

Cintra informe anual 2008



Cintra en cifras

Cifras en millones de euros.

Datos Económico - Financieros⁽¹⁾

	2008*	2007*	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Ingresos	735,871	713,543	884,704	696,223	483,901	391,058	341,425	344,181
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	522,268	529,889	592,967	463,951	338,618	270,198	238,185	222,333
Margen EBITDA	71,0%	74,3%	67,0%	66,6%	70,0%	69,1%	69,8%	64,6%
Total Activo	13.417,391	12.295,770	11.884,759	10.234,831	7.460,066	7.197,692	6.334,423	6.859,183
Inversiones financieras brutas en Autopistas	62,2	151,198	449,989	393,142	130,718	45,79	150,309	238,495

Datos Operativos

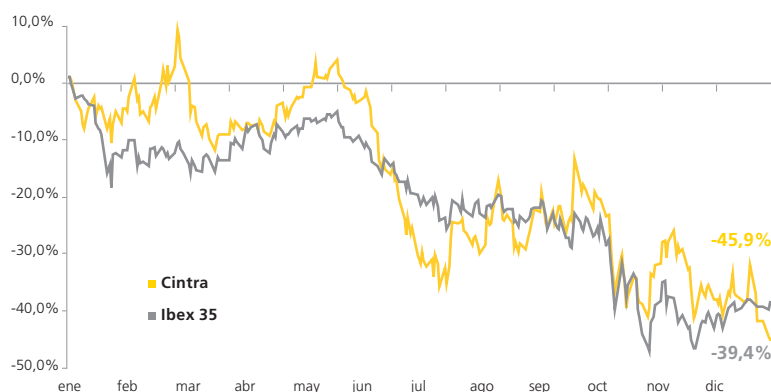
Número de concesiones	23	23	20	18	17	16	15	14
Kilómetros de concesión	2.841	2.841	2.481	1.689	1.671	1.658	1.588	1.552
407 ETR (Kms. recorridos millones)	2.253	2.253	2.124	2.064	1.960	1.824	1.806	1.595
Ausol I (IMD)	19.586	21.482	20.772	19.973	19.340	18.199	15.397	13.173
Ausol II (IMD)	19.294	21.170	19.782	18.286	16.565	14.915	12.524	
Autema (IMD)	23.497	23.875	21.528	19.586	18.326	16.952	15.007	13.773
Chicago Skyway (IMD)	44.721	49.535	50.514	48.422				
R-4 (Madrid-Ocaña) (IMD)	10.613	11.580	9.333	6.791				
Indiana Toll Road (IMD)	28.904	31.431						
M4-M6 (IMD)	25.481	24.506	20.939					
Nº plazas aparcamiento	296.146	266.805	253.023	238.200	207.447	181.150	173.759	161.096
Porcentaje de ocupación (rotación)	15,52%	17,30%	18,66%	18,10%	18,61%	18,25%	18,94%	17,87%

Datos Bursátiles⁽²⁾

Capitalización (MM€)	3.025	5.593	6.549	4.798	3.968			
Cotización cierre (€/ acc.)	5,32	10,33	12,70	9,77	8,08			
Cotización cierre ajustado (€/ acc.) ⁽³⁾	5,32	9,84	11,52	8,44	6,98			
Volumen medio diario negociado (efectivo en MM€)	24,30	30,21	22,20	19,20	60,11			
Revalorización anual	-45,9%	-14,6%	36,5%	20,9%	-1,9%			
Nº acciones al final del ejercicio	568.528	541.456	515.672	491.116	491.116			

* Las actividades de Aparcamientos y de autopistas en Chile han pasado a consolidarse como operaciones discontinuadas, por lo que sólo se contabiliza su resultado neto antes de minoritarios, dejando de formar parte de las magnitudes operativas.

Evolución de Cintra e Ibex-35 en 2008



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

⁽²⁾ Fuente: Bolsas y Mercados Españoles.

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

Carta a los accionistas	6
Consejo de Administración	8
Comité de Dirección	9
DESCRIPCIÓN DEL GRUPO	10
Cintra. Descripción de la compañía	12
Desarrollo de la Cartera de Proyectos	14
Activos gestionados por Cintra	16
Concesiones en desarrollo	18
Concesiones en operación	22
INFORMACIÓN ECONÓMICA. CUENTAS ANUALES	32
Informe de Gestión	34
Evolución Previsible de los Negocios	47
Actividades Tecnológicas	49
Información Bursátil, Autocartera y Accionistas Principales	49
Informe de la Comisión de Auditoría y Control	55
Informe de la Comisión de Operaciones Vinculadas	56
Sistemas de Control de Riesgos	58
Informe anual de gobierno corporativo según modelo de la CNMV	59
Cuentas Anuales Consolidadas	60
Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas	64
Informe de Auditoría	134
Información Financiera Histórica	136
RESPONSABILIDAD CORPORATIVA	138
Informe de Responsabilidad Corporativa	140
Nuestro compromiso con las personas	147
Nuestros productos y servicios	155
Nuestro compromiso con la comunidad	160
Informe de verificación	168

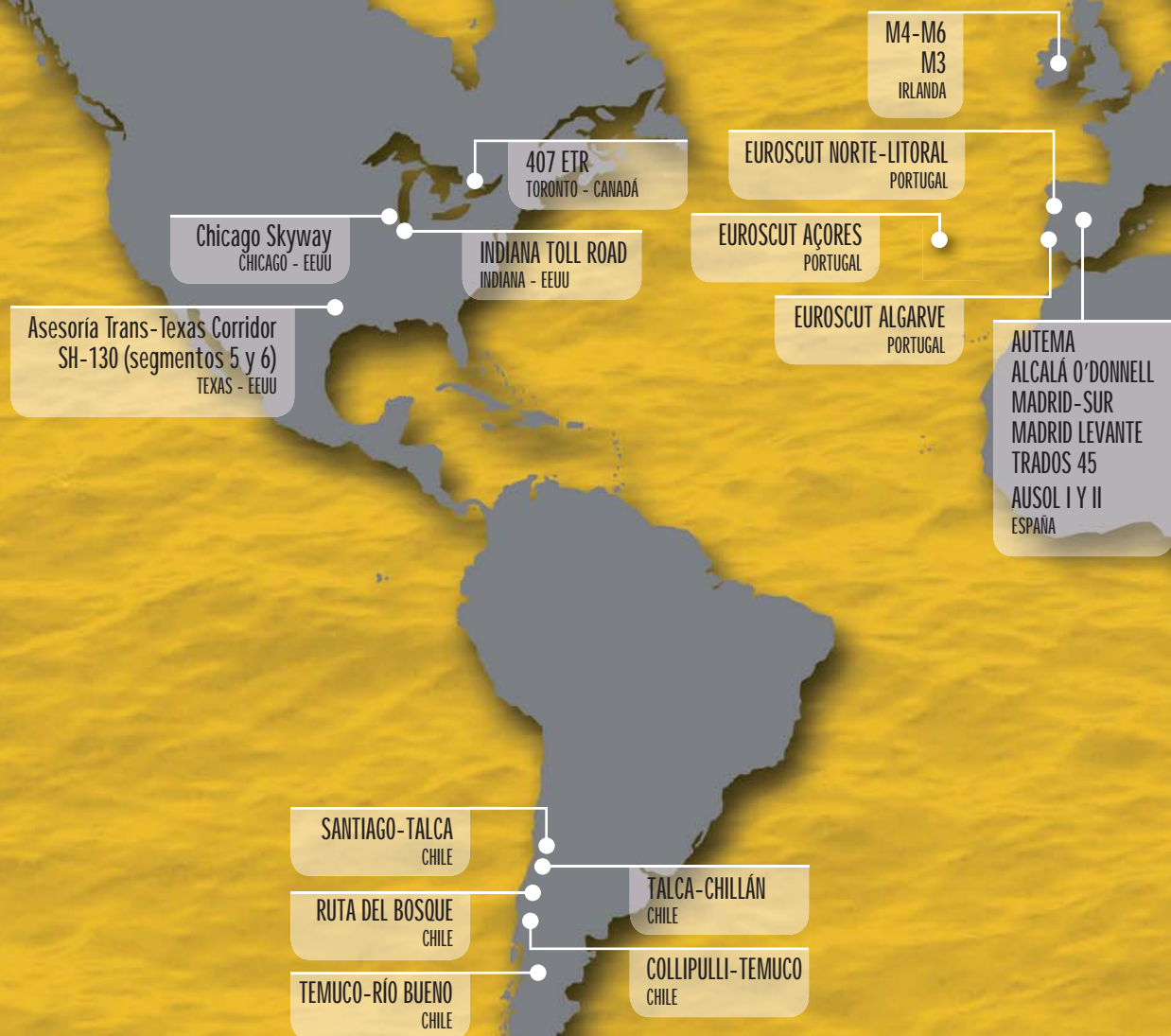
3,55

toneladas de papel

Cintra ha suprimido la impresión en papel de 2.500 informes anuales, lo que supone un ahorro de 3,55 toneladas de papel, cuya fabricación hubiese supuesto la tala de 53 árboles. Todos los contenidos del Informe Anual se pueden consultar en la página web corporativa:

www.cintra.es

Cartera de autopistas y aparcamientos



IONIAN ROADS
CENTRAL GREECE
GRECIA

Aparcamientos

ANDORRA

ESPAÑA

Inglaterra

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
Noja

Castilla y León
Ávila
Benavente
Burgos
León
Palencia
Salamanca
Valladolid
Zamora

Castilla la Mancha
Albacete

Ciudad Real
Cuenca
Toledo

Cataluña
Barcelona
Figueras
Gerona
Hospitalet
Lérida
Mataró

Palafrugell
Sabadell
Salou
San Cugat
San Feliu de Guixols
Sant Just Desvern
Tarragona
Valls

Extremadura
Badajoz
Mérida

Galicia
Orense
Pontevedra
Santiago
Vigo

Islas Canarias
Lanzarote
Las Palmas
Tenerife

La Rioja
Logroño

Madrid
Madrid

Murcia
Murcia

Navarra
Estella
Pamplona

País Vasco
Álava
Bilbao
Guipúzcoa
Irún
San Sebastián
Vitoria
Vizcaya

Valencia
Alicante
Castellón
Onteniente
Valencia

INGLATERRA
Londres

Carta del presidente

Señoras y señores accionistas:

Una vez más me dirijo a ustedes para repasar la marcha de Cintra durante el año 2008. Este ejercicio ha estado marcado, de manera significativa, por la crisis de los mercados financieros y el impacto que ha tenido en la reducción de la actividad económica y en la retracción del consumo privado en todo el mundo.

En este entorno económico adverso, Cintra ha extremado la prudencia en la gestión de la caja y en el compromiso de nuevas inversiones.

A pesar de la negativa evolución de los tráficos de nuestras concesiones -debido a la reducción de los viajes privados y a la caída del tráfico de mercancías- la cifra de negocio consolidada ha aumentado un 3,1% en el ejercicio. Esto es debido, principalmente, a los incrementos de tarifas realizados en las distintas autopistas.

En un negocio intensivo en capital como es el nuestro, y en un contexto de crisis financiera global, cobra especial relevancia la gestión financiera de la compañía. Incluso en este entorno, Cintra ha acudido con éxito a los mercados financieros en 2008 y los primeros meses de 2009, consiguiendo deuda por un importe total de 3.500 millones de euros en las autopistas 407-ETR, Radial 4, Autema, SH-130 e Ionian Roads. Con estas operaciones la compañía no tiene ningún riesgo de financiación hasta 2010.

En lo que se refiere a nuevos proyectos, dentro de la mayor prudencia que las circunstancias actuales aconsejan, se han obtenido ya, durante los primeros meses de 2009, tres nuevos contratos: la A1 en Polonia, y la North Tarrant Express y la IH-635 en Texas.

En la A1, nuestro primer proyecto en Polonia, el contrato firmado establece un período inicial de doce meses para

evaluar el impacto que la crisis económica y financiera tiene en las condiciones del mismo. Si los términos resultan aceptables para ambas partes se procederá a la ejecución del contrato.

En Texas, las propuestas presentadas por los consorcios liderados por Cintra, han sido seleccionadas como "Propuestas más Favorables" para la construcción, mantenimiento y explotación de los tramos mencionados. Son proyectos novedosos que consisten en rehabilitar una autopista urbana, ya existente, además de añadir nuevos carriles de pago, que funcionan con un sistema de peaje dinámico. Esto nos permitirá, una vez más, estar a la vanguardia del desarrollo de proyectos innovadores que ayuden a solucionar los problemas de congestión que sufren muchas grandes ciudades.

El desarrollo de estos proyectos requiere contar con los fondos necesarios para aprovechar las nuevas oportunidades de

inversión. Cintra invierte la mayor parte de los recursos financieros que genera su cartera de proyectos en nuevos activos. Al mismo tiempo, analiza de manera continua y recurrente la conveniencia de generar recursos adicionales mediante la venta de aquellos activos maduros donde el riesgo es reducido y que tienen un potencial de mejoras limitadas. La actividad de aparcamientos y las autopistas chilenas entran dentro de esta categoría por lo que han pasado a considerarse actividades discontinuadas y por tanto dejan de formar parte de los resultados consolidados.

Afrontamos el año 2009 con prudencia, en una situación de mercado que es la de mayor incertidumbre de las últimas décadas, pero con la seguridad de contar con una empresa especializada y líder en su actividad, que forma parte de un grupo sólido y dinámico, lo que nos permitirá tener éxito en el desempeño de nuestra actividad durante los próximos ejercicios.



Rafael del Pino y Calvo-Sotelo
PRESIDENTE DE CINTRA
Abril de 2009

Consejo de administración

Presidente

Rafael del Pino y Calvo-Sotelo 1

PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DESDE 1998

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

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

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

Vicepresidente primero

Joaquín Ayuso García 2

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DESDE 2002

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

Desde 1992 hasta enero de 1999 Director General del Área de Construcción.

Desde 1999 a 2002 Consejero Delegado de Ferrovial Agromán.

Desde 2002 Consejero Delegado de Grupo Ferrovial.

Consejero Delegado

Enrique Díaz-Rato Revuelta 3

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DESDE 2006

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

Licenciado en Ciencias Económicas. Master por la EOI.

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

Consejero Delegado de Cintra desde 2006.

Consejeros

José M^a Pérez Tremps (CAC) 4

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DESDE 1998

Licenciado en Derecho, Universidad Complutense de Madrid.

Letrado del Consejo de Estado.

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

Nicolás Villén Jiménez (CAC) 5

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DESDE 1998

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

MBA por la Universidad de Columbia.

Master of Science por la Universidad de Florida.

Director General Económico Financiero de Grupo Ferrovial desde 1993.

José Fernando Sánchez-Junco Mans

(CAC, COV) 6

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DESDE 2004

Ingeniero Industrial, Universidad Politécnica de Barcelona.

Graduado ISMP en Harvard Business School.

Pertenece al Cuerpo de Ingenieros Industriales del Estado.

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

Jaime Bergel Sainz de Baranda (COV) 7

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 (CAC, COV) 8

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 ENCE y Consejero de Telecomunicaciones de Sao Paulo (Telesp).

Emilio Saracho Rodríguez de Torres (COV) 9

MIEMBRO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DESDE 2008

Licenciado en Ciencias Económicas por la Universidad Complutense (Madrid) y MBA por la Universidad de California.

Hasta febrero de 2008 ha sido responsable de Banca Privada para Europa, Oriente Medio y África, así como Presidente para España y Portugal de JP Morgan.

Previamente a su incorporación a JPMorgan, trabajó en Banco Santander, Goldman Sachs y The Chase Manhattan Bank.

Secretario

Javier Romero Sullá 10

Licenciado en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid.

Ingresó en Grupo Ferrovial en 1991.

Ha sido Director de la Asesoría Jurídica Corporativa de Grupo Ferrovial y Director de la Asesoría Jurídica de Ferrovial Servicios.

Director de la Asesoría Jurídica y Secretario del Consejo de Cintra desde 2008.



CAC: Miembro de la Comisión de Auditoría y Control

COV: Miembro de la Comisión de Operaciones Vinculadas

Comité de dirección

Enrique Díaz-Rato Revuelta

CONSEJERO DELEGADO

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

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

Consejero Delegado de Cintra desde julio de 2006.

Francisco Clemente Sánchez

DIRECTOR ECONÓMICO-FINANCIERO

Licenciado en Ciencias Económicas y MBA por el IE Business School.

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

Jorge Gil Villén

DIRECTOR DE DESARROLLO CORPORATIVO Y RELACIONES CON INVERSORES

Licenciado en Ciencias Empresariales y Derecho (ICADE E-3).

Se incorporó a Cintra en 2001 y fue responsable del Departamento de Financiación de Proyectos desde octubre de 2002. En julio de 2007 fue nombrado Director de Desarrollo Corporativo y Relaciones con Inversores.

Javier Romero Sullá

DIRECTOR DE LA ASESORÍA JURÍDICA

Licenciado en Derecho.

Ingresó en Grupo Ferrovial en 1991.

Fue Director de la Asesoría Jurídica

Corporativa de Grupo Ferrovial y Director de la Asesoría Jurídica de Ferrovial Servicios.

En 2008 fue nombrado Director de la Asesoría Jurídica y Secretario del Consejo de Cintra.

Nicolás Rubio de Cárdenas

DIRECTOR TÉCNICO Y DE LICITACIÓN

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

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

Iván González García

DIRECTOR DE RECURSOS HUMANOS

Licenciado en Ciencias Políticas y Sociología.

Master en Dirección de Recursos Humanos y Organización por ESIC y PDD por el IESE.

Se incorporó a Grupo Ferrovial en 1998 y desde Julio 2008 es Director de Recursos Humanos de Cintra.

Rafael Fando Mestre

DIRECTOR DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

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

José María López de Fuentes

DIRECTOR ESTADOS UNIDOS

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Master of Science en Ingeniería Civil por UWM y MBA por el IESE.

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

Javier Pérez Fortea

DIRECTOR EUROPA Y CHILE

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Se incorporó a Grupo Ferrovial en 1999.

Desde 2003 hasta 2006 dirigió las autopistas españolas y desde noviembre de 2006 es Director de las autopistas de Europa (Irlanda, Polonia, Grecia y Portugal) y Chile.

Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo

DIRECTOR PARA ESPAÑA

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

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

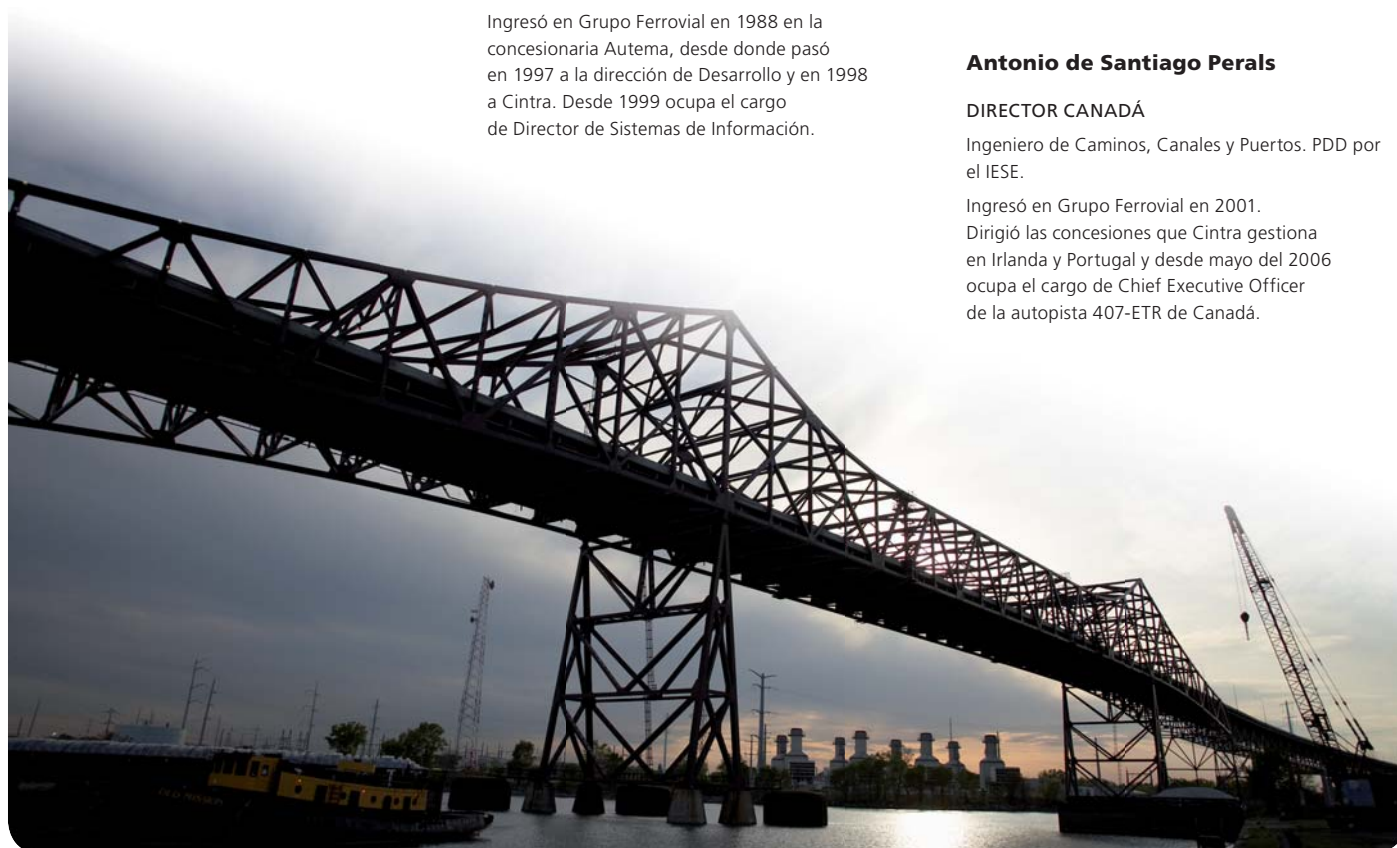
Antonio de Santiago Peral

DIRECTOR CANADÁ

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

Ingresó en Grupo Ferrovial en 2001.

Dirigió 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

Cintra es uno de los mayores promotores privados de infraestructuras de transporte del mundo, tanto por número de proyectos como por volumen de inversión.

Descripción de la compañía	12
Desarrollo de la Cartera de Proyectos	14
Activos gestionados por Cintra	16
Concesiones en desarrollo	18
Concesiones en operación	22



Descripción de la compañía > Cintra

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

Desde su creación, Cintra ha venido desarrollado una clara estrategia de crecimiento basada en la búsqueda de las mejores oportunidades de inversión y en la gestión eficiente de las mismas, lo que le ha llevado a convertirse en uno de los líderes mundiales en la promoción privada de infraestructuras de transporte.

Los proyectos en los que invierte Cintra presentan un perfil de riesgo reducido al tratarse de servicios públicos prestados en un régimen de competencia limitada, con ingresos y gastos estables y predecibles y con largos períodos concesionales que permiten compensar las incertidumbres del ciclo económico. Además, sólo licita en países económicamente estables y que tengan sistemas legales y jurídicos independientes. Adicionalmente, Cintra lleva a cabo una estrategia encaminada a reducir tanto los riesgos financieros, mediante estructuras de financiación sin recurso a los accionistas y en moneda local, como los riesgos de construcción, mediante contratos a precio y plazo cerrado.

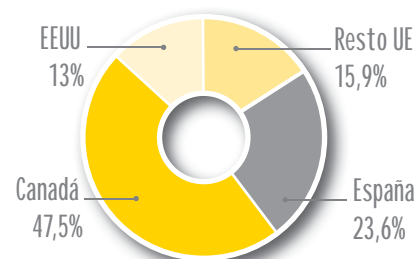
Una vez incorporados a la cartera, Cintra realiza una gestión activa de los

proyectos durante su ciclo de vida, que permite ir aumentando el valor de los mismos mediante la progresiva reducción de sus riesgos y la introducción de las mejoras operativas necesarias que optimizan la eficiencia a la vez que se proporciona un servicio de calidad a los usuarios.

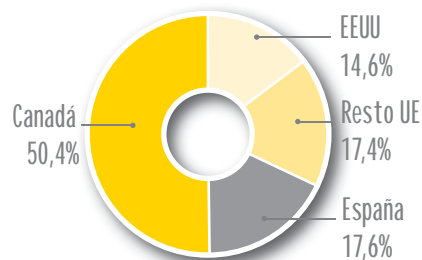
El desarrollo de esta estrategia de crecimiento, requiere contar con los recursos necesarios para aprovechar las oportunidades de inversión. Una de las fuentes para obtenerlos es la rotación de activos. Cintra analiza recurrentemente la posibilidad de generar recursos adicionales mediante la venta de aquellos activos donde el potencial de mejoras es reducido y el riesgo es limitado. Los activos chilenos y la actividad de aparcamientos entran dentro de esta categoría por lo que dejan de formar parte de los resultados operativos y pasan a consolidarse como actividades discontinuadas.

El resultado de esta estrategia se ha visto reflejado en la continua incorporación de nuevas concesiones desde la constitución de la compañía. A cierre del 2008, Cintra cuenta, en el área de autopistas, con una cartera de 23 concesiones repartidas entre España, Canadá, Estados Unidos, Portugal, Irlanda, Grecia y Chile, donde gestiona 2.841 kilómetros de autopista y 16.294 millones de euros de inversión. En Estados Unidos, además, Cintra es socio estratégico del Estado de Texas para el desarrollo del proyecto denominado High Priority Trans Texas Corridor (TTC-35).

Cifra de negocio* por países 2008



Resultado bruto de explotación* por países 2008



La incorporación de nuevos activos ha continuado durante los primeros meses del ejercicio 2009. En este período Cintra ha iniciado su andadura en el mercado polaco con la firma del contrato de la autopista de peaje A1 entre las ciudades de Stryków y Pyrzowice. Además, las propuestas presentadas por los consorcios liderados por

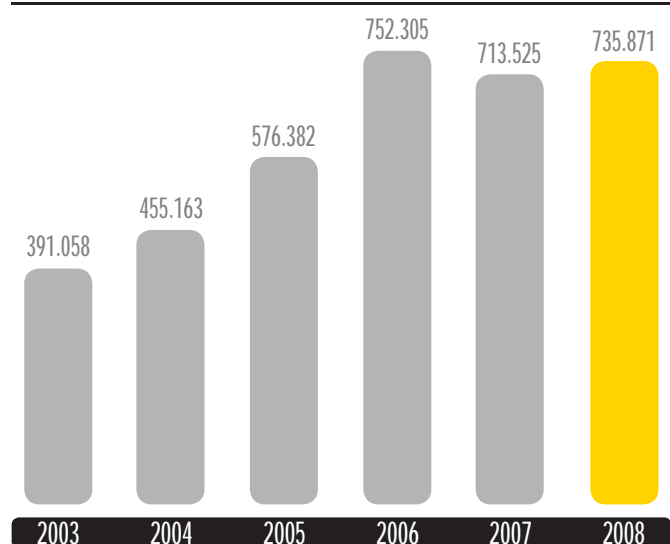
Evolución número de concesiones (1997-2009)



(1) En el año 2003 se produjo la finalización del contrato de concesión de la Autopista A8, controlada por Europistas.
(2) En el año 2004 Cintra transfirió a Europistas la participación del 30% que mantenía en Túneles de Artxanda.
(3) En el año 2006 se realizó la venta de la participación de Cintra en Europistas.

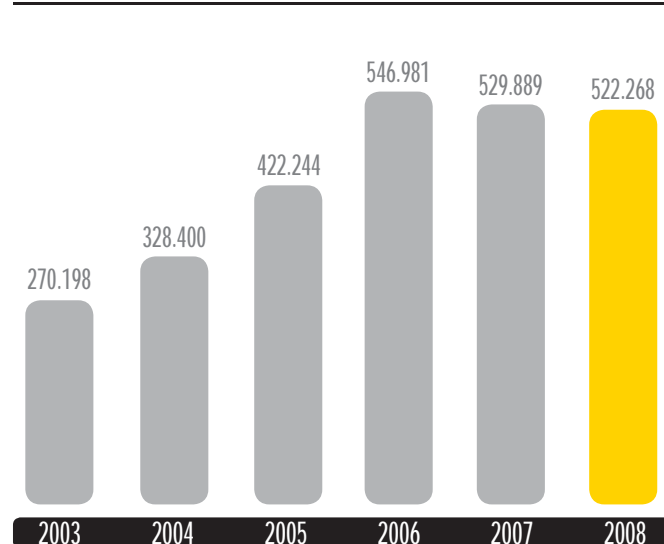
Cifra de negocio autopistas* 2008

(miles de euros)



Resultado bruto de explotación autopistas* 2008

(miles de euros)



* En 2007 y 2008 las actividades de Aparcamientos y de autopistas en Chile han pasado a consolidarse como operaciones discontinuadas, por lo que sólo se contabiliza su resultado neto y dejan de formar parte de las magnitudes operativas.

Cintra, han sido seleccionadas como “Propuestas más Favorables” para la construcción, mantenimiento y explotación de 21,4 kilómetros de la autopista North Tarrant Express, así como de otros 27,2 kilómetros de la autopista de peaje IH-635 Managed Lanes. Ambos proyectos están localizados en el metroplex, la zona metropolitana que forman Dallas y Fort-Worth, Texas, Estados Unidos.

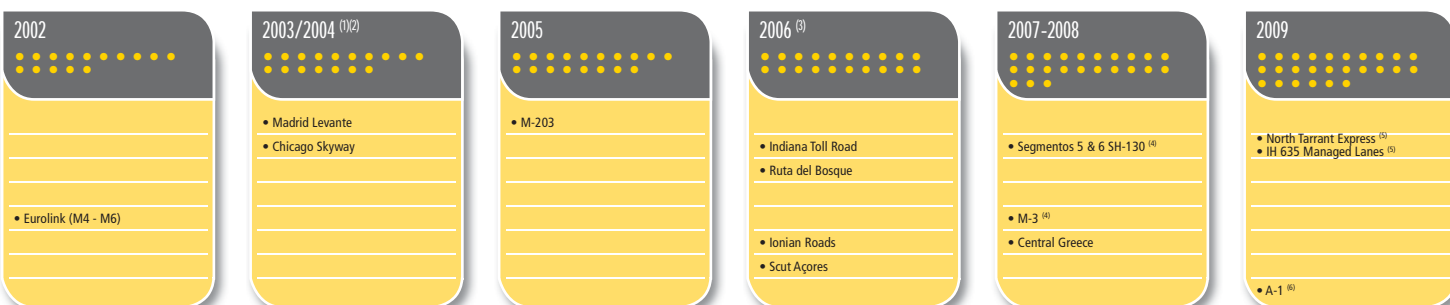
En el área de aparcamientos, Cintra gestiona 296.146 plazas de estacionamiento en 140 ciudades de España, Reino Unido y Andorra y mantiene una posición

de liderazgo como proveedor global de soluciones integrales para sus clientes, principalmente Ayuntamientos, siendo la única empresa del sector con presencia en las 17 Comunidades Autónomas Españolas y en todas las líneas de actividad.

La búsqueda de los proyectos de inversión más atractivos, con independencia de la ubicación geográfica de los mismos, ha hecho que Cintra desarrolle una fuerte presencia en el exterior, convirtiendo a la compañía en una empresa multinacional: al cierre del ejercicio 2008, el 76,4% de la cifra de negocio y el 82,4% 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 4.400 empleados, 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. Por tanto, el éxito de Cintra está fundamentado en la experiencia adquirida y en el conocimiento aportado por el capital humano que conforma nuestro equipo.



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

(5) Sujetas a la firma del Contrato de Concesión y a la obtención de los fondos públicos comprometidos.

(6) Inicio de un periodo de 12 meses para evaluar el impacto de la crisis financiera en las variables del proyecto. El contrato queda supeditado al acuerdo entre las partes.

Desarrollo de la cartera de proyectos

> Autopistas

La estrategia de Cintra está enfocada al crecimiento, tanto mediante la licitación de nuevas concesiones como a través de la gestión eficiente de la cartera de proyectos existente.

Nuevos proyectos

Después de un año de transición, como fue el 2007, en el que el número de proyectos sacados a concurso fue limitado, el año 2008 arrancó con una reactivación importante de la actividad licitadora.

• Norteamérica

En uno de los mercados más importantes de Cintra, el año comenzaba con importantes procesos de licitación, tanto de proyectos de nueva construcción ("greenfield") en Texas, Florida, Virginia o British Columbia, como de privatizaciones de autopistas en servicio ("brownfield") en Pennsylvania o Florida. Sin embargo, la creciente iliquidez en los mercados financieros dificultó el cierre de alguno de esos proyectos lo que provocó la cancelación, por ejemplo de la mega-privatización de la autopista Pennsylvania Turnpike.

Cintra concentró sus esfuerzos en esta región en aquellos proyectos con mayor credibilidad de salir adelante y donde las ventajas competitivas pudieran jugar un papel determinante en nuestro éxito. De esta forma, Cintra presentó cuatro propuestas para proyectos "greenfield" en Texas, una de ellas en enero de 2009, y otra en Vancouver, además de dos propuestas para proyectos "brownfield" en Pennsylvania y Chicago. De las siete propuestas presentadas, tres están pendientes de resolución o han sido canceladas, mientras que de las cuatro restantes, Cintra se adjudicó los proyectos North Tarrant Express además del IH-635 Managed Lanes, ambos en Texas.

Estas autopistas constituyen una nueva modalidad de proyecto ("Managed Lanes") que intentan dar solución a un problema frecuente en entornos urbanos: la congestión por falta de capacidad y la ausencia de espacio para desarrollar nuevas vías alternativas. Los proyectos

consisten en rehabilitar una autopista urbana, ya existente, además de añadir nuevos carriles de pago, que funcionan con un sistema de peaje dinámico en el que el precio por uso varía a lo largo del día en función del nivel de congestión en los carriles libres de peaje.

Son dos proyectos especialmente importantes para Cintra por el componente tecnológico novedoso que acarrean y que nos permite estar, una vez más, a la vanguardia de la industria, con las ventajas competitivas que ello conlleva.

• Europa

En el otro mercado tradicional de Cintra, el año 2008 comenzó con dos proyectos en Italia, seguidos de cuatro más en Portugal y dos en Polonia. Los primeros sirvieron para confirmar las dificultades políticas y comerciales del mercado italiano, en donde no encontramos, a día de hoy, potencial de desarrollo para Cintra. Por lo que respecta a los concursos en Portugal, éstos suelen ser procesos muy largos y complejos además de contar con un componente de subjetividad importante. Además, al tratarse de infraestructuras de pago por disponibilidad, el potencial de generación de valor es más limitado.

Por tanto, Cintra concentró sus esfuerzos en los dos concursos de autopistas de peaje en Polonia. Se trata de autopistas clave en el sistema de transporte polaco y europeo, con elevados niveles de tráfico, en entornos de crecimiento sostenido, y con competencia limitada, lo que les permite tener mayor capacidad de creación de valor que el resto de proyectos actuales en el entorno europeo. La negociación del contrato ha sido larga y compleja, permitiendo finalmente firmar el mayor de los dos proyectos, en enero de 2009. El contrato establece un período inicial de 12 meses para evaluar las modificaciones necesarias para absorber el impacto derivado de la crisis económica y financiera actual. Si los términos resultan aceptables para ambas partes se procederá al cierre financiero. En ausencia de acuerdo, la concesionaria recuperaría los costes incurridos por las actividades de diseño y construcción y el contrato quedaría sin efecto.

• Otros mercados

En 2008, Cintra decidió analizar, con mayor detalle, oportunidades de negocio en los nuevos mercados de India, Brasil y México. Como resultado de este proceso, la compañía participó en un proceso de licitación en Brasil y cinco en la India, sin rebajar las exigencias que siempre demanda a sus inversiones, pero abierta a nuevas ideas y oportunidades. Como resultado de ese análisis, no se lograron los niveles de confianza exigidos, por lo que no se llegaron a presentar ofertas. En cualquier caso, Cintra sigue analizando oportunidades en nuevos mercados, siempre desde la perspectiva de que el crecimiento tenga lugar sin sacrificio de los principios fundamentales de inversión seguidos hasta la fecha.

Perspectivas para 2009

El año 2009 arranca, con un número razonable de oportunidades en el mercado norteamericano, con cierta contracción del número de proyectos en Europa y nuevas oportunidades en otros mercados que seguiremos analizando en profundidad.

La crisis económica y financiera no facilita la financiación de grandes proyectos, pero refuerza las razones fundamentales que crean las oportunidades de negocio: el elevado endeudamiento público, la necesidad de promover la construcción de nuevas infraestructuras, y los problemas de congestión en las redes de carreteras en nuestros mercados objetivo.

