22,13%	4,92%
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	359.846	40,68%	293.933	42,22%	22,42%

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

A continuación se proporciona un desglose del resultado de explotación por división y los principales países en que Cintra desarrolla sus actividades (datos en miles de euros):

Ejercicio 2005

Miles de euros

2005	ESPAÑA	EEUU	CANADA	CHILE	PORTUGAL	RESTO EUROPA	RESTO MUNDO	Total
Autopistas	47.917	8.313	151.022	45.171	14.999	-12	0	267.410
Aparcamientos	26.253					320	-50	26.523
TOTAL	74.170	8.313	151.022	45.171	14.999	308	-50	293.933

Ejercicio 2006

Miles de euros

2006	ESPAÑA	EEUU	CANADA	CHILE	PORTUGAL	RESTO EUROPA	RESTO MUNDO	Total
Autopistas	49.245	21.292	178.652	58.331	21.330	3.167	0	332.017
Aparcamientos	27.468					424	-63	27.829
TOTAL	76.713	21.292	178.652	58.331	21.330	3.591	-63	359.846

El resultado de explotación registrado en cada uno de los países corresponde fundamentalmente a operaciones realizadas en moneda local. Del total del resultado de explotación, el 28,28% (30,45% para el 2005) es en euros.

A continuación se presenta la cifra del resultado bruto de explotación (antes de amortizaciones y variación de provisiones) o EBITDA por división de negocio del año 2006 comparado con el 2005.

Miles de euros	Año 2006	Año 2005	Variación
Autopistas	547.045	422.202	124.843
Aparcamientos	45.986	41.749	4.237
TOTAL RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	593.031	463.951	129.080

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 2006	Año 2005	Variación %
Resultado financiero proyectos de infraestructuras	-467.490	-354.013	-32,05%
Autopista Chillán Collipulli	-1.833		
Autopista Collipulli Temuco	-19.287	-21.228	9,15%
Autopista Temuco Río Bueno	-12.090	-10.007	-20,81%
Autopista Santiago Talca	-41.827	-6.018	-695,03%
Autopista Talca Chillán	-9.791		
407 ETR Internacional Inc.	-159.704	-184.995	13,67%
Autopista del Sol	-22.376	-16.757	-33,53%
Autopista Terrasa-Manresa	-11.472	-8.816	-30,12%
Autopista Trados M-45	-2.651	-2.226	-19,10%
Autopista R-4 Madrid Sur	-30.692	-28.769	-6,69%
Autopista Madrid Levante	-16.468		
Euroscut Algarve	-15.576	-15.626	0,32%
Euroscut Norte	-11.904		
Algarve Internacional BV	683	656	4,07%
Eurolink Motorway Operation	-9.889	-354	-2693,62%
Skyway Concession Co.	-54.963	-56.566	2,83%
SCC Holding	-8.991	-3.307	-171,89%
ITR Concession Company	-39.174		
Autoestrade Lombardia	59		
Financinfrastructures Ltda	456		
Resultado financiero Resto de Sociedades	-1.294	-3.025	57,26%
Autopistas	1.503	-538	379,55%
Aparcamientos	-2.797	-2.487	-12,46%
TOTAL	-468.784	-357.038	-31,30%

La siguiente tabla muestra en detalle la variación existente entre la relación de ingresos y gastos que componen el resultado financiero por conceptos:

Miles de euros	Año 2006	Año 2005	Variación
Ingresos Financieros por rendimientos de inversiones	58.291	77.004	-18.713
Proyectos de infraestructuras	52.980	72.460	-19.480
Resto sociedades	5.311	4.544	767
Otros Ingresos Financieros	1.535	913	622
Total Ingresos Financieros	59.826	77.917	-18.091
Gastos Financieros por Financiación	-527.114	-433.606	-93.508
Proyectos de infraestructuras	-520.470	-426.464	-94.006
Resto sociedades	-6.644	-7.142	498
Otros Gastos Financieros	-1.496	-1.349	-147
Total Gastos Financieros	-528.610	-434.956	-93.654
TOTAL RESULTADO FINANCIERO	-468.784	-357.038	-111.746

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.

	2006			2005		
	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG	Gasto e ingreso financiero devengado	Gasto e ingreso activado en periodo de construcción	Gasto e ingreso financiero en PyG	Gasto e ingreso financiero devengado
Miles de euros						
Resultado financiero Concesiones						
407 ETR International Inc.		-159.704	-159.704		-184.995	-184.995
Autopista del Sol		-22.376	-22.376		-16.757	-16.757
Autopista Terrasa-Manresa		-11.472	-11.472		-8.816	-8.816
Autopista Trados M-45		-2.651	-2.651		-2.226	-2.226
Autopista R-4 Madrid Sur		-30.692	-30.692		-28.769	-28.769
Autopista Madrid Levante	-10.259	-16.468	-26.727	-10.231		-10.231
Autopista M-203 Alcalá-O'Donnell	27		27	21		21
Autopista Collipulli Temuco.		-19.287	-19.287		-21.228	-21.228
Autopista Talca Chillán		-9.791	-9.791			
Autopista Santiago Talca	-3.728	-41.827	-45.555	-5.403	-6.018	-11.421
Autopista Temuco Río Bueno		-12.090	-12.090		-10.007	-10.007
Autopista Chillán Collipulli		-1.833	-1.833			
Eurolink Motorway		-9.889	-9.889	-7.225	-354	-7.579
Financinfrastructures Ltda		456	456			
Euroscut Algarve		-15.576	-15.576		-15.626	-15.626
Euroscut Norte Litoral	-12.439	-11.904	-24.343	-10.216		-10.216
Algarve Internacional BV		683	683		656	656
Autostrade Lombardia		59	59			
Skyway Concession Co		-54.963	-54.963		-56.566	-56.566
SCC Holding		-8.991	-8.991		-3.307	-3.307
ITR Concession Company		-39.174	-39.174			
TOTAL	-26.399	-467.490	-493.889	-33.054	-354.013	-387.067

En la siguiente tabla se desglosa el resultado financiero del Resto de Sociedades, separando lo que es puro resultado de financiación imputable a las deudas existentes en cada sociedad del resto de partidas que componen el resultado financiero:

Miles de euros	Año 2006	Año 2005	Variación %
Ingresos por intereses de activos financieros	5.311	4.544	16,88%
Gastos por intereses de pasivos financieros	-6.644	-7.120	6,69%
Ingresos por dividendos			
Ganancias en el valor razonable de instrumentos financieros	1.033	280	269,54%
Pérdidas en el valor razonable de instrumentos financieros		-124	
Importe traspasado desde patrimonio neto por instrumentos de cobertura de flujos de efectivo	-10	59	-117,08%
Diferencias de cambio	-413	74	-658,15%
Intereses demora y otros gastos cargados al cliente		0	
Descuento s/compras pronto pago			
Fianzas	-583	-567	2,82%
Resto	12	-171	-107,02%
TOTAL	-1.294	-3.025	57,22%

■ 30. OTRAS PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Dentro de este epígrafe se incluyen los resultados procedentes de la venta de sociedades participadas, así como el generado por pérdida de valor o deterioro de fondos de comercio. En concreto, en el ejercicio 2006 se han producido los siguientes resultados:

El 29 de julio Cintra, S.A. alcanzó un acuerdo con el Grupo Isolux en relación con la Oferta Pública formulada por dicho Grupo por el 100% del capital social de Europistas, por el cual se comprometía de forma irrevocable a aceptar dicha oferta (5,13 euros por acción). El 14 de noviembre ambas sociedades decidieron resolver el acuerdo suscrito.

De esta forma Cintra, S.A. acudió a la oferta liderada por Sacyr a un precio de 9,15 euros por acción, a cambio de una compensación económica para el Grupo Isolux de 131,3 millones de euros. La operación de venta de la totalidad de su participación en Europistas C.E.S.A. (32,48%), ha generado un beneficio consolidado de 199.762 miles de euros.

La desinversión por parte de Eguisa en los aparcamientos de Montalbán (Madrid) y Kursaal (San Sebastián), que ha generado una plusvalía de 7.162 miles de euros.

Las diferencias de conversión en las devoluciones de capital de las autopistas chilenas Talca Chillán y Temuco Río Bueno, lo que genera un resultado negativo de 8.852 miles de euros.

31. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS

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

Miles de euros	Año 2006		Año 2005		Variación %
	Resultado	Margen	Resultado	Margen	
Autopistas	67.405	8,96%	-44.020	-7,64%	-253,12%
Aparcamientos	33.253	25,14%	25.338	21,14%	31,24%
TOTAL	100.658	11,38%	-18.682	-2,68%	-638,75%

32. RESULTADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS

La evolución del resultado procedente de actividades continuadas desglosado por actividades de negocio es el siguiente:

Miles de euros	Año 2006		Año 2005		Variación %
	Resultado	Margen	Resultado	Margen	
Autopistas	51.486	6.81%	-27.774	-4,79%	285,37%
Aparcamientos	24.933	18,85%	17.306	14,42%	44,06%
TOTAL	76.419	8,64%	-10.468	-1,50%	830,02%

33. GANANCIAS POR ACCIÓN

33.1 Beneficio básico por acción

El beneficio básico por acción se determina dividiendo el resultado neto atribuido al Grupo en un ejercicio entre el número medio ponderado de las acciones en circulación durante ese ejercicio, excluido el número medio de las acciones propias mantenidas a lo largo del mismo.

Se presenta a continuación el cálculo del beneficio básico por acción tanto de actividades continuadas como de actividades continuadas y discontinuas.

Beneficio básico de actividades continuadas:

	2006	2005
Resultado del ejercicio atribuido a sociedad dominante de actividades continuadas (miles de euros)	155.665	33.784
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	493.807	491.116
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	0	0
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	493.807	491.116
Beneficio básico por acción (euros)	0,32	0,07

33.2. Beneficio diluido por acción

El beneficio por acción diluido se calcula ajustando el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación para reflejar la conversión de todas las acciones ordinarias potenciales dilusivas. A estos efectos se considera que la conversión tiene lugar al comienzo del período o en el momento de la emisión de las acciones ordinarias potenciales, si éstas se hubiesen puesto en circulación durante el propio período.

Existen dos clases de acciones ordinarias potenciales dilusivas:

- Deuda convertible: Se asume que la deuda convertible se convierte en acciones ordinarias y el beneficio neto se ajusta para eliminar el gasto por intereses neto del efecto fiscal.
- Opciones sobre acciones: se efectúa un cálculo para determinar el número de acciones que podrían haberse adquirido a valor razonable (precio medio anual de la acción de la sociedad), en base al valor monetario de los derechos de suscripción de las opciones sobre acciones pendientes.

Al 31 de diciembre de 2006 y 2005, en el Grupo existen únicamente opciones sobre acciones como acciones ordinarias potenciales dilusivas.

El beneficio diluido por acción se ha determinado de la siguiente forma:

Beneficio diluido de actividades continuadas

	2006	2005
Resultado del ejercicio atribuido a sociedad dominante de actividades continuadas (miles de euros)	155.665	33.784
Número medio ponderado de acciones en circulación (miles acciones)	493.807	491.116
Menos número medio acciones propias (miles de acciones)	0	0
Opciones sobre acciones (miles de acciones)	1.253	864
Número medio de acciones para determinar el beneficio diluido por acción	495.060	491.980
Beneficio diluido por acción (euros)	0,31	0,07

34. FLUJO DE CAJA

El Estado de Flujo de Caja que se formula en estos estados financieros ha sido elaborado conforme a lo establecido en la NIC7.

Dicho Estado de Flujo de Caja explica la variación global de la Tesorería del Grupo consolidado, integrando todas las actividades gestionadas por el mismo, incluyendo las sociedades titulares de concesiones de Infraestructuras.

De esta forma, el flujo de operaciones reportado corresponde al generado por todas las actividades operativas, incluyendo por lo tanto los flujos operativos de las sociedades concesionarias (fundamentalmente cobros de peaje menos gastos operativos) y el flujo de inversiones incluye todas las inversiones en inmovilizado material e inmaterial, consignándose por lo tanto como tal las inversiones en los activos concesionales por parte de las sociedades concesionarias.

No obstante lo anterior, se considera que con el objeto de poder dar una explicación más apropiada de la tesorería generada por el Grupo, resulta interesante separar (tal y como se ha venido realizando en otros ejercicios) entre:

a) El flujo generado por los negocios del Grupo considerando las sociedades concesionarias como una participación financiera, consignando por lo tanto como flujo de inversiones las inversiones en capital de dichas sociedades y como flujo de operaciones los retornos obtenidos de dichas inversiones (dividendos y otros).

b) El flujo obtenido por las sociedades concesionarias donde se recogen los flujos de actividad y financiación derivados de las operaciones de dichas sociedades.

Como se puede comprobar en las tablas adjuntas, la suma de ambos segmentos constituye el flujo de caja global del Grupo, una vez eliminados en la columna de ajustes los dividendos recibidos de las sociedades concesionarias que se integran por global y por proporcional (143,9 millones de euros en 2006 y 221,1 millones de euros en 2005) y las inversiones realizadas en el capital de las mismas (398,3 millones de euros en 2006 y 392,6 millones de euros en 2005).

Miles de euros

2005	Flujo de caja (sociedades concesionarias como inversión financiera)	Flujo de caja sociedades concesionarias	Ajustes	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
Rdo. bruto de explotación (EBITDA)	36.711	427.240	0	463.951
Cobro dividendos	226.237	0	-221.127	5.110
Variación cuentas a cobrar y otros	14.849	-74.208	0	-59.359
Pago de impuestos	20.360	-21.600	0	-1.240
Resto conceptos	632	0	0	632
Flujo de operaciones	298.789	331.432	-221.127	409.094
Inversión	-418.026	-2.065.233	392.571	-2.090.688
Inversión en activos concesionales		-2.065.233	0	-2.065.233
Inversión en inm. material / inmat.	-25.455	0	0	-25.455
Inversión en inm. financiero	-392.571	0	392.571	0
Desinversión	41.479	0	0	41.479
Flujo de inversión	-376.547	-2.065.233	392.571	-2.049.209
Flujo de actividad	-77.758	-1.733.801	171.444	-1.640.115
Flujo de capital y socios externos	0	711.118	-392.571	318.547
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-30.000	0	0	-30.000
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	0	-385.995	221.127	-164.868
Flujo financiación propia	-30.000	325.123	-171.444	123.679
Intereses pagados/recibidos	-3.025	-284.205	0	-287.230
Aumento endeudamiento bancario	0	1.617.501	0	1.617.501
Disminución endeudamiento bancario	-70.287	0	0	-70.287
Flujo de financiación	-103.312	1.658.419	-171.444	1.383.663
Variación tesorería y equivalentes	-181.070	-75.382	0	-256.452
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	504.276	387.559		891.435
Tesorería y equivalentes al final del periodo	323.206	347.520		670.726
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		-35.343		-35.343

Miles de euros

2006	Flujo de caja (sociedades concesionarias como inversión financiera)	Flujo de caja sociedades concesionarias	Ajustes	FLUJO DE CAJA CONSOLIDADO
Rdo. bruto de explotación (EBITDA)	37.285	555.746	0	593.031
Cobro dividendos	148.598	0	-143.879	4.719
Variación cuentas a cobrar y otros	34.951	-2.787	0	32.164
Pago de impuestos	17.743	-44.972	0	-27.229
Resto conceptos	0	0	0	0
Flujo de operaciones	238.577	507.987	-143.879	602.685
Inversión	-475.125	-2.025.135	398.284	-2.101.976
Inversión en activos concesionales	0	-2.025.135	0	-2.025.135
Inversión en inm. material / inmat.	-47.709	0	0	-47.709
Inversión en inm. financiero	-427.416	0	398.284	-29.132
Desinversión	249.842	0	0	249.842
Flujo de inversión	-225.283	-2.025.135	398.284	-1.852.134
Flujo de actividad	13.294	-1.517.148	254.405	-1.249.449
Flujo de capital y socios externos	0	428.060	-398.284	29.776
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-37.521	0	0	-37.521
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas		-221.752	143.879	-77.873
Flujo financiación propia	-37.521	206.308	-254.405	-85.618
Intereses pagados/recibidos	-383	-355.882	0	-356.265
Aumento endeudamiento bancario		1.891.943	0	1.891.943
Disminución endeudamiento bancario	-37.154	0	0	-37.154
Flujo de financiación	-75.058	1.742.369	-254.405	1.412.906
Variación tesorería y equivalentes	-61.764	225.221	0	163.457
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	323.206	347.520		670.726
Tesorería y equivalentes al final del periodo	261.442	547.326		808.768
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		25.415		25.415

Flujo de caja sociedades concesionarias como inversión financiera

El flujo de caja del ejercicio 2006 se ha visto afectado de forma significativa por la compra de la autopista Indiana Toll Road por un importe de 302,9 millones de euros minorado por el cobro derivado de la venta de la participación en Europistas, C.E.S.A. a Sacyr (237,5 millones de euros) y la venta de los aparcamientos de Kursaal y Montalbán (12,4 millones de euros).

No obstante, a pesar del importante volumen de inversiones, el flujo de la actividad del Grupo no se ha visto afectado significativamente debido al importante flujo de operaciones generado por la compañía.

Flujo de operaciones

Dentro del flujo de operaciones (238,6 millones de euros) se incluye un importe de 148,6 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades concesionarias de autopistas, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta. El resto del flujo corresponde principalmente al aportado por la actividad de aparcamientos (aproximadamente 46,4 millones de euros), a cobros netos por impuestos y a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

Miles de euros	31/12/06	31/12/05
Europistas	4.098	4.591
407 ETR International Inc.	3.829	929
Autopista Terrasa-Manresa	11.467	10.594
Autopista del Sol	37.271	6.123
Aparcamientos	621	518
Autopista Trados M-45	2.611	4.214
Euroscut Algarve	3.322	0
Autopista Temuco Río Bueno	5.584	5.584
Total dividendos	73.011	32.553
Autopista Talca Chillán	6.835	0
Autopista Temuco Río Bueno	25.495	0
407 ETR International Inc.	43.257	26.852
Autopista Trados M-45	0	596
Chicago Skyway	0	166.235
Total devoluciones de fondos propios	75.587	193.683
TOTAL	148.598	226.236

En este punto, y tal y como muestra la tabla anterior, se incluyen dentro del flujo de operaciones no sólo los dividendos reci-

bidos, sino también las devoluciones de fondos propios, ya que se consideran rendimientos de las inversiones realizadas, debido a que no suponen venta de participación alguna en el negocio correspondiente.

Flujo de inversión

La siguiente tabla muestra un detalle de los desembolsos por inversiones acometidas:

Miles de euros	31/12/06	31/12/05
Autopista Madrid-Sur R-4	27.465	0
Eurolink Motorway	28.050	0
Chicago Skyway	0	374.793
Indiana Toll Road	302.892	0
Autopista Madrid-Levante	22.000	13.959
Autopista Talca Chillán	3.184	0
M-203 Alcalá-O'Donnell	40.458	3.819
Autopista Nea Odos Concession	1.667	0
Autostrade Lombardía	1.700	0
Aparcamientos	46.243	24.884
Resto	1.466	571
TOTAL	475.125	418.026

Entre los desembolsos más significativos realizados por el Grupo en el año hay que destacar la compra del 50,0% de la autopista Indiana Toll Road y la compra de un 10% de capital adicional en la autopista Madrid-Sur R-4. También se han llevado a cabo ampliaciones de capital en Inversora Autopista Madrid-Levante, M-203 Alcalá-O'Donnell y Eurolink Motorway.

Además de las mencionadas inversiones en el capital de las sociedades concesionarias, la tabla anterior recoge la inversión en inmovilizado realizado en la actividad de aparcamientos.

Dentro del capítulo de desinversiones, hay que destacar el flujo positivo obtenido por la venta de la participación en Europistas, C.E.S.A. a Sacyr (237,5 millones de euros) y la venta de los aparcamientos de Kursaal y Montalbán (12,4 millones de euros).

Flujo de financiación propia

Se consignan como flujo de dividendos los pagos realizados a los accionistas de Grupo Cintra, que en 2006 han ascendido a -37,5 millones de euros.

Como otros efectos en recursos propios se incluyen los derivados del efecto de tipo de cambio en lo que afecta directamente a la tesorería o deuda existente en moneda extranjera; efecto que en este ejercicio, al igual que en el anterior, ha sido positivo

debido a la apreciación del euro respecto a ciertas monedas, lo que se traduce en un menor endeudamiento neto.

Flujo de caja de sociedades concesionarias

Para la elaboración del flujo de caja de las sociedades concesionarias sólo se han considerado las que consolidan por integración global y proporcional en el balance del Grupo, consignándose para aquéllas los flujos correspondientes al 100% de la sociedad y para éstas, los flujos en proporción al porcentaje mantenido, tal y como unas y otras se integran en el balance. A continuación se distinguen las principales partidas que explican la evolución de su posición neta de tesorería:

	2006	2005
	Flujo de caja sociedades concesionarias	Flujo de caja sociedades concesionarias
Flujo de operaciones	507.987	331.432
Inversión	-2.025.135	-2.065.233
Desinversión	0	0
Flujo de inversión	-2.025.135	-2.065.233
Flujo de actividad	-1.517.148	-1.733.801
Flujo de capital y socios externos	428.060	711.118
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	0	0
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-221.752	-385.995
Flujo financiación propia	206.308	325.123
Intereses pagados	-355.882	-284.205
Fondos de reserva	0	0
Aumento endeudamiento bancario	1.891.943	1.617.501
Disminución endeudamiento bancario	0	0
Flujo de financiación	1.742.369	1.658.419
Variación tesorería y equivalentes	225.221	-75.382
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	347.520	387.559
Tesorería y equivalentes al final del periodo	547.326	347.520
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes	25.415	-35.343

El **flujo de operaciones** de las sociedades concesionarias recoge básicamente la entrada de fondos de aquellas sociedades que se encuentran en explotación, si bien incluye también las devoluciones y pagos de IVA correspondientes a aquéllas que se encuentran en fase de construcción. Como explicación del flujo de operaciones obtenido por todas estas sociedades se puede partir de su EBITDA (resultado de 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:

ESTADO DE FLUJO DE CAJA DE SOCIEDADES CONCESIONARIAS

Rtdo. de explotación de sociedades concesionarias	341.798
Amortizaciones/Provisiones	213.948
Rdo. bruto de explotación (EBITDA)	555.746
Pago de impuestos	-44.972
Variación Fondo de Maniobra	-2.787
Flujo de Operaciones	507.987

El **flujo de inversión** en inmovilizado material recoge los desembolsos por aumento de este inmovilizado, en su mayor parte procedente de la adquisición de la autopista Indiana Toll Road, así como de aquellas concesionarias que han estado en fase de construcción en 2005 y el presente año.

En el **flujo de financiación propia** se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en Grupo por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que el Grupo mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia.

En la siguiente tabla se muestra el detalle de las devoluciones de fondos propios, así como los dividendos desembolsados en cada sociedad:

	31/12/06	31/12/05
407 ETR International Inc.	94.327	52.190
Autopista Terrasa-Manresa	15.036	13.888
Autopista del Sol	46.588	7.203
Autopista Trados M-45	2.610	4.810
Autopista Temuco Río Bueno	48.917	7.445
Autopista Talca Chillán	10.109	
Euroscut Algarve	4.165	
Chicago Skyway		300.458
TOTAL	221.752	385.995

Por lo que respecta a la entrada de fondos por ampliaciones de capital o desembolsos pendientes realizados en el año 2006, se incluye la ampliación de capital realizada en la sociedad Inversora en Inversora Madrid-Levante y M-203 Alcalá-O'Donnell y el desembolso por la inversión en la autopista Indiana Toll Road.

Adicionalmente el flujo de financiación propia incluye también el impacto que la evolución del tipo de cambio ha tenido en 2006 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, las sociedades estadounidense Chicago Skyway e Indiana Toll Road y las sociedades concesionarias chilenas. En conjunto el impacto que la evolución de estas monedas ha tenido respecto al euro ha supuesto una menor deuda y por tanto una mejor posición neta de tesorería de estas sociedades concesionarias por importe de 578,5 millones de euros.

Finalmente, el **flujo de resultado por financiación** corresponde a los intereses pagados por las sociedades concesionarias, así como otras comisiones y costes en estrecha relación con la obtención de financiación. El flujo por estos conceptos se corresponde con el gasto por intereses relativos al periodo, así como cualquier otro concepto que supone una variación directa de la deuda neta del periodo. Este importe no coincide con el resultado por financiación que aparece en la cuenta de pérdidas y ganancias, fundamentalmente por las diferencias existentes entre el devengo y el pago de intereses en las autopistas 407 ETR, Chicago Skyway e Indiana Toll Road.

35. RETRIBUCIONES AL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Siguiendo los criterios establecido 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 corresponden al Consejo de Administración.
2. Además, los consejeros que cumplan funciones ejecutivas dentro de la Sociedad percibirán, por este concepto, una retribución compuesta por: (a) una parte fija, adecuada a los servicios y responsabilidades asumidos; (b) una parte variable, correlacionada con algún indicador de los rendimientos del consejero o de la empresa; (c) una parte asistencial y (d) una indemnización para el caso de cese no debido a incumplimiento imputable al consejero.
La determinación del importe correspondiente a la parte fija, de los indicadores o criterios de cálculo de la parte variable, del coste de las previsiones asistenciales y de los parámetros de referencia para cuantificar la indemnización por cese corresponden a la Junta General.
El Consejo de Administración podrá, dentro de los límites establecidos por la Junta, individualizar el paquete retributivo de cada consejero y definir las demás condiciones exigibles para su obtención. Los consejeros ejecutivos afectados se abstendrán de asistir y participar en la deliberación del Consejo correspondiente. El Consejo cuidará que las retribuciones se orienten por las condiciones del mercado y tomen en consideración la responsabilidad y grado de compromiso que entraña el papel que está llamado a desempeñar cada consejero.
3. Los consejeros podrán ser retribuidos además con la entrega de acciones de la Sociedad o de otra compañía cotizada del grupo al que pertenezca, de opciones sobre las mismas o de instrumentos vinculados a su cotización. Cuando se refiera a acciones

de la Sociedad, esta retribución deberá ser acordada por la Junta General de accionistas. El acuerdo expresará, en su caso, el número de acciones a entregar, el precio de ejercicio de los derechos de opción, el valor de las acciones que se tome como referencia y el plazo de duración de esta forma de retribución.

4. La Sociedad está autorizada para contratar un seguro de responsabilidad civil para sus consejeros.

5. Las retribuciones de los consejeros externos y de los consejeros ejecutivos, en este último caso en la parte que corresponda a su cargo de consejero al margen de su función ejecutiva, se consignarán en la memoria de manera individualizada para cada consejero. Las correspondientes a los consejeros ejecutivos, en la parte que corresponda a su función ejecutiva, se incluirán de manera agrupada, con desglose de los distintos conceptos o partidas retributivas.”

b) Acuerdos de la Junta General de Accionistas y del Consejo de Administración en relación con la remuneración de los consejeros.

La Junta General Extraordinaria de Accionistas de CINTRA de fecha 4 de octubre de 2004 adoptó, de conformidad con lo previsto en el artículo 36 de los estatutos sociales, el siguiente acuerdo:

1. “Fijar en 1.000.000 euros el importe máximo agregado de las retribuciones estatutarias que la Sociedad puede satisfacer anualmente al conjunto de sus consejeros con arreglo a lo previsto en el apartado 1 del artículo 36 del texto refundido de los Estatutos Sociales.

2. De conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 36 del indicado texto refundido de los Estatutos sociales, se acuerda establecer la remuneración máxima anual de cada consejero ejecutivo de la Sociedad en los siguientes términos:

i. Parte Fija.

El importe bruto global a abonar por este concepto no podrá exceder de 500.000 euros anuales. Entretanto no sea modificado por la Junta, dicho importe se incrementará anualmente tomando en consideración el índice español de precios de consumo (IPC) y/o las referencias de mercado que para posiciones de índole similar elabore una entidad independiente de reconocido prestigio en el campo de la consultoría de Recursos Humanos.

ii. Parte Variable.

Esta partida retributiva está vinculada al logro de objetivos en función de parámetros de la Sociedad y/o del Grupo al que pertenece, tales como los siguientes:

a) Incremento del Beneficio Neto respecto del ejercicio precedente.

b) Grado de consecución del Beneficio antes de Impuestos presupuestado para el ejercicio de que se trate.

c) Grado de consecución del flujo de caja presupuestado.

d) Evolución de los costes de estructura

e) Número y tipo de proyectos que hayan sido objeto de licitación, adjudicación o financiación.

La Parte Variable de la remuneración se devengará de una sola vez y no tendrá carácter consolidable. Su importe máximo anual no excederá en ningún caso del doble de la Parte Fija del ejercicio correspondiente.

iii. Parte Asistencial.

El coste máximo anual de los planes de pensiones, seguros y/o demás previsiones en materia asistencial no podrá exceder de 3.000 euros. Dicha cantidad se incrementará anualmente de conformidad con el criterio previsto en el punto (i) anterior.

iv. Parte Indemnizatoria.

El importe de las previsiones indemnizatorias para el caso de cese no debido a incumplimiento del consejero, durante los ocho primeros años de permanencia en la Sociedad o en el Grupo al que pertenece no podrán exceder de tres anualidades, es decir, del triple del importe conjunto de la retribución fija correspondiente al año en que cesa y de la última retribución variable devengada antes de su cese. Este límite será de cuatro anualidades a partir del noveno año de permanencia.