Adicionalmente, las restricciones en disponibilidad de fondos privados para financiar infraestructuras refuerzan el nivel de competencia de proyectos y administraciones públicas entre sí, lo que les obliga a ser más flexibles, mejora los marcos contractuales y eleva las rentabilidades esperadas en nuevas licitaciones.

Gestión de la cartera de proyectos

A lo largo del año 2008, Cintra ha continuado gestionando activamente sus proyectos en cartera con el objetivo de optimizar la eficiencia operativa de los mismos, a la vez que mejora la calidad del servicio prestado a los usuarios.

Entre las acciones llevadas a cabo este



> Aparcamientos

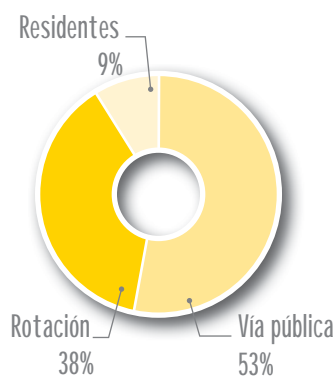
A lo largo del año 2008, Cintra Aparcamientos ha analizado 114 proyectos, presentado 53 ofertas y ha resultado ganadora en 25 de los 45 concursos resueltos, lo que supone un porcentaje de éxito de la compañía del 55,6%.

A lo largo de 2008 ha continuado la expansión de la presencia de Cintra en aparcamientos de rotación de aeropuertos con la adjudicación de nuevos contratos en los aeropuertos de La Palma, Zaragoza, Palma de Mallorca, Barcelona y Stansted, que supone el primer contrato en el Reino Unido. Además, se

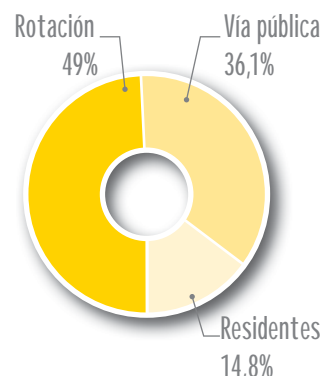
han renovado los contratos de los aparcamientos de La Concha y Plaza de Cataluña, que Cintra Aparcamientos venía explotando en San Sebastián desde 1973, y se han gestionado los aparcamientos de la Expo 2008 de Zaragoza.

En vía pública, a través de Dornier, se han conseguido las adjudicaciones de los servicios de estacionamiento regulado en la vía pública (ORA) en un total de 10 ciudades entre las que destacan Pozuelo de Alarcón, Punta Umbría y Ayamonte, así como la renovación del contrato de Pamplona.

Número plazas aparcamientos por sectores

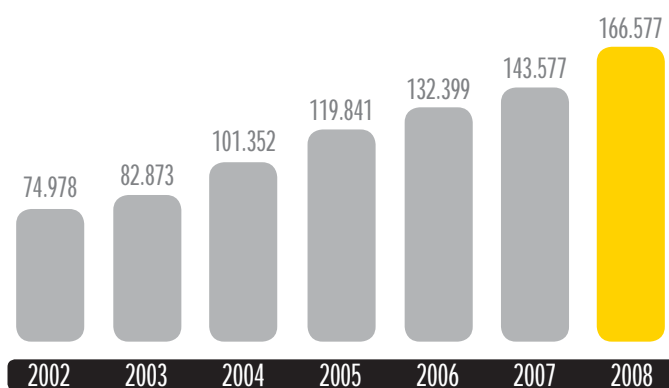


INCN aparcamientos por sectores 2008



Cifra Negocio Aparcamientos 2008

(miles de euros)



año, hay que destacar la transferencia a principios de año, con más de tres meses de antelación a lo previsto, por parte del Estado Griego, del tramo operativo de la autopista Ionian Roads, por lo que desde ese momento la Concesionaria comenzó a cobrar el peaje en dicho tramo.

Por otro lado, la autopista Indiana Toll Road puso en marcha el sistema de peaje electrónico en el tramo de la concesión explotado en esquema de peaje cerrado, entre las millas 23 y 153, desde la autopista Chicago Skyway. De esta manera, terminó con la implantación del peaje electrónico a lo largo de toda la autopista. A partir de este momento, comienza el período de subvención durante el que la Indiana Finance Authority (IFA) subvencionará la subida de las tarifas para vehículos de clase 2 (vehículos ligeros de 2 ejes) que utilicen transponder. El período de subvención se extenderá hasta el 20 de junio de 2016.

Por último mencionar que, durante el mes de abril, se llevó a cabo la apertura del enlace de Vila do Mouros, de cinco kilómetros de longitud, entre Viana do Castelo y Vila Nova de Cerveira, con la que se concluyen las obras de rehabilitación de la autopistas Note Litoral, en Portugal.

Financiaciones

El ejercicio 2008 ha sido tremendamente complicado en los mercados financieros. La crisis hipotecaria, la caída en el valor de los activos y el temor a la insolvencia de alguna entidad financiera, han supuesto un frenazo en la actividad crediticia. En este entorno, Cintra ha sido capaz de obtener financiación para diversos proyectos por un importe aproximado de 2.400 millones de euros, lo que demuestra el interés del mercado por los activos de calidad a pesar de las turbulencias en los mercados financieros.

Dentro de las operaciones financieras llevadas a cabo en el año 2008, hay que destacar la realizada en la autopista 407-ETR donde, en enero, se refinanció toda su deuda con vencimiento en el año mediante dos emisiones distintas por importe de CAD\$ 550 millones. La primera, de CAD\$ 250 millones con vencimiento a tres años y un cupón del 4,5%, mientras que la segunda fue por importe de CAD\$ 300 millones de deuda subordinada con tres años de duración y un cupón fijo del 5%.

Por otro lado, en febrero se cerró la sindicación de € 400,9 millones de deuda senior de la autopista Ionian Roads, en la que Cintra participa con un 33,34% del capital. La sindicación estuvo 1,64 veces sobresuscrita.

Adicionalmente, en marzo, se cerró la financiación para la construcción y explotación de los segmentos 5 y 6 de la autopista SH 130 por importe de \$ 1.358,3 millones, mediante un préstamo otorgado por el Departamento de Transportes de Estados Unidos, por importe de \$ 430 millones más \$ 45,5 millones de intereses capitalizados durante la fase de construcción, un préstamo bancario por importe de \$ 685,8 millones y fondos propios por importe de \$ 197 millones aportados por los socios en proporción a su participación en el consorcio.

Por último, Cintra cerró la refinanciación de la deuda existente en Autema, con vencimiento en el corto plazo, sustituyéndola por un préstamo a largo plazo por importe de € 292 millones. Adicionalmente, Cintra estructuró financieramente su participación en Autema, permitiendo una distribución extraordinaria por importe de € 316 millones.

Activos gestionados por Cintra

Concesiones en Desarrollo



**Autopista SH-130
segmentos 5 & 6**

Km
64

Inversión gestionada
983,1

% Cintra
65,0

Localización
Estados Unidos

Período de concesión
2012-2062



**Autopista
M-3**

Km
50

Inversión gestionada
484,1

% Cintra
95,0

Localización
Irlanda

Período de concesión
2007-2052



**Autopista
Ionian Roads**

Km
378,7

Inversión gestionada
1.100,0

% Cintra
33,34

Localización
Grecia

Período de concesión
2007-2037



**Autopista
Alcalá-O'Donnell**

Km
12,3

Inversión gestionada
69,5

% Cintra
100

Localización
España

Período de concesión
2005-2035



**Autopista
Central Greece**

Km
231

Inversión gestionada
1.450,0

% Cintra
33,34

Localización
Grecia

Período de concesión
2008-2038



**Autopista
Euroscut Açores**

Km
93,7

Inversión gestionada
405,3

% Cintra
89,0

Localización
Portugal

Período de concesión
2006-2036

Concesiones en Operación



**Autopista
407 ETR**

Km
108

Inversión gestionada
2.539,3

% Cintra
53,2

Localización
Canadá

Período de concesión
1999-2098



**Autopista
Chicago Skyway**

Km
12,5

Inversión gestionada
1.379,4

% Cintra
55

Localización
Estados Unidos

Período de concesión
2005-2104



**Autopista
Indiana Toll Road**

Km
252,6

Inversión gestionada
2.892,0

% Cintra
50

Localización
Estados Unidos

Período de concesión
2006-2081

Total Km
de autopista

2.841

Total de inversión
gestionada
(millones de euros)

16.294

Total plazas
de aparcamiento

296.146

Autopista Autema

Km
48,3
Inversión gestionada
228,7
% Cintra
76,3
Localización
España
Período de concesión
1986-2036

Autopista Madrid Sur (R4)

Km
97,2
Inversión gestionada
1.052,4
% Cintra
55
Localización
España
Período de concesión
2000-2065

Autopista Eurolink (M4-M6)

Km
36
Inversión gestionada
336,6
% Cintra
66
Localización
Irlanda
Período de concesión
2003-2033

Autopista Temuco-Rio Bueno

Km
171,7
Inversión gestionada
131,3
% Cintra
75
Localización
Chile
Período de concesión
1998-2023

Autopista Ruta del Bosque

Km
160
Inversión gestionada
221,1
% Cintra
100
Localización
Chile
Período de concesión
2006-2021

Autopista Ausol I

Km
82,7
Inversión gestionada
499,2
% Cintra
80
Localización
España
Período de concesión
1996-2046

Autopista Madrid Levante

Km
182,8
Inversión gestionada
522,9
% Cintra
52,19
Localización
España
Período de concesión
2004-2040

Autopista Euroscut Algarve

Km
130
Inversión gestionada
283,1
% Cintra
77
Localización
Portugal
Período de concesión
2000-2030

Autopista Santiago-Talca

Km
237
Inversión gestionada
598,1
% Cintra
100
Localización
Chile
Período de concesión
1999-2024

Autopista Collipulli-Temuco

Km
144
Inversión gestionada
165,1
% Cintra
100
Localización
Chile
Período de concesión
1999-2024

Autopista Ausol II

Km
22,5
Inversión gestionada
205,8
% Cintra
80
Localización
España
Período de concesión
1999-2054

Autopista Trados 45 (M45)

Km
14,5
Inversión gestionada
200,6
% Cintra
50
Localización
España
Período de concesión
1998-2029

Autopista Euroscut Norte Litoral

Km
119
Inversión gestionada
386,5
% Cintra
75,5
Localización
Portugal
Período de concesión
2001-2031

Autopista Talca-Chillán

Km
193
Inversión gestionada
159,4
% Cintra
67,6
Localización
Chile
Período de concesión
1996-2015

Aparcamientos

Plazas de
aparcamiento
296.146
Localización
España
Inglaterra
Andorra



Concesiones en Desarrollo

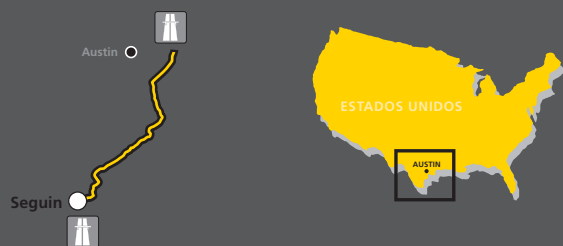
Autopistas

- > SH 130 Segmentos 5&6
- > Ionian Roads
- > Central Greece
- > M-3
- > Alcalá-O'Donnell
- > Euroscut Açores



Autopista SH-130 Segmentos 5&6

- La autopista SH-130 es una alternativa a la congestionada I-35 en el corredor entre San Antonio y Austin.
- Los segmentos 5 (18,7 km) y 6 (45,3 km) discurren entre el sureste de Austin (en la intersección con la SH45) y la ciudad de Seguin en la intersección con la IH10, vía que comunica Houston con San Antonio.
- Los segmentos 1 a 4 son explotados por TxDOT. Los tres primeros entraron en explotación a finales del 2007, el último lo hizo a finales de abril del 2008.
- Sistema de cobro 100% free-flow sin barreras.
- La revisión tarifaria será en función PIB nominal per cápita del Estado de Texas.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Estado según un sistema de bandas.
- Compensación por infraestructuras competidoras en un corredor de 10 millas.
- Compensación en caso de aumento del límite de velocidad en la I35.
- Cierre financiero en Marzo 2008.



64
Km

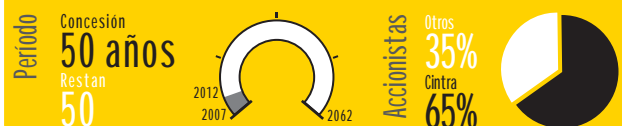
de nueva construcción, que forman parte de la circunvalación a la zona Central de Austin, Texas.

50
años

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

983,1
millones

de euros de inversión.



Autopista Ionian Roads

- Dos secciones de autopista de peaje independientes:
 - Sección Pathe: 171,3 Km ya en operación + 11,0 Km a construir por el Estado. El tramo comienza en Atenas y transcurre hacia el norte hasta Lamía.
 - Sección Ionian Road: 159 Km de nueva construcción por el Consorcio + 10,5 Km ya transferidos + 26,9 Km a construir por el Estado. Discurre por la costa del Mar Jónico, desde Patras hasta Ioánnina, en el Norte.
- Tarifas indexadas a inflación.
- Subvención estatal (fondos europeos): 360 millones de euros.
- La sección Pathe es un corredor con fuerte tráfico, en especial en el tramo existente más cercano a Atenas (IMD aprox., 80.000 vehículos).
- La operación del tramo existente proporciona unos ingresos sustanciales durante el período de construcción, disminuyendo las necesidades de financiación.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico o TIR.
- Cintra ha propuesto al C.E.O. de la Concesionaria.
- Fecha comienzo de operación: 10 de enero de 08 (Operation Commencement Date).



378,7
Km

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

159
Km

de nueva construcción.

181,8
Km

ya construídos y en operación.

37,9
Km

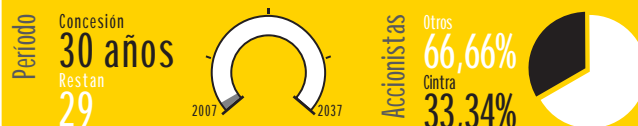
a construir por el Estado.

30
años

de concesión, de 19 de diciembre de 2007 a 19 de diciembre de 2037.

1.100
millones

de euros de inversión.





Autopista Central Greece

- La autopista se divide dos secciones:
 - La primera, denominada Central Greece, de 174 km de longitud, será construida íntegramente por el consorcio.
 - La segunda, adyacente al anterior, tiene una longitud de 57 km que han sido o serán construidos por el Gobierno y posteriormente transferidos a la concesionaria.
- Tarifas indexadas a inflación.
- Subvención estatal (fondos europeos): 518 millones de euros de los cuales 26 suponen un subsidio operacional.
- Cintra ha propuesto al C.E.O. de la Concesionaria.
- Fecha de inicio del período de concesión: 31 de marzo de 2008 (Concession Commencement Date). El comienzo de la operación se estima para finales del 2009 cuando se transfiera parte de los tramos que son construidos por la Administración.

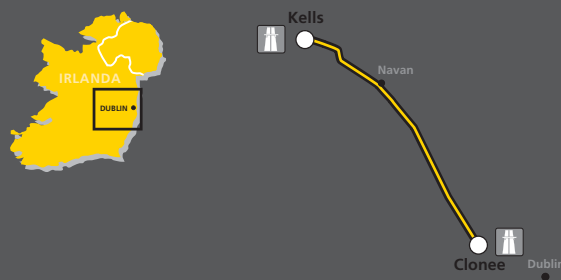


231 Km en dirección sur-noroeste por el centro del país.	174 Km de nueva construcción por la concesionaria.	57 Km a construir por el Estado que serán entregados a su finalización.	30 años de concesión. De 31 de marzo de 2008 a 31 de marzo de 2038.	1.450 millones de euros de inversión.
--	--	---	---	---

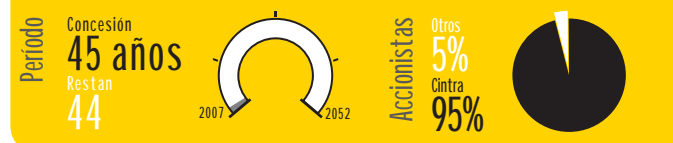
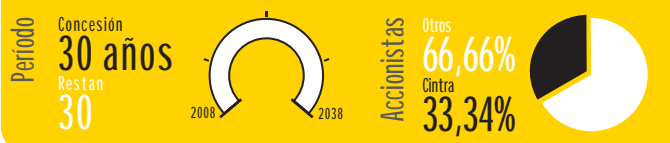


Autopista M-3

- La autopista de peaje de 50 Km de longitud discurre entre Clonee y el Norte de Kells, al Noroeste de Dublín.
- Tarifas indexadas según la inflación.
- Mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico.
- El proyecto tiene una garantía de tráfico por parte de la Administración, por la que el concesionario tiene derecho a una compensación por debajo de unos niveles mínimos de tráfico.
- SIAC que posee el 5% de la concesión tiene derecho a incrementar su participación en un 25%.
- El progreso de las obras de construcción a diciembre 2008, es del 75,02%.
- Fecha contractual de puesta en marcha: Julio 2010.



50 Km de nueva construcción.	45 años de concesión, desde 2007 a 2052.	484,1 millones de euros de inversión.
--	--	---





Autopista Alcalá-O'Donnell (M-203)

- Localizada en una zona altamente congestionada, sobre todo a la altura de Alcalá de Henares.
- La autopista mejorará sensiblemente los accesos desde el corredor del Henares hasta el centro y sur de Madrid, creando un eje transversal alternativo a la A-2.
- Las tarifas están indexadas a la inflación.
- El progreso de las obras de construcción es del 80,7%. (Diciembre 2008).



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.

30/31
años

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

69,5
millones

de euros de inversión.



Autopista Euroscut Açores

- 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.
- Sistema viario de gran capacidad que mejora significativamente la red de carreteras en la zona Central y Este de la isla de San Miguel.
- La concesión está dividida en tres ejes:
 - Eje Sur de 35,4 km: Conecta el aeropuerto y la principal ciudad con la zona sur de la isla.
 - Eje Norte-Sur 33,7 km: Mejora la conexión entre las dos principales poblaciones de la isla.
 - Eje Nordeste 24,6 km: Favorecerá la comunicación de las poblaciones más deprimidas de la isla.
- Cobro calculado por un sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes sombra: se aplica una tarifa por vehículo en tres tramos, de manera que a la primera banda, que es la más extensa, se le aplica una tarifa intermedia (ni la más baja ni la más alta), a la segunda banda, que es la menos extensa, se le aplica la tarifa más baja y a la tercera banda la tarifa más alta, el sistema consigue la mayor parte de sus ingresos en la primera banda y según el tráfico vaya aumentando llega a un techo por encima del cual no se cobra.
- Tarifas indexadas según una fórmula basada en el IPC de las Islas Açores.
- Inicio del cobro del canon de peaje: Al término de la construcción pero no antes de 4 años desde la firma del Contrato de Concesión.