Al amparo de la previsión contenida en el último párrafo del apartado 2 del artículo 36 de los Estatutos, se faculta al Consejo de Administración para fijar la retribución exacta de cada consejero ejecutivo dentro de los límites reseñados en los párrafos (i) a (iv) precedentes así como para definir cualesquiera otras condiciones exigibles para su abono.

3. Se hace constar que las retribuciones anteriores y, en su caso, las que la Junta acuerde de conformidad con lo prevenido por el apartado 3 del artículo 36 de los Estatutos, son compatibles con los planes de opciones establecidos por Grupo Ferrovial, S.A. para los consejeros de la Sociedad”.

- El Consejo de Administración de Cintra, de fecha 15 de noviembre de 2004, aprobó el siguiente acuerdo:

Fijar una retribución de 60.000 euros por año y administrador, a favor de cada uno de los consejeros externos independientes y el consejero ejecutivo.

c) Régimen retributivo para el ejercicio 2006:

La remuneración del Consejo de Administración de Cintra, durante el ejercicio 2006, 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.

ii. Consejeros Ejecutivos:

- Atenciones Estatutarias: este tipo de remuneración le corresponde al Vicepresidente Segundo Ejecutivo

- Por la parte que le corresponde a la función ejecutiva, la remuneración incluye las siguientes partidas: retribución fija, retribución variable, gratificación extraordinaria, retribución por pertenencia a otros consejos de administración de sociedades del grupo o asociadas devengadas durante el ejercicio 2006, primas de seguro de vida y otros conceptos.

iii. Consejeros externos dominicales:

No han percibido cantidad alguna en su condición de consejeros de la Sociedad. El único concepto por el que alguno de ellos ha percibido remuneración, 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 Vicepresidente Segundo 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-Junco Mans: 60 miles de euros.
- D. Fernando Abril-Martorell Hernández: 60 miles de euros.
- D. Jaime Bergel Sainz de Baranda: 60 miles de euros.
- D. Juan Béjar Ochoa: 60 miles de euros.

Los Consejeros Ejecutivos de la Sociedad percibieron, en la parte que corresponde a su función ejecutiva, 1.510 miles de euros en concepto de retribución fija, retribución variable, primas de seguro de vida, por pertenencia a otros Consejos de Administración de otras sociedades del Grupo y asociadas y otros conceptos.

d) Remuneración de la alta dirección con dependencia directa del consejero delegado:

La retribución que percibió la alta dirección de la Sociedad excluyendo los consejeros ejecutivos, en el ejercicio 2006, asciende a la cantidad de 2.494 miles de euros, correspondiente a los siguientes conceptos:

- Retribución fija: 1.537 miles de euros.
- Retribución variable: 590 miles de euros.
- Adicionalmente, la alta dirección percibió, por su pertenencia a órganos de administración de otras sociedades del grupo o asociadas 126 miles de euros.
- Primas de seguros de vida: 6 miles de euros.
- Otros conceptos: 235 miles de euros.

36. SISTEMA RETRIBUTIVO MEDIANTE ENTREGA DE OPCIONES SOBRE ACCIONES Y ENTREGA DE ACCIONES COMO PARTE DE LA RETRIBUCIÓN VARIABLE

A.- El Consejo de Administración, en septiembre de 2005, aprobó un plan de opciones sobre acciones de la Sociedad, dirigido: (i) a directivos de Cintra y sus filiales que desarrollan sus funciones en dependencia directa del Consejero Delegado, y (ii) a otros directivos de la Sociedad y sus filiales, en los términos que fije el Consejero Delegado.

El plan de opciones dirigido a los directivos con dependencia directa del Consejero Delegado se aprobó por la Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 28 de marzo de 2006. En esa misma Junta se aprobó un Plan de Opciones dirigido al Consejero Delegado de la Sociedad (actualmente Vicepresidente Segundo).

Con motivo de la ejecución de la ampliación de capital liberada acordada por la Junta General de Accionistas y de conformidad con los Reglamentos de los Planes de Opciones, se ha procedido a ajustar el número de opciones asignadas, el precio de ejercicio y la prima a cargo de los partícipes todo ello con el fin de mantener el mismo alcance del derecho concedido.

Las características principales de los Planes de Opciones, al tiempo de otorgarse y, ajustado con motivo de la referida ampliación liberada, se describen a continuación:

a) Plan de Opciones:

- **Partícipes:** (i) directivos de Cintra y sus filiales que desarrollan sus funciones en dependencia directa del Consejero Delegado y (ii) otros directivos de la Sociedad y sus filiales, en los términos que fije el Consejero Delegado
- **Alcance:** A cada opción le corresponde una acción. El número máximo de opciones son 1.050.000 (equivalentes al 0'204% del Capital social).
- **Precio de Otorgamiento:** 9'90 euros por acción.
- **Plazo y período de ejercicio de las opciones:** Las opciones son ejercitables a partir del tercer año desde la fecha de concesión y antes de seis años (2008-2011), siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad exigidas.
- **El sistema conlleva una prima de un (0'31) euro por acción a cargo del beneficiario.**

b) Plan de Opciones:

- **Partícipe:** el Consejero Delegado (actualmente Vicepresidente Segundo).
- **Alcance:** A cada opción le corresponderá una acción. El número máximo de opciones son 278.250, (0,05% del capital social de CINTRA).

- **Precio de otorgamiento:** 10'28.

- **Plazo y periodo de ejercicio:** Las opciones serán ejercitables, por terceras partes, a partir del tercer año desde la fecha de concesión y antes de seis años (2009-2012), acumulándose al periodo siguiente la parte no realizada, siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad exigidas.
- El sistema conlleva una prima de un (0'31) euro por acción a cargo del beneficiario.

El gasto de personal por opciones sobre acciones en el año 2006 ha sido de 751 miles de euros (59 miles de euros en 2005).

Con el objeto de cubrir el posible quebranto patrimonial que para la sociedad puede significar el ejercicio de estos sistemas retributivos articulados mediante entrega de opciones sobre acciones, Cintra contrata en el momento de su otorgamiento contratos de permuta financiera liquidables exclusivamente en metálico. Mediante dichos contratos Cintra se asegura, en el momento que sean efectivas las retribuciones, percibir una cantidad igual a la revalorización experimentada por las acciones.

Se articulan mediante un contrato de Permuta Financiera por el que la entidad se compromete al pago en metálico a Grupo Cintra de cantidades equivalentes al rendimiento de acciones de Grupo Cintra, y Grupo Cintra se compromete al pago de retribución. Las características principales de este contrato son las siguientes:

- El Número de acciones para la base de cálculo de ambos rendimientos es igual al número de acciones que sirve de referencia para el cálculo de la retribución.
- El Precio por acción para la base de cálculo de ambos rendimientos coincide con el de Referencia utilizado como base para la revalorización de la acción.
- Grupo Cintra pagará a la entidad un rendimiento basado en EURIBOR más un margen a aplicar sobre el resultado de multiplicar el número de acciones por el precio de referencia.
- La entidad financiera pagará a Grupo Cintra el equivalente a todos los dividendos generados por dichas acciones.
- Grupo Cintra puede decidir rescindir parcial o totalmente el contrato y en ese caso:
 - Si la cotización de la acción está por debajo del Precio de Referencia por el que se otorgó el contrato, Grupo Cintra deberá de abonar a la entidad financiera concedente dicha diferencia.
 - En el caso de que el precio de cotización en dicho momento esté por encima del de Referencia, Grupo Cintra percibirá la diferencia entre ambos importes.

Dichos contratos tienen la consideración a efectos contables de derivados, siendo un tratamiento el establecido en general

para este tipo de productos financieros, nota 2.4.7.

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2006 son las siguientes:

- Tiempo estimado para el ejercicio: 5 años
- Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio: 7%
- Volatilidad: 20,98%
- Tasa libre de riesgo: 3,60%
- Dividendo esperado: 0,74%

Asimismo, se propondrá a la próxima Junta General Ordinaria de la Sociedad un plan de opciones sobre acciones dirigido al Consejero Delegado por un importe máximo de 73.500 opciones (equivalente al 0'01% del capital social de Cintra).

B.- El Consejo de administración celebrado el 21 de febrero de 2006 y posteriormente la Junta General de Accionistas celebrada el 28 de marzo de 2006, en lo que se refiere a la Alta Dirección, aprobaron un sistema de retribución consistente en que el pago de una parte de su retribución variable, correspondiente al ejercicio 2005, se pudiera realizar mediante la entrega de acciones de la sociedad.

Las características esenciales fueron las siguientes:

- **Beneficiarios:** directivos (incluidos Consejeros Ejecutivos y Alta Dirección), jefes de departamento o categoría equivalente, con residencia fiscal en España, de Cintra y demás sociedades integradas en su grupo empresarial. El plan era de carácter voluntario para los partícipes.
- **Límite:** La cuantía máxima a percibir en acciones era de 12.000 euros por partícipe.
- **El número total máximo de acciones a entregar en ejecución del Plan:** no podía exceder del número de acciones que resulten de dividir 12.000 euros entre el valor de cierre de cotización en bolsa de la acción en la respectiva Fecha de Transmisión multiplicado por el número de partícipes.
- **Valoración y procedencia de las acciones:** El valor de las acciones que se tomó como referencia era el de cierre de cotización en Bolsa en la respectiva Fecha de Transmisión. Todas las acciones procedieron de autocartera.

■ 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 2 sobre Normas contables aplicadas.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

37.1. Activos de naturaleza medioambiental

Los activos de naturaleza medioambiental registrados en Cintra están relacionados con la inversión realizada en la actividad de autopistas cuya finalidad es el análisis del impacto ambiental y la protección del medio. El importe activado por este concepto corresponde principalmente a la inversión realizada por Autopista del Sol, C.E.S.A. en recuperación paisajística, estudios sobre impactos sonoros, y otras actuaciones generales. Durante toda la fase de construcción de los tramos Málaga - Estepona y Estepona - Guadiaro, la Sociedad ha ido incorporando a su inmovilizado los costes de todas aquellas actuaciones efectuadas con el fin de proteger el medio ambiente, importes que han sido íntegramente capitalizados como mayor inversión en la autopista.

Miles de euros	2006	2005
Tramo Málaga – Estepona	26.251	26.251
Tramo Estepona – Guadiaro	4.285	4.285
TOTAL ACTIVADO POR AUTOPISTA DEL SOL, C.E.S.A.	30.536	30.536

Adicionalmente, la Sociedad ha incurrido en otros costes de protección del medio ambiente por importe de 772 miles de euros por cuenta de la Administración (772 miles de euros en el ejercicio 2005).

La Sociedad cuenta en su inmovilizado material con maquinaria y elementos de transporte destinados a los trabajos de protección y mejora del medio ambiente, realizando dichos trabajos con personal propio y con apoyo de empresas externas especializadas. El resto de gastos incurridos durante el ejercicio relacionados con la mejora y protección del medio ambiente no han sido significativos.

Análogamente, también registra activos de naturaleza medioambiental la sociedad Eurolink Motorway, sociedad adjudicataria de una concesión para la construcción y explotación de una autopista en Irlanda, por importe de 14.986 miles de euros netos de amortización (13.502 miles de euros para 2005). El gasto en el año de esta sociedad ha sido de 5 miles de euros.

En cuanto al resto de autopistas, los gastos de naturaleza medioambiental en los que han incurrido han sido:

Miles de euros	2006
Autopista Chillán Collipulli	21
Autopista Collipulli Temuco	19
Autopista Temuco Río Bueno	17
R5-Talca Chillán	9
Autopista de Maipo	9
Autopista Madrid Sur	48
Euroscut Algarve	20
Autopista Madrid Levante	8
Autema	5
TOTAL	156

37.2 Provisiones de naturaleza medioambiental

En el área de infraestructuras, al 31 de diciembre de 2006 y 2005, no se ha dotado provisión alguna para riesgos y gastos, ni existe obligación a largo plazo de carácter medioambiental al considerar los Administradores que no existe ningún riesgo.

■ 38. INFORMACIÓN SOBRE OPERACIONES VINCULADAS

Se describen a continuación las principales relaciones contractuales entre la Sociedad y su accionista significativo y su grupo de empresas:

Contrato Marco entre Grupo Ferrovial, Ferrovial Agroman y Cintra

Con motivo de la salida a Bolsa, Grupo Ferrovial, S.A. Ferrovial Agroman, S.A., y Cintra firmaron un Contrato Marco, que entró en vigor el 27 de Octubre de 2004. Su objeto es regular las relaciones entre Grupo Ferrovial y sus sociedades dependientes, distintas de Cintra, (en adelante, Ferrovial) y Cintra y sus sociedades dependientes (en adelante, Cintra), en relación con:

1.- Desarrollo de Proyectos de Infraestructuras de Transporte (carreteras y aparcamientos):

El Contrato Marco regula los cometidos y obligaciones de Cintra y Ferrovial en relación con concesiones de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos.

Se excluyen del ámbito del Contrato Marco los Proyectos donde el importe de los trabajos de diseño y construcción sea igual o inferior a 3.000.000 euros (actualizable según IPC, la actualización del año 2006 según IPC de 2005 fijó la cifra en 3.210.552 euros) o en los que el adjudicatario esté obligado (por el pliego de condiciones o imperativo legal) a contratar dichos trabajos con alguien predeterminado distinto de Ferrovial y no dependiente de Cintra.

El Contrato Marco establece un régimen de derechos preferentes y exclusivos entre Cintra y Ferrovial, en licitaciones y demás actividades relacionadas con ella para la concesión y explotación de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos.

En lo relativo a la ejecución de los Proyectos, se establece un reparto de tareas. Si Cintra y Ferrovial estuvieran interesadas en participar en un Proyecto, Cintra se ocupará de la coordinación, elaboración y presentación de la oferta y de todos sus aspectos sustantivos distintos de los relativos a la construcción; Ferrovial asumirá los contenidos y documentación técnica/económica relativa a las obras.

2.- El Contrato Marco será aplicable a los contratos específicos de servicios relacionados con proyectos (limpieza, jardinería, etc.) que tengan un importe superior a 3.000.000 € (actualizabas según IPC, la actualización del año 2006 según IPC de 2005 fijó la cifra en 3.210.552 euros).

3.- Prestación de servicios intergrupo:

El Contrato Marco, anteriormente descrito contemplaba, entre otras cuestiones, la recíproca prestación de servicios entre Grupo Ferrovial y su grupo de empresas y Cintra y su grupo de empresas. Con este motivo el 21 de junio 2005 se firmó, entre Grupo Ferrovial y Cintra, el Contrato Básico de Servicios Corporativo.

Grupo Ferrovial presta a Grupo Cintra servicios relativos a sistemas de información, asistencia y apoyo a la gestión y, Grupo Cintra presta a Grupo Ferrovial servicios de asistencia y apoyo en la gestión de empresas de Grupo Ferrovial relacionadas con el área de las infraestructuras, ambos grupos reciben una remuneración por la prestación de dichos servicios. Los servicios que se prestan ambos Grupos entre sí redundan en un beneficio mutuo, mantienen niveles adecuados de calidad y mejoran la eficiencia y eficacia de sus respectivas organizaciones. Por otro lado, y con el objeto de garantizar la adecuada prestación de servicios en todo momento, así como la conveniencia y justificación de recibirlos y/o prestarlos, las Partes coinciden en la necesidad de revisar anualmente la naturaleza, extensión, precio y calidad de los servicios que se prestan.

Corresponde a la Comisión de Operaciones Vinculadas, supervisar el cumplimiento del Contrato Marco y en general, las operaciones entre empresas del Grupo Ferrovial y Cintra.

A continuación se detallan las principales operaciones entre sociedades de Cintra y Ferrovial:

A) Prestación de servicios entre Grupo Ferrovial y Cintra: Servicios prestados conforme al Contrato Básico de Servicios Corporativos de fecha 21 de junio de 2005. El importe facturado por Grupo Ferrovial, S.A. durante el ejercicio 2006 fue de 4.746 miles de euros y el importe facturado por Cintra ascendió a 3.500 miles de euros.

B) Contratos de obra entre Ferrovial Agroman y sociedades del grupo Cintra, por los importes facturados en el ejercicio 2006, 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 31 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 14.818 miles de euros.

3. Autopista Madrid Levante Sociedad Concesionaria, S.A. (Ocaña-La Roda): Contratos de construcción entre la Concesionaria y Ferrovial Agroman 190.951 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 9.301 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 10.940 miles de euros.
6. Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria, S.A. (Chile): Contrato de construcción concesionaria y Ferrovial Agroman 87.964 miles de euros.
7. Talca-Chillán Sociedad Concesionaria.S.A. (Chile): Contrato de construcción y pago de la deuda histórica entre la concesionaria y sociedades filiales de Ferrovial Agroman 13.727 miles de euros.
8. Ruta de la Araucanía, S.A.: contrato de construcción concesionaria y Ferrovial Agroman 3.665 miles de euros.
9. Ruta de los Rios, S.A.: Contrato de construcción concesionaria y Ferrovial Agroman 10.711 miles de euros.
10. Autopista Alcalá- O'Donnell, S.A.: Contrato de construcción concesionaria y Ferrovial Agroman 32.329 miles de euros.
11. Aparcamientos: Construcción de varios aparcamientos subterráneos 9.472 miles de euros.

C) En relación al Proyecto de la Scut de Azores, y de conformidad a lo informado en el Folleto de Admisión a cotización de las acciones de Cintra, existe un compromiso por esta Sociedad para adquirir la participación de Ferrovial Infraestructuras (89% del Proyecto) tan pronto como sea posible y sujeto a las aprobaciones administrativas necesarias. En consecuencia, Cintra se compromete a asumir los derechos y obligaciones de dicho Proyecto.

D) 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 687 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 facturado por Cintra a Ferrovial Agroman durante el ejercicio 2006 asciende a 1.276 miles de euros.

F) El dividendo abonado por la Sociedad a Ferrovial Infraestructuras en abril de 2006, con cargo a los resultados del ejercicio 2005, ascendió a 23.275 miles de euros.

Asimismo, se informa que Cintra y empresas del grupo Ferrovial o UTEs participadas por empresas de grupo Ferrovial han realizado operaciones, en condiciones normales de mercado, con Banesto y MAXAMCorp, S.A.U (anteriormente denominada Grupo Unión Española de Explosivos, S.A) por importe de 85.708 y 1.187 miles de euros respectivamente. Dicha información se proporciona en atención al apartado segundo de la Orden EHA 3050/2004 al ser sociedades en las que alguno de los Consejeros de Cintra pertenece asimismo al Consejo de Administración de las mencionadas sociedades.

Por último, se informa de operaciones realizadas por la sociedad que no se eliminan en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados, la prestación de servicios facturados por Cintra a Autopista Trados M-45, S.A. por importe de 78 miles de euros y a Indiana Toll Road Concesión Company LLC por servicios derivados del proceso de licitación y adjudicación de la concesión por importe de 3.133 miles de euros.

■ 39. PARTICIPACIÓN DE CONSEJEROS EN SOCIEDADES CON ACTIVIDAD SIMILAR 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 2006, se ha comunicado a la sociedad la titularidad de las siguientes participaciones:

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: es titular de forma directa de un 0'005% del capital de Grupo Ferrovial, S.A. Asimismo

forma parte del grupo familiar que controla indirectamente el 58,315% del capital de Grupo Ferrovial, S.A. a través de las participaciones de las que es titular Portman Baela, S.L.

- D. Joaquín Ayuso García es titular de un 0,012% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.

- D. Nicolás Villén Jiménez es titular de un 0'0003 % de Grupo Ferrovial S.A. y un 0,0013% del capital social de una sociedad del sector de las infraestructuras (Abertis, S.A.)

- D. José María Pérez Tremps es titular de un 0,004% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.

- D. Fernando Abril-Martorell Hernández es titular de un porcentaje inferior al 0,001% del capital social de una sociedad del sector de las infraestructuras (Abertis, S.A.).

- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans es titular de un 0,004% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.

Por lo que se refiere a cargos o funciones, no se ha comunicado a la Sociedad información a este respecto excepto por aquellos cargos o funciones que se mantienen en compañías participadas directa o indirectamente por la Sociedad (Grupo Cintra) o por el grupo empresarial del accionista significativo de la sociedad (Grupo Ferrovial) y que son los siguientes:

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: Presidente, Consejero Delegado y Presidente de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A., Presidente de Ferrovial Infraestructuras, S.A., de Ferrovial Aeropuertos, S.A. y de BAA Ltd.. Asimismo, respecto a las Personas Vinculadas del Presidente, conforme a la definición del artículo 127ter 5 de la Ley de Sociedades Anónimas, cabe mencionar los cargos de: (i) D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo: Administrador Mancomunado de Cintra Aparcamientos, S.A. y de Dornier S.A. Sociedad Unipersonal, Consejero de Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios S.A., de Autopista del Sol C.E.S.A. y de Autopista Alcalá O'Donell, S.A., Presidente de Aparcamient Escaldes Centre, S.A. y Vicepresidente de Estacionamientos Urbanos de León, S.A.; (ii) Doña María del Pino y Calvo-Sotelo: Consejero de Grupo Ferrovial, S.A. y (iii) D. Fernando del Pino y Calvo-Sotelo: Consejero de Grupo Ferrovial, S.A.

- D. Joaquín Ayuso García: Consejero Delegado y miembro de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A., Consejero Delegado de Ferrovial Infraestructuras S.A. y de Ferrovial Aeropuertos, S.A., Presidente Consejero Delegado de Ferrovial Agroman, S.A., de Ferrovial Servicios, S.A., de Ferrovial Inmobiliaria, S.A.* y de Ferrovial Telecomunicaciones, S.A. y Consejero de BAA Ltd.

- D. José María Pérez Tremps: Secretario Consejero y miembro de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A., Consejero de Ferrovial Infraestructuras, S.A., Ferrovial Aero-

puertos, S.A., Ferrovial Agroman, S.A., Ferrovial Inmobiliaria, S.A.*, Ferrovial Servicios S.A., Ferrovial Telecomunicaciones S.A. y Swissport Internacional A.G., Consejero y miembro del Comité de Remuneraciones de BAA Ltd. y Administrador Mancomunado de Ferrovial Inversiones, S.A.,

- D. Nicolás Villén Jiménez: Director General Económico Financiero de Grupo Ferrovial, S.A., Consejero de 407 International Inc., Amey U.K. Plc, Amey Plc, Ferrovial Infraestructuras, S.A., Ferrovial Aeropuertos, S.A., Ferrovial Agroman, S.A., Ferrovial Inmobiliaria, S.A.*, Ferrovial Servicios S.A., Ferrovial Telecomunicaciones S.A. Statewide Mobility Partners LLC y BAA Ltd.. y Administrador Mancomunado de Ferrovial Inversiones, S.A. y de Burety, S.L. y Vicepresidente de Skyway Concession Company Holdings LLC.

- D. Juan Béjar Ochoa: Miembro de Comité de Dirección y Director General de Infraestructuras de Grupo Ferrovial, S.A., Consejero de Ferrovial Infraestructuras, S.A.¹, Consejero de Ferrovial Aeropuertos, S.A., Consejero de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Ltda., 407 International Inc., Autostrade per la Lombardia S.p.a., Stadewide Mobility Partners LLC, Euroscut Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A.*, Euroscut Norte Sociedade Concessionaria da Scut do Norte Litoral, S.A*, ADI Finance 1 Ltd., ADI Finance 2 Ltd., Airport Development and Investment (Holdings) Ltd., Airport Development and Investment Ltd., BAA Ltd, Consejero Suplente de FGP Topco Ltd., Ruta de la Araucanía Sociedad Concesionaria .S.A., Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria .S.A., Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria .S.A. y de Talca-Chillán. Sociedad Concesionaria. S.A., Vicepresidente de Skyway Concessions Company Holding LLC, miembro del Consejo de Supervisión de Autostrada Poludnie, S.A.

- D. Enrique Díaz-Rato Revuelta: Presidente de Nea Odos Concession, S.A, Consejero de 407 International Inc., Ruta de la Araucanía Sociedad Concesionaria, S.A., Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria, S.A., Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria, S.A., Talca-Chillán Sociedad Concesionaria, S.A., Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Ltda., Cintra Texas Corp., Eurolink Motorway Operation Limited, Eurolink Motorway Operations (M-3) Ltd., Skyway Concession Company Holdings LLC., Stadewide Mobility Partners LLC., Euroscut Açores, Sociedade Concessionaria da Scut dos Açores, S.A..

Por último, la sociedad no ha recibido ninguna comunicación respecto al ejercicio por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad.

1 Con posterioridad al 31 de diciembre ha sido nombrado Consejero Delegado de la Sociedad.

* Con posterioridad al 31 de diciembre ha dejado de ser Consejero 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 de los ejercicios 2006 y 2005 por los auditores correspondientes a Cintra S.A. y todas sus sociedades participadas integradas por global y proporcional, tanto en España como en Exterior.

Adicionalmente, se proporciona un detalle de los honorarios facturados en dichos ejercicios a todas las sociedades dependientes y asociadas del Cintra por otros servicios distintos al de auditoría:

Miles de euros

Honorarios por servicio de auditoría	Año 2006	Año 2005
Auditor Principal	709	392
Otros auditores	176	269

Miles de euros

Honorarios por otros servicios	Año 2006	Año 2005
Auditor Principal	357	266
Otros auditores	226	466

Los honorarios del auditor principal representan un porcentaje inferior al 0,01 % del total de su facturación global (0,01% para 2005).

41. ACONTECIMIENTOS POSTERIORES AL CIERRE

Con posterioridad al cierre del ejercicio se han producido los siguientes acontecimientos:

- El 5 de febrero de 2007, el Consorcio participado por Cintra en un 33,34%, ha resultado adjudicatario provisional ("Provisional Contractor") para el diseño, construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje Central Greece Motorway E65 para los próximos 30 años. La inversión aproximada es de 1.500 millones de euros.

- En febrero de 2007 el Consejo de Administración ha acordado proponer a la Junta General de Accionistas para su aprobación, como retribución complementaria al accionista, una ampliación de capital de 5.156.719,20 euros con cargo a reserva de prima de emisión, mediante la emisión de 25.783.596 nuevas acciones de 0,20 euros de valor nominal con los mismos derechos que las actuales, esta ampliación se hará a razón de 1 nueva acción por cada 20 acciones en circulación.

42. COMENTARIOS AL ANEXO

En el Anexo I se presenta una relación de las sociedades del grupo distinguiendo aquellas consolidadas por integración global, proporcional y las empresas asociadas integradas por el método de puesta en equivalencia. Dicha relación se presenta por segmento indicando también por quien son auditadas.