93,7
Km

de peaje en sombra en la Isla de San Miguel.

45,9
Km

de nueva construcción.

27,5
Km

de rehabilitación y operación.

20,3
Km

en operación.

30
años

de concesión, desde 2006 a 2036.

405,3
millones

de euros de inversión.





Concesiones en Operación

Autopistas

- > 407 ETR
- > Chicago Skyway
- > Indiana Toll Road
- > Autema
- > Ausol I
- > Ausol II
- > Madrid Sur (R4)
- > Madrid Levante
- > Trados 45 (M45)

Aparcamientos

- > Eurolink (M4-M6)
- > Euroscut Algarve
- > Euroscut Norte Litoral
- > Temuco-Río Bueno
- > Santiago Talca
- > Talca Chillán
- > Ruta del Bosque
- > Collipulli-Temuco

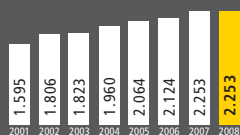


Autopista 407 ETR

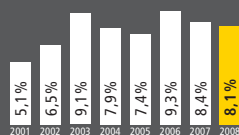
- Ruta alternativa a uno de los corredores más congestionados de Norteamérica.
- Sistema de peaje completamente electrónico, sin necesidad de barreras de peaje (freeflow). Permite manejar volúmenes de tráfico muy elevados sin esperas.
- Libertad tarifaria: Posibilidad de subir las tarifas libremente 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.



Evolución histórica del tráfico
Vehículos x Km. recorrido (mill.)



Incremento anual de tarifas



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

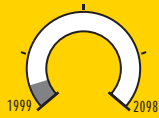
99 años de concesión, desde 1999 a 2098.

2.539,3 millones de euros de inversión.

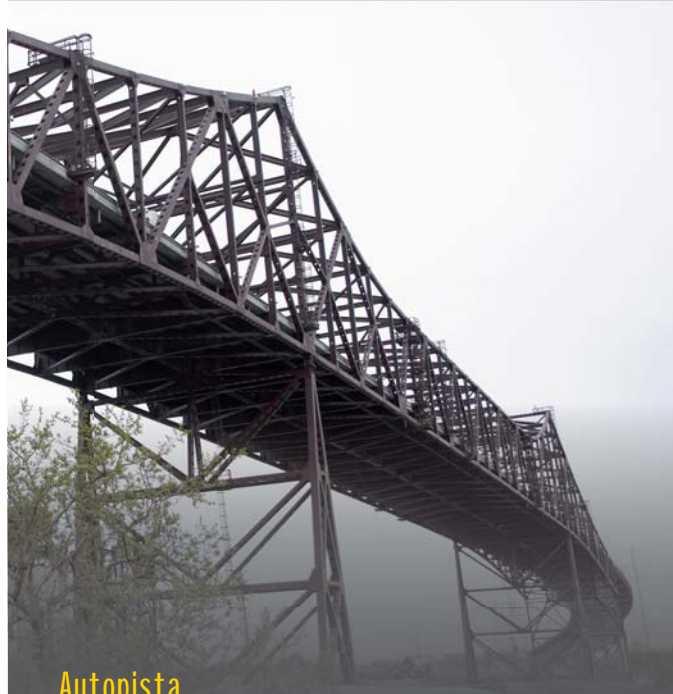
349,4 millones de euros de ingresos.

263,1 millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

Periodo
Concesión
99 años
Restan
90



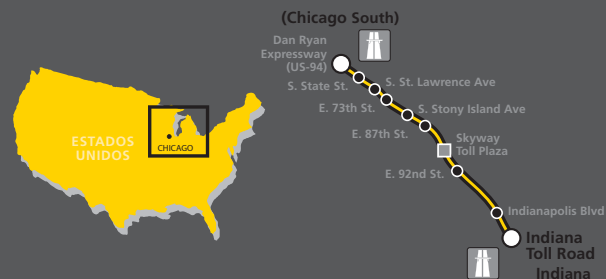
Accionistas
Otros
46,77%
Cintra
53,23%



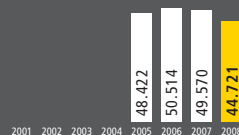
Autopista Chicago Skyway

- Proporciona una alternativa a un corredor altamente congestionado que une Chicago con una gran zona residencial y de ocio.
- Régimen tarifario que permite aumentos de tarifa superiores

a la inflación, desde los US\$ 3 actuales para vehículos ligeros hasta US\$ 5 en 2017, con un aumento posterior anual igual al mayor de los siguientes incrementos: 2%, inflación del período, o crecimiento del PIB nominal per cápita.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



12,5 Km de autopista de peaje urbana ya existente que une el Sur de Chicago con la frontera con Indiana.

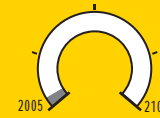
99 años de concesión, de enero de 2005 a enero de 2104.

1.379,4 millones de euros de inversión.

43,0 millones de euros de ingresos.

35,6 millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

Periodo
Concesión
99 años
Restan
95



Accionistas
Otros
45%
Cintra
55%





Autopista Indiana Toll Road

■ Dos tramos diferentes:

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

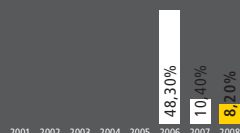
■ Sistema tarifario muy atractivo, con incrementos superiores a la inflación.

- Aumento gradual para vehículos pesados hasta 2010.
- En 2010 incremento del máximo del 2%, IPC o PIB nominal per cápita acumulado en los cuatro años anteriores.
- A partir de 2011; revisión anual en función del máximo del 2%, IPC o PIB nominal per cápita.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente

Incremento anual de tarifas



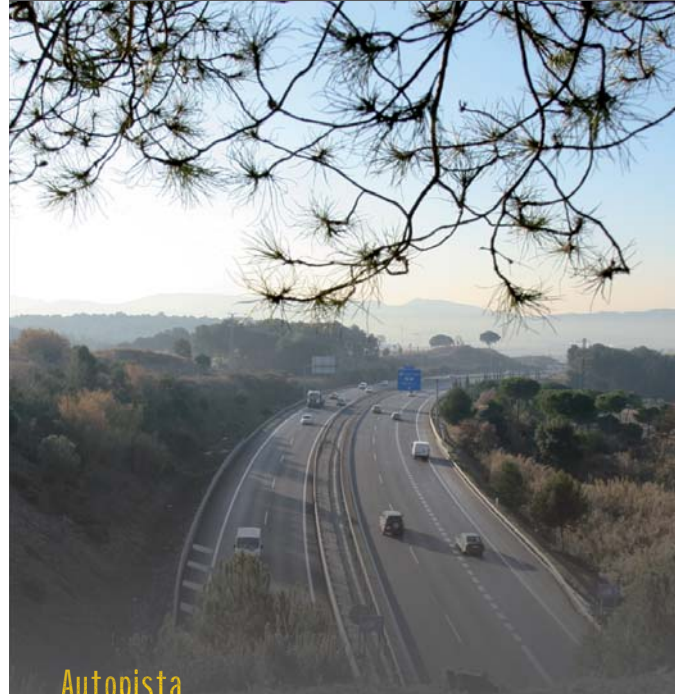
252,6 Km de autopista de peaje ya existente que une Chicago con las principales ciudades de la costa este de Estados Unidos.

75 años de concesión, desde 2006 hasta 2081.

2.892,0 millones de euros de inversión.

106,0 millones de euros de ingresos netos.

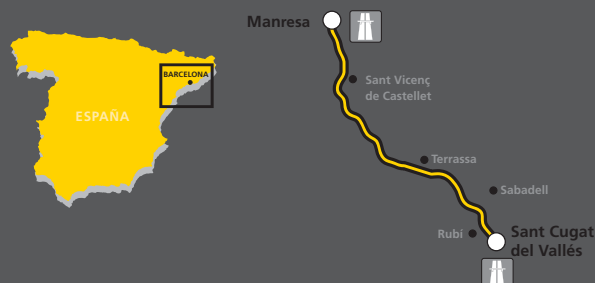
79,8 millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).



Autopista Autema

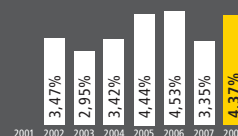
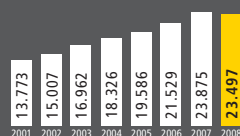
■ En el año 1999, la Concesionaria llegó a un acuerdo con la Generalitat por el que, a cambio de una sustancial reducción de tarifas, ésta le abone anualmente la diferencia entre los ingresos reales de cada año y los previstos en el Plan Económico Financiero entonces vigente, más un ajuste por los mayores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

■ Tarifas indexadas a inflación.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente

Incremento anual de tarifas



48,3 Km de autopista de peaje entre Sant Cugat y Manresa.

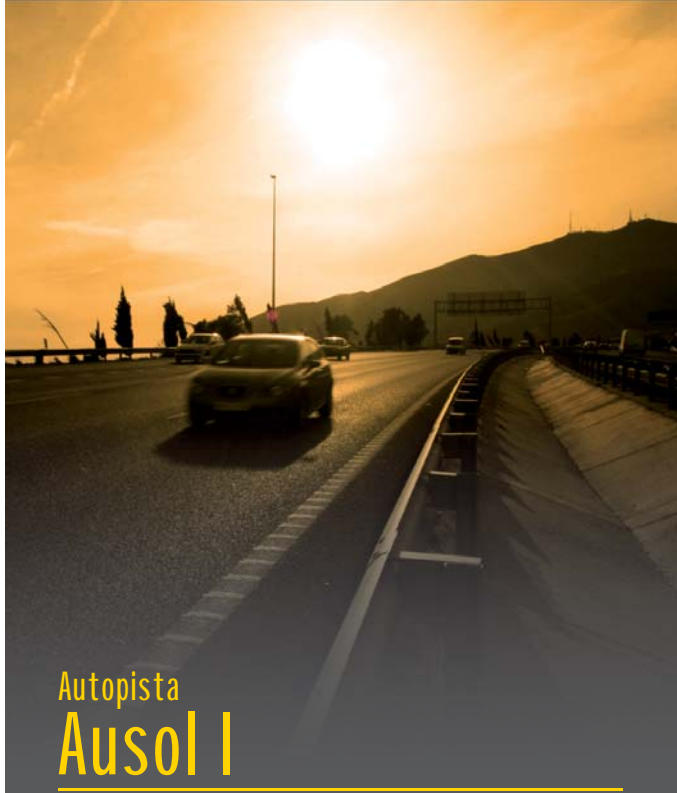
50 años de concesión, de 1986 a 2036.

228,7 millones de euros de inversión.

47,5 millones de euros de ingresos netos.

37,6 millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).



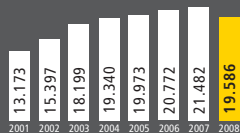


Autopista Ausol I

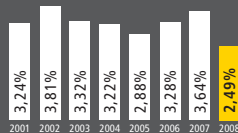
- Autopista situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España, que tiene gran dependencia del sector inmobiliario y residencial.
- La tarifa se adecua a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.
- Itinerario alternativo a un corredor semi-urbano altamente congestionado.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



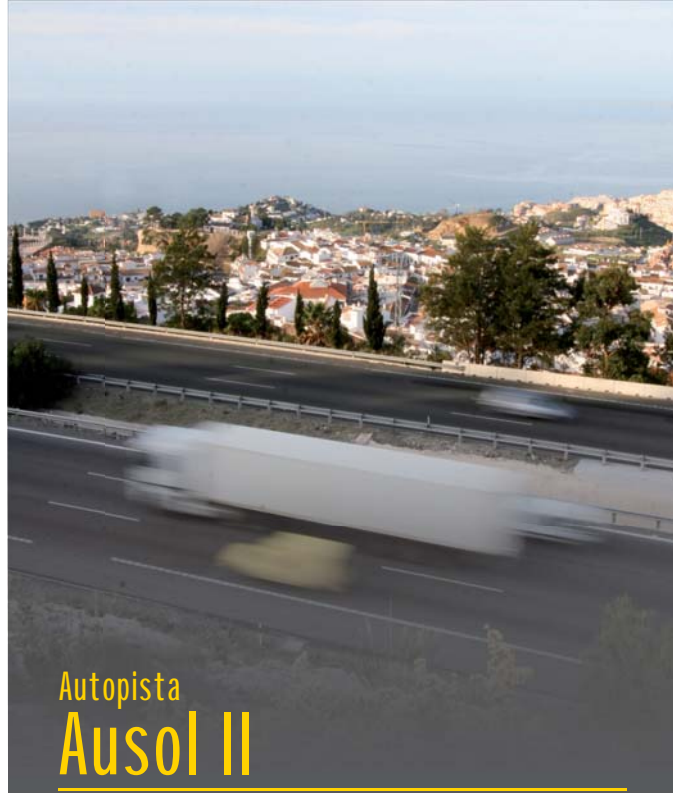
82,7 Km
entre Málaga y Estepona.

50 años
de concesión, de 1996 a 2046.

499,2 millones
de euros de inversión.

49,8 millones
de euros de ingresos netos.

41,5 millones
de euros de resultado de explotación (EBITDA).

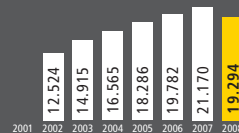


Autopista Ausol II

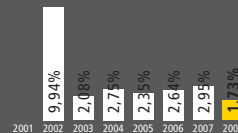
- Autopista situada en uno de los corredores con mayor crecimiento demográfico de España, que tiene gran dependencia del sector inmobiliario y residencial.
- La tarifa se adecua a la temporada del año, siendo la temporada alta los meses de verano y la Semana Santa.
- Itinerario alternativo a un corredor semi-urbano altamente congestionado.
- Tarifas indexadas a inflación, con un ajuste si el tráfico supera al previsto.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



22,5 Km
entre Estepona y Guadiaro.

55 años
de concesión, de 1999 a 2054.

205,8 millones
de euros de inversión.

13,3 millones
de euros de ingresos netos.

9,4 millones
de euros de resultado de explotación (EBITDA).





Autopista Madrid Sur (R4)

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



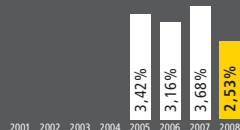
Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



97,2 Km
de concesión entre Madrid y la N-IV en Ocaña.

1.052,4 millones
de euros de inversión.

Incremento anual de tarifas



52,5 Km
de peaje, entre la circunvalación de Madrid M-50 y Ocaña.

44,7 Km
libres de peaje en la circunvalación de Madrid M-50.

65 años
de concesión, de 2000 a 2065.

12,3 millones
de euros de resultado de explotación (EBITDA).



Autopista Madrid Levante

- 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.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



182,8 Km
de nueva construcción entre Ocaña y La Roda.

522,9 millones
de euros de inversión.

Incremento anual de tarifas

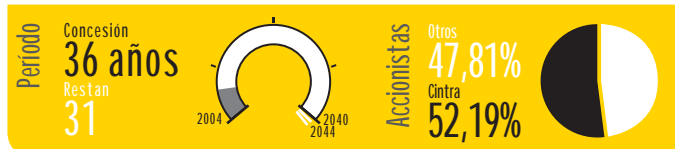


125,5 Km
de peaje.

57,3 Km
libres de peaje en la confluencia de la A-3 (Valencia) y la A-31 (Alicante y Murcia).

36/40 años
de concesión, de 2004 a 2040 o 2044 si se cumplen ciertos parámetros de calidad de servicio.

9,3 millones
de euros de resultado de explotación (EBITDA).



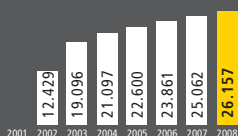


Autopista Trados 45 (M45)

- El riesgo de tráfico es limitado en virtud del sistema de bandas utilizado en los peajes en sombra. En este momento, la autopista tiene unos niveles de tráfico que se aproximan al techo del que cada año el concesionario está obteniendo el ingreso máximo.
- Las tarifas y el importe del pago máximo están indexadas a inflación.



Evolución histórica de ingresos
Miles de euros



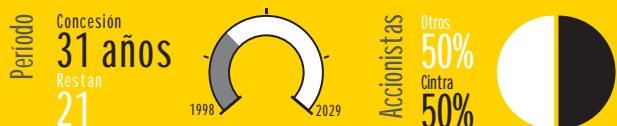
14,5 Km de autopista de peaje en sombra entre el Eje O'Donnell y la A-IV y que forma parte de la M-45, una circunvalación de Madrid.

31 años de concesión, desde 1998 a 2029.

200,6 millones de euros de inversión.

26,2 millones de euros de ingresos netos.

24,4 millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

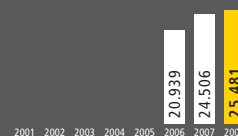


Autopista Eurolink (M4-M6)

- Localizada en un país con una economía muy dinámica pero con una red de carreteras en la que apenas hay autopistas.
- Es el primer tramo construido de autopista en el corredor Este-Oeste (Dublin -Galway), uno de los de mayor tráfico de Irlanda.
- Tarifas indexadas a inflación.
- Existe un mecanismo de reparto de ingresos con el Gobierno si se exceden ciertos niveles de tráfico.
- Sistema de peaje electrónico interoperable con el resto de autopistas irlandesas.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



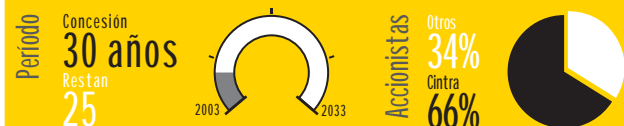
36 Km de autopista de peaje de nueva construcción entre Kinnegad y Kilcock, en Irlanda.