ANEXO I

SOCIEDADES DEPENDIENTES (sociedades consolidadas por integración global y proporcional)

SOCIEDADES	Sociedad matriz	Porcentaje Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
AUTOPISTAS				
ESPAÑA				
Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (a)	Ferrovial Infraestructuras, S.A (i)	62,03	1.364.333	Madrid
Autopista del Sol, C.E.S.A (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	80,00	186.777	Madrid
Autopista Terrasa Manresa, S.A (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	76,28	33.260	Barcelona
Autopista Trados M-45, S.A (i) (P)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	50,00	13.229	Madrid
Autopista de Toronto S.L	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	9.265	Madrid
Inversora de Autopistas del Sur, S.L (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	55,00	153.804	Madrid
Autopista Madrid Sur C.E.S.A (a)	Inversora de Autopistas del Sur, S.L	55,00	639.575	Madrid
Inversora de Autopistas del Levante, S.L (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	51,84	44.648	Madrid
Autopista Madrid Levante, C.E.S.A. (a)	Inversora de Autopistas del Levante, S.L	51,84	499.634	Madrid
Laertida, S.L. (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	7.060	Madrid
ntra Autopistas Integradas, S.A.	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A (i)	100,00	4.471	Madrid
M-203 Alcalá-O'Donnell (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	44.277	Madrid
PORTUGAL				
Euroscut Norte Litoral, S.A (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	75,53	76.103	Portugal
Euroscut -Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	77,00	35.312	Portugal
Cintra sucursal Portugal	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	6	Portugal
HOLANDA				
Algarve International B.V. (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	77,00	14	Holanda
407 Toronto Highway B.V.	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	369.130	Holanda
CHILE				
Cintra Chile Limitada (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	100,00	304.912	Chile
Collipulli Temuco, S.A. (a)	Cintra Chile Limitada	100,00	76.503	Chile
Temuco Rio Bueno, S.A. (a)	Cintra Chile Limitada	75,00	12.867	Chile
Talca-Chillán, sociedad conceionaria S.A (a)	Cintra Chile Limitada	67,61	14.696	Chile
Autopista del Bosque, S.A. (a)	Cintra Chile Limitada	100,00	8.039	Chile
Autopista del Maipo, S.A (a)	Cintra Chile Limitada	100,00	118.866	Chile
POLONIA				
Autostrada Poludnie, S.A	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	50,00	1.231	Polonia
CANADÁ				
407 International Inc. (a y b)	Cintra Canada Inc.	53,23	268.350	Canadá
Cintra Canada Inc.(a y b)	407 Toronto Highway B.V.	100,00	68.229	Canadá
IRLANDA				
Eurolink Motorway Operation, Ltd. (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	66,00	2.805	Reino Unido
Financinfrastructures (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	100,00	25.245	Reino Unido
ITALIA				
Autoestrade Lombardia SPA (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transportes, S.A	68,00	1.700	Italia
ESTADOS UNIDOS				
Cintra Zachry, LP	Cintra Texas Corp	85,00	2.454	Estados Unidos
Cintra Zachry, GP	Cintra Texas Corp	85,00	25	Estados Unidos
Cintra Texas Corp	Cintra US Corp	100,00	2.603	Estados Unidos
Cintra Developments, LLC	Cintra Texas Corp	100,00	53	Estados Unidos
Cintra Skyway LLC (a)	Cintra US Corp	100,00	211.999	Estados Unidos
Cintra US Corp	Laertida	100,00	521.620	Estados Unidos
SCC Holding LLC (a)	Cintra Skyway LLC	55,00	212.023	Estados Unidos
Skyway Concession Co.LLC (a)	SCC Holding LLC	55,00	496.277	Estados Unidos
Cintra ITR LLC (a)	Cintra US Corp	100,00	288.119	Estados Unidos
Statewide Mblity Partners LLC (IP) (a)	Cintra ITR LLC	50,00	288.119	Estados Unidos
ITR Concession Company Holdings (IP) (a)	Statewide Mblity Partners LLC	50,00	576.238	Estados Unidos
ITR Concession Company (IP) (a)	ITR Concession Company Holdings	50,00	576.238	Estados Unidos
APARCAMIENTOS				
ESPAÑA				
Cintra Aparcamientos, S.A (a)	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	99,92	62.568	Madrid
Dornier, S.A (a)	Cintra Aparcamientos, S.A	99,92	21.313	Madrid
Femet, S.A (a)	Cintra Aparcamientos, S.A (ii)	99,92	1.412	Madrid
Guadianapark, S.A.(c)	Cintra Aparcamientos, S.A	74,94	1.268	Madrid
Balsol 2001, S.A.(c)	Cintra Aparcamientos, S.A (iii)	99,92	2.881	Gerona
Estacionamientos Alhóndiga, S.A (IP) (c)	Cintra Aparcamientos, S.A	49,96	957	Bilbao
Aparcamientos de Bilbao (c)	Cintra Aparcamientos, S.A	75,00	1.350	Bilbao
Aparva S.L.(c)	Cintra Aparcamientos, S.A	99,92	29.283	San Sebastián
Aparcamientos Guipuzcoanos, S.L.	Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	99,92	3	San Sebastián
Estacionamientos Guipuzcoanos S.A (a)	Cintra Aparcamientos, S.A (iv)	99,92	30.047	San Sebastián
Estacionamiento y Galería Comercial Indaustu, S.A.(c)	Cintra Aparcamientos, S.A	99,92	36	Bilbao
Guipuzcoa Parking Siglo XXI ©	Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	59,95	900	San Sebastián
ANDORRA				
Aparcament Escaldes Centre, S.A.(c)	Cintra Aparcamientos, S.A	99,92	11.400	Andorra
PUERTO RICO				
Estacionamientos Río Piedras Inc. (b)	Cintra Aparcamientos, S.A	74,94	356	Puerto Rico
TOTAL			7.723.882	

SOCIEDADES ASOCIADAS (sociedades consolidadas por puesta en equivalencia)

SOCIEDADES	Sociedad Matriz	Porcentaje Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
APARCAMIENTOS				
Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios, S.A. (c)	Cintra Aparcamientos S.A	24,48	3.757	Málaga
Estacionamientos y Servicios Extremeños, S.A (b)	Cintra Aparcamientos S.A	24,98	90	Badajoz
Infoser Estacionamientos A.I.E.(c)	Dornier, S.A	33,31	60	Madrid
Estacionamientos Urbanos de León, S.A(b)	Dornier, S.A	42,97	452	León
TOTAL			4.359	

UTES (sociedades consolidadas por integración proporcional)

SOCIEDADES	Sociedad matriz	Porcentaje Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
APARCAMIENTOS				
ESPAÑA				
Ute Aparcamientos	Cintra Aparcamientos, S.A	24,98	3	Bilbao
Ute Jado	Cintra Aparcamientos, S.A	46,96	6	Bilbao
Ute Judizmendi	Cintra Aparcamientos, S.A	50,96	2	Madrid
Ute Lakua	Cintra Aparcamientos, S.A	50,96	2	Madrid
Ute Reinrod/Dornier	Cintra Aparcamientos, S.A (v)	99,92	2	Madrid
Ute Sansomendi	Cintra Aparcamientos, S.A	50,96	2	Madrid
Ute T-4 Barajas	Cintra Aparcamientos, S.A (vi)	53,96	5	Madrid
Ute Torrellobeta	Cintra Aparcamientos, S.A	79,94	1	Madrid
Ute Valls	Cintra Aparcamientos, S.A	46,96	8	Barcelona
TOTAL			31	

(i) El resto del capital está en Bolsa

(ii) El resto del capital pertenece en 99,5% a Dornier, S.A.

(iii) El resto del capital pertenece en 50% a Dornier, S.A.

(iv) El resto del capital pertenece en 50% a Aparva, S.L.

(v) El resto del capital pertenece en 10% a Dornier, S.A.

(vi) El resto del capital pertenece en 24% a Dornier, S.A.

(a) Sociedad auditada por PwC

(b) Sociedad auditada por Deloitte

(c) Sociedad auditada por otros auditores

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y sociedades dependientes (Grupo consolidado) que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2006, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado de flujos de efectivo consolidado, el estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos y la memoria de las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en España, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

De acuerdo con la legislación mercantil, los administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado de flujos de efectivo consolidado y del estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos, además de las cifras del ejercicio 2006, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006. Con fecha 22 de febrero de 2006 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2005 en el que expresamos una opinión favorable.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio consolidado y de la situación financiera consolidada de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y sociedades dependientes (Grupo consolidado) al 31 de diciembre de 2006 y de los resultados consolidados de sus operaciones, de los cambios en los ingresos y gastos consolidados reconocidos y de sus flujos de efectivo consolidados correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con las normas internacionales de información financiera adoptadas por la Unión Europea que guardan uniformidad con las aplicadas en el ejercicio anterior.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2006 contiene las explicaciones que los administradores de la sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación del Grupo, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales consolidadas. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2006. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y sus sociedades dependientes.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Lorenzo López Álvarez
Socio - Auditor de Cuentas

20 de febrero de 2007

INFORMACIÓN FINANCIERA HISTÓRICA

Cintra, S.A. y sociedades dependientes Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada

Millones de euros	Normativa Internacional de Información Financiera ⁽¹⁾			Plan General Contable Español ⁽²⁾				
	2006	2005	2004	2004 ⁽³⁾	2003	2002 ⁽⁴⁾	2001 ⁽⁵⁾	2000 ⁽⁵⁾
Importe neto de la cifra de negocios	884,6	696,2	483,9	483,9	391,1	341,4	344,2	256,8
Otros ingresos de explotación	10,3	17,3	1,7	14,0	25,9	18,5	31,8	1,1
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACION	894,8	713,5	485,6	497,9	417,0	359,9	376,0	257,9
Gastos de personal	-110,1	-91,2	-53,0	-53,0	-40,8	-33,2	-54,5	-41,2
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado y provisiones de tráfico	-233,2	-170,0	-122,1	-72,9	-54,9	-55,2	-39,7	-23,0
Consumo y otros gastos externos	-191,7	-158,4	-93,9	-108,2	-106,0	-88,5	-99,2	-90,1
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACION	-535,0	-419,6	-269,1	-234,2	-201,6	-176,9	-193,4	-154,3
RESULTADOS DE EXPLOTACION	359,8	293,9	216,5	263,7	215,3	183,0	182,6	103,5
RESULTADOS FINANCIEROS	-468,8	-357,0	-316,9	-50,7	-30,9	-31,5	-69,0	-22,6
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	7,2	10,4	7,6	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
Otras Ganancias y Perdidas / Resultado extraordinario	202,4	34,1	3,9	100,8	92,4	-80,7	18,6	2,9
RESULTADOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS	100,7	-18,7	-88,9	315,9	276,9	69,8	138,1	90,4
Impuesto sobre sociedades	-24,2	8,2	44,3	-134,7	-45,5	-28,2	-44,4	-18,8
RESULTADO CONSOLIDADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	76,4	-10,5	-44,6	181,2	231,4	41,6	93,7	71,6
RESULTADO NETO OPERACIONES DISCONTINUADAS								
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	76,4	-10,5	-44,6	181,2	231,4	41,6	93,7	71,6
RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	79,2	44,3	21,5	-37,5	-34,2	-31,7	-25,6	-17,3
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	155,7	33,8	-23,1	143,7	197,1	10,0	68,1	54,3
AJUSTES AL RESULTADO ATRIBUIDO:								
Ajuste Provisiones					-77,0	100,0		
Plusvalía neta salida a Bolsa				-19,0				
RESULTADO ATRIBUIDO AJUSTADO	155,7	33,8	-23,1	124,7	120,1	110,0	68,1	54,3

(1) Estados financieros consolidados del 2004-2006 bajo normativa NIIF.

(2) Estados financieros consolidados del 2000-2004 bajo normativa plan general contable español.

(3) El consolidado de Cintra, S.A. y sociedades dependientes incluye las sociedades de Aparcamientos desde el mes de octubre.

(4) El 2002 se produce la escisión de las actividades de Aparcamientos y Aeropuertos a Ferrovial Infraestructuras, como consecuencia del acuerdo de Macquarie

(5) El consolidado de Cintra, S.A. y sociedades dependientes incluye las sociedades de Aparcamientos y Aeropuertos.

ACTIVO	2006	2005	2004	2004 (3)	2003	2002 (4)	2001 (5)	2000 (5)
ACTIVO INMOVILIZADO	10.096,7	8.677,0	5.871,3	6.316,5	5.401,0	4.798,6	5.368,0	4.396,1
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	68,3	33,8	11,6					
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	159,3	181,9	165,3	181,8	126,2	133,2	69,6	20,3
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS				1.285,6	1.115,3	849,0	737,7	777,6
IMPUESTOS DIFERIDOS	421,4	394,0	278,1					
ACTIVO CIRCULANTE	1.139,1	948,1	1.133,8	1.177,1	555,2	553,6	683,9	385,1
TOTAL ACTIVO	11.884,8	10.234,8	7.460,1	8.961,0	7.197,7	6.334,4	6.859,2	5.579,1
PASIVO								
FONDOS PROPIOS	1.261,0	1.148,7	1.152,9	1.808,9	1.233,2	1.024,6	672,7	632,2
SOCIOS EXTERNOS	271,3	419,9	245,9	520,1	386,5	332,0	373,7	341,7
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	233,1	214,7	167,8	181,9	94,0	34,5	38,5	44,2
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	8,8	11,5	3,5	226,5	142,5	160,0	55,1	44,5
ACREEDORES A LARGO PLAZO	8.019,5	7.079,2	5.283,1	5.702,7	4.925,8	4.171,4	5.156,9	4.149,6
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	294,7	212,9	67,9					
IMPUESTOS DIFERIDOS	191,8	141,5	88,0					
ACREEDORES A CORTO PLAZO	1.604,6	1.006,4	451,0	494,8	387,8	567,8	480,7	267,1
DIFERENCIAL DE CONSOLIDACIÓN				26,1	27,8	44,1	81,6	99,8
TOTAL PASIVO	11.884,8	10.234,8	7.460,1	8.961,0	7.197,6	6.334,4	6.859,2	5.579,1

Cintra aparcamientos, S.A. y sociedades dependientes
Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada

Millones de euros	Normativa Internacional de Información Financiera ⁽¹⁾			Plan General Contable Español ⁽²⁾				
	2006	2005	2004	2004 ⁽³⁾	2003	2002	2001 ⁽⁴⁾	2000
Importe neto de la cifra de negocios	132,5	120,0	101,4	101,4	89,3	75,0	63,9	31,4
Aumento de existencias de productos terminados y en curso de fabricación								
Otros ingresos de explotación	0,1	0,3	3,5	3,5	1,4	9,8	1,5	1,1
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACION	132,6	120,3	104,9	104,9	90,7	84,8	65,3	32,5
Gastos de personal	-46,9	-41,2	-36,1	-36,1	-31,0	-27,4	-23,3	-9,6
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado y provisiones de tráfico	-18,2	-15,2	-12,8	-12,7	-10,1	-8,5	-7,4	-3,1
Consumo y otros gastos externos	-39,8	-37,4	-35,6	-35,7	-33,5	-34,8	-21,0	-15,7
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACION	-104,8	-93,8	-84,5	-84,5	-74,5	-70,7	-51,7	-28,4
RESULTADOS DE EXPLOTACION	27,8	26,5	20,4	20,4	16,2	14,0	13,6	4,1
RESULTADOS FINANCIEROS	-2,8	-2,5	-2,1	-2,1	-2,2	-2,1	-2,3	-1,8
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES								
PUESTAS EN EQUIVALENCIA	1,1	0,9	2,3	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
Otras Ganancias y Perdidas / Resultado extraordinario	7,2		1,0	1,5	-0,2	1,9	7,5	0,6
RESULTADOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS	33,2	24,9	21,6	19,1	14,7	14,6	19,2	4,0
Impuesto sobre sociedades	-8,3	-7,6	-6,2	-6,2	-6,1	-3,2	-3,0	-1,8
RESULTADO CONSOLIDADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	24,9	17,3	15,4					
RESULTADO NETO OPERACIONES DISCONTINUADAS	24,9	17,3	15,4					
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	24,9	17,3	15,4					
RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	24,9	17,3	15,4	12,9	8,6	11,4	16,1	2,1

(1) Estados financieros consolidados del 2004-2006 bajo normativa NIIF.

(2) Estados financieros consolidados del 2000-2004 bajo normativa plan general contable español.

(3) El consolidado de Cintra Aparcamientos, S.A. y sociedades dependientes incluye Eguisa por Integración Global desde el mes de octubre.

(4) En el primer trimestre del 2001 se produce la venta de la sociedad Parques de Estacionamiento de Lisboa, S.A.

ACTIVO	2006	2005	2004	2004 ⁽³⁾	2003	2002	2001 ⁽⁴⁾	2000
ACTIVO INMOVILIZADO	252,3	256,3	240,7	228,6	163,0	140,2	136,4	144,2
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	41,8	41,8	41,8	38,9	8,2	9,1	10,0	15,4
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS				13,6	13,0	13,6	8,7	3,9
IMPUESTOS DIFERIDOS	0,4	1,1	1,9					
ACTIVO CIRCULANTE	45,2	30,5	47,7	47,7	30,9	52,4	39,2	28,4
TOTAL ACTIVO	339,7	329,7	332,1	328,8	215,1	215,3	194,3	191,9
PASIVO								
FONDOS PROPIOS	161,6	153,4	135,7	133,2	86,7	93,6	82,4	75,1
SOCIOS EXTERNOS	2,0	0,5	0,8	0,6	0,6	0,6	1,0	0,9
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	17,0	20,6	13,7	13,7	9,2	8,1	8,2	10,3
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	2,0	27,3	27,5	27,5	9,7	7,4	9,3	10,2
ACREEDORES A LARGO PLAZO	36,3	16,6	42	42	44	51,7	59,4	63,8
IMPUESTOS DIFERIDOS	4,0	0,4	0,5					
ACREEDORES A CORTO PLAZO	116,8	110,9	111,9	111,8	64,9	53,9	34,0	31,6
TOTAL PASIVO	339,7	329,7	332,1	328,8	215,1	215,3	194,3	191,9

GOBIERNO CORPORATIVO

Informe Anual sobre Gobierno Corporativo 158





La transparencia en la gestión se basa en el cumplimiento estricto de una serie de reglamentos y normas de conducta interna que cumplen con los más elevados estándares de buen gobierno corporativo.

GOBIERNO CORPORATIVO

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2006

El Consejo de Administración de la Sociedad ha aprobado en fecha de 20 de febrero de 2007 el Informe Anual de Gobierno Corporativo, elaborado según el modelo y estructura exigidos por la Circular 1/2004, de 17 de marzo, de la Comisión Nacional del Mercado de Valores.

El Informe Anual fue remitido a la CNMV para su publicación como hecho relevante, estando a disposición de accionistas e inversores en el domicilio social de la entidad y en la página web de la Sociedad (www.cintra.es).

A efectos informativos y con la finalidad de dar cumplimiento al principio de transparencia que debe observar toda sociedad anónima cotizada, se incluye a continuación la información más significativa del Informe, que permitirá a los accionistas e inversores de la Sociedad hacerse una imagen clara del gobierno corporativo de la misma.

■ INTRODUCCIÓN

Con el fin de evitar confusiones conceptuales, a lo largo del presente apartado se utilizan una serie de términos que, salvo indicación en contrario, tendrán el siguiente significado:

CINTRA o la Sociedad

Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A., con domicilio en Madrid, Plaza Manuel Gómez Moreno, nº 2 y C.I.F. A-81939209.

Grupo CINTRA

CINTRA y aquellas sociedades filiales o participadas que se encuentren, respecto de ella, en cualquiera de las situaciones previstas en el artículo 4º de la Ley del Mercado de Valores.

Grupo Ferrovial

Grupo Ferrovial, S.A., con domicilio en Madrid, calle Príncipe de Vergara, 135 y C.I.F. A-28606556.

Ferrovial Infraestructuras

Ferrovial Infraestructuras, S.A., con domicilio en Madrid, calle Príncipe de Vergara, 135 y C.I.F. A-82725482

Alta Dirección:

Los Consejeros ejecutivos y aquellas personas que formen parte del Comité de Dirección de la Sociedad y tengan depen-

dencia directa del órgano de administración o de uno de los Consejeros ejecutivos 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 103.134.386,60 euros, dividido en 515,671,933 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 2006 y según la información comunicada a la Sociedad, son titulares de participaciones significativas en CINTRA, Ferrovial Infraestructuras y Chase Nominees Ltd.

Ferrovial Infraestructuras, accionista directo de CINTRA, es titular de 319.872.300 acciones representativas del 62,030% del capital social de CINTRA y está participada al 100% por Grupo Ferrovial, cuyo accionista principal es Portman Baela S.L.

La sociedad Ferrovial Infraestructuras accionista directa de CINTRA, está participada al 100% por Grupo Ferrovial SA, sociedad cotizada, cuyo principal accionista es Portman Baela, SL el grupo familiar concertado formado por D. Rafael del Pino y Moreno y sus hijos, Dª María. D. Rafael, D. Leopoldo y D. Fernando del Pino y Calvo – Sotelo, controla la mayoría del capital social de Portman Baela SL. A su vez, esta sociedad ostenta una participación del 58,315% sobre el capital de Grupo Ferrovial S.A.

En consecuencia, el grupo familiar concertado formado por las personas antes mencionadas, controla, a través de dicha sociedad el 58,315% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A

Chase Nominees Ltd. es accionista directo, titular de 52.330.388 acciones de CINTRA, lo que representa el 10,148% del capital social, a 31 de diciembre de 2006.

3. Relaciones entre los titulares de participaciones significativas y la Sociedad o entre los titulares de las mismas entre sí

Además de las relaciones de índole societario/familiar mencionadas en el apartado anterior, existen diversas relaciones societarias/contractuales de CINTRA con Grupo Ferrovial y algunas empresas pertenecientes a su grupo. Estas relaciones se mencionan en el apartado C, sobre Operaciones Vinculadas.

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 de CINTRA para España tanto en el área de aparcamientos como de autopistas.

4. Participación accionarial del consejo de administración

Conforme a la información que los Consejeros han facilitado a la Sociedad, al concluir el ejercicio 2006, la participación accionarial agregada de éstos ascendía a 115.758 acciones, lo que representa un 0,023% del capital social.

De forma individualizada, la anterior participación se distribuía así entre los miembros del Consejo de Administración:

Nombre o denominación social del Consejero	Nº de acciones directas	Nº de acciones indirectas (**)	% Total sobre el capital social
D. Rafael del Pino Calvo - Sotelo	0	(*)	0,000
D. Juan Béjar Ochoa	9.977	0	0,002
D. Joaquín Ayuso García	3.259	3.309	0,001
D. Nicolás Villén Jiménez	7.838	26.278	0,007
D. José María Pérez Tremps	3.391	0	0,001
D. José Fernando Sánchez -Junco Mans	15.750		0,003
D. Fernando Abril -Martorell Hernández	19.706	0	0,004
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	26.250		0,005
D. Enrique Díaz-Rato Revuelta	1	0	0,000

(*) D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo pertenece al grupo familiar que controla el 58,315% 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	3.309
CABOLIVO S.L.	21.000
Familiares del Consejero	5.278
Total	29.587

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 condicionen 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 con la sociedad Portman Baela S.L., habida cuenta que el grupo familiar referido con anterioridad controla el capital de esta sociedad.

6. Autocartera

a) Datos sobre acciones propias

Al cierre del ejercicio la Sociedad no tenía ninguna acción propia.

Durante el ejercicio 2006 no ha habido variaciones 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 Ordinaria de Accionistas de la Sociedad celebrada el 28 de marzo de 2006 adoptó el siguiente acuerdo que constaba como punto 11 del Orden del Día:

“Primero.- Autorizar al Consejo de Administración para la adquisición derivativa de acciones propias de la Sociedad, directamente o a través de sociedades por ella dominada, con sujeción a los siguientes límites y requisitos:

- Modalidades de la adquisición: adquisición por título de compraventa o por cualquier otro acto “intervivos” a título oneroso.
- Número máximo de acciones a adquirir: acciones representativas de hasta un cinco por ciento (5%) del Capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de

Transporte, S.A., libres de toda carga o gravamen, siempre que estén totalmente desembolsadas, que no se encuentren afectas al cumplimiento de cualquier clase de obligación y siempre que el valor nominal de las acciones que se adquieran, sumadas a aquéllas de las que sean titulares tanto Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. como cualquiera de sus sociedades dominadas, no exceda del referido 5% del capital social de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

- Precio mínimo y máximo de adquisición: el precio mínimo de adquisición de las acciones equivaldrá al 75% de su valor de cotización, y el precio máximo al 120% de su valor de cotización en la fecha de adquisición.
- Volumen máximo de contratación: el volumen máximo diario de contratación referido a la adquisición de acciones propias no será superior al 25% de la media del volumen total de acciones de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. contratado en las diez últimas sesiones.
- Duración de la autorización: dieciocho (18) meses a contar desde la fecha presente acuerdo.

En el desarrollo de estas operaciones se procederá, además, al cumplimiento de las normas que, sobre la materia, se contienen en el Reglamento Interno de Conducta de la Sociedad."

Segundo.- "Dejar sin efecto la autorización acordada sobre esta misma materia en la reunión de la Junta General celebrada el 17 de marzo de 2005".

Tercero.- "Autorizar al Consejo de Administración para que pueda destinar, total o parcialmente, las acciones propias adquiridas a la ejecución de programas retributivos que tengan por objeto o supongan la entrega de acciones o derechos de opción sobre acciones, conforme a lo establecido en el párrafo 1º del artículo 75 de la Ley de Sociedades Anónimas".

7. Restricciones legales y estatutarias al voto o a la adquisición o transmisión de acciones

No existen restricciones de ninguna índole al ejercicio del derecho de voto para la adquisición o transmisión de participaciones en el capital social, salvo lo establecido en el artículo 44.1. LSA y el artículo 10.2 de los Estatutos de la Sociedad, en los que se establece que, el accionista que se hallare en mora en el pago de dividendos pasivos no podrá ejercitar su derecho de voto.

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 del Consejo 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 Ferroviario, 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 Ferroviario, o las organizaciones que reciban aportaciones económicas de CINTRA o de cualquier entidad del Grupo Ferroviario.
- 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. A tal efecto ya se informó sobre una dispensa a favor de un Consejero en el Informe Anual de 2004.

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

El Consejo de Administración cuenta con nueve 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 y dominical

Vicepresidentes:

- D. Joaquín Ayuso García Externo y dominical
- D. Juan Béjar Ochoa Ejecutivo

Consejero-Delegado:

- D. Enrique Díaz-Rato Revuelta Ejecutivo

Consejeros:

- D. Nicolás Villén Jiménez Externo Dominical
- D. José María Pérez Tremps Externo Dominical
- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans Externo Independiente
- D. Fernando Abril-Martorell Hernández Externo Independiente
- D. Jaime Bergel Sainz de Baranda Externo Independiente

Secretario:

- D. Lucas Osorio Iturmendi Secretario

La Junta General de Accionistas, celebrada el 28 de marzo de 2006, acordó reelegir como Consejeros al Presidente D. Rafael del Pino y Calvo – Sotelo y a D. Juan Béjar Ochoa.

Asimismo, el Consejo de Administración de 25 de julio de 2006 acordó nombrar Vicepresidente Segundo a D. Juan Béjar Ochoa, aceptar la dimisión presentada por D. Lucas Osorio Iturmendi como Consejero de la Sociedad y nombrar nuevo Consejero de la Sociedad, en aplicación de los artículos 138 y 40.4 de la Ley de Sociedades Anónimas y de los Estatutos Sociales, respectivamente, a D. Enrique Díaz-Rato Revuelta, así como Consejero Delegado.

c) Perfil de los Consejeros Independientes

D. José Fernando Sánchez-Junco Mans

- Presidente y Director General de MAXAMCorp. S.A.U. (antes Grupo Unión Española De Explosivos, S.A.)
- Vicepresidente de Dinamia Capital Privado S.C.R., S.A.
- Vicepresidente del Consejo de Administración de DEFEX, S.A.

D. Fernando Abril-Martorell Hernández

- Director General de Grupo Credit Suisse España.
- Consejero de Portugal Telecom SGPS, S.A.
- Consejero de Telecomunicaciones De Sao Paulo.

D. Jaime Bergel Sainz de Baranda

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

d) Cargos en el Consejo de Administración

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo, que ostenta la condición de Presidente del Consejo de Administración desde el 15 de julio de 1998, tiene la condición de Consejero Externo Dominical y no recae en él la condición de primer ejecutivo de la Sociedad.
- El Vicepresidente del Consejo de Administración, D. Joaquín Ayuso García, ostenta dicho cargo desde el 27 de octubre de 2004 y tiene la condición de Consejero Externo Dominical y no ejecutivo.
- El Vicepresidente Segundo, D. Juan Béjar Ochoa, ha sido nombrado para dicho cargo el 25 de julio de 2006 manteniendo las facultades ejecutivas.
- El Consejero Delegado, D. Enrique Díaz-Rato Revuelta, ostenta el cargo desde el 26 de julio de 2006.
- El Secretario del Consejo, D. Lucas Osorio Iturmendi, ostenta el cargo de Secretario desde el 15 de julio de 1998.

2. Comisiones asesoras del Consejo de Administración

Las Comisiones asesoras del Consejo de Administración son la Comisión de Auditoría y Control y la Comisión de Operaciones Vinculadas.

Según el Reglamento del Consejo de Administración, ambas Comisiones han de estar compuestas por tres miembros como mínimo y cinco como máximo. Los miembros de la Comisión de Auditoría y Control han de ser Consejeros Externos o no ejecutivos; 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 la normativa interna de gobierno corporativo, haciendo las propuestas que estime convenientes.
- Realización de un procedimiento de valoración de los servicios prestados por el auditor externo.

La primera reunión de la Comisión, formalmente constitutiva, se produjo el 20 de enero de 2005. Durante el ejercicio 2006 se han celebrado cuatro reuniones.

Las actividades más relevantes desarrolladas durante el 2006 se describen en el Informe Anual de la Comisión de Auditoría y Control incorporado en el Informe de Gestión de la Sociedad.

ii) Relaciones con los auditores externos

Las relaciones del Consejo con los auditores externos se canalizan a través de la Comisión de Auditoría y Control.

El Consejo debe abstenerse de contratar a aquellas firmas de auditoría en las que los honorarios que se prevean satisfacer, por todos los conceptos, sean superiores al cinco por ciento de sus ingresos totales durante el último ejercicio.

La Comisión de Auditoría y Control propondrá las medidas adecuadas para controlar que la prestación de servicios de asesoramiento y de consultoría por parte de la firma de auditoría externa (o empresas de su grupo) de la Sociedad no implica un riesgo para la independencia del auditor externo.

En el ejercicio 2006 la mayoría de los gastos incurridos por la Sociedad con la firma auditora externa se corresponden con trabajos de auditoría ordinaria. El total de los gastos devengados por el Auditor externo a CINTRA y su Grupo durante el 2006, por trabajos distintos de los de auditoría, asciende a la cantidad de 357 miles €, que equivale a un 33,5% del total del importe facturado por la firma auditora.

b) Comisión de Operaciones Vinculadas

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. Enrique Díaz –Rato Revuelta**

Entre sus funciones más destacadas están:

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

- Revisar el cumplimiento del Contrato Marco suscrito entre CINTRA, Grupo Ferrovial y Ferrovial Agroman, en relación con el desarrollo de proyectos y la prestación de servicios intergrupo.
- Emitir recomendaciones al Consejo de Administración en relación con el cumplimiento del Contrato Marco y, en su caso, informar sobre modificaciones al mismo.

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

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

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

La primera reunión de la Comisión, formalmente constitutiva, se celebró el 20 de enero de 2005. Durante el ejercicio 2006 se han celebrado tres reuniones.

Las actividades más relevantes desarrolladas por la Comisión en 2006, se describen en el Informe Anual de la Comisión incorporado en el Informe de Gestión de la Sociedad.

3. Funcionamiento del Consejo de Administración

a) Convocatoria

Durante 2006 se ha reunido regularmente una vez al mes, excepto en el mes de agosto. Su Presidente dispone de iniciativa para convocarlo cuando lo estime oportuno, y debe hacerlo cuando se solicite por dos o más de sus componentes. No obstante, el Consejo elabora un plan anual de sesiones ordinarias.

La convocatoria se efectúa por escrito dirigido personalmente a cada Consejero, con la debida antelación y con envío de la documentación necesaria para poder conocer las materias incluidas en el orden del día previsto.

b) Representación

Conforme al Reglamento del Consejo de Administración, el Consejero que no pueda asistir personalmente a una reunión

procurará conferir su representación a favor de otro Consejero incluyendo las oportunas instrucciones.

c) Constitución y adopción de acuerdos

El Consejo queda válidamente constituido cuando concurren al menos la mitad de sus miembros, presentes o representados.

Salvo disposición legal o reglamentaria en contrario, los acuerdos se adoptan por mayoría absoluta de los concurrentes. En caso de empate, el voto del Presidente será dirimente.

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, 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 del entonces Consejero ejecutivo y no ha sufrido variación durante el ejercicio 2006.

Planes de Opciones

El Consejo de Administración, en septiembre de 2005, aprobó un plan de opciones sobre acciones de la Sociedad, dirigido: (i) a directivos de CINTRA y sus filiales que desarrollan sus funciones en dependencia directa del Consejero Delegado y (ii) a otros directivos de la Sociedad y sus filiales, en los términos que fije el Consejero Delegado.

El Plan de Opciones dirigido a los directivos con dependencia directa del Consejero Delegado se aprobó por la Junta General de Accionistas de la Sociedad celebrada el 28 de marzo de 2006. En esa misma Junta se aprobó un Plan de Opciones dirigido al Consejero Delegado de la Sociedad (actualmente Vicepresidente Segundo).

Con motivo de la ejecución de la ampliación de capital liberada acordada por la Junta General de Accionistas y de conformidad con los Reglamentos de los Planes de Opciones, se ha procedido a ajustar el número de opciones asignadas, el precio de ejercicio y la prima a cargo de los partícipes todo ello con el fin de mantener el mismo alcance del derecho concedido.

Las características principales de los Planes de Opciones, al tiempo de otorgarse y, ajustado con motivo de la referida ampliación liberada, se describen a continuación:

A. Plan de Opciones:

- Partícipes: (i) Directivos de CINTRA y sus filiales que desarrollan sus funciones en dependencia directa del Consejero Delegado y (ii) otros directivos de la Sociedad y sus filiales, en los términos que fije el Consejero Delegado.
- Alcance: A cada opción le corresponde una acción. El número máximo de opciones son 1.050.000 equivalentes al 0,204% del Capital Social.
- Precio de Otorgamiento: 9,90 euros por acción.
- Plazo y periodo de ejercicio de las opciones: las opciones son ejercitables a partir del tercer año desde la fecha de concesión y antes de seis años (2008-2011), siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad exigidas.
- El sistema conlleva una prima de 0,31 euros por acción a cargo del beneficiario.

B. Plan de Opciones:

- Partícipe: el Consejero Delegado (actualmente Vicepresidente Segundo)
- Alcance: a cada opción le corresponderá una acción. El número máximo de opciones son 278.250, equivalente al 0,05% del capital social de CINTRA.
- Precio de otorgamiento: 10,28

- Plazo y periodo de ejercicio: las opciones serán ejercitables, por terceras partes, a partir del tercer año desde la fecha de concesión y antes de seis años (2009 – 2012), acumulándose al periodo siguiente la parte no realizada, siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad exigidas.

- El sistema conlleva una prima de 0,31 euros por acción a cargo del beneficiario.

Asimismo, se propondrá a la próxima Junta General Ordinaria de la Sociedad un plan de opciones sobre acciones dirigido al Consejero Delegado por un importe máximo de 73.500 opciones (equivalente al 0,01% del capital social de CINTRA).

Entrega de acciones como parte de la retribución variable.

Asimismo, el Consejo de Administración celebrado el 21 de febrero de 2006 y posteriormente la Junta General de Accionistas celebrada el 28 de marzo de 2006. en lo que se refiere a la Alta Dirección, aprobaron un sistema de retribución consistente en que el pago de una parte de su retribución variable, correspondiente al ejercicio 2005, se pudiera realizar mediante la entrega de acciones de la Sociedad.

Las características esenciales fueron las siguientes:

- Beneficiarios: directivos (incluidos Consejeros Ejecutivos y Alta Dirección), jefes de departamento o categoría equivalente, con residencia fiscal en España, de CINTRA y demás sociedades integradas en su grupo empresarial. El plan era de carácter voluntario para los partícipes.
- Límite: La cuantía máxima a percibir en acciones era de 12.000 euros por partícipe.
- El número total máximo de acciones a entregar en ejecución del Plan: no podía exceder del número de acciones que resulten de dividir 12.000 euros entre el valor de cierre de cotización en bolsa de la acción en la respectiva fecha de transmisión multiplicado por el número de partícipes.
- Valoración y procedencia de las acciones: el valor de las acciones que se tomó como referencia era el de cierre de cotización en Bolsa en la respectiva fecha de transmisión. Todas las acciones procedieron de autocartera.

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 2006 una retribución de 240 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	60.000 €
D. Fernando Abril-Martorell Hernández	60.000 €
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	60.000 €
D. Juan Béjar Ochoa	60.000 €

ii) Retribución de los Consejeros Ejecutivos

Los Consejeros Ejecutivos han devengado, además de los conceptos que les corresponden en calidad de Consejeros, las siguientes remuneraciones en 2006:

Miles de euros	
• Retribución fija en metálico:	653
• Retribución variable	437
• Salarios en especie:	2
• Otros conceptos	369
• Por pertenencia a otros Consejos de Administración de sociedades del Grupo o asociadas:	49

El contrato de trabajo entre la Sociedad y el Vicepresidente Segundo 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 2006, ascendió a 241 miles €.

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 50 miles € por tal concepto.

iv) Pensiones o primas de seguros de vida

Durante el ejercicio 2006, 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 2006 el pago de 2 miles €, de la que resultan beneficiarios los Consejeros Ejecutivos.

v) Anticipos y créditos

A 31 de diciembre de 2006, 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, excluyendo los Consejeros Ejecutivos, han devengado conjuntamente durante el ejercicio 2006 una remuneración de 2.494 miles de Euros con el desglose siguiente:

Miles de euros	
Retribución fija	1.537
Retribución variable por consecución objetivos	590
Retribución en tanto que miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas	126
Primas de seguro	6
Otros conceptos	235

Las retribuciones expresadas, percibidas en función del tiempo de permanencia en el cargo en el ejercicio 2006, corresponden a las personas titulares de los cargos siguientes:

- Director Económico Financiero.
- Director Canadá.
- Director de CINTRA para España.
- Director de Desarrollo Corporativo.
- Director Estados Unidos.
- Secretario del Consejo y Director de Asesoría Jurídica.
- Director Autopistas Europa y Chile (Irlanda, Grecia, Italia, Portugal y Chile).
- Director Técnico y de Licitación.
- Directora de Recursos Humanos, Calidad y Medio Ambiente.

5. Reglamento del Consejo de Administración.

El Reglamento del Consejo de Administración de CINTRA entró en vigor el 27 de octubre de 2004, dando así cumplimiento a lo previsto en el artículo 115 de la Ley del Mercado de Valores (artículo añadido por la Ley 26/2003, de 17 de julio). Durante el ejercicio 2006 no se han introducido modificaciones al Reglamento del Consejo.

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: - 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 - la realización por cuenta propia o ajena del mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto 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) para información de los accionistas.
- En la Junta General Ordinaria de 2007 se someterá a información el nuevo Reglamento del Consejo que entrará en vigor durante el año 2007, aprobado para adecuar el Reglamento a las Recomendaciones del Código Unificado de Buen Gobierno.

6. Otra información sobre el Consejo de Administración.

a) Consejeros de la Sociedad que sean administradores o realicen funciones ejecutivas en las sociedades con participaciones significativas y/o en entidades de su grupo

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. Ferrovial Infraestructuras S.A. Ferrovial Aeropuertos, S.A. BAA Ltd	Presidente, Consejero Delegado y Presidente de la Comisión Ejecutiva Presidente Presidente Consejero
Joaquín Ayuso García	Grupo Ferrovial, S.A. Ferrovial Agroman S.A. Ferrovial Telecomunicaciones S.A. Ferrovial Infraestructuras S.A. Ferrovial Aeropuertos S.A. Ferrovial Inmobiliaria S.A. ¹ Ferrovial Servicios S.A. BAA Ltd.	Consejero Delegado, miembro de la Comisión Ejecutiva Presidente, Consejero Delegado Presidente, Consejero Delegado Vicepresidente, Consejero Delegado Consejero Delegado Presidente, Consejero Delegado Presidente, Consejero Delegado Consejero
Juan Béjar Ochoa	Grupo Ferrovial, S.A. Ferrovial Infraestructuras S.A. ² Ferrovial Aeropuertos S.A. ADI Finance 1 Ltd. ADI Finance 2 Ltd. Airport Development and Investment (Holdings) Ltd. Airport Development and Investment Limited FGP TOPCO Limited BAA Ltd.	Director General de la división de Infraestructuras, Miembro del Comité de Dirección Consejero Consejero Consejero Consejero Consejero Consejero Consejero Director Suplente Consejero
José María Pérez Tremps	Grupo Ferrovial, S.A. Ferrovial Agroman, S.A. Ferrovial Servicios, S.A. Ferrovial Telecomunicaciones, S.A. Ferrovial Aeropuertos, S.A. Ferrovial Inversiones, S.A. Ferrovial Inmobiliaria, S.A. ³ Ferrovial Infraestructuras S.A. Swissport International AG BAA Ltd.	Secretario Consejero, Miembro de la Comisión Ejecutiva Consejero Consejero Consejero Consejero Administrador Mancomunado Consejero Consejero Consejero, Miembro de la Comisión de Retribuciones
Nicolás Villén Jiménez	Grupo Ferrovial, S.A. Ferrovial Agroman, S.A. Ferrovial Infraestructuras, S.A. Ferrovial Servicios, S.A. Ferrovial Telecomunicaciones, S.A. Ferrovial Inmobiliaria, S.A. ⁴ Ferrovial Inversiones, S.A. Ferrovial Aeropuertos S.A. AMEY U.K. PLC AMEY PLC BAA Ltd.	Director General Económico Financiero, Miembro del Comité de Dirección Consejero Consejero Consejero Consejero Consejero Administrador Mancomunado Consejero Consejero Consejero Consejero

¹ Con posterioridad al 31 de diciembre de 2006 ha dejado de ser Consejero de la Sociedad.

² Con posterioridad al 31 de diciembre de 2006 ha sido nombrado Consejero Delegado de la Sociedad.

³ Con posterioridad al 31 de diciembre de 2006 ha dejado de ser Consejero de la Sociedad.

⁴ Con posterioridad al 31 de diciembre de 2006 ha dejado de ser Consejero de la Sociedad.

b) Consejeros de la Sociedad que sean miembros del Consejo de Administración de otras entidades cotizadas en mercados oficiales de valores en España distintas de su grupo

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 S.A.	Presidente
	Banco Español de Crédito S.A.	Consejero
Joaquín Ayuso García	Grupo Ferrovial S.A.	Consejero Delegado
José María Pérez Tremps	Grupo Ferrovial S.A.	Consejero Secretario

c) Cargos de administración o dirección asumidos por Consejeros en otras sociedades que forman parte del grupo

A 31 de diciembre de 2006, los señores D. Juan Bejar Ochoa, D. Enrique Díaz - Rato Revuelta y D. Nicolás Villén Jiménez ocupaban los siguientes cargos en Consejos de Administración de sociedades del grupo:

Nombre o denominación social del consejero	Denominación social de la entidad del grupo	Cargo
Juan Béjar Ochoa	Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria S.A.	Consejero Suplente
	Talca Chillán Sociedad Concesionaria S.A.	Consejero Suplente
	Cintra Concesiones de Infraestructura de Transporte de Chile LTDA	Consejero
	Autostrade per la Lombardia	Consejero
	Ruta de la Araucania Sociedad Concesionaria S.A.	Consejero Suplente
	Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A.	Consejero Suplente
	Stadewide Mobility Partners LLC	Consejero
	407 International Inc.	Consejero
	Skyway Concession Company Holding LLC	Consejero
	Euroscut Sociedade Concessionaria da Scut Do Norte Litoral S.A.	Consejero
	Euroscut Sociedade Concessionaria da Scut Do Algarve S.A.	Consejero
	Autostrada Poludnie S.A.	Miembro del Consejo Supervisor
Enrique Díaz-Rato Revuelta	Nea Odos Concession S.A.	Consejero Presidente
	Eurolink Motorway Operation Ltd.	Secretario Consejero
	Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A.	Consejero
	Cintra Texas Corp.	Consejero
	Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria S.A.	Consejero
	Ruta de la Araucania Sociedad Concesionaria S.A.	Consejero
	Cintra Zachry GP	Consejero
	Talca Chillan Sociedad Concesionaria S.A.	Consejero
	Skyway Concession Company Holding LLC	Consejero
	Stadewide Mobility Partners LLC	Consejero
	407 International Inc.	Consejero
	Cintra Concesiones de Infraestructura de Transporte de Chile Ltda.	Consejero
	Eurolink Motorway Operations (M-3) Ltd.	Consejero
	Euroscut Açores Sociedades Concessionaria Do Scut Dos Açores S.A.	Consejero
Nicolás Villén Jiménez	407 International Inc.	Consejero
	Stadewide Mobility Partners LLC	Consejero
	Skyway Concession Company Holding LLC	Consejero

d) Otra información relevante sobre el Consejo de Administración

i) Participaciones del Consejo en el capital de entidades que tengan el mismo, análogo o complementario género de actividad que la Sociedad. Cargos o funciones que en ellas se ejerzan.

Se ha comunicado a la Sociedad la titularidad de las siguientes participaciones en el capital de entidades que tengan el mismo, análogo o complementario género de actividad que CINTRA.

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: Es titular de forma directa de un 0'005% de Grupo Ferrovial y forma parte del Grupo Familiar que controla el 58'315% del capital de Grupo Ferrovial a través de la participación de la que es titular Portman Baela, S.L.
- D. Joaquín Ayuso García es titular de un 0'012 % del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.
- D. José María Pérez Tremps es titular de un 0'004 % del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.
- D. José Fernando Sánchez – Junco Mans es titular de un 0,004% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.
- D. Fernando Abril - Martorell Hernández es titular de una participación inferior al 0,001% de Abertis, S.A.
- D. Nicolás Villén Jiménez es titular de un 0'001% de Abertis, S.A.

Respecto a los cargos o funciones en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad que el que constituye el objeto social de CINTRA, la Sociedad únicamente ha recibido información sobre cargos o funciones que se mantienen en compañías participadas directa o indirectamente por la Sociedad (Grupo Cintra) o por el grupo empresarial del accionista significativo de la Sociedad (Grupo Ferrovial) descritas anteriormente.

ii) Otras informaciones.

En 2006, el Consejo de Administración ha celebrado 11 reuniones. En una ocasión, la reunión del Consejo de Administración se ha celebrado sin la asistencia de su Presidente.

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 fue 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:

a) Desarrollo de Proyectos de Infraestructuras de Transporte (carreteras y aparcamientos):

El Contrato Marco regula los cometidos y obligaciones de CINTRA y Ferrovial en relación con concesiones de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos.

Se excluyen del ámbito del Contrato Marco los Proyectos donde el importe de los trabajos de diseño y construcción sea igual o inferior a 3.000.000 € (actualizable según IPC, la actualización del año 2006 según IPC de 2005 fijó la cifra en 3.210.552 euros) o en los que el adjudicatario esté obligado (por el pliego de condiciones o imperativo legal) a contratar dichos trabajos con alguien predeterminado distinto de Ferrovial y no dependiente de CINTRA.

El Contrato Marco establece un régimen de derechos preferentes y exclusivos entre CINTRA y Ferrovial, en licitaciones y demás actividades relacionadas con ella para la concesión y explotación de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos.

En lo relativo a la ejecución de los Proyectos, se establece un reparto de tareas. Si CINTRA y Ferrovial estuvieran interesadas en participar en un Proyecto, CINTRA se ocupará de la coordinación, elaboración y presentación de la oferta y de todos sus aspectos sustantivos distintos de los relativos a la construcción; Ferrovial asumirá los contenidos y documentación técnica/económica relativa a las obras.

b) 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 € (actualizable según IPC, la actualización del año 2006 según IPC de 2005 fijó la cifra en 3.210.552 euros).

c) Prestación de servicios intergrupo:

El Contrato Marco, anteriormente descrito, contemplaba, entre otras cuestiones, la recíproca prestación de servicios entre Grupo Ferrovial y su grupo de empresas y CINTRA y su grupo de empresas. Con este motivo el 21 de junio de 2005, se firmó entre Grupo Ferrovial y CINTRA el Contrato Básico de Servicios Corporativos.

Grupo Ferrovial presta a Grupo Cintra servicios relativos a sistemas de información, asistencia y apoyo a la gestión y, Grupo Cintra presta a Grupo Ferrovial servicios de asistencia y apoyo en la gestión de empresas de Grupo Ferrovial relacionadas con el área de las infraestructuras, ambos grupos reciben una remuneración por la prestación de dichos servicios.

Los servicios que se prestan ambos Grupos entre sí redundan en un beneficio mutuo, mantienen niveles adecuados de calidad y mejoran la eficiencia y eficacia de sus respectivas organizaciones. Por otro lado, y con el objeto de garantizar la adecuada prestación de servicios en todo momento, así como la conveniencia y justificación de recibirlos y/o prestarlos, las Partes coinciden en la necesidad de revisar anualmente la naturaleza, extensión, precio y calidad de los servicios que se prestan.

Corresponde a la Comisión de Operaciones Vinculadas, supervisar el cumplimiento del Contrato Marco y en general, las operaciones entre empresas del Grupo Ferrovial y CINTRA.

B. Principales relaciones contractuales entre sociedades de CINTRA y Grupo Ferrovial

a) Prestación de Servicios entre Grupo Ferrovial y CINTRA: Servicios prestados conforme al Contrato Básico de Servicios Corporativos de fecha 21 de junio de 2005. El importe facturado por Grupo Ferrovial SA durante el ejercicio 2006 fue de 4.746 miles de euros y el importe facturado por CINTRA ascendió a 3.500 miles de euros.

b) Contratos de obra entre Ferrovial Agroman, S.A. y sociedades del Grupo Cintra por los importes facturados en el ejercicio 2006, de acuerdo con los registros de Cintra:

- Autopista del Sol Concesionaria Española de Autopistas, S.A.: 31 miles de euros.

- Autopista Madrid Sur Sociedad Concesionaria, S.A. (Radial 4): 14.818 miles de euros.
- Autopista Madrid Levante Sociedad Concesionaria, S.A.(Ocaña – La Roda): 190.951 miles de euros.
- Euroscut Norte Litoral, Sociedade Concessionaria da Scut do Norte Litoral, S.A. (Portugal): 9.301miles de euros.
- Eurolink Motorway Operations Ltd. (N4/N6 Irlanda): 10.940 miles de euros
- Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria, S.A. (Chile): 87.964 miles de euros.
- Talca-Chillán Sociedad Concesionaria, S.A. (Chile): 13.727 miles de euros.
- Ruta de la Araucanía Sociedad Concesionaria, S.A.: 3.665 miles de euros.
- Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria, S.A.: 10.711 miles de euros.
- Autopista Alcalá-O'Donell, S.A: 32.329 miles de euros.
- Aparcamientos: Construcción de varios aparcamientos subterráneos 9.472 miles de euros.

c) En relación al Proyecto de la Scut de Azores y de conformidad a lo informado en el folleto de admisión a cotización de las acciones de CINTRA, existe un compromiso de la Sociedad para adquirir la participación de Ferrovial Infraestructuras (89% del Proyecto) tan pronto como sea posible y sujeto a las aprobaciones administrativas necesarias. En consecuencia, CINTRA se compromete a asumir los derechos y obligaciones de este Proyecto.

d) Prestación de servicios de limpieza y mantenimiento por empresas del Grupo Ferrovial (Ferrovial Servicios, S.A.) a distintas empresas del 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 687 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 facturado por CINTRA durante el ejercicio 2006 asciende a 1.276 miles de euros.

f) El dividendo abonado por la Sociedad en abril de 2006 con cargo a los resultados del ejercicio 2005 a Ferrovial Infraestructuras ascendió a 23.275 miles de euros.

b) Operaciones significativas de la Sociedad con Consejeros y Alta Dirección de la Sociedad

Se informa que CINTRA y empresas del Grupo Ferrovial han realizado operaciones, en condiciones normales de mercado, con Banesto por importe de 85.708 miles de euros. Dicha información se proporciona en atención al apartado segundo de la Orden EHA 3050/2004 al ser sociedades en las que alguno de los Consejeros de CINTRA pertenece asimismo, al Consejo de Administración de Banesto.

Asimismo, se informa que empresas del grupo Ferrovial o UTEs participadas por empresas del Grupo Ferrovial, han realizado operaciones con MAXAMCorp. SAU, anteriormente denominado Grupo Unión Española de Explosivos SA, todas ellas realizadas en condiciones normales de mercado, por importe de 1.187 miles de euros. Dicha información se proporciona en atención al apartado segundo de la Orden EHA 3050/2004 ya que alguno de los Consejeros de CINTRA pertenece asimismo al Consejo de Administración de MAXAMCorp. SAU.

c) Operaciones significativas de la Sociedad con administradores y directivos del grupo de sociedades

No existen operaciones de esta naturaleza.

d) Operaciones significativas realizadas con sociedades del grupo

Se informa de operaciones realizadas por la Sociedad que no se eliminan en el proceso de elaboración de estados financieros consolidados: la prestación de servicios facturados por CINTRA a Autopista Trados M-45 SA por importe de 78 miles de euros y a Indiana Toll Road Concession Company LLC por servicios derivados del proceso de licitación y adjudicación de la concesión por importe de 3.133 miles de euros.

e) Otros

Algunos Consejeros (en ningún caso los externos independientes) y Directivos de la Sociedad participan en planes de opciones sobre acciones de Grupo Ferrovial SA en los términos informados por dicha Sociedad.

2. Situaciones de conflicto de intereses

A 31 de diciembre de 2006 no se había producido ninguna situación de conflicto de intereses de la Sociedad con ninguno de sus Consejeros, Directivos o accionistas significativos.

En cualquier caso, la Sociedad tiene establecido un procedi-

miento 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

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

En un entorno dinámico y muy competitivo, este sistema constituye un instrumento importante para gestión estratégica de los negocios, contribuyendo a tratar adecuadamente los factores que pueden condicionar la consecución de los objetivos económicos y operativos en el medio y largo plazo. CINTRA considera que una gestión de riesgos solvente y activa, concebida desde una perspectiva global, contribuye a crear valor tanto para los accionistas como para el resto de los grupos de interés relevantes para las actividades de la empresa.

La política de riesgos y el sistema de gestión que emana de ella se rigen por los siguientes principios:

- i. El objetivo final de la gestión de riesgos es contribuir a la generación de un beneficio sostenible en todas las áreas y actividades de negocio.
- ii. El sistema de gestión se concibe desde una perspectiva global, esto es, integrando todos los factores estratégicos y operativos que conforman el perfil de riesgos de CINTRA, incluyendo los económicos, reguladores y legales, sociopolíticos, laborales y medioambientales.
- iii. La gestión de riesgos implica a todos los niveles de la organización con capacidad para la toma de decisiones, incluyendo la Alta Dirección y las comisiones del Consejo de Administración.
- iv. Las funciones derivadas del mantenimiento del sistema y el reporte de riesgos son independientes de las líneas de negocio, si bien éstas aportan sus conocimientos para el análisis de los

riesgos y la determinación de los modelos más adecuados de gestión en cada caso.

- v. El sistema se concibe para coadyuvar a una toma de decisiones equilibrada y multicriterio, al mantener unidades de medida homogéneas y comparables con independencia de la naturaleza del riesgo evaluado.

Principales riesgos de la sociedad

Las actividades de CINTRA se desarrollan en diversos países, con diferentes entornos socioeconómicos y marcos reguladores. En este contexto existen riesgos de diversa naturaleza consustanciales a las actividades de promoción y gestión de infraestructuras de CINTRA.

Con carácter general, CINTRA considera relevantes aquellos riesgos que pueden comprometer la rentabilidad económica de su actividad, la solvencia financiera de la sociedad implicada o el Grupo, la reputación corporativa y la integridad de sus empleados.

En particular, los riesgos más significativos cubiertos por el sistema son los siguientes:

1) Riesgos relacionados con la calidad del servicio suministrado a los usuarios.

Daños a terceros por el mal estado de la carretera: Responsabilidades derivadas de accidentes de tráfico e incidentes provocados por un estado deficiente de conservación de la carretera.

2) Riesgos medioambientales

a) Daños en las infraestructuras promovidas o gestionadas por CINTRA, fundamentalmente debidas a catástrofes naturales. Existen coberturas de Daños y Pérdida de Beneficios que cubren los impactos causados por catástrofes naturales.

b) Riesgos vinculados a la aplicación de la legislación ambiental: Riesgos derivados del incumplimiento de la legislación ambiental aplicable, que pudieran derivar en sanciones administrativas o penalizaciones a la concesionaria, así como cambios no conocidos o previstos en la legislación ambiental que implicaran inversiones relevantes en la infraestructura.

3) Riesgos socio-políticos y regulatorios, destacando como más relevantes los siguientes:

- a) Rescate de la concesión sin pago de indemnización (riesgo país).
- La capacidad inversora de CINTRA se centra principalmente en países del área OCDE, donde se consideran suficientes

y solventes las condiciones políticas y socioeconómicas, así como las garantías jurídicas.

- En este marco, los riesgos de rescate de las concesiones por parte de la Administración están suficientemente cubiertos mediante cláusulas que garantizan la indemnización y compensación al concesionario.

No obstante, las direcciones corporativas Económico Financiera y de Asesoría Jurídica hacen un seguimiento constante de la evolución de los riesgos sociopolíticos y regulatorios que pudieran materializarse en un rescate de las concesiones.

b) Construcción de infraestructuras alternativas en zonas de influencia (riesgo de ejecución/adecuación de infraestructuras alternativas a la concesión, o de afección por infraestructuras paralelas existentes o previsibles, sin derecho a compensación).

En general este riesgo está cubierto si se debe a actuaciones de la propia Administración. En las concesiones en las que no está cubierto ese riesgo, se considera que la propia ubicación de la infraestructura hace improbable y en ocasiones inviable el desarrollo de infraestructuras alternativas.

c) Movimientos sociales contrarios al pago de peajes (riesgo de supresión o modificación de tarifas en concesiones de autopistas, por presiones sociales y cambios políticos).

- En las áreas donde se han detectado movimientos en este sentido, cualquier modificación tarifaria propuesta daría lugar a la correspondiente compensación económica. En la actividad de aparcamientos el riesgo se ha evaluado como muy poco probable.
- No obstante, el Comité de Dirección de CINTRA, apoyado por las unidades de negocio y la dirección corporativa de Comunicación, lleva a cabo un seguimiento de los factores sociales que pueden desembocar en la materialización de este riesgo, con el objeto de establecer en cada caso medidas tempranas, así como orientar las relaciones con los grupos de interés de la manera más adecuada.

4) Riesgos financieros, destacando como más relevantes los siguientes:

- a) Exposición a variaciones de tipos de cambio en actividades en el exterior
- b) Variaciones de los tipos de interés en financiación de infraestructuras.

Además de las particularidades de la gestión de riesgos descritas en este apartado, existen sistemas de control concebidos bajo la perspectiva de su gestión global. Tales sistemas afectan a todas las áreas de negocio de CINTRA, así como a las actividades de ámbito corporativo vinculadas directa o indirectamente a aquéllas.

2.- Sistema general de supervisión

Descripción del sistema general de control y reporte

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

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

Los riesgos detectados se evalúan y priorizan mediante un procedimiento homogéneo de carácter semicualitativo apoyado en un sistema de indicadores relevantes y fiables, describiendo en cada caso las medidas de control y gestión establecidas.

Esta información se transmite periódicamente al nivel corporativo, donde se integra y contrasta antes de ser reportada, en su caso, a la Comisión de Auditoría y Control del Consejo.

Sistemas de gestión de la calidad

Todas las áreas de negocio en la organización de CINTRA tienen implantados sistemas de gestión de la calidad según la norma ISO 9001, certificados por organismos acreditados. En todos los casos, estos sistemas se implantan en las concesionarias mediante Planes de Calidad desarrollados específicamente para cada uno de ellos, que aseguran (a) la planificación previa de los procesos relevantes para la calidad del producto o servicio, (b) el control sistemático y documentado de tales procesos, y (c) el retorno de información suficiente para detectar errores sistemáticos y diseñar medidas correctoras o preventivas para evitar aquéllos o atenuarlos en el futuro.

En el marco de los citados Planes de Calidad, los procedimientos implantados obligan a las concesionarias, entre otras actividades de control, a medir periódicamente aquellas variables vinculadas a la calidad de servicio (tales como el índice de rugosidad del pavimento u otras vinculadas al estado de vialidad). Asimismo, se realizan informes periódicos sobre puentes, taludes, estructuras y pavimentos, con el objeto de asegurar un nivel de prestación de servicio y vialidad satisfactorios.