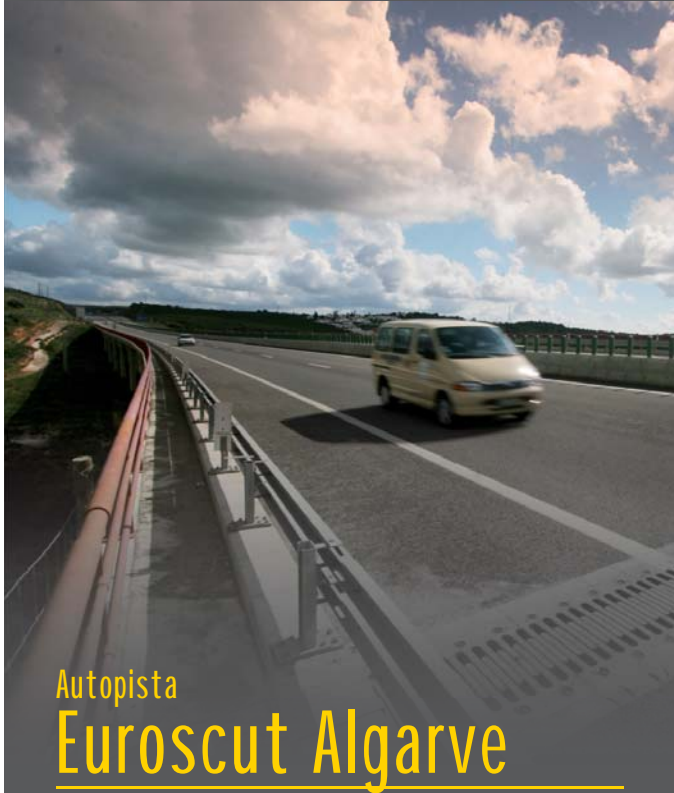
30 años de concesión, desde 2003 a 2033.

336,6 millones de euros de inversión.

24,8 millones de euros de ingresos netos.

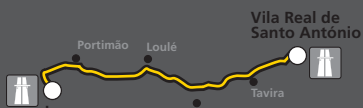
17,6 millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).





Autopista Euroscut Algarve

- 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.
- Tarifas indexadas según una fórmula basada en el IPC Portugués Continental.



Evolución histórica de ingresos
Miles de euros



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

95 Km
de rehabilitación.

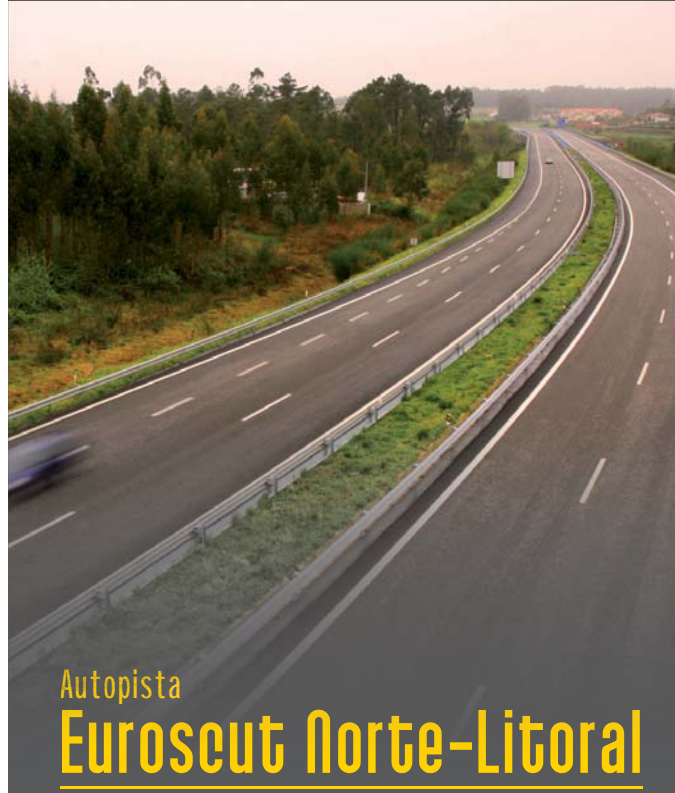
35 Km
de nueva construcción.

30 años
de concesión, de 2000 a 2030.

283,1 millones
de euros de inversión.

36,1 millones
de euros de ingresos netos.

31,4 millones
de euros de resultado de explotación (EBITDA).

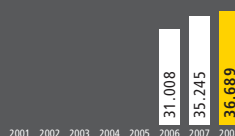


Autopista Euroscut Norte-Litoral

- 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.
- Cobro calculado por un sistema de tarifas y bandas de tráfico de los peajes sombra en los que se aplica una tarifa por vehículo creciente en tres tramos (bandas de tráfico) según el tráfico vaya aumentando, hasta llegar a un techo por encima del cual no se cobra.
- Tarifas indexadas según una fórmula basada en el IPC Portugués Continental.
- Se mantiene abierta una negociación con el Concedente en la que se estudia un posible cambio del modelo concesional a peaje real.



Evolución histórica de ingresos
Miles de euros



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

72 Km
de rehabilitación de carreteras existentes.

47 Km
de nueva construcción.

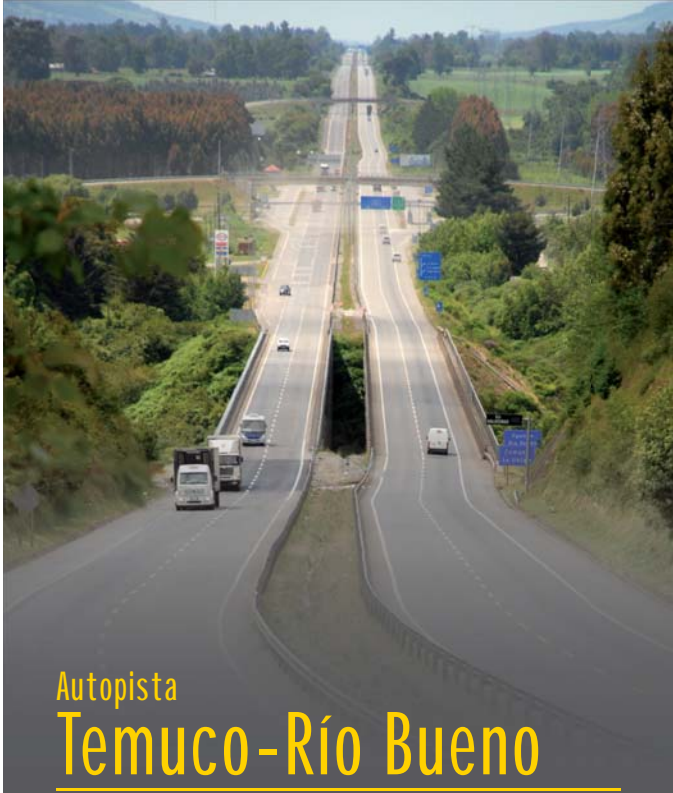
30 años
de concesión, desde 2001 a 2031.

386,5 millones
de euros de inversión.

36,7 millones
de euros de ingresos netos.

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



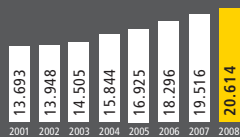


Autopista Temuco-Río Bueno

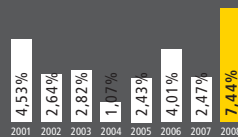
- Autopista localizada en el principal eje viario de Chile, sin carreteras alternativas viables.
- Tarifa indexada a inflación, más una prima de seguridad vial de hasta un 5%.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



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

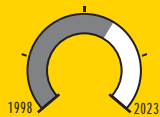
25 años
de período concesión, desde 1998 a 2023.

131,3 millones
de euros de inversión.

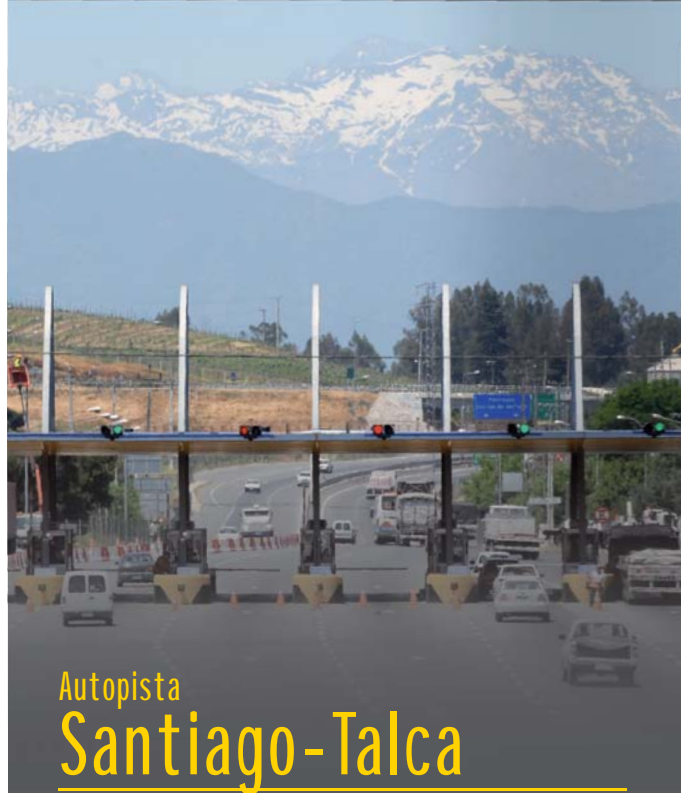
25,7 millones
de euros de ingresos netos.

22,1 millones
de euros de resultado de explotación (EBITDA).

Período
Concesión
25 años
Restan
15



Accionistas
Otros
25%
Cintra
75%

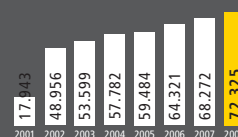


Autopista Santiago-Talca

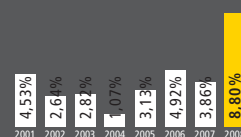
- Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.
- El riesgo asociado 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%. La prima ha sido del 3,595% en 2008.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



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

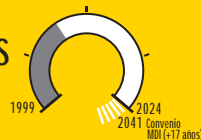
42 años
de período esperado de concesión, desde 1999 a 2041, ya que tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos el plazo pasa a ser variable.

598,1 millones
de euros de inversión.

61,1 millones
de euros de ingresos netos.

41,4 millones
de euros de resultado de explotación (EBITDA).

Período
Concesión
25 años
Restan
16



Accionistas
Cintra
100%



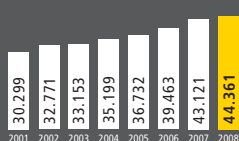


Autopista Talca-Chillán

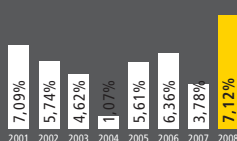
- Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.
- El riesgo asociado 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%. La prima ha sido del 3,35% en 2008.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



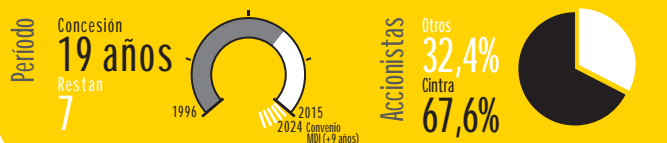
193 Km de autopista de peaje desde Talca hasta Chillán, en la Ruta 5, principal eje viario Norte-Sur de Chile.

28 años de período de concesión esperado, de 1996 a 2024, ya que tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos el plazo pasa a ser variable.

159,4 millones de euros de inversión.

38,3 millones de euros de ingresos netos.

16,3 millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

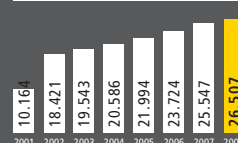


Autopista Ruta del Bosque

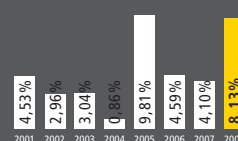
- Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.
- El riesgo asociado 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%. En el año 2008 la prima ha sido del 3,28%.
- Comprada con deuda de la propia concesionaria, sin aportaciones de capital de Cintra.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



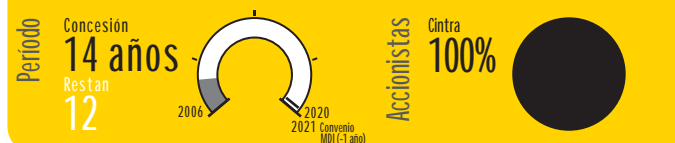
160 Km de autopista de peaje desde Chillán hasta Collipulli, en la Ruta 5, principal eje viario Norte-Sur de Chile.

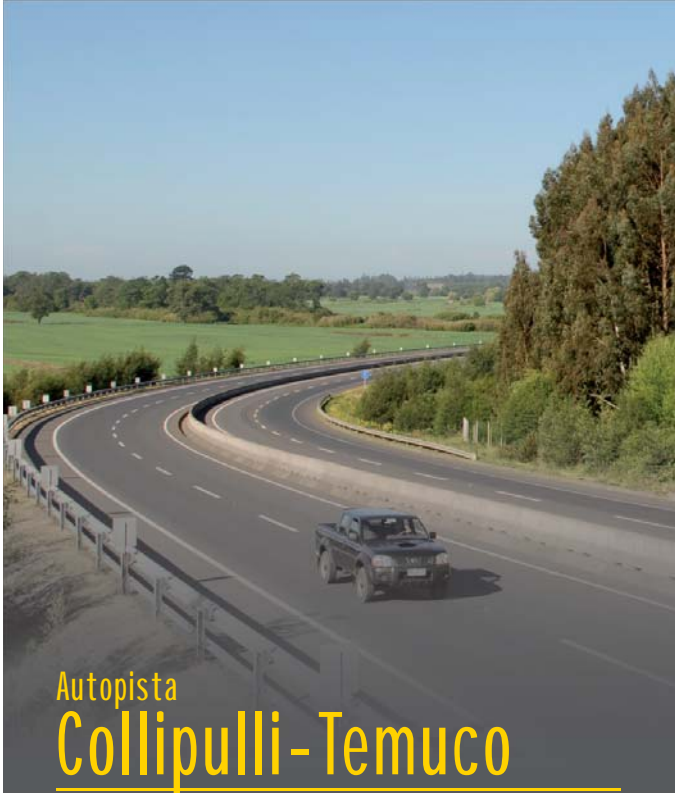
14 años de período de concesión esperado, desde la compra de la sociedad en 2006 a 2020, ya que tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos el plazo pasa a ser variable.

221,1 millones de euros de inversión.

28,6 millones de euros de ingresos netos.

22,7 millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).



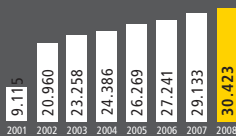


Autopista Collipulli-Temuco

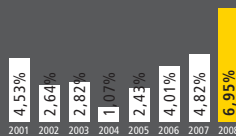
- Autopista sujeta al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) por el que se garantiza al Concesionario el VAN de los ingresos futuros de la concesión mediante la extensión del plazo hasta llegar al nivel garantizado a cambio de llevar a cabo trabajos de construcción adicionales.
- El riesgo asociado 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%. En el año 2008 la prima ha sido del 1,88%.



Evolución histórica del tráfico
IMD Equivalente



Incremento anual de tarifas



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

30 años de período esperado de concesión, de 1999 a 2029, ya que tras la firma del Mecanismo de Distribución de Ingresos el plazo pasa a ser variable.

165,1 millones de euros de inversión.

24,9 millones de euros de ingresos netos.

17,0 millones de euros de resultado de explotación (EBITDA).

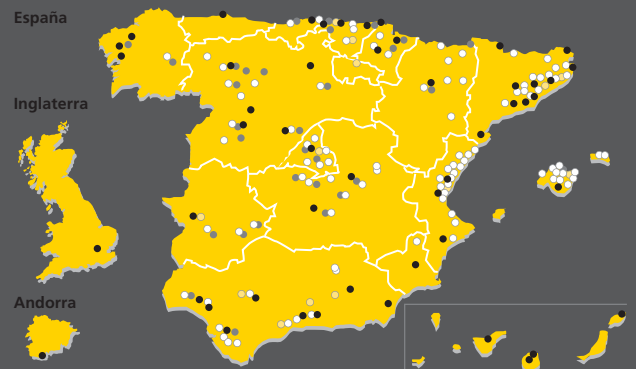


Accionistas
Cintra
100%

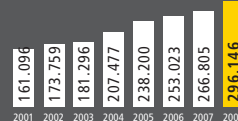


Aparcamientos

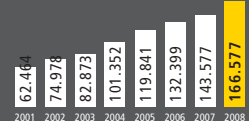
- Actividad en todas las líneas del negocio: promoción y explotación de aparcamientos de rotación, regulación y gestión de estacionamientos en la vía pública (O.R.A.), y promoción y cesión de uso de estacionamientos para residentes, además del servicio de retirada de vehículos.
- Presencia en todo el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



Evolución plazas de aparcamiento
CAA 9,09%



Cifra de negocio
CAA 15,04%



296.146 plazas en todas las líneas del negocio: rotación, vía pública, residentes y retirada de vehículos. A lo largo de 2008 se han gestionado 311.197 plazas (incluidos los aparcamientos de Expo Zaragoza).

140 ciudades en España y Andorra, liderando el mercado español de promoción privada de aparcamientos.
50% de éxito en la adjudicación de nuevos contratos.

11% de crecimiento en número de plazas.
166,6 millones de euros de ingresos.
16,0% de crecimiento de ingresos.

322 contratos.
1,3% de crecimiento de EBITDA.

- O.R.A. 156.796
- ROTACIÓN 123 Aparc. 112.342 Plazas
- RESIDENTES 81 Aparc. 27.008 Plazas
- GRÚA

Accionistas
Cintra
99,98%



Información económica. Cuentas Anuales



Informe de Gestión	34
Evolución Previsible de los Negocios	47
Actividades Tecnológicas	49
Información Bursátil, Autocartera y Accionistas Principales	49
Informe Anual de la Comisión de Auditoría y Control	55
Informe de la Comisión de Operaciones Vinculadas	56
Sistemas de Control de Riesgos	58
Informe anual de gobierno corporativo según modelo de la CNMV	59
Cuentas Anuales Consolidadas	60
Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas del Ejercicio 2008	64
Informe de Auditoría	134
Información Financiera Histórica	136





CERRADO

> 1. Hechos más significativos del año

Se presentan a continuación los hechos más significativos que han tenido lugar en relación con las actividades de Cintra durante el ejercicio 2008, incluyendo, además, aquellos ocurridos con posterioridad al cierre del año.

Financiaciones

• Refinanciación de los vencimientos de deuda del año 2008 de la autopista 407-ETR, en Canadá (22 y 24 de enero)

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

- La primera, realizada el 22 de enero, fue una emisión de bonos senior (rating A por S&P y DBRS), por importe de CAD\$ 250 millones, con un cupón fijo del 4,5% y una duración de tres años.
- La segunda, realizada el 24 de enero, fue una emisión de bonos subordinados (rating BBB por S&P y DBRS), por importe de CAD\$ 300 millones, con un cupón fijo del 5% y tres años de duración.