Las variables más relevantes se agrupan en indicadores que se reportan periódicamente a los órganos de dirección.

Sistemas de Gestión Ambiental

Con el objeto de reducir el riesgo de incumplimientos de la normativa ambiental derivados de un desconocimiento de la

misma, la sociedad ha desarrollado sistemas de información específicos para transmitir los requisitos legales de carácter medioambiental a las concesionarias españolas (SIGMA).

Por otra parte, en el marco los programas de vigilancia ambiental de las autopistas, las concesionarias llevan a cabo una monitorización de los aspectos medioambientales más relevantes (p.e. niveles de ruido, seguimiento de la eficacia de las medidas de revegetación, calidad de las aguas de cauces públicos atravesados por la traza, etc.).

En 2006 CINTRA ha avanzado en la implantación de un sistema de gestión medioambiental normalizado (ISO 14001) que tiene por principal objeto coordinar las medidas de vigilancia ambiental llevadas a cabo en las distintas concesionarias.

Se ha previsto que este sistema sea certificado por una entidad acreditada a lo largo de 2007, tanto en las concesionarias españolas de autopistas como en Cintra Aparcamientos.

Mecanismos de control de riesgos financieros

Exposición a variaciones de tipo de cambio. Con carácter general, la gestión de este riesgo se lleva a cabo de manera centralizada a través de la Dirección Económico - Financiera, empleando criterios de carácter no especulativo. Para que los flujos de caja previsible no se vean afectados por las variaciones del tipo de cambio, existen coberturas destinadas a las siguientes operaciones:

- Proyectos multidivisa (adjudicados o en licitación).
- Beneficios obtenidos en filiales extranjeras, así como dividendos o devoluciones de capital que se prevén recibir de dichas filiales.
- Tesorería de filiales extranjeras.
- Pagos a proveedores en divisa.

Exposición a variaciones de los tipos de interés: Respecto a la financiación de proyectos de concesiones de infraestructuras, se negocian tipos de interés fijo al cerrar los acuerdos con los financiadores. Cuando esto no es posible se plantea la suscripción de una cobertura para este riesgo durante toda la vida de la financiación, en sus diferentes modalidades (dependiendo del entorno y del volumen de la inversión).

Rescate de la concesión sin pago de indemnización (riesgo país):

La capacidad inversora de CINTRA se centra principalmente en países del área OCDE, donde se consideran suficientes y solventes las condiciones políticas y socioeconómicas, así como las garantías jurídicas. En este marco, los riesgos de rescate de las concesiones por parte de la Administración están suficientemente cubiertos mediante cláusulas que garantizan la indemnización y compensación al concesionario.

Construcción de Infraestructuras alternativas en zonas de influencia: Riesgo de ejecución / adecuación de infraestructuras alternativas a la concesión, o de afección por infraestructuras paralelas existentes o previsibles, sin derecho a compensación. En general, este riesgo está cubierto si se debe a actuaciones de la propia Administración. En las concesiones en las que no está cubierto ese riesgo, la propia ubicación de la infraestructura lo hace improbable.

Movimientos sociales contrarios al pago de peajes: Riesgo de supresión o modificación de tarifas en concesiones de autopistas, por presiones sociales y cambios políticos. En las áreas donde se han detectado movimientos en este sentido, cualquier modificación propuesta daría lugar a la correspondiente compensación económica. En la actividad de aparcamientos el riesgo es poco probable.

Política de aseguramiento

CINTRA mantiene una política corporativa de aseguramiento, a la cuál están sujetas todas las actividades y concesionarias. Dicha política obliga a asegurar los daños materiales (incluidos los derivados de catástrofes naturales) y la pérdida de beneficios, así como la responsabilidad civil en todas las concesiones, mediante pólizas que satisfacen igualmente las exigencias que al respecto tienen los pliegos de condiciones y los requisitos de los financiadores.

Bajo esta política común, los riesgos susceptibles de ser transferidos total o parcialmente mediante pólizas de seguro son objeto de un continuo seguimiento en el que se analizan y revisan las coberturas, límites indemnizatorios y régimen de exclusiones de las pólizas, así como el coste de las primas.

A lo largo de 2006, y como consecuencia de la redefinición de la política de aseguramiento iniciada el año anterior, se han optimizado las coberturas y primas de las pólizas suscritas en los distintos programas, en todo el ámbito internacional, aprovechando el volumen y diversa exposición al riesgo que representan el conjunto de las concesiones en construcción y explotación.

Riesgos identificados en 2006

Durante 2006 no se han dado situaciones en las que se materialice ninguno de los riesgos identificados, con consecuencias adversas para CINTRA. Cuando se han producido hechos relevantes vinculados a estos riesgos, se han activado los mecanismos de prevención, información y control de manera eficaz, por lo que hasta la fecha se considera que los medios dispuestos y los sistemas de gestión de riesgos han funcionado de manera satisfactoria.

Código de Ética Empresarial

CINTRA aplica el Código de Ética Empresarial de grupo Ferrovial SA aprobado en el año 2004, que establece los principios básicos y los compromisos de ésta índole que todas las empresas del grupo, sus empleados y directivos deben respetar y cumplir en el ejercicio de sus actividades.

Asimismo CINTRA publicó en 2005 un Manifiesto de Valores resaltando la importancia de un comportamiento ético a tres niveles: hacia sus empleados, compromisos con terceros y con el mercado, frente a la Comunidad.

Políticas de Seguridad y Salud.

EN 2006 CINTRA manifiesta su decidido interés por el impulso de la Prevención de Riesgos Laborales y la mejora continua de las Condiciones de Seguridad y Salud en el Trabajo. En este marco se han desarrollado actuaciones como campañas informativas sobre el acoso laboral, acciones formativas para los trabajadores de la Sociedad o actuaciones de vigilancia y salud, entre otras.

Compromiso con el Medioambiente.

CINTRA ha aprobado una política ambiental orientada no solo al mero cumplimiento de la legislación ambiental, sino también a la puesta en práctica de políticas que van más allá: la prevención de la contaminación ambiental, la optimización de recursos naturales, la mejora del comportamiento ambiental de los sujetos implicados en los proyectos de la compañía.

■ E) FUNCIONAMIENTO DE LA JUNTA GENERAL

1. Constitución y adopción de acuerdos en la Junta General

Los Estatutos de la Sociedad y el Reglamento de la Junta, reproducen el régimen legal de la Ley de Sociedades Anónimas respecto al régimen de quórum de constitución de la Junta y adopción de acuerdos.

2. 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 CINTRA 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 puedan 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;
- Con ocasión de la Convocatoria de cada Junta General, el órgano de administración considerará la posibilidad de organizar la asistencia a la reunión a través de medios telemáticos, así como la posibilidad de remitir intervenciones con anterioridad al momento de constitución de la Junta, todo ello en los términos recogidos en el Reglamento de la Junta.
- 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.

3. Juntas Generales del Ejercicio 2006

a) Sesiones.

La única Junta General de Accionistas celebrada en el ejercicio 2006, se celebró el 28 de marzo.

b) Datos sobre asistencia.

El número de accionistas presentes concurrentes a la Junta General Ordinaria de Accionistas celebrada el 28 de marzo de 2006, fue de 113 accionistas presentes titulares de 131.490 acciones (0,03% del capital social) y 7.301 accionistas representados, titulares de 346.259.098 (70,5%). Ello supone la concurrencia entre presentes y representados de 7.414 accionistas titulares de 346.390.588 acciones que representan el 70,53% del capital social suscrito y desembolsado.

c) Extracto de los acuerdos adoptados

La Junta General de Accionistas celebrada el 28 de marzo de 2006 aprobó los siguientes acuerdos:

1.- Examen y aprobación de las cuentas anuales y del informe de gestión de la Sociedad correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2005.

Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 344.678.569 acciones, con el voto en contra de 110.482 acciones y con la abstención de 1.601.537 acciones.

2.-Examen y aprobación de las cuentas anuales y del informe de gestión del Grupo Consolidado correspondientes al ejercicio cerrado el 31 de diciembre de 2005.

Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 344.678.569 acciones, con el voto en contra de 110.482 acciones y con la abstención de 1.601.537 acciones.

3.- Aprobación de la distribución del beneficio resultante del ejercicio de 2005. Se incluye una distribución de dividendo, con cargo al referido ejercicio, de 0,0764 euros por acción; el dividendo se hará efectivo a partir del día 20 de abril de 2006. Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 344.958.605 acciones y con la abstención de 1.431.983 acciones.

4.- Ampliación del capital social con cargo a reservas de prima de emisión por importe de CUATRO MILLONES NOVECIENTOS ONCE MIL CIENTO SESENTA Y UN EUROS con VEINTE céntimos de euro (4.911.161,20 euros) hasta alcanzar la cifra de CIENTO TRES MILLONES CIENTO TREINTA Y CUATRO MIL TRESCIENTOS OCHENTA Y SEIS EUROS con SESENTA céntimos de euro (103.134.386,60 euros), mediante la emisión y puesta en circulación de 24.555.806 nuevas acciones de la misma clase y serie, y con los mismos derechos que las actualmente en circulación, de 0,20 euros de valor nominal cada una, que estarán representadas por medio de anotaciones en cuenta, y que serán asignadas gratuitamente a los accionistas de la Sociedad en la proporción de una (1) acción por cada veinte (20) acciones en circulación. Delegación en el Consejo de Administración de conformidad con lo establecido en el artículo 153.1.a) de la Ley de Sociedades Anónimas, la facultad de fijar las condiciones del aumento de capital en todo lo no previsto en dicho acuerdo. Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 344.841.042 acciones, con el voto en contra de 117.733 acciones y con la abstención de 1.431.983 acciones.

5.- Aprobación de la gestión desarrollada por el Consejo de Administración durante el ejercicio correspondiente al año 2005.

Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 344.848.123 acciones, con el voto en contra de 110.482 acciones y con la abstención de 1.431.983 acciones.

6.- Reección de Consejeros de la Sociedad, por un plazo de tres años de D. Rafael del Pino y Calvo- Sotelo y de D. Juan Béjar Ochoa.

6.1. Reección de D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo.
Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 343.841.717 acciones, con el voto en contra de 325.725 acciones y con la abstención de 1.438.314 acciones.

6.2. Reección de D. Juan Bejar Ochoa.
Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 344.824.648 acciones con el voto en contra de 132.876 acciones y con la abstención de 1.433.064 acciones.

7. Reección como Auditor de Cuentas de la Sociedad y de su Grupo Consolidado, para el ejercicio 2006, a PriceWaterhouseCoopers Auditores, S.L.

Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 344.958.435 acciones y con la abstención de 1.432.153 acciones.

8. Modificación de los artículos 21, 23 y 24 de los Estatutos Sociales.

Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 344.951.184 acciones, con el voto en contra de 6.340 acciones y con la abstención de 1.433.064 acciones.

9.- Modificación de los artículos 6, 7, 8, 10, 12, 13, 18 y 19 del Reglamento de la Junta General de Accionistas.
Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 344.951.184 acciones, con el voto en contra de 6.340 acciones y con la abstención de 1.433.064 acciones.

10.-Retribución de los miembros de la Alta Dirección y del Consejo de Administración que desempeñan funciones ejecutivas.

10.1.i. Aprobación de Planes de Opciones sobre acciones dirigido a los Directivos en dependencia directa del Consejero Delegado de la Sociedad, incluyendo específicamente al Consejero - Secretario del Consejo de Administración. El ejercicio sólo podrá producirse transcurridos tres años desde la fecha de efectividad de su concesión y antes de que se cumplan seis desde esa misma fecha y, será requisito necesario para ejercitar las opciones el haber obtenido una rentabilidad determinada. A cada opción le corresponde-

ría una acción y el número total de opciones que podrán concederse no podrá exceder de 541.600, equivalentes a 541.600 acciones (0,11% del capital social de CINTRA).

ii. Aprobación de un plan de opciones sobre acciones de la sociedad aplicable al Consejero Delegado. Las opciones serán ejecutables por terceras partes en los años 4º, 5º y 6º desde su concesión, acumulándose al período siguiente la parte no realizada. Será requisito necesario para ejercitar las opciones el haber obtenido una rentabilidad determinada. A cada opción le corresponderá una acción y el número total de opciones que podrán concederse bajo el Plan no podrá exceder de 265.000, equivalentes a 265.000 acciones (0,05% del capital social de CINTRA).
Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 342.633.192 acciones, con el voto en contra de 1.077.425 acciones y con la abstención de 2.679.971 acciones.

10.2 Aprobación de la retribución de Directivos, jefes de departamento o categoría equivalente, con residencia fiscal en España, incluyendo Consejeros Ejecutivos y Alta Dirección de CINTRA y demás sociedades integradas en su grupo empresarial, consistente en el pago de parte de su retribución variable mediante la entrega de acciones de la Sociedad.
Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 343.880.219 acciones, con el voto en contra de 1.077.425 acciones y con la abstención de 1.432.944 acciones.

11.- Autorización al Consejo de Administración para la adquisición derivativa de acciones propias de la Sociedad, directamente o a través de sociedades por ella dominada.
Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 343.689.633 acciones, con el voto en contra de 22.115 acciones y con la abstención de 2.678.840 acciones.

12.- Delegación en el Presidente, Consejero Delegado y Secretario del Consejo de Administración para que cualquiera de ellos, indistintamente, pueda formalizar y elevar a público los acuerdos adoptados en la Junta y en especial para proceder a su depósito o inscripción en el Registro Mercantil.
Este acuerdo fue aprobado con el voto favorable de 344.948.755 acciones, con el voto en contra de 9.660 acciones y con la abstención de 1.432.153 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.

Específicamente, la página web corporativa (www.cintra.es) tiene un apartado en la página de inicio denominado "Información para Accionistas e Inversores" con una división específica de "Gobierno Corporativo" en el que puede encontrarse amplia información. Los informes publicados son los correspondientes a 2004 y 2005.

F) GRADO DE SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES EN MATERIA DE BUEN GOBIERNO

El pasado 22 de mayo de 2006, el Consejo de la Comisión Nacional del Mercado de Valores aprobaba el Código Unificado de Recomendaciones sobre el Buen Gobierno Corporativo. Este texto desarrolla una serie de recomendaciones cuya finalidad es orientar a las sociedades cotizadas en el desarrollo de su gobierno corporativo. Estas disposiciones no necesitan ser llevadas a cabo hasta el IAGC de 2007 (cuya publicación tendrá lugar en el primer semestre de 2008), no obstante lo cual, el Consejo de Administración de CINTRA ha aprobado y, someterá a la consideración de la próxima Junta General, modificaciones en materia de gobierno corporativo de la Sociedad para incorporar la gran mayoría de estas Recomendaciones. Dicha normativa entrará en vigor a lo largo del 2007 según los casos.

Durante el proceso de salida a bolsa finalizado el 27 de octubre de 2004, CINTRA asumió la gran mayoría de las recomendaciones de los informes Olivencia y Aldama, habiendo contando con la asistencia de asesores legales externos y entidades 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.

En el Ejercicio 2006 la Comisión de Auditoría y Control examinó detalladamente el grado de cumplimiento de las recomendaciones y se concluyó que CINTRA cumple adecuadamente las principales recomendaciones y pautas de buen gobierno.

A continuación se exponen algunas de las recomendaciones de buen gobierno incluidas en la normativa interna de la Sociedad (Estatutos, Reglamento del Consejo de Administración, Reglamento Interno de Conducta y Reglamento de la Junta):

- Composición del Consejo de Administración:
 - Define los distintos tipos de consejeros, Determina las

incompatibilidades del Consejero Externo para mantener relaciones comerciales o profesionales con la Sociedad:

- Fija la Edad máxima para ocupar el cargo de Presidente, Consejero Delegado y Consejero de la Sociedad.

- Deberes de los Consejeros:
 - Se establece un procedimiento de dispensa del cumplimiento de algunos deberes por los Consejeros;
 - Regula el tratamiento de las situaciones de conflicto de interés;
 - Regula la relación del Consejero con la dirección de la Sociedad a efectos de información y la posibilidad de recabar asistencia de profesionales externos;
 - Regula la necesidad de comunicar las compras y ventas de acciones de la Sociedad en un plazo de 48 horas;
 - Se establece la 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;
 - El Consejero deberá informar sobre cualquier cargo de administración o dirección en otras compañías no competidoras.
- Funciones del Consejo:
 - Se fija como obligación del Consejo 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;
 - Formular las cuentas en términos claros y precisos;
 - Procurar que los accionistas tengan toda la información que les permita formarse un juicio preciso de la marcha de la Sociedad;
 - Aprobar las operaciones que entrañen disposición de activos sustanciales y grandes operaciones societarias;
 - Aprobar la política de autocartera.
- Comisiones del Consejo:
 - Dos Comisiones: La Comisión de Auditoría y Control y la de Operaciones Vinculadas;
 - Obligación de emitir informes anuales sobre sus actividades.
 - Participación de los Presidentes en la Junta General Ordinaria de Accionistas.
- Retribución del Consejo:
 - La Sociedad informará en la Memoria Anual de la retribución de los Consejeros.
 - Se fijan los 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.

- El Reglamento Interno de Conducta:
 - Establece 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 comunica-

ción de información relevante;

- Regula la política de autocartera y operaciones especiales, fijando criterios sobre volúmenes, precios y pautas de comportamiento y controles; y

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 quede incluido por decisión del Consejo o su Presidente.

El Informe Anual de Gobierno Corporativo 2006 incluye una relación de las recomendaciones de buen gobierno incluidas en los informes Olivencia y Aldama analizando la postura de la Sociedad y justificando, en cada caso, los motivos para dicha decisión.

RESPONSABILIDAD

Informe de responsabilidad corporativa	182
Nuestro compromiso con las personas	186
Nuestros productos y servicios	196
Nuestro compromiso con la comunidad	202
Informe de verificación	212



CORPORATIVA

El Código de Ética Empresarial de Cintra, establece las directrices mediante las que se desea fortalecer la organización a través de la implicación y el compromiso de todos los empleados.

INFORME DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA

■ Principios para el Desarrollo Sostenible

La incorporación de políticas de responsabilidad corporativa en la gestión empresarial constituye una práctica cada vez más extendida en el ámbito internacional, llegando a constituir un factor de competitividad para las empresas. En este sentido, Cintra cuenta con una Declaración de Principios para el Desarrollo Sostenible que está basada en los siguientes puntos:

- La ética y profesionalidad de sus actuaciones.
- La aplicación de las mejores prácticas de gobierno corporativo.
- El apoyo al 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.

Dicha Declaración de Principios junto con el Código de Ética Empresarial han servido de base para la creación del Manifiesto de Valores de Cintra, documento que recoge las guías de actuación que configuran la Cultura y Filosofía Empresarial de la compañía y que refleja el compromiso de Cintra en materia de Responsabilidad Corporativa.

■ Código de Ética Empresarial

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).





■ Compromiso con el Pacto Mundial

Cintra, como empresa del Grupo Ferrovial, participa activamente en el 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.

Desde 2002, el Grupo Ferrovial está adherido al Pacto y en 2006, ha ratificado ante la ONU su compromiso en el cumplimiento de los diez principios, que se han convertido en un marco para el desarrollo de todas las actuaciones e iniciativas relativas a la responsabilidad corporativa.

En 2006, la ONU ha concedido a Grupo Ferrovial la máxima calificación como "Empresa Notable" por grado de cumplimiento de estos diez principios, reflejado en el Informe de Progreso de la compañía. Este informe se puede consultar de forma íntegra en www.pactomundial.org.

LOS 10 PRINCIPIOS DEL PACTO MUNDIAL

1. Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, dentro de su área de influencia.
2. Las empresas deben asegurarse de que sus organizaciones no son cómplices en la vulneración de los derechos humanos.
3. Las empresas deben apoyar la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva.
4. Las empresas deben apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción.
5. Las empresas deben apoyar la erradicación del trabajo infantil.
6. Las empresas deben apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación.
7. Las empresas deberán mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.
8. Las empresas deben fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.
9. Las empresas deben favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente.
10. Las empresas trabajarán en contra de la corrupción en todas sus formas, incluidas la extorsión y el soborno.



■ Diálogo con los principales Grupos de Interés

Cintra asume como principio directriz de su comportamiento empresarial para con sus accionistas, inversores, analistas y el mercado en general, transmitir una información veraz, completa y que exprese la imagen fiel de la sociedad, de sus actividades empresariales y de sus estrategias de negocio.

a) Accionistas

Cintra creó en octubre de 2004, con motivo de su salida a bolsa, un Departamento Atención al Accionista que tiene como objetivo el de servir de canal de comunicación permanente entre los accionistas particulares y la compañía a través del cual se pueda dar respuesta a las necesidades de información que dichos accionistas puedan requerir.

Para ello, Cintra cuenta con diversas vías de comunicación como una Línea Gratuita de Atención al Accionista (900 10 11 38), una dirección de correo electrónico (accionistascintra@cintra.es) y una línea para la comunicación por fax (91 555 50 32). Durante el año 2006 se han recibido 1.822 llamadas telefónicas y 104 correos electrónicos solicitando información diversa sobre la compañía que han sido respondidas de forma individualizada.

b) Empleados

Cintra respeta el derecho a la información de sus empleados y cuenta, desde 2002, con una intranet corporativa que no solamente canaliza información a sus trabajadores sino que les permite participar y mejorar sus procesos de trabajo.

A lo largo de 2006 fueron 4.409 los usuarios que con asiduidad utilizaron la

intranet y 61.175 el número de consultas realizadas.

En el año 2006 se han publicado en la intranet 58 noticias, 32 contratos (adjudicaciones) y 49 circulares además de 26 ofertas de trabajo.

Buzón de sugerencias

El Grupo también cuenta con un mecanismo de diálogo con sus empleados a través del buzón de sugerencias. En dicho buzón se canalizan ideas, reclamaciones, propuestas y toda declaración que el empleado quiera realizar.

c) Inversores institucionales y analistas

Cintra dispone de un Departamento de Relación con Inversores que tiene como función principal facilitar información y explicar las principales estrategias organizativas, operativas y de negocio de la Compañía, facilitando la formación de expectativas sobre su desempeño futuro, contribuyendo así a la adecuada fijación del precio en el mercado de valores.

En 2006 se han realizado 222 reuniones con inversores en 11 ciudades de 5 países en Europa y Estados Unidos. También se han promovido 5 presentaciones: 4 sobre resultados y una sobre la adquisición de la autopista Indiana Toll Road. Y se ha asistido a 5 seminarios: 2 sectoriales (transporte e infraestructuras), 2 por capitalización (pequeña y mediana capitalización) y 1 de empresas europeas.

De las 222 reuniones mantenidas, 197 fueron con inversores y 25 con analistas. Se realizaron 13 roadshows: 3 en España (2 en Madrid y 1 en Barcelona) donde se mantuvieron 31 reuniones y 10 viajes al

extranjero (Inglaterra, Estados Unidos, Italia y Alemania) con un total de 99 reuniones.

A lo largo de 2006, un total de 19 bancos o brokers (4 españoles y 15 extranjeros) dieron cobertura sobre las acciones de Cintra. Dichas entidades publicaron un total de 70 informes y notas sobre Cintra.

Cintra mantiene una base de datos de 574 analistas e inversores que han solicitado su registro en la misma y que reciben todas las comunicaciones realizadas por la compañía. A lo largo del año 2006, se enviaron un total de 52 comunicaciones a los analistas e inversores inscritos.

LAS MEJORES RELACIONES CON LOS INVERSORES

En lo referente a la relación con la comunidad financiera (analistas e inversores institucionales), ésta tiene un carácter proactivo en la búsqueda y relación con todo tipo de inversores y está fundamentada en el compromiso de transparencia y respuesta rápida y de calidad que permita la toma de decisiones de inversión con la mejor información posible.

Este compromiso de comunicación transparente se ha visto reconocido con la obtención del premio "Best Investor Relations" en el sector de Transporte, al que hay que añadir el de "Most Improved Investor Relations", recibido por segundo año consecutivo, otorgado por los analistas del "sell side" según una encuesta realizada por Institutional Investors Research Group.

d) Clientes

Cintra dispone de un Departamento de Clientes para atender las consultas de los usuarios de aparcamientos de rotación y estacionamiento regulado. Asimismo, desde el Departamento de Ventas se atienden las consultas y reclamaciones relacionadas con la construcción y cesión de uso de plazas en aparcamientos de residentes.

Las mayores concesiones de autopistas disponen de servicios de atención al cliente propios. Por ejemplo, la autopista ETR 407 de Toronto (Canadá) no sólo dispone de un call-center, sino que además dispone de otros innovadores servicios para atender las sugerencias o quejas de los usuarios que prefieren dirigirse personalmente al "Customer Center", o enviarlas por correo, e-mail o fax, donde serán atendidas directamente por el "Customer Carer Team". La calidad del servicio de atención al cliente de la autopista ha sido reconocido con la obtención del premio "First Call Resolution Improvement Merit

Award" para toda Norteamérica otorgado por la Service Quality Measurement Group Inc. (SQM Group).

Asimismo, Chicago Skyway, Autema, Ausol, Radial 4, Madrid-Levante, Cintra Chile y Eurolink disponen de respectivas páginas web y números de atención al cliente.

e) Proveedores

En un diálogo abierto con los proveedores, durante 2006 han continuado las reuniones con los principales con el fin de analizar el desarrollo de las relaciones comerciales y encontrar mejoras mutuas que permitan rebajar el coste final de las compras.

f) Medios de comunicación

La relación de Cintra con los medios de comunicación se basa en compromisos de información transparente y continua, actitud proactiva para difundir adecuadamente la estrategia de la compañía, sus actividades y objetivos futuros, así

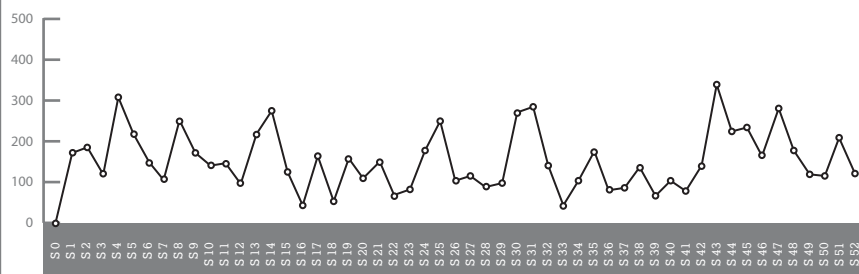
como la transmisión en tiempo real de los hechos que afectan a la organización y el análisis y tendencias de los sectores en los que opera.

Cintra es seguida por numerosos medios escritos, audiovisuales y de Internet de diferente naturaleza (económico - financieros; de información general, prensa especializada) nacionales e internacionales, con una presencia estable en América del Norte (Canadá y los Estados de Texas, Chicago e Indiana); Europa (Irlanda, Portugal, Italia, Grecia) y Chile.

En 2006, la presencia de Cintra en medios de comunicación alcanzó las 8.079 apariciones. La media de menciones fue de 22,1 veces diarias. Asimismo, Cintra ha utilizado diferentes herramientas de comunicación en su relación con los medios: comunicados de prensa, encuentros informativos, entrevistas, boletines, sitios web, etc.

Las noticias que han despertado mayor interés informativo de los medios durante el año han estado relacionadas, principalmente, con los resultados económicos de la empresa, la evolución de la compañía en Bolsa; los importantes avances en la gestión de los activos en Chicago e Indiana; la entrada y crecimiento en el mercado concesional griego, la venta de Europistas, la licitación comercial y la innovación de las operaciones en la autopista 407 ETR en Toronto.

PRESENCIA DE CINTRA EN LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN
DEL 1 DE ENERO AL 31 DE DICIEMBRE DE 2006.



Contar con profesionales formados capaces de afrontar el crecimiento del negocio y la internacionalización son nuestros principales retos



NUESTRO COMPROMISO CON LAS PERSONAS

■ Nuestro equipo

La combinación de talento y dedicación de los profesionales que trabajan en Cintra constituyen uno de los pilares esenciales del éxito de la compañía. El capital humano es la base sobre la que Cintra desarrolla una de sus ventajas competitivas. De ahí la importancia que la política de recursos humanos tiene en la estrategia de creación de valor. Su principal objetivo es mantener una plantilla bien dimensionada, que garantice el crecimiento futuro, y permita, al mismo tiempo, el desarrollo profesional de todos sus trabajadores.

En el ejercicio 2006, la plantilla media se incrementó en 795 personas hasta alcanzar los 4.032 empleados, lo que representa un crecimiento del 24,5% respecto al mismo período del año anterior. De la media total de empleados, 1.856 (46,03%) corresponden a la actividad de autopistas y 2.176 (53,97%) a la de aparcamientos. La plantilla está diferenciada en personal de estructura (15%), central y periférica, y personal

de explotación (85%). El 69,65% de los empleados son operarios y técnicos; el 18,26%, administrativos; el 8,74%, titulados; y el 3,34% restante son directivos de la compañía.