• Sindicación de la deuda de la autopista Ionian Roads, en Grecia (13 de febrero)

Un grupo de diez bancos se unió a los cuatro MLAs en el cierre de la sindicación de € 400,9 millones de deuda senior de la autopista Ionian Roads, en la que Cintra participa con un 33,34% del capital. La sindicación estuvo 1,64 veces sobresuscrita, lo que refleja el interés del mercado bancario en los activos de calidad.

• Cierre financiero de los segmentos 5&6 de la autopista SH 130, en Texas (10 de marzo)

La Sociedad SH-130 Concession Company, en la que Cintra participa en un 65%, cerró la financiación para la construcción y explotación de los segmentos 5 y 6 de la autopista SH 130, de 64 kilómetros de longitud, entre las localidades de Austin y Seguin.

La inversión total prevista durante la fase de construcción será de \$ 1.358,3 millones, que se financiarán con:

- Un préstamo otorgado por el Departamento de Transportes de Estados Unidos, a través de su programa TIFIA, para la promoción de la participación privada en el desarrollo de infraestructuras. El importe del préstamo es de \$ 430 millones más \$ 45,5 millones de intereses capitalizados durante la fase de construcción. El préstamo tendrá una duración de 35 años y un coste fijo del 4,46%;
- Un préstamo bancario por importe de \$ 685,8 millones y 30 años de duración. El coste de esta deuda es de Libor + 130-170 puntos básicos;
- Fondos propios por importe de \$ 197 millones aportados por los socios en proporción a su participación en el consor-

cio. Adicionalmente, existen fondos propios contingentes, para expropiaciones y como línea de liquidez, por un importe máximo de \$ 65 millones.

La cobertura del tipo de interés es del 100% durante la fase de construcción y del 98% durante la fase de operación de la autopista.

• Refinanciación y reapalancamiento de Autema (6 de junio)

Cintra cerró la refinanciación de la deuda existente en Autema, con vencimiento en el corto plazo, sustituyéndola por un préstamo a largo plazo por importe de € 292 millones. Adicionalmente, Cintra estructura financieramente su participación en Autema, permitiendo una distribución extraordinaria por importe de € 316 millones.

El nuevo préstamo de € 618 millones tiene una duración de 27 años, eliminado, de esta forma, el riesgo de refinanciación futura de la concesionaria ya que la deuda es a término. El margen de la nueva deuda oscila entre los 140 y los 160 puntos básicos, habiéndose realizado coberturas del tipo de interés y de inflación (se paga inflación variable y se recibe un tipo fijo) por el 90%. Adicionalmente, la sociedad tiene concedida una línea de liquidez por importe de € 92 millones. La operación ha permitido a Cintra mejorar la TIR de su inversión en un 2,36%.

Gestión de la cartera de proyectos

• Nuevas tarifas en la autopista Chicago Skyway, en Estados Unidos (1 de enero)

La concesionaria Chicago Skyway empezó a aplicar las nuevas tarifas en la autopista. La tarifa para vehículos ligeros pasó de 2,5\$ a 3\$ por trayecto, lo que representa una subida del 20%, mientras que el incremento para vehículos pesados ha sido del 50%.

• Transferencia del tramo operativo de la autopista Ionian Roads, en Grecia (10 de enero)

El pasado 10 de enero, el Estado Griego procedió a la transferencia del tramo operativo de la autopista Ionian Roads, por lo que desde ese momento la Concesionaria comienza a cobrar el peaje en dicho tramo.

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

La autopista 407 ETR, en Canadá, comenzó a aplicar, desde el pasado 1 de febrero, las nuevas tarifas de la autopista. Por primera vez, la tarifa varía, no sólo en función del momento del día (hora pico / hora valle) sino también en función de los distintos tramos recorridos. Las nuevas tarifas suponen un incremento del 9,4% en hora punta en la "Regular Zone" (entre las Autovías 401 y 404), y del 8% en hora punta en la "Light Zone" (resto de la autopista). El aumento para la hora valle en toda la autopista es del 7,1%.

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

El día 1 de abril se empezaron a aplicar las nuevas tarifas en la autopista Indiana Toll Road, que han supuesto un incremento medio para vehículos pesados del 20%.

- **Introducción del sistema peaje electrónico en el tramo cerrado de la autopista Indiana Toll Road, en Estados Unidos (abril)**

La autopista Indiana Toll Road puso en marcha el sistema de peaje electrónico en el tramo de la concesión explotado en esquema de peaje cerrado, entre las millas 23 y 153, desde la autopista Chicago Skyway. De esta manera, terminó con la implantación del peaje electrónico a lo largo de toda la autopista.

A partir de este momento, comienza el período de subvención durante el que la Indiana Finance Authority (IFA) subvencionará la subida de las tarifas para vehículos de clase 2 (vehículos ligeros de 2 ejes) que utilicen transponder. El período de subvención se extenderá hasta el 20 de junio de 2016.

- **Apertura del último tramo de la autopista Norte Litoral, en Portugal (30 de abril)**

Se llevó a cabo la apertura del enlace de Vila do Mouros, de 5 km de longitud, entre Viana do Castelo y Vila Nova de Cerveira, con la que se concluyen las obras de rehabilitación de la autopistas Norte Litoral, en Portugal.

Nuevos contratos de aparcamientos

- **29.341 plazas adicionales (+11%) en la actividad de aparcamientos**

Durante el año 2008, Cintra Aparcamientos ha incrementado, directamente o través de su filial Dornier, el número de plazas en un 11% hasta alcanzar las 296.146 plazas. El número de plazas de rotación es el que más ha aumentado, un 35%, hasta situarse en 112.342 plazas.

En vía pública, a través de Dornier, se han conseguido las adjudicaciones de los servicios de estacionamiento regulado en un total de 10 ciudades, entre las que destacan Pozuelo de Alarcón (3.354 plazas), Punta Umbría (1.076 plazas) y Ayamonte (728 plazas), así como la renovación del contrato de ORA en la ciudad de Pamplona (4.265 plazas).

Cintra Aparcamientos continúa su expansión en los aeropuertos españoles alcanzando un total de 33.120 plazas, tras la adjudicación de la gestión del aparcamiento del aeropuerto de La Palma (1.276 plazas), el de Zaragoza (1.251 plazas), los aparcamientos de Larga Estancia, Express, VIP y Abonados General del Aeropuerto de Palma de Mallorca (2.017 plazas) y el nuevo aparcamiento de Larga Estancia de Barcelona (1.015 plazas). Asimismo ha entrado en el mercado británico con la adjudicación de la gestión de las 28.363 plazas de los aparcamientos del aeropuerto de Stansted.

Además, se han renovado los contratos de los aparcamientos de La Concha y Plaza de Cataluña, que Cintra Aparcamien-

tos venía explotando en San Sebastián desde 1973, así como la gestión de los aparcamientos de la Expo 2008 de Zaragoza.

Otros

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

La Junta General Ordinaria de Accionistas aprobó, entre otros puntos del Orden del Día, los resultados del año 2007 y el pago de un dividendo bruto de 9,3 céntimos de euro por acción, que se hizo efectivo el pasado 8 de abril. Asimismo, se acordó una ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada veinte acciones en circulación. El período de asignación gratuita de la ampliación se produjo entre los días 6 y 20 de noviembre, y las nuevas acciones empezaron a cotizar el 8 de diciembre.

- **Autocartera (31 de diciembre)**

A 31 de diciembre de 2008, Cintra mantiene en autocartera, un total de 9.738.172 acciones propias correspondientes al 1,71% de su capital. Las acciones se han adquirido a un precio medio de 7,03 euros por acción, lo que ha supuesto una inversión de 68,5 millones de euros.

Hechos posteriores al cierre

- **Refinanciación de toda la deuda con vencimiento en el año 2009 de la autopista 407-ETR en Canadá (15 enero de 2009)**

La autopista 407-ETR anunció la refinanciación de la deuda con vencimiento en el año 2009 a través de dos emisiones de bonos distintas:

- La primera, por importe de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2012 y un cupón fijo del 4,65%.
- La segunda, por importe de 200 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2014 y un cupón fijo del 5,10%.

Estas emisiones reflejan la capacidad de la autopista en refinanciar su deuda a pesar de las incertidumbres en los mercados financieros.

- **Extensión de la financiación de la autopista Radial-4 (16 enero de 2009)**

El consorcio liderado por Cintra ha llegado a un acuerdo con las 29 entidades financieras, incluido el Banco Europeo de Inversiones (BEI), que financian la autopista Radial 4, para extender los términos y condiciones del actual paquete financiero durante dos años.

El importe total de la deuda de la autopista asciende a 556,6 millones de euros, dividida en tres tramos:

- Tramos A y B: 196,6 millones de euros de deuda comercial con vencimiento el 27 de enero de 2011.
- Tramo C: 360 millones de euros de préstamo BEI con vencimiento en 2032. Este tramo cuenta con garantías bancarias

hasta el 27 de julio de 2011.

El tipo de la deuda es de euribor a 3/6 meses más un diferencial de 130 puntos básicos.

Se trata de una financiación sin recurso al accionista. Sin embargo, existe una garantía contingente aportada por los socios para atender los posibles desfases, estimados, aproximadamente, en unos 20 millones de euros, en el pago de los intereses de la deuda durante este período de dos años, y otra garantía, con importe máximo de 23 millones de euros, aportada por los socios para facilitar la refinanciación al vencimiento del préstamo.

Tras este acuerdo y después de haber cerrado la refinanciación de la deuda de la 407-ETR, Cintra ha refinanciado toda la deuda con vencimiento en 2009, lo que demuestra la capacidad financiera de Cintra a pesar de las turbulencias de los mercados.

- **Acuerdo con el Ministerio de Infraestructuras Polaco para la construcción y explotación de la autopista A1 (22 de enero de 2009)**

El consorcio liderado por Cintra (90%), en el que también participan Ferrovial Agromán (4,95%) y su filial Budimex (5,05%), ha resultado adjudicatario del concurso convocado por el Ministerio de Infraestructuras de Polonia para el diseño, construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje A1 entre las ciudades de Stryków y Pyrzowice.

El proyecto, de 180 km de longitud, forma parte de la Autopista Transeuropea Norte-Sur. El plazo de concesión es de 35 años desde la firma del contrato y la inversión prevista asciende a 2.100 millones de euros, con un coste de construcción de 1.800 millones de euros, aproximadamente. Los trabajos de construcción comenzarán tras la firma del contrato.

El contrato establece un período inicial de 12 meses previo al cierre financiero durante el cual se procederá a evaluar y proponer ajustes a los parámetros económicos de la concesión debidos al impacto que la actual crisis económica y financiera tiene en las condiciones y costes de la financiación, en los del capital y en las previsiones de tráfico con respecto al momento de la presentación de la oferta. Si los términos resultan aceptables tanto para la concesionaria como para la Administración, se procederá al cierre financiero.

Como consecuencia de lo anterior, el contrato queda supeeditado tanto a la libre decisión de la concesionaria como a la de la Administración Polaca. En ausencia de acuerdo, la concesionaria recuperaría los costes incurridos por las actividades de diseño y construcción y el contrato quedaría sin efecto.

- **La oferta liderada por Cintra ha sido seleccionada como "Propuesta más Favorable" para el proyecto North Tarrant Express en Texas (29 de enero de 2009)**

La propuesta presentada por el consorcio liderado por Cintra, ha sido seleccionada por la Comisión de Transportes de Texas como "Propuesta más Favorable" ("Best Value Proposal") para la construcción, mantenimiento y explotación de 21,4 km (13,3 millas) de la autopista North Tarrant Express,

ubicada en la zona Dallas/Fort Worth de Texas, Estados Unidos.

El contrato, que está pendiente de negociaciones finales con TxDOT, también incluye la reconstrucción y mantenimiento de los carriles existentes (sin peaje) en las autopistas IH820 y SH183 en el condado de Tarrant, al nordeste de la zona metropolitana de Fort Worth.

El proyecto está dividido en dos segmentos de 10,3 km. (6,4 millas) y 11,1 km. (6,9 millas) respectivamente, que aumentan significativamente la capacidad en un corredor altamente congestionado en los accesos al norte de la ciudad de North Tarrant y al aeropuerto internacional de Dallas Fort Worth.

El sistema de peajes será totalmente electrónico, sin barreras. Ello permitirá un tráfico más fluido y el acceso de un mayor volumen de vehículos. El sistema tarifario será dinámico, en función de la demanda, por lo que la tarifa variará a lo largo del día con el objetivo de garantizar a los usuarios un nivel de servicio seguro y fiable. El tráfico de la autopista se monitorizará en tiempo real con el objetivo de mantener una velocidad mínima de 50 millas por hora en todos los segmentos.

La inversión prevista en el proyecto asciende a, aproximadamente, 2.000 millones de dólares y el plazo de concesión será de 52 años desde la firma del contrato. Está previsto que la construcción empiece a finales de 2010 y esté terminada en 2015.

El consorcio ganador está formado por Cintra (75%) y Meridiam Infrastructure (25%). Adicionalmente, se está en negociaciones con el Dallas Police & Fire Pension System para la adquisición de un porcentaje aproximado del 10% de la participación de Cintra.

El adjudicatario del concurso actuará como asesor de TxDOT para el desarrollo del resto del corredor, con una longitud aproximada de 37 kilómetros adicionales.

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

- **Estudio de una posible fusión con Grupo Ferrovial (28 enero de 2009)**

El Consejo de Administración ha aceptado iniciar el estudio de una posible fusión de la Sociedad con Grupo Ferrovial, S.A., su accionista mayoritario, que se ha manifestado interesado en avanzar en el análisis de esta opción estratégica, sin hacer referencia, por el momento, a ninguna posible relación de canje.

La tutela del proceso de estudio y decisión sobre la fusión ha sido encomendada a la Comisión de Operaciones Vinculadas, que se ha constituido a estos efectos como "Comisión de Fusión". De esta Comisión forman parte exclusivamente los Consejeros externos no dominicales, en su mayoría independientes.

Asimismo, el Consejo de Administración ha acordado designar como asesor financiero de la Sociedad en relación con el

proceso a una entidad financiera, que realizará los trabajos de valoración adecuados para la emisión, en su momento y en su caso, de una "fairness opinion" sobre la ecuación de canje. En esta designación se ha tenido muy en cuenta la ausencia de conflictos de interés y en particular la inexistencia de relaciones significativas recientes de financiación o de negocio entre dicha entidad y el grupo Ferrovial.

• **Entrada en vigor de las nuevas tarifas en la autopista 407-ETR (1 de febrero de 2009)**

La autopista 407 ETR ha empezado a aplicar, desde el 1 de febrero, las nuevas tarifas de la autopista. La tarifa para vehículos ligeros en hora punta, se situará en 19,85 céntimos de dólar en la Regular Zone (al oeste de la autopista 400) y en 19,25 céntimos de dólar en Light Zone (al este de la autopista 400). La tarifa en hora valle y durante los fines de semana en toda la autopista será de 18 céntimos de dólar para los vehículos ligeros.

El cambio de tarifas, también incluye la reducción del video-peaje para vehículos ligeros desde 3,60\$ a 3,25\$, la rebaja del alquiler mensual del transponder desde 2,55\$ a 2,50\$ y la disminución de la tarifa para el mantenimiento de la cuenta de video-peaje desde 2,55\$ a 2,50\$. Adicionalmente, se cobrará una tarifa por cada viaje en la autopista, en función del tamaño del vehículo, que para los vehículos ligeros será de 25 céntimos por viaje.

➤ 2. Principales magnitudes

Las actividades de Aparcamientos y de autopistas en Chile han pasado a consolidarse como operaciones discontinuadas, por lo que sólo se contabiliza su resultado neto antes de minoritarios, dejando de formar parte de las magnitudes operativas.

El **Importe Neto de la Cifra de Negocio (INCEN)** aumenta un **3,1%** respecto al año anterior y se sitúa en **735,9 millones de euros**. Sin tener en cuenta las **variaciones del tipo de cambio**, el **crecimiento del INCEN** hubiera sido del **7,3%**.

El **resultado bruto de explotación (EBITDA)** ha alcanzado **522,3 millones de euros**, comparado con 529,9 millones de euros del ejercicio pasado. El descenso del EBITDA viene motivado, principalmente, por el **incremento de 11,1 millones de euros de provisiones en la autopista 407-ETR y por la reversión, el año 2007, de provisiones por IBI en Ausol por importe de 6 millones de euros**. Adicionalmente, la variación del tipo de cambio ha restado 21,6 millones de euros al resultado bruto de explotación. Sin tener en cuenta estos efectos, el **Resultado Bruto de Explotación** hubiera aumentado un **6,3%**.

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

Financieras

(datos en millones de euros)	dic-08	dic-07	Var.
INCEN	735,9	713,5	3,1%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	522,3	529,9	-1,4%
Resultado Bruto de Explotación/ INCEN	71,0%	74,3%	-3,3%
Resultado Neto de Explotación	400,8	404,7	-1,0%
Resultado Neto	-56,3	-26,2	115,1%
Flujo de Operaciones Matrices	406,4	269,2	51,0%
Inversión Bruta Matrices Autopistas	62,2	151,2	-58,9%

Operativas

Evolución Tráfico Autopistas	dic-08	dic-07	Var
407 ETR (Mill. Vehículos Km. Recorridos)	2.252,718	2.253,334	0,0%
Chicago Skyway	44.721	49.535	-9,7%
Indiana Toll Road	28.904	31.431	-8,0%
Ausol I	19.586	21.482	-8,8%
Ausol II	19.294	21.170	-8,9%
Autema	23.497	23.875	-1,6%
Radial 4	10.613	11.580	-8,4%
Ocaña-La Roda	4.935	4.802	2,8%
M-45	63.551	77.690	-18,2%
M4-M6	25.481	24.506	4,0%
Euroscut Algarve	20.067	20.146	-0,4%
Euroscut Norte Litoral	30.135	30.419	-0,9%

> 3. Cuenta de pérdidas y ganancias

Las actividades de Aparcamientos y de autopistas en Chile han pasado a consolidarse como operaciones discontinuadas, por lo que sólo se contabiliza su resultado neto antes de minoritarios y dejan de formar parte de las magnitudes operativas.

	dic-08	dic-07	Var.
IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIO	735,9	713,5	3,1%
Otros Ingresos	0,1	0,2	-61,3%
Total Ingresos de Explotación	735,9	713,7	3,1%
Gastos Externos y de Explotación	116,7	103,4	12,8%
Gastos de Personal	70,7	64,8	9,2%
Variación Provisiones de circulante	26,3	15,6	68,2%
RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (EBITDA)	522,3	529,9	-1,4%
Margen EBITDA	71,0%	74,3%	-3,3%
Dotación Amortizaciones Inmovilizado	121,5	125,2	-2,9%
Total Gastos de Explotación	335,2	309,1	8,5%
RESULTADO NETO DE EXPLOTACIÓN	400,8	404,7	-1,0%
Resultado Financiero	-453,4	-484,1	-6,4%
Resultado Financiero Proyectos de Infraestructuras	-446,5	-490,5	-9,0%
Resultado Financiero del resto de Sociedades	-6,9	6,4	
Resultados por Puesta en Equivalencia y Otros	0,0	0,0	
Otras Pérdidas y Ganancias	-6,4	-2,5	
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-59,0	-81,9	-28,0%
Impuesto sobre beneficios	79,7	125,7	-36,6%
RESULTADO CONSOLIDADO ACTIVIDAD CONTINUADAS	20,7	43,8	-52,7%
Resultado neto operaciones discontinuadas	-45,2	-41,3	9,6%
Resultado Atribuido a Socios Externos	-31,7	-28,7	10,7%
RESULTADO NETO ATRIBUIBLE	-56,3	-26,2	115,1%

> 4. Análisis de resultados

4.1 Importe neto de la cifra de negocio – ventas

El **INCEN** aumenta un **3,1%** respecto al ejercicio anterior y se sitúa en **735,9 millones de euros**. **Excluyendo el efecto del tipo de cambio, el crecimiento hubiera sido del 7,3%.**

La evolución del INCEN por actividades y en las principales sociedades es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-08	dic-07	Var
Autopistas	728,9	707,3	3,1%
407 ETR	349,4	353,7	-1,2%
Chicago Skyway	43,0	39,2	9,7%
Indiana Toll Road	53,0	54,9	-3,6%
Ausol	63,0	66,0	-4,6%
Autema	47,5	43,9	8,1%
Radial 4	24,2	25,0	-3,3%
Ocaña-La Roda	19,0	18,0	5,3%
M-45	13,1	12,5	4,4%
M4-M6	24,8	23,5	5,6%
Euroscut Algarve	36,1	35,3	2,4%
Euroscut Norte Litoral	36,7	35,2	4,1%
Ionian Roads	19,1		
Resto de Autopistas	0,1		
Matrices Autopistas	6,9	6,2	11,6%
Total	735,9	713,5	3,1%

Los principales motivos de esta evolución son los siguientes:

- **Las subidas de tarifa en las distintas autopistas**, destacando las realizadas en:
 - **407-ETR**: Las nuevas tarifas de la autopista entraron en vigor el pasado 1 de febrero. Por primera vez, la tarifa varió, no sólo en función del momento del día (hora pico / hora valle) sino también en función de los distintos tramos recorridos. Las nuevas tarifas suponen un **incremento del 9,4% en hora punta en la "Regular Zone"** (entre las Autovías 401 y 404), y del **8% en hora punta en la "Light Zone"** (resto de la autopista). El aumento para **la hora valle en toda la autopista ha sido del 7,1%**.
 - **Chicago Skyway**: Siguiendo lo estipulado en el Contrato de Concesión, el 1 de enero, se comenzó a aplicar las nuevas tarifas de la autopista. La tarifa para **vehículos ligeros** se incrementó desde 2,5\$ a 3\$ por trayecto, lo que representa una subida del **20%**, mientras que el aumento para vehículos pesados ha sido del 50%.
 - **Indiana Toll Road**: La autopista empezó a aplicar, desde el 1 de abril, un nuevo **incremento de tarifas para vehículos pe-**

sados, con una subida media del 20%. Adicionalmente, tras la implantación del peaje electrónico en toda la autopista, las tarifas para vehículos ligeros que no utilicen transponder han aumentado un 72%.

Para los usuarios de peaje electrónico la tarifa será la misma hasta el año 2016. La Indiana Finance Authority compensará a la concesionaria por esta diferencia.

- **Radial-4**: Tras la apertura al tráfico de un tramo de 7 kilómetros de la autopista M-50 en junio de 2007, se produjo un incremento del 5% en el porcentaje de subida de tarifas, que ha permitido cobrar el 100% de la tarifa.
- **La incorporación de la autopista Ionian Roads (Grecia)**. El pasado 10 de enero, con más de tres meses de antelación a lo previsto, el Estado Griego procedió a la transferencia del tramo operativo de la autopista, por lo que desde ese momento, la Concesionaria empieza a cobrar el peaje en dicho tramo.

Cintra, que cuenta con una participación en la sociedad concesionaria del 33,34%, consolida los resultados de la autopista por integración proporcional. La autopista ha aportado 19,1 millones de euros a la cifra de negocio consolidada durante este período.

- **La evolución del tráfico de las distintas autopistas**. El tráfico de las distintas autopistas recoge el efecto de la desaceleración económica en los diferentes países. Adicionalmente, existen ciertos factores específicos que han afectado a la evolución de cada una de las concesiones:

- **407-ETR**: A pesar de la desaceleración económica, **el tráfico se mantuvo plano en términos de kilómetros recorridos y se incrementó un 0,9% en cuanto a número de viajes diarios**. Hay que tener en cuenta que la caída de actividad está afectando con más intensidad **al tráfico discrecional de fin de semana**, que suele recorrer un mayor número de kilómetros. Adicionalmente, **las peores condiciones meteorológicas**, especialmente en los meses de julio y agosto, donde las precipitaciones han sido casi nueve veces superiores al año anterior, y diciembre, donde las nevadas fueron un 45% superiores a las de diciembre 2007, han afectado negativamente al tráfico de la autopista.
- **Chicago Skyway**: La evolución del tráfico recoge el efecto de la **ampliación de capacidad en la ruta alternativa**, principalmente en la Dan Ryan Expressway y en la Borman Kingery Expressway. Al mismo tiempo, el tráfico **recoge el cierre temporal (hasta diciembre 2008) del enlace I-65 al sur del peaje Gary East** que ha estado desviando el tráfico hacia Borman Expressway en Indiana y la Bishop Ford/Dan Ryan en Illinois. Finalmente, **las adversas condiciones climatológicas** han influido en la evolución del tráfico durante el año.
- **Indiana Toll Road**: El tráfico de la sección abierta (barrier section), más próxima a Chicago, recoge el efecto del **cierre temporal (hasta diciembre 2008) del enlace I-65 al sur del peaje Gary East** que está desviando el tráfico hacia Borman Expressway. Al mismo tiempo, las peores condiciones me-

teorológicas han afectado al tráfico de toda la autopista.

- **Ausol:** La evolución del tráfico, que disminuyó un 8,8% en Ausol I y un 8,9% en Ausol II, recoge el efecto de la **menor actividad de construcción en el corredor**, que se refleja, principalmente, en un descenso del tráfico de pesados. En Ausol II la disminución del tráfico de pesados se ha visto intensificada, por la **finalización en septiembre de 2007, de las obras del Puerto de Algeciras** que tuvieron un efecto positivo en el tráfico de la autopista en los primeros meses del año 2007.
- **Autema:** El tráfico de la autopista recoge el efecto del descenso en el nivel de actividad económica. Sin embargo, **el contrato de concesión garantiza un nivel de ingresos a la concesionaria**, lo que ha permitido alcanzar un incremento de las ventas del 8,1%. La cifra de INCN refleja esta garantía e incluye 12,8 millones de euros de pago por la Generalitat.
- **Radial-4:** Se ha visto afectada **por la apertura del último tramo de la Ruta de la Plata** (Mérida-Sevilla), que **proporciona una ruta alternativa** a los usuarios hacia el norte de España a su paso por Madrid.
- **M-45:** La evolución del tráfico se ha visto afectada, tanto por la apertura, a finales del mes de junio de 2007, del tramo de la M-50 que discurre entre las autovías A-3 y A-2, como por la finalización, en el mes de mayo del año pasado, de las obras de los túneles de la M-30.

En cualquier caso, la M-45 es una autopista de peaje en sombra en la que los ingresos están ligados a unos niveles de tráfico establecidos en el contrato. En la actualidad, **los niveles de tráfico están próximos al techo establecido en el que cada año el concesionario está obteniendo el ingreso máximo.**

- **El efecto calendario** provocado por el hecho de que el año **2008 ha sido bisiesto** y por tanto ha contado con un día más.
- **Variación del tipo de cambio:** La fuerte **depreciación del dólar americano (6,6%) y el dólar canadiense (6,6%)** ha reducido los ingresos en euros de los activos en estos países.

En las siguientes tablas se presenta la evolución en euros y en moneda local de los principales activos internacionales:

407-ETR	dic-08	dic-07	Var.
Ventas en millones de dólares canadienses	546,5	518,9	5,3%
Ventas en millones de euros	349,4	353,7	-1,2%
Tipo de cambio CAD/ EUR	1,5641	1,4672	6,6%

Chicago Skyway	dic-08	dic-07	Var.
Ventas en millones de dólares	63,2	54,0	17,0%
Ventas en millones de euros	43,0	39,2	9,7%
Tipo de cambio USD/ EUR	1,4697	1,3785	6,6%

Indiana Toll Road	dic-08	dic-07	Var.
Ventas en millones de dólares	77,8	75,7	2,8%
Ventas en millones de euros	53,0	54,9	-3,6%
Tipo de cambio USD/ EUR	1,4697	1,3785	6,6%

La distribución geográfica del INCN es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-08	%	dic-07	%
España	173,6	23,6%	171,6	24,0%
Resto de Europa	116,9	15,9%	94,1	13,2%
Canadá	349,4	47,5%	353,7	49,6%
EEUU	96,0	13,0%	94,2	13,2%
Total	735,9	100,0%	713,5	100,0%

- El incremento del peso de los activos europeos se debe al **inicio de las operaciones en la autopista griega Ionian Roads** y a la **buena evolución de la autopista M4-M6 en Irlanda.**
- La **depreciación del dólar americano y dólar canadiense** en un 6,6% respecto al euro, disminuye la contribución de los activos norteamericanos a la cifra de negocio consolidada del Grupo.

4.2 Gastos de personal

Los gastos de personal aumentaron un 9,2% hasta alcanzar un importe de 70,7 millones de euros. La **plantilla media** sin incluir la actividad de aparcamientos y las concesiones chilenas a diciembre de 2008 **aumenta** hasta los **1.950 empleados** frente a los 1.714 del año anterior, lo que representa un incremento del 13,8%.

4.3 Resultado bruto de explotación – EBITDA

El **resultado bruto de explotación (EBITDA)** disminuye un 1,4% y se sitúa en **522,3 millones de euros.** Sin tener en cuenta el **tipo de cambio**, el EBITDA hubiera crecido un 2,7%.

La evolución del EBITDA por actividades es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-08	dic-07	Var
Autopistas	552,4	552,4	0,0%
407 ETR	263,1	276,4	-4,8%
Chicago Skyway	35,6	30,7	16,0%
Indiana Toll Road	39,9	40,5	-1,4%
Ausol	50,9	59,1	-14,0%
Autema	37,6	34,5	9,2%
Radial 4	12,3	14,2	-13,6%
Ocaña-La Roda	9,3	8,7	6,6%
M-45	12,2	11,7	4,5%
M4-M6	17,6	16,8	4,8%
Euroscut Algarve	31,4	31,3	0,4%
Euroscut Norte Litoral	30,1	28,5	5,5%
Ionian Roads	12,4		
Resto de Autopistas	0,1		
Matrices Autopistas	-30,2	-22,5	34,0%
Total	522,3	529,9	-1,4%

Los principales motivos de esta evolución durante el período son los siguientes:

- Incremento de la dotación de las **provisiones** sobre el saldo actual de clientes en la autopista **407 ETR** por importe de **11,1 millones de euros**. Sin tener en cuenta este importe, el Resultado Bruto de Explotación de la 407-ETR hubiera disminuido un **0,8%**.
- En **Ausol**, durante el año 2007, se contabilizó la reversión de parte de las provisiones dotadas entre los años 2002 y 2004 por el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI) por importe de **6 millones de euros**. Sin tener en cuenta este efecto, el EBITDA de Ausol hubiera disminuido un **4,5%**.
- Sin tener en cuenta las variaciones en las provisiones en las autopistas 407-ETR y Ausol, el resultado bruto consolidado hubiera aumentado un **1,8%**.
- La buena **evolución operativa de los activos norteamericanos Chicago Skyway e Indiana Toll Road**.
- La **variación del tipo de cambio** de las distintas divisas respecto al euro, lo que ha disminuido el resultado bruto consolidado en 21,6 millones de euros.
- Sin tener en cuenta las variaciones en las provisiones en las autopistas 407-ETR y Ausol, y el efecto tipo de cambio el resultado bruto consolidado hubiera aumentado un **6,3%**.
- La incorporación de la autopista **Ionian Roads**, que ha contribuido con 12,4 millones de euros al resultado bruto de explotación consolidado.
- El año 2008 es bisiesto, por lo que cuenta con un día más.
- Mayores gastos de licitación contabilizados en matrices de autopistas derivados del análisis de oportunidades de inversión en nuevos mercados.

La distribución geográfica del resultado bruto de explotación (EBITDA) es la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-08	%	dic-07	%
España	91,9	17,6%	107,3	20,3%
Resto de Europa	91,1	17,4%	74,8	14,1%
Canadá	263,1	50,4%	276,4	52,2%
EEUU	76,2	14,6%	71,3	13,5%
Total	522,3	100,0%	529,9	100,0%

El **margen bruto sobre INCN disminuye un 3,3%** y se sitúa en el 71,0% frente al 74,3% del año anterior. Sin tener en cuenta las variaciones en las provisiones en las autopistas 407-ETR y Ausol, el margen bruto hubiera sido del **72,5%** comparado con el **73,4%** del ejercicio anterior.

Adicionalmente, hay que tener en cuenta que el margen consolidado se ha visto afectado por el inicio de las operaciones en la autopista griega Ionian Roads, que cuenta con un margen sobre ventas del 64,7%, menor que el del resto de las principales autopistas.

El margen EBITDA sobre INCN de las principales concesiones es el siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-08	dic-07	Var
Autopistas	75,8%	78,1%	-2,3%
407 ETR	75,3%	78,2%	-2,9%
Chicago Skyway	82,9%	78,4%	4,5%
Indiana Toll Road	75,3%	73,6%	1,7%
Ausol	80,8%	89,7%	-8,9%
Autema	79,3%	78,5%	0,8%
Radial 4	50,7%	56,8%	-6,0%
Ocaña-La Roda	48,9%	48,3%	0,6%
M-45	93,3%	93,1%	0,2%
M4-M6	70,9%	71,5%	-0,6%
Euroscut Algarve	87,0%	88,7%	-1,7%
Euroscut Norte Litoral	82,0%	80,9%	1,1%
Ionian Roads	64,7%		
Resto de Autopistas	90,7%		
Matrices Autopistas			
Total	71,0%	74,3%	-3,3%

El margen de la autopista **407 ETR**, se ha visto afectado por la contabilización de la **provisión** anteriormente mencionada. Sin tener en cuenta este efecto el **margen EBITDA** hubiera aumentado hasta **78,5%**.

En cuanto a la evolución de **Ausol** excluyendo la reversión de la provisión por IBI. El margen EBITDA hubiera incrementado un 0,1%, desde **80,7%** hasta **80,8%**.

4.4 Amortizaciones

La dotación a la **amortización del inmovilizado** se sitúa en **121,5 millones de euros**, lo que representa una **disminución del 2,9%** respecto a los 125,2 millones de euros del mismo período del ejercicio anterior.

4.5 Resultado Neto de Explotación - EBIT

El **Resultado Neto de Explotación (EBIT)** alcanza **400,8 millones de euros** y supone una **disminución del 1%** respecto al ejercicio pasado.

El desglose por actividades es el siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-08	dic-07	Var.
Autopistas	431,3	427,5	0,9%
407 ETR	217,0	229,7	-5,5%
Chicago Skyway	27,1	22,8	18,7%
Indiana Toll Road	23,7	23,4	1,0%
Ausol	41,9	50,3	-16,8%
Autema	40,7	30,7	32,6%
Radial 4	7,5	10,1	-26,3%
Ocaña-La Roda	1,5	2,1	-32,0%
M-45	9,1	8,8	4,0%
M4-M6	13,8	13,0	5,7%
Euroscut Algarve	20,9	21,3	-1,6%
Euroscut Norte Litoral	16,2	15,4	5,5%
Ionian Roads	12,3		
Resto de Autopistas	-0,4	-0,2	
Matrices Autopistas	-30,5	-22,8	33,8%
Total	400,8	404,7	-1,0%

4.6 Resultado financiero

(datos en millones de euros)	dic-08	dic-07	Var.
Concesionarias de Autopistas	-446,5	-490,5	44,0
Matrices Autopistas	-6,9	6,4	-13,3
Total	-453,4	-484,1	30,7
Resultado Financiero pagado (caja)	-386,8	-331,7	-55,2
Resultado Financiero Contable (derivados e inflación)	-66,6	-152,5	85,9
Total	-453,4	-484,1	30,7

El resultado financiero consolidado disminuye en 30,7 millones de euros hasta situarse en 453,4 millones de euros. **El resultado financiero pagado (ingresos y gastos) en caja es de 386,8 millones de euros**, y aumenta en 55,2 millones de euros respecto al año anterior. El aumento se debe a los intereses pagados y capitalizados, por importe de 46,3 millones de euros, genera-

dos durante la fase de construcción en las autopistas SH-130 (Estados Unidos), Central Greece (Grecia), Scut Açores (Portugal) y M-3 (Irlanda). Asimismo el gasto financiero aumenta en 11,3 millones por la operación de reapalancamiento y refinanciación de la deuda de Autema compensado por el aumento de los cobros financieros por mayor de caja de Cintra.

La disminución del gasto financiero diferido se sitúa en 85,9 millones de euros debido, principalmente, al menor componente de inflación y menor valor de los derivados en las autopistas Norte Americanas.

La variación en los gastos financieros se debe, principalmente, a:

- **Los ajustes a valor razonable del coste amortizado de la deuda y de los derivados financieros** en 407-ETR, Chicago Skyway e Indiana Toll Road, han disminuido el resultado financiero en, aproximadamente, **50,3 millones de euros**.
- Se incluye una provisión en el Resultado financiero de **24,3 millones de euros**, relacionada con los **equity swaps** contratados para la cobertura de los planes de opciones sobre acciones de Cintra y Ferrovial. Se trata de un gasto financiero que no supone salida de caja.
- **La variación del tipo de cambio del euro respecto a las principales divisas**, lo que afecta al importe en euros de la financiación en dichas divisas y por tanto a los gastos financieros de la misma. Dicho efecto disminuye los gastos financieros del período en **21,5 millones de euros**.
- **El incremento de la provisión**, por la reducción del valor de las inversiones en ABCP's de la autopista **en la 407-ETR** por importe de **11,4 millones de euros**. Se trata de un gasto financiero que no supone salida de caja.
- **Ausol mejora en 8,5 millones de euros por los costes de refinanciación de la deuda que se llevó a cabo en el año 2007**.