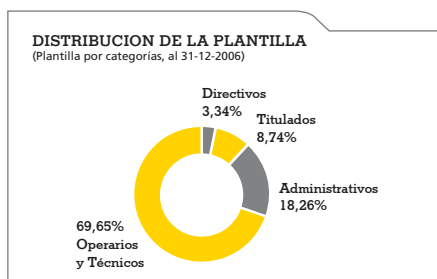
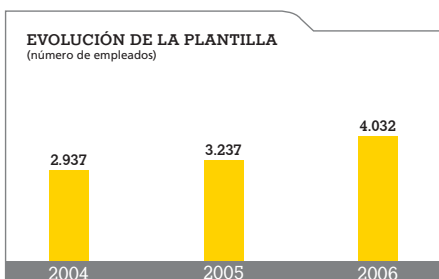
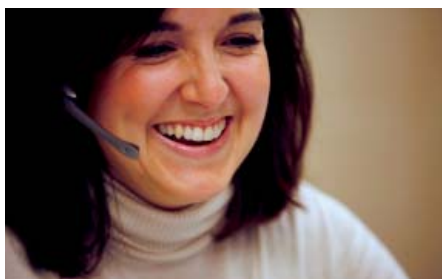
Contar con profesionales sólidamente formados, capaces de afrontar los retos derivados del crecimiento del negocio y la fuerte internacionalización son nuestros principales retos. La importancia de las actividades de Cintra fuera de España queda reflejada en sus datos de plantilla, donde el 33,95%, (1.369 empleados) desarrolla su actividad en el extranjero, mientras que el restante 66,05% (2.663 trabajadores) lo hace en España. Cintra cuenta con trabajadores de 35 nacionalidades que conviven en los 8 países en los que está presente.

Cintra diseña cuidadosos planes de carrera y desarrollo profesional, capaces de atraer y retener el talento, generando un importante orgullo de pertenencia y satisfacción en el empleo. En España, la antigüedad media es de 5,7 años mien-

tras que el nivel de rotación de plantilla se mantiene estable en el 6,88%.

El éxito de Cintra se traduce, de hecho, en importantes oportunidades de desarrollo profesional en la compañía. Así, en 2006, se han multiplicado casi por tres las posibilidades de hacer carrera dentro de la empresa; en concreto, 299 profesionales han mejorado su categoría profesional.

La gestión del talento representa una prioridad estratégica y busca la identificación de los mejores profesionales dentro y fuera de la organización. Dentro, mediante la aplicación de un sistema de evaluación del desempeño capaz de medir la contribución de cada miembro de la organización. Durante el 2006, y en su segunda edición, se ha extendido la evaluación a 296 personas, el 91% de la plantilla que forma parte de la estructura de Cintra en todo el mundo. Y fuera, mediante programas de selección que sólo permiten incorporarse a los profesionales más cualificados del mercado.



El 90,6% de los empleados tienen un contrato fijo

■ Empleo estable

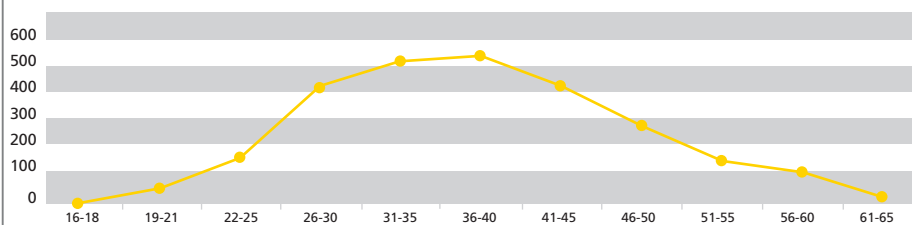
El dinamismo y crecimiento de Cintra no han sido obstáculos para que se mantenga un firme compromiso con la estabilidad y la calidad del empleo. El 90,6% de los 4.032 empleados de la plantilla ha contado con un contrato fijo en 2006. La compañía es consciente de que la base de los buenos resultados se debe a la consolidación de un equipo de profesionales de primer orden.

La mayoría de los empleados identifican a Cintra como una organización que ofrece un trabajo "interesante, atractivo y motivador", según queda reflejado en la última

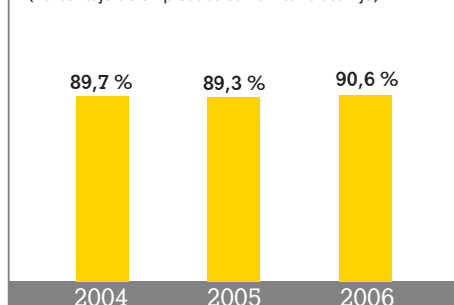
Encuesta de Clima Laboral. El estudio, donde pudieron participar todos los empleados del personal de estructura, refleja la alta valoración que tienen los empleados de las políticas de formación y de desarrollo profesional.

Un indicador claro que muestra el grado de satisfacción de los empleados, es el bajo índice de rotación, que en España se mantuvo en el 6,88%. En la actualidad, la plantilla de Cintra presenta un gráfico de edad equilibrado, en el que la mayoría de la plantilla se encuentra en su plenitud y madurez profesional.

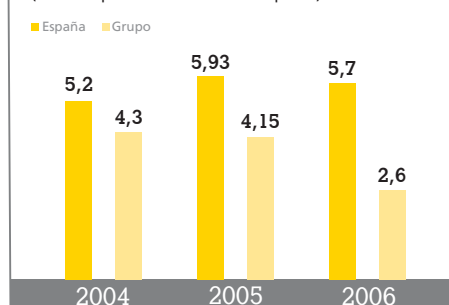
DISTRIBUCIÓN POR EDADES DE LA PLANTILLA EN ESPAÑA



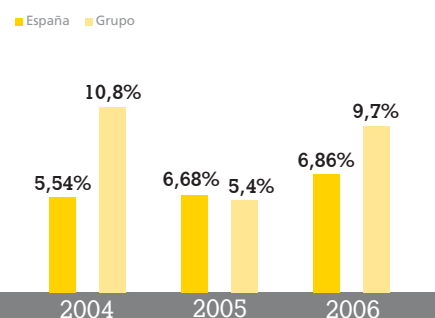
PLANTILLA FIJA
(Porcentaje de empleados con un contrato fijo)



ANTIGÜEDAD
(Años de permanencia en la compañía)



ÍNDICE DE ROTACIÓN





■ Formación

Convencidos de que el crecimiento de la compañía sólo se consigue mediante el crecimiento de sus empleados, su esfuerzo y dedicación, Cintra diseña minuciosos planes de formación y carrera. Anualmente se establece un Plan de Formación integral que mejore tanto los conocimientos técnicos como las habilidades necesarias dentro de cada puesto de trabajo actual, pero que sirva también para poder asumir futuras responsabilidades.

A lo largo del ejercicio 2006, se impartieron un total de 64.756 horas de formación. El número de participantes fue de 8.067 personas con una inversión en programas formativos que ascendió a 502.467 euros.

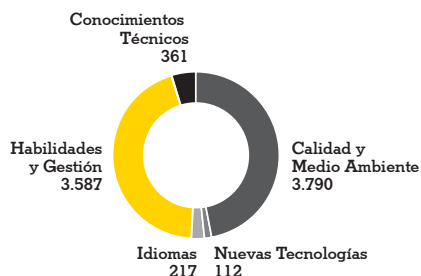
FORMACIÓN EN 2006:

		ESPAÑA	FUERA DE ESPAÑA
Nº total de horas de formación	64.846	44.120	20.726
Inversión total en formación	502.467	464.647	37.819
Nº de asistentes a cursos	8.067	4.357	3.710

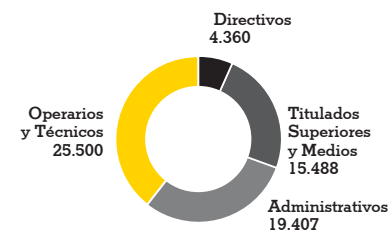
FORMACIÓN EN ESPAÑA POR CATEGORÍA
(nº personas)



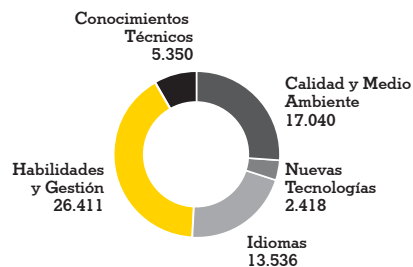
FORMACIÓN EN ESPAÑA POR TIPOLOGÍA
(nº personas)



FORMACIÓN EN ESPAÑA POR CATEGORÍA
(nº horas)



FORMACIÓN EN ESPAÑA POR TIPOLOGÍA
(nº horas)





■ Libertad de asociación

Cintra respeta la libertad de asociación sindical de sus empleados, de acuerdo con las legislaciones de cada país, así como el derecho a la negociación colectiva de los representantes de personal y sindicatos. La casi totalidad de los centros de trabajo cuentan con representación unitaria y sus miembros están afiliados a un sindicato. Todo ello se estructura dentro de una política de comunicación respetando el deber de confidencialidad de la información proporcionada.

España es el país en el que se encuentra el colectivo más numeroso de Cintra al que se aplica una legislación socio-laboral homogénea. Las condiciones laborales del 100% de la plantilla se negocian en 50 convenios colectivos, de los que 42, que cubren las distintas áreas de negocio (aparcamientos, estacionamientos regulados de superficie y autopistas), los negocia directamente Cintra: 2 de ellos de ámbito nacional (sector aparcamientos y sector estacionamiento regulado de superficie); 9 provinciales o autonómicos (convenios de aparcamientos y convenios de estacionamiento regulado de superficie); y 31 de empresa (3 de autopistas y 28 de aparcamientos).

En algunos centros de trabajo que carecen de representación de los trabajadores, Cintra ha firmado con éstos acuerdos colectivos. También, en la Autopista 407, en Canadá, Cintra negocia un convenio colectivo de empresa que regula las condiciones laborales de 176 empleados.



■ Compensación

La retribución del personal de estructura (15% del total) se compone de una parte fija y otra variable. En cuanto al personal de explotación (85% del total), éste tiene su compensación adecuada al Convenio Colectivo correspondiente.

El componente variable de la retribución se estima por objetivos que se fijan anualmente a cada empleado, en concordancia con la estrategia de Cintra. El peso entre una y otra se combina adecuadamente con el fin de llegar a una compensación equitativa y satisfactoria para el empleado.

Esta política de retribución se complementa con programas de compensación personalizados (PCP) aplicables al colectivo de Directivos, Jefes de departamento o categoría equivalente de Cintra en España, 60 de un total de 134. Dicho plan, permite destinar parte de la retribución fija anual a la contratación de una serie de productos y servicios en condiciones más ventajosas. Durante este año se ha

visto ampliada la oferta de productos ofrecidos mediante la incorporación de los cheques-guardería a los ya existentes: seguro médico, seguro de vida, seguro de accidentes y "renting" de vehículos.

Por segundo año consecutivo, en el 2006 se propone y aprueba por el Consejo un Plan de Entrega de Acciones por el que se puede percibir parte de la retribución variable (hasta 12.000 euros anuales por partícipe), mediante la entrega de acciones de la sociedad. A este plan se pueden acoger los Directivos, Jefes de Departamento o categoría equivalente, con residencia fiscal en España, incluyendo Consejeros Ejecutivos y Alta Dirección de Cintra y sus sociedades integradas. El número de empleados que se acogió a este plan en 2006 fue de 56, mientras que en 2005 lo hicieron 35.

Durante el año 2006 se aprobó, un plan de opciones sobre acciones de la Sociedad, dirigido: (i) a directivos de Cintra y sus filiales que desarrollan sus funciones

en dependencia directa del Consejero Delegado, y (ii) a otros directivos de la Sociedad y sus filiales, en los términos que fije el Consejero Delegado y un plan de opciones dirigido al Consejero Delegado de la Sociedad (actualmente Vicepresidente Segundo). Las acciones incluidas en los planes equivalen aproximadamente al 0,257% del capital social. Este sistema de retribución busca la fidelización e implicación de los gestores de la sociedad en la aportación de valor para el accionista. Asimismo, se propondrá a la próxima Junta General de Accionistas de la Sociedad un plan de opciones sobre acciones dirigido al Consejero Delegado equivalente aproximadamente al 0,01% del capital de la Sociedad.

Los gastos de personal durante el ejercicio 2006 ascendieron a 110.121 miles de euros de los que el 85,9% (94.597 miles de euros) corresponden a sueldos y salarios y el restante 14,1% (15.524 miles de euros) a cargas sociales.

LA DIRECCIÓN POR OBJETIVOS

La dirección estratégica por objetivos tiene como finalidad alinear los intereses de los trabajadores con los de la propia compañía, elevando el nivel de compromiso del empleado y potenciando el desarrollo de Cintra.

Este estilo de dirección se refleja en la existencia de una parte variable dentro del total de la retribución anual del empleado, ligada a la obtención de unos objetivos previamente acordados en función de la estrategia de la propia compañía.

Esta forma de retribución, que se aplica principalmente al personal de estructura, se ha ido extrapolando a colectivos especiales dentro de las categorías de Técnicos y Operarios, como Encargados de aparcamientos y Encargados de mantenimiento de maquinaria y de pista en autopistas, en quienes se aprecia el nivel de compromiso y confianza en el cumplimiento de sus funciones. El porcentaje de estos empleados frente al colectivo total con retribución variable es del 20% sobre el total.

En Cintra conviven empleados de 35 nacionalidades. El 46% de la plantilla son mujeres. El 3,4% de los empleados son discapacitados

■ Igualdad de oportunidades

Cintra tiene el objetivo de incorporar al mercado de trabajo a personas pertenecientes a los grupos sociales más desfavorecidos, desempleados de larga duración, mayores de 45 años y discapacitados.

Así, durante 2006, Cintra ha continuado con el desarrollo de una política de integración de discapacitados en sus compañías españolas y al final del período el número de empleados de este colectivo era de 98 personas, lo que significa un 3,68% de la plantilla total, superando con ello los límites mínimos establecidos en la legislación aplicable. El número de discapacitados ha experimentado un incremento del 6,3% respecto al incremento de la plantilla en 2006.

En 2006, las mujeres representaron el 46% de la plantilla de Cintra. Además, la presencia de mujeres se ha incrementado en el colectivo de directivos, que representan el 15,3% del total. El número total de directivos al cierre del ejercicio 2006 es de

137 (el 3,3% de la plantilla), con una edad media de 47,27 años y una antigüedad media de 4,17 años en la compañía.

A lo largo del año se han incorporado 4 mujeres más a los diversos Consejos de Administración de Autopistas, incrementando su número total hasta las 14.

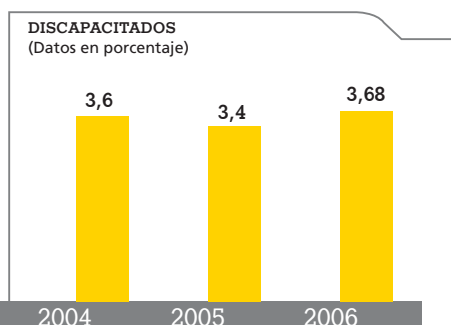
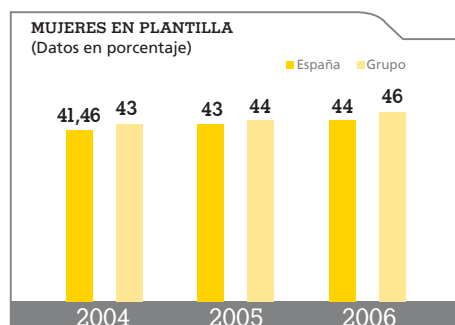
El fomento de la igualdad de oportunidades implica, a su vez, el máximo respeto a los criterios objetivos en las promociones dentro de la compañía. En España, durante 2006 el número de promociones ha sido de 236, de las cuales 94 son mujeres, un 40% del total.

Uno de los mayores avances para facilitar la igualdad de oportunidades se ha producido, en 2006, con la aprobación del nuevo plan de Conciliación de la Vida Profesional y Familiar, que ha supuesto el reconocimiento de Cintra como empresa Familiarmente Responsable, reconocido certificado que concede la Fundación Más Familia.

■ Conciliación familiar y profesional

Cintra otorga una gran relevancia a la implantación en sus empresas de políticas de trabajo que tiendan a hacer más fácil a sus empleados compaginar la vida profesional con la familiar.

Las medidas de conciliación contribuyen a la igualdad de oportunidades en la medida en que siguen siendo las mujeres las que soportan mayoritariamente las cargas familiares. Concretamente, en 2006, el 72,6% de los contratos a tiempo parcial de Cintra fueron solicitados por mujeres, la mayoría para atender necesidades familiares. De las mujeres pertenecientes al personal de estructura que fueron madres, el 42% solicitaron además la hora extra de permiso de lactancia; el 66,6%, el permiso de maternidad ampliado y el 15,2% la reducción por la llamada "guarda legal". Por este motivo, 26 empleados solicitaron además un período de excedencia.



PERFIL REGIONAL (Porcentaje de empleados por países)

	EMPLEADOS	% TOTAL
España	2.663,00	66,04
Portugal	99,04	2,46
USA	483,42	11,99
Canadá	497,00	12,33
Chile	251,50	6,24
Irlanda	31,00	0,77
Andorra	7,42	0,18
	4.032,38	

EMPRESA FAMILIARMENTE RESPONSABLE

Cintra es desde el mes de abril de 2006 Empresa Familiarmente Responsable, certificada como tal por la Fundación Más Familia sobre la base de la Norma EFR 1000-1, título que confirma su política iniciada en 2004 encaminada a implantar medidas que

posibilitarán la conciliación de la vida familiar y la profesional, cuya implantación ha sido relevante en el ejercicio de 2006. No sólo existe un Plan de Medidas de Conciliación aprobado por la Dirección de la empresa, que ya están siendo utilizadas por la plantilla,

sino que, para responder adecuadamente Cintra al título de **Empresa Familiarmente Responsable**, se siente obligada a mantener un proceso dinámico y permanente de estudio en esta materia, por lo que lo ha incluido en un proceso de gestión.

El nuevo plan de Conciliación prevé muchas de estas nuevas medidas y se extiende a los trabajadores de los distintos centros de trabajo de la compañía. Gran parte de estas medidas se traducen en una mayor flexibilidad de la jornada laboral; por ejemplo, están permitidos porcentajes de reducción de jornada distintos a los regulados en la ley y se abre el abanico a casos no previstos legalmente. Se facilita la elección individual del disfrute de las vacaciones y, en función de determinadas circunstancias objetivas, como ocurre en la Autopista 407 (Canadá), se permite su ampliación.

Además, se implantan jornadas intensivas en determinados periodos del año que se adaptan al calendario escolar, y jornadas intensivas los viernes. O se permite el disfrute del descanso maternal con jornada reducida a partir de la cuarta semana.

Igualmente, se han abierto las medidas de conciliación, fundamentalmente a través de los distintos convenios colectivos existentes, en permisos que ofrecen al trabajador la posibilidad de atender necesidades familiares de diversa índole: posibilidad de acompañar familiares al médico, días en caso de eventos familiares singulares, días en caso de traslado de domicilio, aumento de los días previstos legalmente en caso de enfermedades y hospitalización de familiares, entre otras.

Finalmente, existen medidas positivas relacionadas con los periodos de exce-

dencias y suspensiones, mejorados con respecto a los mínimos legales existentes. Con el nuevo plan y en los distintos convenios colectivos negociados no sólo se aumentan los límites temporales mínimos y máximos, sino también, en algún caso, de excedencias voluntarias, se reserva el puesto de trabajo durante cierto tiempo. Además, se amplía el descanso maternal de la trabajadora a dos semanas antes del parto, y se permite el disfrute de un periodo sabático al empleado que tenga cierta antigüedad en la empresa.

■ Diversidad

La diversidad del equipo humano es un factor clave y enriquecedor en la política de recursos humanos de Cintra. Por ello, se garantiza la ausencia de cualquier tipo de discriminación por razones culturales, de edad, sexo, discapacidad, religión, origen étnico, ideología política, o cualquier otra.

Como consecuencia de la creciente internacionalización de la compañía, un tercio de los empleados de Cintra ya no se encuentran en centros de trabajo en España. Además, Cintra emplea a trabajadores de 35 países diferentes. Por ello, el nuevo perfil de la compañía no es sólo más global sino cada vez más diverso.

El proceso de internacionalización cuenta con el apoyo de 22 profesionales españoles expatriados en estos países: 10 directivos de los cuales 2 pertenecen al Comité de Dirección de Cintra.



En 2006, se han incrementado más de un 200% las horas dedicadas a la formación en seguridad y salud y se han reducido todos los índices de accidentes laborales

Seguridad laboral

Cintra considera la Prevención de Riesgos Laborales como una parte fundamental y prioritaria en el desarrollo y ejecución de sus diferentes actividades, contribuyendo de manera activa a que los centros de trabajo mejoren en los niveles de seguridad y salud. Cuidar de la seguridad y salud laboral, más allá de las exigencias legales, es uno de los principales compromisos adquiridos por el Comité de Dirección de Cintra según se recoge en el Manifiesto de Valores de la compañía.

De esta forma, Cintra lleva más de dos años sin registrar accidentes mortales ni en su plantilla, compuesta en un 65% por operarios y técnicos, ni en ninguna de sus contratas.

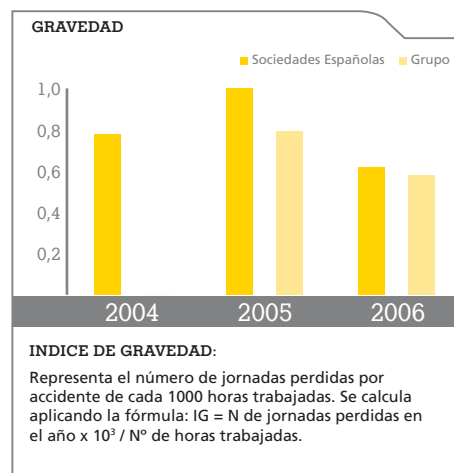
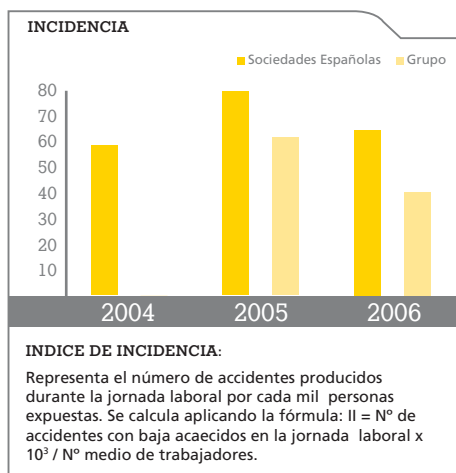
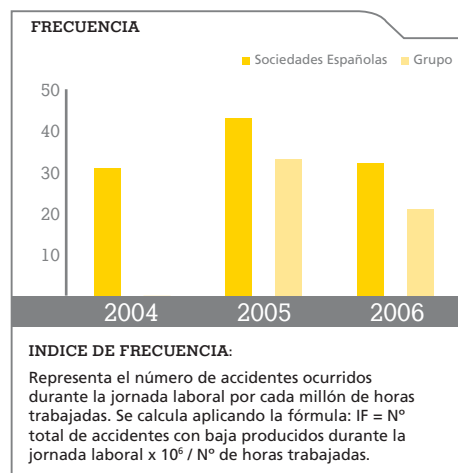
Este resultado es consecuencia de los esfuerzos realizados en la prevención de riesgos laborales. En 2006, se han investigado todos los accidentes ocurridos, y se han adoptado las medidas necesarias

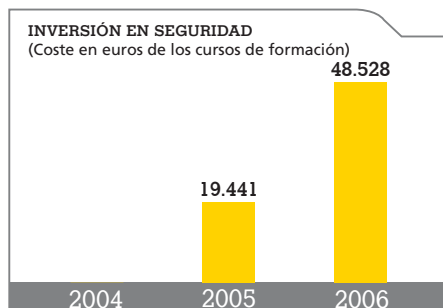
para evitar su repetición o minimizar sus consecuencias. De esta forma, se han reducido de forma drástica todos los índices relacionados con la siniestralidad laboral, pese al incremento de la actividad internacional y de la plantilla. Las incidencias por cada mil trabajadores han pasado de 62,7 a 40. También ha bajado la frecuencia de los accidentes laborales, de 34,6 a 22,1 por cada millón de horas trabajadas. El número de jornadas perdidas de cada 1.000 horas trabajadas ha pasado de las 0,7 a las 0,5. Esto significa que también se ha reducido la gravedad de los accidentes producidos.

Además, la compañía ha multiplicado las acciones para promover la prevención de los riesgos laborales. En 2006, se han incrementado más del 200% las horas dedicadas a la formación relacionada con la seguridad y la prevención para todos los profesionales de la compañía, y se ha elevado el 150% el presupuesto de formación

para estos programas. En las compañías españolas, se han impartido 15.486 horas de formación, distribuidas entre el 74% de la plantilla. Como novedad, se ha implantado un nuevo Manual de Prevención de Riesgos Laborales para el personal del área de aparcamientos y de las áreas de peaje.

Cintra cuenta con un Sistema de Prevención de Riesgos Laborales auditado, conforme con la legislación vigente y que está integrado en la estructura y línea jerárquica de cada una de las empresas, lo que garantiza la participación y consulta de los trabajadores. Este logro ha sido posible gracias a la integración en cada línea de negocio de CONSIGGNA, un canal exclusivo de comunicación para Cintra, creado para trabajar en equipo de forma conjunta en un entorno virtual, que permite al Servicio de Prevención analizar, gestionar y realizar un seguimiento de manera global del Plan de Prevención.



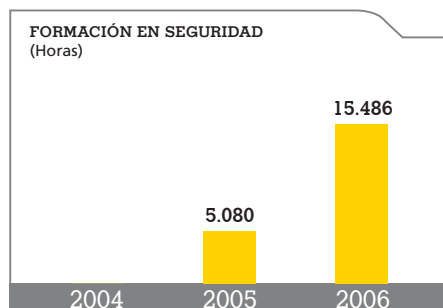


Salud laboral

Durante el año se han realizado 1.949 reconocimientos en las empresas españolas de Cintra. Esto supone que el 85% de la plantilla en España ha recibido una atención médica preventiva durante 2006.

En relación con los riesgos psicosociales para la salud, Cintra ha realizado una campaña informativa sobre el acoso laboral o "mobbing", que se ha difundido a los trabajadores a través de más de 3.000 folletos informativos. El principal objetivo es concienciar a todos los miembros de la empresa de la necesidad de establecer una política de prevención que permita actuaciones eficaces contra esta práctica.

Estos folletos, disponibles en la Intranet de la compañía, muestran el nivel de compromiso de la Dirección de Cintra para establecer medidas preventivas y correctivas que impidan la aparición del "mobbing" en el entorno de trabajo. De hecho, la Dirección invita a todos los integrantes de la empresa a denunciar los hechos de forma inmediata. Además, se ha elaborado un "protocolo antimobbing" para eliminar, o al menos reducir, el número de personas expuestas a este riesgo, facilitando el desarrollo y la difusión sobre las buenas prácticas en esta materia.



"UN COMPROMISO CON LA SEGURIDAD"

El manifiesto de valores de Cintra establece "el compromiso de implantación individual y colectiva de políticas de seguridad y salud". Para conseguirlo, desde su Comité de Dirección se han definido como objetivos:

- Promover una cultura basada en la prevención de los riesgos laborales y en la mejora continua de las condiciones de Seguridad y Salud en el trabajo.
- Integrar la Prevención en el conjunto de actividades y decisiones, tanto en los procesos técnicos, en la organización del trabajo y en las condiciones en que éste se preste, como en todos los niveles de la línea jerárquica, obedeciendo a los usos y normativa del país en que se opere.
- Integrar la política de Cintra en el conjunto de empresas que desarrollan su actividad en alguna de sus sociedades dependientes, o que realicen actividades fuera de dichas instalaciones en su nombre.
- Desarrollar estructuras organizativas y una cultura que asegure la participación, información y formación de los miembros de la organización.
- Lograr de todos los empleados y empresas colaboradoras un trabajo responsable, correcto y seguro que cumpla las normas y procedimientos establecidos.
- Mejorar continuamente la eficacia del Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales.





NUESTROS PRODUCTOS Y SERVICIOS

Los elementos básicos de la cultura de Cintra y los pilares en los que se asientan sus actividades son la calidad y la innovación de las infraestructuras, la satisfacción de las necesidades y expectativas de los clientes, el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios de aplicación y la mejora día a día del servicio.

La innovación y el uso de tecnologías de vanguardia en nuestras infraestructuras es uno de los objetivos de Cintra. Por eso, Cintra asume los compromisos de promover las oportunidades y actuaciones innovadoras en los distintos ámbitos de su actividad; de-

sarrollar y aplicar nuevas tecnologías y metodologías que mejoren su capacidad técnica y aumenten la calidad del servicio que presta e impulsar la formación para fomentar las iniciativas innovadoras y aumentar el nivel tecnológico de la empresa mediante la difusión de nuevas soluciones y conocimientos.

El enfoque al cliente de Cintra hace que se esfuerce por conocer la percepción que se tiene de las actividades y servicios que presta, con la finalidad de detectar áreas de mejora, centrar mejor sus esfuerzos y garantizar que se cumplan las expectativas de los usuarios de sus infraestructuras, por lo que evalúa perió-

dicamente esa satisfacción, tanto de los usuarios como de los clientes institucionales para los que presta el servicio.

Además entiendo que los proveedores y subcontratistas son clave en la calidad del producto y del servicio prestado por Cintra. Por ello Cintra trabaja por tener con sus proveedores una relación mutuamente beneficiosa. En este diálogo abierto con los proveedores, han continuado las reuniones con los principales contratistas con el fin de analizar el desarrollo de las relaciones comerciales y encontrar mejoras mutuas que permitan rebajar el coste final de las compras sin afectar a la calidad final.



Cintra está a la vanguardia mundial en sistemas avanzados de explotación de autopistas

■ Sistemas “a flujo libre”

El sistema de telepeaje “a flujo libre” (free flow) implantado en la autopista 407-ETR de Toronto (Canadá) es un sistema de peaje completamente electrónico y automático, sin necesidad de barreras de peaje, que permite la circulación de grandes volúmenes de tráfico sin esperas. Es uno de los proyectos de innovación en la gestión de autopistas más avanzados del mundo. Esta autopista, adjudicada a Cintra en 1999, carece de cualquier instalación convencional de peaje (áreas de peaje, cabinas, isletas, edificios de estación) y permite que los vehículos no tengan que detenerse para efectuar el cobro de peaje gracias a un sistema de gestión de imágenes (captura de las matrículas de los vehículos), de clientes y facturación, de apoyo y asistencia al usuario.

Con esta experiencia, Cintra ha acreditado un alto conocimiento en el modelo de explotación de autopistas más extendido en Estados Unidos, Canadá y Australia. Este conocimiento ha sido clave para el acuerdo firmado para el desarrollo de los primeros tramos del plan de infraestructuras del Trans Texas Corridor (los segmentos 5 y 6 de la SH130), donde el sistema de peaje será exclusivamente “a flujo libre”, muestra la confianza que la Administración de este Estado ha depositado en este sistema.

Cintra participa activamente en los foros y grupos de trabajo nacionales e internacionales sobre la interoperabilidad de los medios de pago del peaje, en especial el telepeaje (Electronic toll collection). De la mano de las asociaciones del sector

(ASETA y ASECAP) la compañía forma parte del grupo de expertos que la Comisión Europea ha creado para definir los aspectos técnicos y operativos del Sistema de Telepeaje Interoperable Europeo (EETC). Además, una autopista de Cintra llevará a cabo pruebas piloto de interoperabilidad europea, dentro del proyecto RCI (Road Charging Interoperability).

Actualmente, la compañía está investigando también la aplicación de nuevas tecnologías a sus infraestructuras como las comunicaciones por infrarrojos, los sistemas avanzados de gestión de imágenes (para la clasificación de vehículos o el control de la evasión) o el uso de satélite en identificación y localización de vehículos.

■ Prevención de colas (Tollflow)

En 2006, se ha desarrollado un primer proyecto de prevención y gestión de colas en áreas de peaje, denominado Tollflow. El sistema piloto se ha implantado en el Área de peaje de Calahonda (Málaga), en la concesionaria Ausol.

El proyecto cuenta con tres sistemas de detección de congestión que trabajan de forma simultánea: un sistema para contar los vehículos entrantes y salientes de la plaza de peaje; otro de captación y análisis de imágenes de la plaza; y un tercer sistema de medición del tiempo de recorrido en plaza mediante el control de números de matrícula en entrada y salida.

Tras el análisis de estos datos, el sistema puede prevenir las condiciones de tráfico y alertar de forma automática ante situaciones de congestión mediante mensajes SMS a los distintos responsables

de explotación de la autopista. También genera nuevos informes que recogen los resúmenes mensuales y anuales del nivel de tráfico en las plazas, así como los indicadores para el control de la concesionaria y la Administración.

Tollflow permite acceder a los datos e imágenes prácticamente en tiempo real a través de la Intranet, seleccionando el lugar, la dirección de tráfico y el intervalo de tiempo. El sistema muestra las alarmas producidas, los gráficos de entrada y salida de vehículos a la plaza, así como fotografías de los dos lados de la plaza de peaje, tomadas desde ambos extremos de la marquesina.

■ Control de vehículos de alta ocupación

Cintra ha iniciado el estudio y desarrollo de un prototipo de sistema automático para detectar el grado de ocupación de los vehículos. Este sistema, único en el mercado, cuenta con el apoyo financiero del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

La alta ocupación significa una ventaja para el usuario (rebaja o supresión de peaje) y permite a las autoridades del transporte una gestión más racional de las infraestructuras. Los operadores de autopistas que puedan contar con sistemas automáticos de detección de los vehículos de alta ocupación tendrán una ventaja competitiva en algunas licitaciones. Este análisis permitirá, por ejemplo, la incorporación de tarifas diferenciadas por ocupación en determinados pliegos y ofertas de autopistas de peaje, tanto en España (Ocaña-La Roda) como en el extranjero (High Occupancy Vehicle Lanes).



■ Modernización de las autopistas

En la autopista de Indiana Toll Road (Estados Unidos) se decidió la sustitución de los actuales sistemas de peaje y de gestión asociados por equipos y software nuevos, de diseño y funcionalidades similares a los implantados en otras concesiones de Cintra en varios países. En el año 2006, se ha iniciado la instalación del tramo de esquema abierto en las 50 millas del extremo oeste de la concesión. El sistema back office de gestión de transacciones también se renueva, mediante la adaptación específica de los desarrollos que se contrataron para Radial 4 y Eurolink Irlanda.

“Thors” es el nombre de un proyecto de sistemas de información, destinado a proporcionar a Cintra un reporting fiable y automático del tráfico de todas las concesionarias en explotación e información de detalle de la contabilidad analítica de la explotación de cada concesionaria, integrada con el sistema de contabilidad. La implantación gradual del proyecto se inició en septiembre de 2006.

Otro proyecto iniciado y terminado en 2006 consistió en la incorporación a la página web www.cintra.es de imágenes prácticamente en tiempo real de las concesionarias Ausol, Radial 4 y Chicago.

■ Sistemas de movilidad en la ORA

En los negocios de la ORA (estacionamientos regulados de superficie y que se agrupan en la filial Dornier), las actividades de mantenimiento, control de las recaudaciones, denuncias a infractores y la gestión de recogidas de vehículos en vía pública (grúas) se facilitan mediante el uso de 850 dispositivos electrónicos móviles (PDA) conectados directamente a la red de explotación.

Un método similar se aplica también para la certificación de las denuncias en zonas de regulación de estacionamiento (ORA). Todos los sistemas para la certificación de denuncias y retirada de vehículos incluyen el envío de las fotografías en tiempo real, mediante comunicaciones GPRS/UMTS y firma digital según los estándares de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre (FNMT).

■ Gestión de aparcamientos de rotación

Durante el ejercicio, Cintra Aparcamientos ha seguido implantando los sistemas de centralización para el telecontrol de cámaras, interfonía, alarmas y demás elementos, que permiten gobernar un aparcamiento desde otro situado a gran distancia, con la finalidad de ahorrar recursos y energía durante las horas de menor carga.

También ha desarrollado en 2006 la aplicación para el mantenimiento del centro y el control de la recaudación. Todas las aplicaciones del negocio de los aparcamientos se han desarrollado en formato web accesible a través de la Intranet de la compañía.

Como resultado de la integración entre los sistemas de telecontrol y el back office, se ha desarrollado y establecido un sistema que informa en tiempo casi real las plazas libres de los aparcamientos urbanos. El sistema (denominado FREE) genera una tabla que se actualiza automáticamente y que permite proporcionar información a los ayuntamientos y los usuarios de más de 30 aparcamientos en Madrid y otras siete ciudades.

En 2006 se han llevado a cabo los trabajos de desarrollo y establecimiento de un sistema de gestión de siniestros además de la puesta en funcionamiento de la nueva página web de Cintra Aparcamientos, Dornier y sus empresas filiales.

Cintra consolida la calidad como herramienta de gestión de sus infraestructuras

■ Gestión y certificación de la calidad

Las autopistas de España, Portugal y Chile ya han implantado un Sistema de Gestión de Calidad (SGC) que sigue los requisitos de la norma internacional ISO 9001:2000. Diez concesionarias de autopistas disponen además del certificado de la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR), organismo que audita anualmente los procesos de Cintra. De ellas, cuatro son concesionarias españolas, dos de Portugal y otras cuatro son chilenas.

En el 2006 dos autopistas han implantado su sistema de calidad para las actividades de explotación una vez finalizada la construcción. Éste es el caso de la autopista de Irlanda N4-N6 entre Kinnegad y Kilkock y la AP 36, autopista Madrid-Levante, entre Ocaña y La Roda.

También en el área de aparcamientos, todas sus divisiones de negocio (Rotación, ORA y Grúa) tienen implantado y certificado un sistema de gestión de calidad. En 2006, se ha incrementado el 12 por ciento el número de nuevos centros certificados: 73 aparcamientos de rotación y 113 centros de los aparcamientos regulados en superficie (ORA) y de la Grúa.

Servicios corporativos, como los desarrollados desde la Dirección Técnica y de Licitación dispone de su certificado de calidad, lo que pone de manifiesto el claro compromiso de Cintra de cumplir con los requerimientos de calidad tanto para los procesos puramente de explotación, como los de apoyo y en cualquier fase de la vida concesional de la infraestructura.

En 2006, se ha introducido el Sistema de Gestión de Calidad en la Dirección de Sistemas de Cintra (DSIC), que establece indicadores en las distintas fases de los

procesos y se ha iniciado un ciclo de mejora continua.

■ Auditorías internas y externas

Cintra controla interna y externamente la eficacia de sus sistemas de calidad en todas las líneas de negocio mediante auditorías que evalúan los estándares de calidad de sus infraestructuras.

Así, durante el ejercicio, en el área de concesionarias se han realizado 19 auditorías internas de Calidad.

Igualmente, se han realizado 13 auditorías internas de Calidad en la Dirección de aparcamientos. En el área de aparcamientos, el número total de centros auditados (considerando todas las áreas de negocio) en 2006 ha sido de 57, lo que representa que más de un 30% de los centros a los que aplica el Sistema de Gestión de la Calidad han sido auditados internamente por el Departamento de Calidad en ese año.

En cuanto a las auditorías externas, en 2006 el área de aparcamientos y el de concesionarias de autopistas en España y Portugal se sometió a una auditoría de renovación para el certificado de calidad por AENOR con resultado favorable.

■ Satisfacción de los clientes

Cintra realiza de manera recurrente diversos estudios para conocer la satisfacción de sus clientes en los diversos negocios.

En la autopista 407-ETR, los datos de la encuesta de satisfacción a los usuarios muestran que el 93 por ciento tiene una impresión favorable de la autopista; el 81 por ciento está de acuerdo con que la autopista es menos estresante que las rutas

alternativas; el 73 por ciento piensa que ha elegido bien usando esta autopista; y el 72 por ciento de los usuarios considera que la autopista está siempre menos congestionada que las rutas alternativas.

En el conjunto de las autopistas de Chile, se han efectuado más de 3.000 encuestas durante el ejercicio para conocer la calidad de servicio en la atención al usuario. En la autopista Ruta de la Araucanía, la satisfacción es del 94 por ciento; en la Ruta de los Ríos, del 93 por ciento; en la Ruta 5 (Talca-Chillán), del 82 por ciento; y en la autopista del Maipo, la percepción de la calidad del servicio recibido obtiene una nota del 78 por ciento.

En la concesionaria española AUTEMA se ha establecido una experiencia piloto para conocer, de forma anónima, la percepción del usuario en el momento de la transacción en el área de peaje.

En el área de aparcamientos, Cintra ha experimentado un descenso en el número de reclamaciones por el servicio de grúa. En lo que se refiere al estacionamiento regulado en la vía pública y a los aparcamientos de rotación, el número de reclamaciones se mantiene constante.

Dornier, la filial de aparcamientos regulados en superficie, ha realizado un estudio de satisfacción de sus clientes institucionales: cargos públicos, como alcaldes o concejales, o responsables de un área técnica, como jefes de policía. Este estudio es complementario al estudio bianual que realiza sobre el conjunto de todos sus clientes. Este estudio cuenta con las valoraciones del 26% de los contratos de Dornier y muestra un nivel de satisfacción con el servicio prestado de cara al ciudadano del 3,94 —sobre un nivel de 5 puntos— y de satisfacción con la coordinación y gestión con la empresa concesionaria del 3,98.

3

RELACIÓN CON PROVEEDORES

En 2006, Cintra ha realizado 51.435 operaciones de compra con 4.634 proveedores por un importe total de 433.544.899 euros

En 2006, Cintra ha realizado 51.435 operaciones de compra con 4.634 proveedores por un importe total de 433.544.899 euros. Este dato, no incluye las compras realizadas por las sociedades americanas. El 14 por ciento de los proveedores representan el 86 por ciento de las compras, un grado de concentración típico en el sector. Por número, el 96,59 por ciento de los proveedores son empresas nacionales aunque el 44 por ciento de los proveedores más importantes por su volumen de facturación son empresas no españolas, consecuencia de la internacionalización de la compañía.

Durante el ejercicio, Cintra ha puesto en marcha un proceso para implicar en su estrategia ambiental a sus principales empresas colaboradoras, cuyas actividades pueden generar un impacto negativo

sobre el medio ambiente. La implantación de un sistema de gestión ambiental, integrado con el de calidad, está en la línea de fomentar el uso de criterios ambientales en los procesos de compra: desde la selección del proveedor o la inclusión de cláusulas de medio ambiente en los contratos, hasta el seguimiento ambiental de sus actividades. En algunas empresas ya se dispone de procedimientos de evaluación inicial de proveedores con criterios ambientales.

Destacan los controles ambientales que desde Cintra se hacen de las actividades de construcción, áreas de servicio y restauración ubicadas en las autopistas (como es el caso de Autopista del Sol, AUTEMA y Radial 4) y los lavaderos de los aparcamientos de Cintra.



Las distintas empresas de Cintra están en proceso de implantación de sistemas de gestión ambiental normalizados según la norma ISO 14001



NUESTRO COMPROMISO CON LA COMUNIDAD

El compromiso de Cintra con la Comunidad se estructura a través de dos ejes: la política ambiental y la acción social.

La política ambiental de Cintra establece, entre otros, los siguientes requisitos y compromisos:

- La mejora progresiva del comportamiento ambiental de nuestras actividades productivas mediante el estudio, basado en criterios técnicos y económicos, de las mejores prácticas aplicables a nuestros sectores de actividad.
- La optimización en el empleo de recursos naturales y la implantación de criterios de máxima eficiencia energética.

- El cumplimiento de la legislación ambiental aplicable a nuestras actividades.
- La implantación de sistemas de gestión ambiental certificados por entidades acreditadas, en aquellas áreas de negocio que conllevan riesgos ambientales relevantes.
- La comunicación activa con la Administración Pública, ONG y agentes sociales, aportando soluciones para la protección del medioambiente y la prevención de la contaminación.

El programa de Acción Social de Cintra está orientado a favorecer la integración social de los colectivos más necesitados, en especial las personas dependientes, los discapacitados y los

inmigrantes en los países en los que desarrolla su actividad.

En consonancia con el crecimiento global de la compañía, Cintra ha asumido un mayor compromiso para la promoción del desarrollo humano en el marco de los 8 Objetivos de Desarrollo del Milenio propuestos por las Naciones Unidas. A estos objetivos se canalizarán las distintas ayudas y donaciones que, tanto la empresa como los empleados, cada vez más, destinan a los proyectos de educación, sanidad, agua y alimentación en los países más necesitados del Planeta.

Como 'Ciudadano Corporativo', Cintra también es parte activa en las iniciativas de carácter cultural de especial impacto en aquellas ciudades y países donde realiza su actividad.



La reducción de las emisiones de CO2 en las autopistas pasa por mejorar la gestión del tráfico, reducir la congestión y evitar los atascos

Nuestros compromisos

La política Ambiental de Cintra establece, entre otros compromisos, los siguientes:

- La reducción progresiva del impacto ambiental de las infraestructuras de transporte mediante la evaluación previa de sus aspectos ambientales 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 ambiental aplicable.
- La comunicación activa con la Administración Pública, ONG y agentes sociales, aportando soluciones para la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación generada por las infraestructuras de transporte.

Todos los postes SOS de las concesionarias españolas y portuguesas ya funcionan con energía solar, lo que supone un ahorro de 3.048 kilowatios/hora al año

Sistema de Gestión Ambiental

Con el objetivo de identificar y evaluar los impactos ambientales más críticos asociados a su actividad, Cintra ha puesto en marcha un Sistema de Gestión Ambiental (SGA), que integra los requisitos de la norma ISO 14001, en su actual Sistema de Gestión de Calidad.

Durante el ejercicio, se ha efectuado un diagnóstico ambiental en las empresas del grupo en España, con la evaluación del comportamiento ambiental en sus oficinas centrales, en las tres áreas de aparcamientos (rotación, vía pública y grúa) y en las autopistas Autema, Ausol, R4 y la Madrid-Levante.

El diagnóstico ha permitido sentar la base del Sistema de Gestión Ambiental de Cintra, elaborando nuevos procedimientos para la evaluación de los requisitos legales, la identificación y evaluación de los aspectos ambientales, la gestión ambiental de subcontratistas y proveedores y la gestión de residuos.

Además, se han incorporado una serie de aplicaciones entre las que destacan CONSIGGNA Y SIGMA. La primera sirve como canal de comunicación entre los distintos centros y el departamento de Medio Ambiente para reportar la información ambiental más relevante. La segunda,

ESTADO DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN AMBIENTAL

	EN PROCESO DE CERTIFICACIÓN	IMPLANTADO O EN PROCESO DE IMPLANTACIÓN	EN PROYECTO
Oficinas centrales			
ETR 407			
Chicago Skyway			
Indiana Toll Road			
N4/N6			
Maipo			
Ruta 5			
El bosque			
Ruta de la Araucanía			
Ruta de los Ríos			
Autema			
Ausol			
R4			
Madrid-Levante			
Scut Algarve			
Scut Norte			
Cintra Aparcamientos			
Eguisa			
Dornier			
Femet			



■ Recursos

accesible para más de 60 personas, es una herramienta que facilita la consulta y evaluación de los requisitos legales de carácter ambiental y el cumplimiento de la normativa en España aplicable a la explotación de autopistas y aparcamientos. Para 2007 está previsto que incluya legislación ambiental portuguesa aplicable a tres concesiones más: Scut Algarve, Scut Norte-Litoral y Scut de las Azores.

Para facilitar la implantación del Sistema de Gestión Ambiental, se ha asesorado y orientado al personal de las distintas empresas en España con más de 1.000 horas de formación específica. Además, en 2006 tuvieron lugar las I Jornadas de Calidad y Medio Ambiente, a las que han concurrido personal de todos los negocios que Cintra tiene en España, Portugal y Chile, con más de 35 participantes en representación de 17 sociedades de autopistas, aparcamientos y direcciones corporativas. Este esfuerzo de formación ha sido reforzado con una campaña de sensibilización ambiental que ha llegado al 100% de los trabajadores en España con más de 3.000 cuadernillos repartidos con recomendaciones, consejos y buenas prácticas ambientales.

Actualmente, las distintas empresas de Cintra se encuentran inmersas en una progresiva implantación de sistemas de gestión ambiental normalizados. Está previsto que a lo largo de 2007 se implante en las sociedades portuguesas e irlandesas y se certifiquen, según la norma ISO 14001, los sistemas de gestión ambiental de la compañía (oficinas centrales), Cintra Aparcamientos, Dornier, Eguisa y Femet, así como el de todas las sociedades concesionarias de Cintra en España.

El compromiso con el medioambiente de Cintra se traduce en el esfuerzo de la compañía por minimizar el impacto sobre los recursos naturales, como el agua o el suelo, y reducir el consumo energético propiciando el desarrollo sostenible.

CONSUMO ELECTRICIDAD (GJ)	
Oficinas centrales	2.299,50
Aparcamientos	55.523,23
Ausol	31.598,65
Autema	5.680,01
Madrid-Levante	1.860,16
Radial 4	21.193,61
Euroscut Norte	21.392,65
Euroscut Algarve	4.589,41
Eurolink	3.628,07
407 Etr	55.691,82
Indiana Toll Road	20.507,49
Chicago Skyway	2.785,43
Autopista del Maipo	13.433,35
Autopista del Bosque	10.440,19
Ruta de la Araucanía	19.121,91
Ruta de los Ríos	10.510,67
Ruta 5 (Talca-Chillan)	10.510,21
Total	290.766,36

En las autopistas españolas, se han mejorado los sistemas de depuración de aguas

Energía

Para lograr un control exacto de los consumos de agua, electricidad, combustible y papel, Cintra ha puesto en marcha en 2006 un sistema de información sobre el comportamiento ambiental de la empresa, denominado CONSIGGNA (Control de Sistemas de Gestión Global Normalizado). La herramienta permite reportar los datos, centro a centro, desde cualquier parte del mundo, ya que se accede a través de Internet. La aplicación ya se utilizaba dentro del Sistema de Prevención de Riesgos Laborales. En 2006, se ha convertido en el principal canal informativo del Departamento de Medio Ambiente, al que aporta la información ambiental más relevante para su análisis, como los datos de consumos y residuos generados desde los centros de trabajo. Actualmente, existen 215 usuarios dados de alta y que utilizan dicha aplicación.

Dentro de la estrategia de reducción de consumo de energías no renovables, Cintra Aparcamientos ha continuado durante 2006 con su política de instalación, en las zonas de estacionamiento regulado, de expendedores alimentados con paneles solares, con un total de 1.462 expendedores que funcionan con energía fotovoltaica.



En el negocio de autopistas todos los postes SOS de las concesionarias españolas y portuguesas ya funcionan con energía solar obtenida a través de paneles solares, lo que supone un ahorro de energía de 3.048 kilowatios anuales.

La autopista 407 ETR (Canadá) ha cambiado las tradicionales lámparas incandescentes, utilizadas por las señales de las autopistas, por nuevos dispositivos LED (Light-Emitting Diode) cuyo consumo de energía supone un ahorro del 90% respecto a las lámparas tradicionales. Esta modificación también favorece la reducción de residuos generados, ya que la vida

media de una lámpara LED es 10 veces superior a la de una convencional.

Para 2007, Cintra ha previsto realizar un estudio de los sistemas de iluminación existentes en los aparcamientos con el fin de minimizar el consumo eléctrico en estas instalaciones. También se ampliará a todos los aparcamientos españoles la campaña de sensibilización ambiental llevada a cabo durante 2005 y 2006 en las oficinas centrales y otras sedes, así como en concesionarias.

El consumo de combustibles derivados del petróleo y de gas está íntimamente relacionado con la emisión de gases como resultado de su combustión.

Agua

Cintra ha puesto en marcha durante 2006 diversas actuaciones para reducir el consumo de agua y preservar su calidad.

En las autopistas españolas, se ha comenzado un ambicioso programa de adecuación de vertidos al dominio público hidráulico. Así, durante 2006, se han instalado nuevos sistemas de depuración de aguas y está previsto que para el 2007 se estudie la posibilidad de reutilizar las aguas residuales asimilables a urbanas.

Para asegurar la protección de las aguas a lo largo de toda la autopista Madrid-Levante, se ha instalado un total de 35 balsas de retención y sedimentación con el objetivo de evitar que cualquier tipo de vertido tóxico producido por accidentes en la autopista pueda alcanzar a cualquiera de los cauces de río que atraviesa.

En la autopista Indiana Toll Road se ha formado a todo el personal de la concesionaria para un correcto uso de la sal y para la contención de derrames, ya que el suministro de gran parte de las comunidades situadas a su alrededor procede de aguas subterráneas, por lo que la prevención de la contaminación de esas aguas es prioritario. Periódicamente se comprueban los dispositivos de prevención de la contaminación de aguas subterráneas que protegen las reservas de los acuíferos y los pozos.

En la autopista 407 ETR, y como parte de su plan de gestión de sal, se ha tenido en cuenta la repercusión que ésta tiene en las aguas. El lavado de la maquinaria en contacto con la sal -que contiene cloruros, aceites...- se realiza en lugares acondicionados y correspondientemente autorizados.

CONSUMO DE COMBUSTIBLE LÍQUIDO POR LÍNEA DE NEGOCIO

Total consumo aparcamientos combustible líquido (miles de litros)	354,72
Total consumo autopistas españolas combustible líquido (miles de litros)	445,16
Total consumo combustible líquido en el resto de autopistas (miles de litros)	2.415,96
Total consumo autopistas gas (m3)	499.712

CONSUMO AGUA (M3)

	CONSUMO EN M3
Aparcamientos	48.135,58
Ausol	17.184,00
Autema	11.167,00
Madrid-Levante	2.080,92
Radial 4	580,84
Euroscut Norte	31,00
Euroscut Algarve	2.421,00
407 Etr	1.108,25
Indiana Toll Road	90.742,90
Chicago Skyway	24.047,74
Autopista del Maipo	16.008,00
Autopista del Bosque	1.954,00
Ruta de la Araucanía	8.314,00
Ruta de los Ríos	9.180,00
Ruta 5 (Talca-Chillan)	10.807,00
Total	243.762,23



Papel

A pesar de que el consumo de papel en las oficinas ha aumentado en valor absoluto, la cantidad de papel consumido por empleado en 2006 ha disminuido con respecto al año anterior. La reducción del consumo por empleado es de casi 10 kilogramos con respecto al 2004, debido, entre otras cosas, a las campañas de ahorro y concienciación puestas en marcha.

Además durante el año próximo, todos los centros de aparcamientos serán dotados de sistemas que permitan escanear documentos, lo que reducirá el consumo de papel.

Residuos

En el área de autopistas, durante este año 2006, se han construido, en las concesionarias de España y Portugal, parques de residuos con zonas amplias para disponer contenedores específicamente acondicionados para el almacenamiento de residuos. Estos parques, facilitan la recogida selectiva de las distintas fracciones de residuos y una gestión posterior más respetuosa con el medio ambiente.

En la autopista 407 ETR, siguiendo una política de reducción de residuos destinados a vertedero, durante el año 2006 ha conseguido reutilizar, en labores de mantenimiento, el 100% de los restos de asfalto resultantes de las labores de acondicionamiento del firme.

En el área de aparcamientos, destaca la contratación de gestores de tickets en toda España, quienes, durante 2007, retirarán y gestionarán las tarjetas procedentes de todos los aparcamientos españoles para proceder a su posterior reciclado. Su tratamiento es especialmente complicado debido a que incluyen una banda magnética. Se prevé que se retirarán unos 30.000 kilogramos.

En sus oficinas centrales, Cintra ha comenzado a separar el papel para su posterior reciclaje haciéndose extensivo esta misma práctica al resto de delegaciones y concesiones españolas para el 2007.

Atmósfera

Emisiones

Cintra, como responsable directa de las emisiones a la atmósfera procedentes del consumo de sus flota de vehículos y de sus instalaciones, ha puesto en marcha diversas iniciativas para reducir las emisiones de CO₂: desde la apuesta por las energías renovable empleando la energía solar para el suministro de energía en parquímetros y postes SOS; hasta campañas de uso racional de luz y combustible.

Sin embargo, estas emisiones son muy pequeñas frente a las que realizan, de forma indirecta, los usuarios de las autopistas. Por ello, la actuación fundamental de la compañía en esta materia pasa por mejorar la gestión de las autopistas, con sistemas automáticos de pago de peaje, como los implantados en las autopista 407 ETR, que evitan una gran cantidad de emisiones al reducir los movimientos lentos en playas de peaje congestionadas, especialmente, durante la parada y el arranque.

PAPEL

	CONSUMO DE PAPEL (KG)	KG / EMPLEADO
2004	8.300	63,34
2005	8.785	53,90
2006	10.025	58,97

El consumo de papel por empleado ha disminuido en casi 5 kilogramos por empleado desde 2004



El porcentaje de transacciones con telepeaje respecto al total, en las diferentes autopistas es:

Autema	42,41%
Ausol I	18,50%
Ausol II	17,95%
Autopista Madrid Sur	13,65%
Autopista Madrid Levante	9,54%
Eurolink M4 Kilcock-Kinnegad	1,44%
Chicago Skyway	36,5%
407 ETR	79,2%

En la autopista 407 ETR se ha conseguido reutilizar en labores de mantenimiento el 100% de los restos de asfalto resultantes del acondicionamiento del firme

EMISIONES

Emisiones indirectas de CO ₂ asociadas a la compra de electricidad (toneladas CO ₂ equivalentes)	Emisiones directas procedentes del consumo de combustible en fuentes móviles (toneladas CO ₂ equivalente)	Emisiones directas procedentes del consumo de combustible en fuentes estacionarias (toneladas CO ₂ equivalente)	Total
30.951,00	6.378,85	1.578,08	38.907,54

Ruido

Con el objeto de dar cumplimiento a la legislación europea en materia de ruidos, algunas de las autopistas de Cintra (la autopista del Sol y la autopista Euroscut Norte Litoral y Euroscut Algarve) deberán diseñar y redactar sus mapas estratégicos de ruido con las afecciones que el tráfico supone en las poblaciones circundantes. Estos mapas permitirán a los directivos de Cintra analizar mejor el impacto acústico que las infraestructuras que gestiona la empresa producen en el medio, así como ejecutar, en el caso que sea necesario, acciones que permitan disminuir dichos impactos.

Biodiversidad

Fomentar la biodiversidad en las áreas afectadas por las infraestructuras es uno de los compromisos incluidos en la política ambiental de Cintra. Un ejemplo es la reintroducción del cernícalo primilla en la Colonia de Perales del Río (Madrid) o el descubrimiento de una nueva especie de mariposa en la Comunidad de Madrid.

REGAJAL



Durante el año 2006, el resultado más reciente y prometedor del Convenio de Colaboración científico con la sociedad hispano-lusa-americana de lepidopterología auspiciado por las medidas compensatorias de la construcción y explotación de la autopista de peaje Radial 4 Madrid-Ocaña, ha sido el descubrimiento de los primeros ejemplares en Europa de la especie africana *Mynoides constantina* Hausmann, 1994

Los objetivos del proyecto se centran en el estudio de la fauna de lepidópteros de la Reserva, especialmente los nocturnos, con el fin de profundizar en su conocimiento y favorecer la conservación del patrimonio genético de la Reserva Natural.



EL CERNÍCALO PRIMILLA

Cintra y Ferrovial Agromán firmaron en el año 2000 un convenio con el Grupo de Rehabilitación de la Fauna Autóctona (GREFA) para llevar a cabo un proyecto que comprendía la gestión y construcción de un nuevo edificio específicamente diseñado para la nidificación de los cernícalos, la introducción de cernícalos primilla criados en cautividad y su seguimiento, así como la gestión de una serie de fincas arrendadas en los alrededores del nuevo edificio.

El proyecto pretende crear una colonia estable de cernícalos primilla capaz de alimentarse y reproducirse por sí mismos y de volver año tras año, una vez finalizada su migración invernal.

Durante 2006, se han introducido un total de 30 pollos procedentes de la cría en cautividad. Con los datos obtenidos y si se mantiene la tendencia, es posible que durante 2007 no sea necesario introducir parejas de reclamo ya que durante este año que acaba de terminar alguno de los ejemplares incorporados al primillar el año anterior han regresado para la cría.

Si el comportamiento de la colonia sigue evolucionando de igual manera que en años anteriores, probablemente en 2008 las labores en el primillar se limiten al seguimiento de individuos sin tener que introducir nuevos pollos criados en cautividad.

Cintra presentó este proyecto durante el VIII Congreso Nacional de Medio Ambiente (CONAMA), que tuvo lugar en noviembre de 2006 en Madrid, con más de 100.000 participantes.



■ Suelos

Expertal

Cintra ha firmado un convenio con la Fundación Biodiversidad, del Ministerio de Medio Ambiente, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas y la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, para la puesta en marcha del proyecto Expertal, dedicado a estudiar la dinámica de la cubierta vegetal de los taludes de autopistas para contrarrestar su erosión y pérdida de estabilidad.

El proyecto cuenta con un presupuesto de más de 350.000 euros, de los cuales 22.543,19 € han sido aportados por Cintra en el año 2006, y se desarrollará durante los próximos cuatro años en las concesionarias que Cintra tiene en España.

También se evaluará la eficacia de las tareas de mantenimiento de dichas zonas durante la explotación de la infraestructura. Con los resultados del estudio se diseñarán nuevos criterios de sostenibilidad ecológica y económica en ambientes tan extremos como los taludes artificiales de carreteras.

Tras visitar los lugares de estudio, se han instalado seis puntos de muestreo para la fase experimental en dos de las concesionarias de Cintra a su paso por Madrid y Castilla – La Mancha y en cada punto de muestreo, se han marcado setenta y dos parcelas para llevar a cabo los diferentes experimentos.

Otras actuaciones

En la Indiana Toll Road se han realizado tanques subterráneos para el almacenamiento del combustible que se encuentra en la autopista. Los tanques monitorizan automáticamente los niveles de combustible alertando automáticamente sobre posibles pérdidas.

Dentro de las autopistas españolas, Autema ha construido un nuevo salero para almacenar la sal necesaria durante el mantenimiento invernal de la autopista. El salero está acondicionado con todos los medios para evitar la salinización del suelo y de las aguas superficiales o subterráneas.

Para 2007, la 407 ETR se ha planteado como objetivo la prevención de contaminación de suelos mediante la reducción del 20% de la cantidad de pesticidas empleados en las labores de mantenimiento, principalmente herbicidas y larvicidas empleados para el control del mosquito como parte del programa de prevención West Nile Virus. Por otro lado, y mediante un plan de gestión, pretende el control del empleo de la sal en trabajos de viabilidad invernal.

**En 2007 se retirarán
para su reciclado unos
30.000 kilogramos de los
tickets generados en los
aparcamientos españoles**

Fomentar la integración social de los más necesitados es el gran objetivo de la acción social que promueve Cintra

■ Acción social

El compromiso social de Cintra se orienta, por un lado, a iniciativas relacionadas con los colectivos más desfavorecidos y necesitados en el ámbito laboral y social, especialmente los discapacitados y los inmigrantes. Por otro, se dirige a desarrollar prácticas de diálogo con las comunidades donde se desarrolla su actividad.

Dentro de su compromiso en torno al pleno empleo y a su calidad, las empresas de Cintra han establecido diversos acuerdos con organizaciones de inserción laboral con el objetivo de continuar avanzando en la incorporación de personal discapacitado o perteneciente a grupos socialmente desfavorecidos.

La concesionaria Autema mantiene un convenio de colaboración con la entidad Ampans para labores de jardinería de pista, de limpieza de los márgenes de la autopista y para el mantenimiento general de las instalaciones en las áreas de peaje. Ampans es una empresa de iniciativa social cuya misión es mejorar la calidad de vida de las personas con disminución psíquica de la comarca del Bagès (Barcelona). La carga de trabajo originada por estas operaciones se reparte entre 76 personas de las poblaciones del entorno de la autopista, todas ellas con contrato indefinido en Ampans. La facturación durante el ejercicio por estos servicios ha sido de 95.000 euros.

En España, a lo largo de 2006, Cintra ha participado en iniciativas del Club Juvenil Aspacen para la recaudación de fondos. Se trata de una asociación sin ánimo de lucro

que se dedica a la integración de personas con discapacidad a través de actividades de ocio y tiempo libre, que realizan con la ayuda de aproximadamente 15 voluntarios. De las 180 personas que forman parte del Club, 150 tienen algún tipo de discapacidad psíquica, física o sensorial.

También, Cintra trabajó con Gupost - centro especial de empleo - en la campaña de Navidad, y con Jardiser, sociedad integrada en la asociación Afanías, para el mantenimiento de la jardinería de las oficinas centrales de Cintra.

La autopista Chicago Skyway, cuyo trazado se prolonga desde el Sur de Chicago hasta la frontera con Indiana, ha canalizado todas sus compras relacionadas con la construcción a través de centros especiales de empleo. La compañía tiene, además, un Centro de Defensa de los Niños y ha participado en numerosas celebraciones relacionadas con asuntos de gran repercusión social, como las Galas de la Creatividad Negra, la Sociedad de Amigos de Colombia, la Reunión Anual del Consejo Metropolitano de Planificación, la Gala Anual de ASM (Alter School Matters) y la Recepción en el Día Nacional de España.

La 407 ETR ha promovido la ayuda a varias asociaciones caritativas, como la United Way; The Hospital for Sick Children Foundation; la CIBC's Run for the Cure y el CHUM City Christmas Wish. Después del tsunami que arrasó Asia en 2004, los empleados y la propia compañía 407 ETR unieron sus esfuerzos y todos contribuyeron económicamente a la superación del desastre. La 407 ETR ha continuado ofreciendo asistencia a varios proyectos de esta índole.

Los empleados de Indiana Toll Road

Cintra contribuye a la digitalización del patrimonio bibliográfico del Monasterio de Montserrat (Barcelona)



recolectaron durante el pasado ejercicio 1.288 dólares para la Fundación Susan G. Komen contra el cáncer. Los directivos de ITR se comprometieron a igualar los fondos recaudados por los empleados y contribuyeron a la aportación total de 2.576 dólares. Indiana Toll Road ha donado también teléfonos móviles y otros equipos al Scottish Rite Learning Center de South Bend, en Indiana, un centro educativo para jóvenes de la zona.

En el Algarve portugués, donde opera la autopista Euroscut Algarve, se ha patrocinado la Santa Casa da Misericórdia de Albufeira, como donativo a la Instituição Os Pirilampos, que acoge a niños abandonados.

Cintra también ha colaborado con el "Proyecto Ayuda", una campaña promovida por el Centro de Enseñanza Fundación Santa Ana y San Rafael de Madrid, de los hermanos marianistas, para crear una mentalidad solidaria en los niños participantes. Una de sus actividades durante el pasado año fue una tómbola cuyos fondos se destinaron a un proyecto que proporciona hospedaje, en casas de acogida, a niños de la calle de Guatemala.

■ En diálogo con las comunidades

Algunas compañías de Cintra, como Eurolink, han desarrollado medidas y prácticas de diálogo con las comunidades donde desarrollan sus actividades.

En la Autopista del Maipo de Chile, por ejemplo, se han iniciado diversas actividades de acercamiento a las comunidades que habitan en la zona de influencia de la obra, especialmente en el sector urbano, donde el impacto es mayor. Por una parte, se han realizado actividades para el desarrollo de las habilidades artísticas de jóvenes y niños en riesgo social, torneos atléticos y talleres de incorporación de valores para niños. Dichas actividades han beneficiado de forma directa a un total de 3.000 personas, entre niños, jóvenes y adultos. También se ha contratado a un experto en prevención de riesgos laborales para orientar a las comunidades aledañas a la carretera sobre la prevención de los accidentes de tráfico.

Indiana Toll Road ha patrocinado un concurso de Logotipo en el que se solicitaba a estudiantes de todas las edades que presentaran su diseño. Se presentaron cerca de 800 estudiantes de Indiana y Michigan y se concedió un premio de 5.000 dólares al ganador.

■ Patrocinio cultural y deportivo

Entre las acciones llevadas a cabo en el ámbito de la cultura, cabe mencionar los 298.424,52 euros donados por Ausol para la restauración de la Iglesia Mayor de Casares. También, los 715.981,50 euros de la R-4, destinados a la investigación arqueológica y al proyecto de construcción del centro de interpretación del Yacimiento Mina Casa Montero, en Madrid.

Autema, por su parte, ha establecido una ayuda de 6.000 euros anuales, por un período que va desde 2006 al 2011, para la Fundación Abadía de Montserrat, entidad privada clasificada como benéfica. El proyecto permitirá la ampliación e informatización de la biblioteca del Monasterio, concluir la remodelación del edificio de la Escolanía, restaurar el Monasterio de Santa Cecilia, así como la mejora de la accesibilidad y movilidad dentro de los espacios del Santuario.

Por último, Cintra colabora mediante la Autopista Madrid Levante, CESA, con un contrato de patrocinio, de un año de duración, con Desafío Español, único equipo español de vela participante en la XXXII edición de la America's Cup (Valencia).

Varias concesionarias promueven la participación de los empleados en programas de acción social

ORGULLO DE PERTENENCIA

Desde las oficinas centrales de la 407-ETR, en la región de York, se sienten orgullosos de apoyar la Liga de Atletismo de la Casa de la Juventud de su comunidad. También lo están de patrocinar la Ciudad de la Asociación de Hockey Vaughan en los meses de invierno y al Club de Fútbol Vaughan durante el verano. Ambas entidades deportivas procuran fomentar las oportunidades de practicar deporte de los jóvenes como forma de potenciar sus capacidades.

INFORME DE VERIFICACIÓN DE INDICADORES DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

Al Comité de Dirección de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.
(en adelante Cintra)

1. Hemos aplicado los procedimientos descritos en el párrafo 2 siguiente para revisar los indicadores de responsabilidad social corporativa incluidos en las páginas 224 y 225 del Informe Anual 2006 de Cintra, referentes al capítulo de Responsabilidad Social Corporativa para el ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2006. Dichos indicadores son los que la Dirección de Cintra ha considerado como de mayor relevancia para sus grupos interés.

La Dirección de Cintra es responsable de la información incluida en el capítulo de Responsabilidad Social Corporativa, así como del diseño, implantación y mantenimiento de los procesos para su elaboración y de las bases y criterios para su preparación que se indican en las páginas 226 y 227 del Informe Anual 2006 de Cintra.

Nuestra responsabilidad es, basándonos en las mencionadas bases y criterios de preparación y de acuerdo con los procedimientos de revisión aplicados, expresar una conclusión, con un nivel moderado de aseguramiento, sobre los siguientes aspectos:

- La razonabilidad de los procedimientos y controles establecidos a los efectos de la preparación, recogida y agregación de los datos relativos a los indicadores objeto de nuestra revisión.
 - Que los indicadores objeto de nuestra revisión se han preparado de acuerdo con las bases y criterios de preparación expresadas en las páginas 226 y 227 del Informe Anual 2006 de Cintra.
 - La razonabilidad y consistencia de los valores de dichos indicadores.
2. Nuestro trabajo se ha realizado de acuerdo con las normas y procedimientos incluidos en el International Standards on Assurance Engagements (ISAE) 3000 "Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Information", con el objetivo de tener un nivel moderado de aseguramiento. Con carácter general los procedimientos aplicados para la realización de nuestro trabajo han consistido en:
 - Desarrollo de entrevistas con el personal de Cintra responsable de la recopilación de la información y elaboración de los indicadores objeto de nuestra revisión.
 - Revisión de la documentación de soporte utilizada, así como del funcionamiento de los sistemas y procedimientos establecidos para recopilar, calcular y agregar la información por parte de Cintra.

- Realización, sobre una base de muestreo, de pruebas sustantivas limitadas diseñadas para comprobar la razonabilidad y consistencia de los indicadores de responsabilidad social corporativa objeto de nuestra verificación.
3. En base al trabajo realizado, de acuerdo con lo descrito en el párrafo 2 anterior, podemos concluir que:
- no se han puesto de manifiesto aspectos relevantes que indiquen que los procedimientos y controles establecidos a los efectos de preparación, recogida y agregación de los datos relativos a los indicadores de Responsabilidad Social Corporativa incluidos en las paginas 224 y 225 del Informe Anual 2006 de Cintra referentes al capítulo de Responsabilidad Social Corporativa objeto de nuestra revisión, no proporcionan una base razonable para la obtención de los mismos.
 - no hemos identificado desviaciones significativas en lo que respecta a la razonabilidad y consistencia de dichos indicadores de responsabilidad social corporativa con respecto a las bases y criterios de preparación incluidos en las páginas 226 y 227 del Informe Anual 2006 de Cintra.

PricewaterhouseCoopers Asesores de Negocio, S.L.



Ignacio Fernández
Socio
8 de marzo de 2007

TABLA DE INDICADORES VERIFICADOS

Indicadores verificados	2006	
Buen gobierno	España**	Grupo*
Relaciones con la comunidad financiera		
Número de reuniones con inversores	-	197
Número de reuniones con analistas	24	25
Número de roadshows	3	13
Número de analistas e inversores registrados	-	574
Num. bancos / brokers con cobertura sobre las acciones		
Número de informes y notas emitidos	-	52
Número de bancos y brokers con cobertura sobre las acciones en 2006	4	19
Usuarios y accesos a la web		
Número de sesiones de usuario	206.642	206.642
Promedio diario de sesiones	566	566
Duración media de la sesión (min)	10,59	10,59
Número de páginas servidas	1.104.745	1.104.745
Número de visitantes únicos	76.448	76.448
Porcentaje de accesos por puntos de menú		
La compañía	14,80%	14,80%
Líneas de negocio	16,80%	16,80%
Información Accionistas	27,10%	27,10%
Sala de Prensa	21,70%	21,70%
RSC	6,70%	6,70%
Recursos Humanos	11,10%	11,10%
Política medioambiental		
Consumo de recursos		
Energía		
Electricidad (en GJ)		
Oficinas centrales	2.299,50	
Aparcamientos	55.523,23	
Ausol	31.598,65	
Autema	5.680,01	
Madrid-Levante	1860,16	
Radial-4	21.193,61	
Combustible líquido (miles de litros)		
Aparcamientos	354,72	
Total Autopistas	445,16	
Consumo de Agua (metros cúbicos)		
Aparcamientos	48.135,58	
Ausol	17.184,00	
Autema	11.167,00	
Madrid-Levante	2.080,92	
Radial-4	580,84	
Consumo de papel (Kg)	10.025	
Consumo de papel (Kg/empleado)	58,97	
Inversión en innovación		
Inversión en proyectos de I+D (€)	22.543,19	

Indicadores verificados	2006
Calidad	España **
Satisfacción clientes institucional en aparcamientos	
Nivel satisfacción en el servicio prestado al ciudadano (del 0 al 5)	3.94
Nivel de satisfacción con la coordinación y gestión con la empresa concesionada (del 0 al 5)	3.98
Recursos Humanos	España **
Prevención de riesgos y salud	
Índice de Incidencia	58,96
Índice de Gravedad	0,65
Índice de Frecuencia	33,84
El Equipo	
Plantilla media (nº personas)	2.663,0
Edad media de la Plantilla (años)	37,80
Promedio de años de antigüedad (años)	5,70
Porcentaje de hombres y mujeres	56/44 %
Índice de rotación	6,86 %
Número de discapacitados (nº personas)	98
Porcentaje de discapacitados en plantilla	3,68 %
Formación	
Número de horas de formación en prevención de riesgos laborales	15.486
Número total de horas de formación	44.120
Inversión total realizada en formación (€)	464.647
Número de participantes en formación	4.357
Sociedad	España
Patrocinios y Bonificaciones	
Iglesia Mayor Casares (€)	298.424,52
Yacimiento Arqueológico Casa Montero (€)	715.981,5
Patrocinio para la restauración Abadía de Montserrat (€)	6.000

*Grupo: Se refiere a Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas de acuerdo con las cuentas anuales consolidadas 2006 de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y su grupo de sociedades.

**España: Se refiere a Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en España de acuerdo con las cuentas anuales consolidadas 2006 de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y su grupo de sociedades.

BASES Y CRITERIOS

PARA EL CÁLCULO DE INDICADORES

BUEN GOBIERNO

Relaciones con la comunidad financiera

Número de reuniones con inversores, analistas y número de roadshows

Número de reuniones con inversores y analistas y roadshows realizados por el Grupo Cintra durante 2006.

Número de analistas e inversores registrados

Número de analistas e inversores registrados que reciben comunicaciones del Grupo Cintra, a 31 de diciembre de 2006.

Núm. Bancos y brokers con cobertura sobre las acciones

Número de informes y notas emitidos

Número de informes y notas emitidos por el Grupo Cintra a los inversores durante 2006.

Número de bancos y brokers con cobertura sobre las acciones en 2006

Número de bancos y brokers que han realizado cobertura sobre las acciones de Cintra durante 2006.

Usuarios y accesos a la web

Número de sesiones de usuarios

Número de visitas a la página web www.cintra.es durante 2006.

Promedio diario de sesiones

Sesiones de usuarios dividido por 365 días.

Duración media de la sesión

Suma de la duración del conjunto de sesiones de usuarios dividido por el número de sesiones de usuarios realizadas durante 2006, en minutos.

Número de páginas servidas

Número de páginas visitadas en www.cintra.es durante 2006.

Número de visitantes únicos

Número de visitantes diferentes a la página web www.cintra.es durante 2006.

Porcentaje de accesos por puntos de menú

% de visitas a los puntos del menú de la página web www.cintra.es, durante 2006. Estos son: La compañía, Líneas de negocio, Información Accionistas, Sala de Prensa, RSC y Recursos Humanos

POLÍTICA MEDIOAMBIENTAL

Consumo de recursos

Electricidad

Consumo de electricidad (en GJ) de Cintra en sus oficinas centrales, aparcamientos y autopistas en España durante 2006.

Combustible líquido

Consumo en miles de litros de combustible líquido (gasolina/gasoil) en vehículos de Cintra en sus aparcamientos y autopistas en España durante 2006.

Agua

Consumo de agua en metros cúbicos en los aparcamientos y autopistas de Cintra en España durante 2006.

Papel

Consumo de papel comprado, suministrado por el proveedor, en las oficinas centrales de Cintra durante 2006, expresado en kg y kg/empleado (plantilla oficinas centrales)

Inversión en innovación

Inversión en proyectos de I+D

Presupuesto dedicado a proyectos de I+D (€)

CALIDAD

Satisfacción de los clientes institucionales en aparcamientos

Calificación media otorgada por los clientes en base anual, a través de la realización de encuestas realizadas internamente, respecto al nivel de satisfacción en el servicio prestado por la empresa (de 0 a 5) y el nivel de satisfacción con la coordinación y gestión con la empresa concesionada (de 0 a 5).

RECURSOS HUMANOS

Prevención de riesgos y salud

Índice de Incidencia	Número de accidentes producidos durante la jornada laboral o en itinere por cada mil personas expuestas en España y Grupo durante 2006. Se calcula aplicando la fórmula $II = \text{N}^\circ \text{ de accidentes con baja acaecidos en la jornada laboral} \times 10^3 / \text{N}^\circ \text{ medio de trabajadores}$. Este sistema de elaboración se basa en la Recomendación 16 de la Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo de la OIT. El método de registro y notificación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se adapta a criterios de la OIT y EUROSTAT.
Índice de Gravedad	Número de jornadas perdidas por accidente producido durante la jornada laboral o en itinere de cada 1000 horas trabajadas en España y Grupo durante 2006. Se calcula aplicando la fórmula $IG = \text{N}^\circ \text{ de jornadas perdidas en el año} \times 10^3 / \text{N}^\circ \text{ de horas trabajadas}$. Este sistema de elaboración se basa en la Recomendación 16 de la Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo de la OIT. El método de registro y notificación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se adapta a criterios de la OIT y EUROSTAT.
Índice de Frecuencia	Número de accidentes ocurridos durante la jornada laboral o en itinere por cada millón de horas trabajadas en España y Grupo durante 2006. Se calcula aplicando la fórmula: $IF = \text{N}^\circ \text{ total de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral} \times 10^6 / \text{N}^\circ \text{ de horas trabajadas}$. Este sistema de elaboración se basa en la Recomendación 16 de la Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo de la OIT. El método de registro y notificación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se adapta a criterios de la OIT y EUROSTAT.

El Equipo

Plantilla media	Media del número de empleados dados de alta en España durante 2006.
Edad media de la Plantilla	Edad del personal en plantilla en España a 31 de diciembre de 2006.
Promedio de años de antigüedad	Antigüedad de la plantilla en España a 31 de diciembre de 2006.
Porcentaje de Hombres y Mujeres	Porcentaje de hombres y mujeres sobre el total de la plantilla en España a 31 de diciembre de 2006.
Índice de Rotación	Total de bajas voluntarias producidas sobre la media anual de plantilla en España durante 2006.
Número de discapacitados	Número de trabajadores discapacitados en plantilla en España a 31 de diciembre de 2006.
Porcentaje de discapacitados en plantilla	Número de discapacitados con respecto a la plantilla media en España a 31 de diciembre de 2006.

Formación

Número de horas de formación en prevención de riesgos laborales	Número de horas de formación en materia de prevención de riesgos laborales recibidas por los trabajadores de Cintra en España durante 2006.
Número total de horas de formación	Número de horas de formación recibidas por los trabajadores de Cintra en España durante 2006.
Número de participantes en formación	Número de asistentes a los cursos de formación ofrecidos en Cintra en España durante 2006.
Inversión total realizada en formación	Gastos incurridos en la realización de los cursos de formación ofrecidos en Cintra en España durante 2006.

SOCIEDAD

Apoyo a la cultura

Donaciones para la restauración del patrimonio histórico	Donaciones realizadas en España durante 2006 de acuerdo con la Ley 16/1985 de 25 de junio de Regulación del Patrocinio Histórico Nacional, en euros.
--	--

Grupo: Se refiere a Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas de acuerdo con las cuentas anuales consolidadas 2006 de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y su grupo de sociedades.

España: Se refiere a Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en España de acuerdo con las cuentas anuales consolidadas 2006 de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y su grupo de sociedades.

Edita: **Cintra**

Diseño, ilustración de portada y maquetación: **Pierre Comunica**

Diseño de producción: **Pierre Comunica**

Fotomecánica e impresión: **Gráficas Arrels**

Depósito legal: **D.L.T. 409/2007**



ENE 06

MAR 06

ABR 06

JUN 06

JUL 06

- Cintra es seleccionada "Preferred Bidder" para el mantenimiento y explotación de la autopista de peaje Indiana Toll Road, en EEUU. Participación en el Consorcio: 50%. Longitud: 253 km. Período de Concesión: 75 años. Inversión: 3.800 millones de dólares. Firma del acuerdo de concesión: 12 de abril. Transferencia del activo: 29 de junio.

- Cintra Chile procede a la refinanciación de la deuda existente en la autopista Temuco-Río Bueno. La operación aumenta la deuda de la concesionaria además de mejorar las condiciones del Crédito Sindicado lo que permite a los socios recuperar aproximadamente, 47 millones de euros de su inversión.

- La autopista 407 ETR y la Provincia de Ontario alcanzan un acuerdo amistoso respecto a todas las disputas legales que tenían hasta la fecha.

- Cintra incrementa su participación directa en la Autopista de peaje R-4, en Madrid, hasta el 55% tras adquirir un 10% adicional.

- Cintra es seleccionada como "Provisional Contractor" para el diseño, construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje Ionian Roads. Participación en el Consorcio: 33,34% (Cintra propondrá la designación del Director General de la compañía concesionaria). Longitud: 378,7 km. Período de Concesión: 30 años. Inversión estimada: 1.150 millones de euros. Firma del acuerdo de concesión: 19 de diciembre. Inicio de contrato de concesión: pendiente de la ratificación del Parlamento Griego.

- Cintra firma un acuerdo con el Departamento de Transportes de Texas para construir y operar los segmentos 5 y 6 de la autopista de peaje SH-130, en Austin, Texas. Participación en el Consorcio: 65%. Longitud: 64 km. Período de Concesión: 50 años desde el final de la construcción, estimada en 5 años. Inversión estimada: 1.300 millones de dólares.

- El Consejo de Administración nombra a D. Juan Béjar Ochoa como Vicepresidente Segundo, manteniendo sus funciones ejecutivas, y a D. Enrique Díaz-Rato Revuelta como nuevo Consejero y Consejero Delegado de la Sociedad.

- Cintra inaugura, con más de cinco meses de antelación, la nueva autopista de peaje AP-36, que une Madrid con Levante. Longitud: 177 km. Período de Concesión: 34 años (4 años más si se cumplen ciertos parámetros de calidad del servicio).



SEP 06

- Cintra es elegida como Licitador Preferente para el diseño, construcción y operación de la Autopista de Peaje M3 entre Clonee y el Norte de Kells, en Irlanda. Participación en el Consorcio: 90%. Longitud: 50 km. Período de Concesión: 45 años. Inversión estimada: 575 millones de euros. Firma del contrato de Concesión: 7 de marzo de 2007.

- La 407-ETR abre al tráfico las obras de ampliación de la carretera que han supuesto añadir un carril más por sentido en un total de 25 km de la autopista.



OCT 06

- Cintra adquiere el 100% del capital de la Autopista del Bosque, concesionaria del tramo Chillán a Collipulli de la autopista Ruta 5 de Chile. La adquisición se financiará con flujos de la propia concesionaria y no implicará desembolso de capital por parte de Cintra.



NOV 06

- Venta de la participación (32,49%) de Europistas en dos fases distintas: Durante el primer semestre se realiza la venta en el mercado del 5,39% con una plusvalía de 32,2 millones de euros. En el mes de noviembre, Cintra acude a la oferta pública presentada, lo que genera una plusvalía neta de 167,6 millones de euros.
- La Junta General de Accionistas acuerda una ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada veinte acciones en circulación. El Período de asignación gratuita de la ampliación se produce entre los días 7 y 21 de noviembre, y las nuevas acciones empiezan a cotizar el 4 de diciembre.



DIC 06

- La Sociedad Concesionaria de la Autopista Santiago-Talca emite bonos en el mercado chileno por importe de aproximadamente 156 millones de euros que permitirá efectuar devoluciones a los accionistas, de hasta 128 millones de euros en los próximos años.



FEB 07

- La autopista 407 ETR, en Canadá, empieza a aplicar las nuevas tarifas de la autopista, que han supuesto un incremento del 8,3% en hora punta y del 8,4% en hora valle, el pasado 1 de febrero de 2007.

- Cintra es seleccionada como "Provisional Contractor" para el diseño, construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje Central Greece Motorway, en Grecia. Participación en el Consorcio: 33,34% (Cintra propondrá la designación del Director General de la compañía concesionaria). Longitud: 231 km. Período de Concesión: 30 años. Inversión estimada: 1.500 millones de euros.

- Cintra resulta adjudicataria del concurso para el diseño, financiación, construcción, operación y mantenimiento de la autopista de peaje SH-121, al Norte del área metropolitana de Dallas, en Texas. Participación en el Consorcio: 85%. Longitud: 41,6 km. Período de Concesión: 50 años, tras el inicio de las operaciones. Inversión estimada: 3.463 millones de dólares.



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
accionistascintra@cintra.es

CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE DE CHILE LIMITADA

Avda. Andrés Bello 2711 - 18°
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. Joao Crisóstomo, 38 C
1050-127 Lisboa
Tel. +35 121 351 2150
Fax +35 121 315 1462

AUTOPISTAS

Websites de autopistas:
www.407etr.com
www.autopistadelosol.com
www.autema.com
www.m45.es
www.radial4.com
www.eurolink-m4.com
www.chicagoskyway.org

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
Balears y Canarias
Pascual Ribot, 3 - 1°
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

Salto del Caballo, 5 - 1° Oficina 9
45003 Toledo
Tel. +34 92 522 52 17
Fax +34 92 521 19 64

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