4.7 Otras pérdidas y ganancias

La **diferencia de conversión en las devoluciones de capital** de las autopistas Indiana Toll Road, Chicago Skyway y 407 ETR, ha generado un resultado negativo de **6,4 millones de euros**.

4.8 Impuestos

El **Impuesto de Sociedades supone un ingreso de 79,7 millones de euros**, debido, principalmente a la activación de bases imponibles negativas de ejercicios anteriores en las autopistas 407-ETR (52,6 millones de euros), Radial-4 (15,2 millones de euros), y Ocaña-La Roda (6,1 millones de euros).

4.9 Resultado neto de operaciones discontinuadas

El resultado neto de operaciones discontinuadas recoge la **aportación de las actividades en Chile y el negocio de Aparcamiento**. La pérdida neta antes de minoritarios aportada por estas dos actividades ha sido de **45,2 millones de euros**, un 9,6% más que el mismo período del año anterior.

La evolución de las principales variables operativas de Cintra Chile durante el ejercicio 2008 ha sido la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-08	dic-07	Var.
INCN	178,6	167,6	6,6%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	121,4	116,5	4,2%
Margen Bruto de Explotación	68,0%	69,5%	-1,6%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	83,8	72,4	15,7%
Margen Neto de Explotación	46,9%	43,2%	3,7%
Tipo de Cambio CHP/ EUR	771,327	717,816	7,5%

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

- El **incremento en los tráficos** de las concesionarias, entre un **2,9% y un 5,9%**.
- El **aumento de las tarifas**, ya que al incremento por inflación hay que añadir la **prima de seguridad obtenida en cuatro de las cinco autopistas** que gestiona Cintra: Autopista del Maipo (**+3,59%**), Talca-Chillán (**+3,35%**), Ruta del Bosque (**+3,28%**) y Ruta de la Araucanía (**+1,88%**).
- La **depreciación del peso chileno** respecto al euro en un 7,5%.

Autopistas Chilenas	dic-08	dic-07	Var.
Ventas millones de pesos	137.782,7	120.275,0	14,6%
Ventas millones de euros	178,6	167,6	6,6%
Tipo de cambio CHP/ EUR	771,3267	717,8158	7,5%

La evolución de las principales variables operativas de Cintra Aparcamientos durante el ejercicio 2008 ha sido la siguiente:

(datos en millones de euros)	dic-08	dic-07	Var.
INCN	166,6	143,6	16,0%
Resultado Bruto de Explotación (EBITDA)	48,2	47,6	1,3%
Margen Bruto de Explotación	28,9%	33,1%	-4,2%
Resultado Neto de Explotación (EBIT)	33,9	31,1	9,1%
Margen Neto de Explotación	20,4%	21,7%	-1,3%
Plazas de Aparcamiento	296.146	266.805	11,0%

La actividad de **aparcamientos ha incrementado en un 11% (+29.341)** el número de plazas bajo gestión. La mayor parte de este incremento se debe a la incorporación del contrato de gestión del aeropuerto de Stansted, que aporta 28.363 nuevas plazas y que se ha empezado a consolidar en octubre.

El **INCN crece un 16% y alcanza los 166,6 millones** de euros principalmente motivado por el incremento en las plazas gestionadas y por la consolidación en la contribución al negocio de las ya existentes.

Por otro lado, la evolución de las ventas recoge el efecto de la reducción en la tasa de ocupación de los aparcamientos de rotación así como la venta, el año pasado, del aparcamiento de Jado, lo que incrementó la cifra de negocio en 1,3 millones de euros.

El Resultado Bruto de Explotación (EBITDA) de la actividad de aparcamientos aumenta hasta **48,2 millones** de euros. La evolución del EBITDA recoge varios efectos puntuales:

- Los gastos incurridos, por importe de 3,2 millones de euros, **en la puesta en marcha** de los nuevos contratos en Vigo, Pozuelo de Alarcón, Alcobendas y la Expo de Zaragoza, así como el pago del canon de los aparcamientos de La Concha y Cataluña.
- La **regularización de los atrasos** por los nuevos convenios colectivos en la actividad de estacionamiento regulado, que han incrementado los gastos en 1,0 millones de euros. Se trata de un gasto no recurrente.

El margen bruto de explotación sobre INCN de aparcamientos **se sitúa en 28,9%**, debido al aumento puntual de los gastos de explotación anteriormente mencionado unido a la disminución de la tasa de ocupación de los aparcamientos de rotación.

4.10 Resultado atribuido a socios externos

El resultado atribuible a los socios minoritarios de CINTRA supone un gasto por importe de 31,7 debido, principalmente, al resultado generado en las autopistas 407-ETR.

4.11 Resultado neto

El resultado neto del período se sitúa en los **-56,3 millones de euros**, lo que representa **un incremento de 30,1 millones de euros** respecto a los -26,2 millones de euros generados en el año 2007.

➤ 5. Balance consolidado

A continuación se presenta la evolución del balance consolidado, según la normativa NIIF, respecto al cierre del ejercicio 2008.

(datos en millones de euros)	dic-08	dic-07
ACTIVO NO CORRIENTE	9.275,8	10.341,5
Activos intangibles	0,0	83,9
Activos en proyectos de infraestructuras	8.851,1	9.728,1
Inmovilizaciones materiales	1,9	171,8
Participaciones puestas en equivalencia	0,0	7,2
Inmovilizaciones financieras	83,2	15,5
Caja Restringida	214,3	302,0
Derivados financieros a valor razonable	125,4	33,0
ACTIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	1.701,5	
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACION	97,3	164,1
IMPUESTOS DIFERIDOS	1.144,2	626,2
ACTIVO CORRIENTE	1.198,6	1.164,0
Existencias	4,3	24,2
Clientes y otras cuentas a cobrar	402,1	421,7
Tesorería y equivalentes	788,6	704,1
Sociedades de proyectos de infraestructuras	393,8	496,1
Resto de Sociedades	394,8	208,0
Otros activos	3,6	13,9
TOTAL ACTIVO	13.417,4	12.295,8
PATRIMONIO NETO	470,1	1.280,2
PATRIMONIO NETO ATRIBUIBLE A LOS ACCIONISTAS	338,9	1.034,7
SOCIOS EXTERNOS	131,3	245,5
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	252,8	241,4
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS	371,3	7,2
ACREEDORES NO CORRIENTES	10.093,8	9.904,7
Deuda financiera	8.107,0	9.189,6
Sociedades de proyectos de infraestructuras	8.107,0	9.152,2
Resto de sociedades	0,0	37,5
Deudas no financieras	118,3	136,4
Derivados financieros a valor razonable	1.868,6	578,6
PASIVOS CLASIFICADOS COMO MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	1.373,5	
IMPUESTOS DIFERIDOS	236,7	161,4
ACREEDORES CORRIENTES	619,1	696,8
Deuda financiera	420,3	385,8
Sociedades de proyectos de infraestructuras	417,8	380,0
Resto de sociedades	2,6	5,9
Deudas por operaciones de tráfico	191,3	297,1
Otros pasivos	7,4	13,8
PROVISIONES POR OPERACIONES DE TRÁFICO	0,0	4,0
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	13.417,4	12.295,8

Destacar que las variaciones más importantes en el año 2008 se deben a la reclasificación a las líneas de activos y pasivos mantenidos para la venta de todas las partidas de balance de las sociedades chilenas y de aparcamientos exceptuando los fondos propios.

5.1 Activos intangibles / Inmovilizaciones materiales / Participaciones puestas en equivalencia / Existencias

Como comentado anteriormente la variación en estas líneas se debe a la reclasificación como activos mantenidos para la venta de las sociedades de aparcamientos.

5.2 Activos en proyectos de infraestructuras

Disminución del 9%. Las principales variaciones se producen por la activación de los costes asociados a las expropiaciones en Autopista R-4, Autopista Madrid-Levante y Ausol (+368,0 millones de euros), aumento de la inversión en proyectos en construcción (+254,0 millones de euros) compensado con el efecto negativo del tipo de cambio en la 407ETR (-392,9 millones de euros) y la reclasificación de las sociedades chilenas a mantenidas para la venta (-1.241,7 millones de euros).

5.3 Derivados financieros a valor razonable de activo

Aumento en 92,4 millones principalmente debido al cierre de un nuevo derivado de inflación dentro del proceso de refinanciación de Autema.

5.4 Impuestos diferidos de activo

- Aumenta un 82,7% principalmente por:
- Sociedades americanas (+494,1 millones de euros) principalmente por activación de bases imponibles negativas y diferidos generados por la valoración de los derivados.
 - 407 ETR (+44,8 millones de euros) por reconocimiento de bases imponibles negativas.
 - Autopistas chilenas (-97,7 millones de euros) por reclasificación de estos activos a mantenidos para la venta.

5.5 Patrimonio neto atribuible a accionistas

Disminución de un 67,3% debido principalmente al ajuste negativo de derivados (-549,2 millones de euros), la compra de acciones propias (-68,5 millones de euros), la distribución de

dividendos (-50,5 millones de euros) y el resultado del año (-56,3 millones de euros), todo ello compensado con el movimiento favorable de diferencias de conversión (+47,4 millones de euros).

5.6 Deuda financiera concesionarias de autopistas (largo plazo y corto plazo)

Disminuye en 10,6% pasando de 9.532,2 a 8.524,8 millones de euros. Las principales variaciones son:

- reclasificación al epígrafe de disponible para la venta de la deuda de las sociedades chilenas (-1.244,5 millones de euros);
- disminución del saldo de deuda en 407ETR (-483,9 millones de euros) por efecto tipo de cambio (-268,7 millones de euros) y evolución favorable de los SIPS y RRBs;
- aumento del saldo de deuda en ITR (+82,2 millones de euros) y Chicago (+34,9 millones de euros) por un efecto positivo del tipo de cambio (+98,4 millones de euros) y un aumento de endeudamiento por importe de +18,7 millones de euros;
- mayor deuda sociedades en construcción, SH130 (+112,8 millones de euros), Eurolink M3 (+47,5 millones de euros), Central Greece (+42,5 millones de euros) y Azores (+25,1 millones de euros);
- aumento del endeudamiento por la operación de refinanciación de Autema por importe de +315,0 millones de euros.

5.7 Derivados financieros a valor razonable de pasivo

Aumenta en 1.290 millones de euros por la valoración de los derivados de tipo de interés, debido a la acusada caída de la curva de tipos implícito en diciembre de 2008, principalmente en Estados Unidos, Indiana (+623,7 millones de euros), Chicago Skyway (+387,5 millones de euros) y SH130 (+188,2 millones de euros) además del nuevo derivado firmado dentro del proceso de refinanciación de Autema (+108,2 millones de euros). Todo esto se compensa parcialmente por la reclasificación del saldo correspondiente a la Autopista del Maipo como mantenido para la venta (-158,4 millones de euros).

5.8 Impuestos diferidos de pasivo

Aumentan un 46,6% principalmente por Indiana por derivados (+39,9 millones de euros), Autema por derivados (+37,1 millones de euros) y Cintra, S.A. por compensación de las bases imponibles negativas de Canadá previamente activadas (+31,0 millones de euros) compensado en parte por la reclasificación como mantenidas para la venta de las autopistas chilenas (-32,6 millones de euros).

> 6. Posición neta de tesorería (31-dic-08)

(datos en millones de euros)	Concesionarias Autopistas	Matrices Autopistas	Total
Deuda	-8.524,8	-2,6	-8.527,3
Largo Plazo	-8.107,0		-8.107,0
Corto Plazo	-417,8	-2,6	-420,3
Caja Restringida	214,3		214,3
Inversiones financieras a lp	61,2		61,2
Tesorería + IFT	393,8	394,8	788,6
Posición Neta	-7.855,4	392,2	-7.463,2

6.1 Evolución de la tesorería

(datos en millones de euros)	Aparcamientos	Matrices Autopistas	Total
Posición neta de tesorería inicial 2008	-90,6	263,8	173,2
Flujo de Operaciones		406,4	406,4
Flujo de Inversiones		-62,2	-62,2
Inversiones		-62,2	-62,2
Desinversiones			
Deuda Incorporada por Nuevas Sociedades			
Pago de Dividendos		-50,4	-50,4
Compra de autocartera		-68,5	-68,5
Otros	90,6	-96,9	-6,3
Posición neta de tesorería final 2008	0,0	392,3	460,7

6.2 Evolución de la tesorería de Cintra S.A.

(datos en millones de euros)	Total
Caja Inicio Año 2008	195,9
Flujo de Operaciones	412,4
Cobros-Pagos de Explotación	-13,6
Dividendos, Dev. Capital y Bases Imponibles	426,1
Flujo de Inversiones	-131,8
Inversiones	-131,8
Desinversiones	
Pago de dividendos	-50,4
Ampliaciones de Capital y Venta de Autocartera	
Otros	-34,2
Caja Final Año 2008	392,0

> 7. Flujo de caja – matrices y aparcamientos

(datos en millones de euros)	dic-08	dic-07
Flujo de Operaciones	406,4	269,2
Matrices Autopistas	406,4	216,9
Aparcamientos		52,3
Flujo de Inversión	-48,8	-227,6
Matrices Autopistas	-48,8	-181,8
Aparcamientos		-45,8
Flujo de la Actividad	357,5	41,6
Matrices Autopistas	357,5	35,2
Aparcamientos		6,5

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.

> 8. Inversiones brutas del período

Las inversiones brutas de Matrices de Autopistas durante el año 2008 son las siguientes:

(datos en millones de euros)	dic-08
Matrices Autopistas	62,2
Total	62,2

Las principales inversiones del período son:

- Radial 4: 13,8 millones de euros
- Central Greece: 11,5 millones de euros
- Autema: 10,7 millones de euros
- Azores: 8,9 millones de euros
- Autostrada Poludnie: 6,4 millones de euros
- M3: 5,4 millones de euros
- SH-130: 2,8 millones de euros
- Ocaña- La Roda: 1,5 millones de euros

➤ 9. Evolución previsible de los negocios

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

Durante el año 2008, la actividad económica mundial ha experimentado una fuerte desaceleración, especialmente significativa e intensa durante la segunda mitad del ejercicio, lo que ha llevado a la mayoría de las economías desarrolladas a entrar en recesión técnica, que se produce al estar dos trimestres consecutivos de crecimiento negativo.

Las presiones en los mercados financieros, que comenzaron a surgir en el verano de 2007, se transformaron en una crisis financiera mundial de grandes proporciones en el otoño de 2008, que se ha ido extendiendo a la economía real. El desencadenante de este giro fue el final del ciclo inmobiliario, motivado por el fuerte aumento de los precios y la subida de los tipos de interés, lo que provocó la huida del mercado de los potenciales compradores. Los inversores aumentaron su aversión al riesgo de manera repentina, los mercados se volvieron ilíquidos y comenzó la deflación de activos globales, lo que provocó que la riqueza sobre la que se sustenta el endeudamiento comenzara a entrar en entornos de insostenibilidad. De esta forma, los mercados de crédito se congelaron, los mercados de valores se derrumbaron y comenzó un proceso de insolvencias bancarias que puso en peligro a la totalidad del sistema financiero internacional.

Ante esta situación, los bancos centrales y los gobiernos de los distintos países han adoptado una serie de medidas encaminadas a resolver el creciente problema de la crisis financiera mediante inyecciones de liquidez, nacionalización parcial de entidades financieras y la utilización de billones de dólares en planes de rescate aplicados por los gobiernos de los Estados Unidos y Europa, así como reuniones multilaterales recientes para resolver las deficiencias de la arquitectura financiera mundial. Aún es muy pronto para juzgar la eficacia de estas medidas, pero constituyen el tipo de soluciones creíbles y contundentes que se necesitaban.

En Estados Unidos, la actividad económica, durante el año 2008, se ha ido desacelerando de manera intensa, sobre todo durante la segunda mitad del ejercicio, debido, sobre todo, a la corrección en los mercados de la vivienda y bursátil, que han tenido un efecto negativo en los niveles de riqueza y confianza de los individuos, lo que ha provocado la caída del consumo, que es el principal motor de la economía norteamericana. Para el 2009, la mayoría de los pronósticos apuntan a que la economía norteamericana terminará el ejercicio con tasas negativas de crecimiento. El repunte del desempleo, que en 2008 aumentó en

más de dos millones y medio de personas, así como las restricciones del crédito, deberían continuar presionando a la baja el consumo de las familias. Por el contrario, habrá que ver cual es el efecto de los planes multimillonarios aprobados para estimular el empleo y la economía de las familias y esperar a ver si la corrección del mercado inmobiliario ha llegado a su fin, lo que podría sentar las bases para una recuperación de la economía en la última parte del año.

El impacto de la crisis internacional en la economía canadiense ha sido menor debido, sobre todo, al alto precio que las materias primas alcanzaron durante la primera mitad del año. Para el 2009, es probable que la reducción de precios de las materias primas y el petróleo, la desaceleración en Estados Unidos y las dificultades en los mercados financieros afecten a la actividad económica, por lo que no se descarta que pueda terminar el ejercicio con tasas negativas de crecimiento, aunque previsiblemente, de menor cuantía que en otros países desarrollados.

En la zona euro, el crecimiento se ha ido reduciendo paulatinamente a lo largo del año a la vez que la crisis financiera se iba agudizando. Este hecho ha llevado a que la Euro zona entre, por primera vez desde su creación, en recesión técnica. Las principales economías europeas, como Alemania e Italia ya se encuentran en recesión y la mayoría del resto de países se encaminan hacia ella. Las perspectivas para el año 2009 son las de un empeoramiento de las principales variables macroeconómicas, a excepción de la inflación. Sin embargo habrá que esperar a ver cual es el impacto en la evolución económica de las rebajas de tipos de interés llevadas a cabo por parte del Banco Central Europeo, así como de los distintos planes de rescate del sector financiero y de estímulo a la economía. Por tanto, el panorama es bastante incierto.

El crecimiento económico en España, al igual que en el resto de países de nuestro entorno, se ha visto fuertemente deteriorado en los últimos meses. Sin embargo, existe una diferencia entre la situación española y la de otras economías europeas, y es la velocidad del ajuste. España, durante los últimos años, venía creciendo a ritmos superiores respecto a los países de su entorno gracias al tirón del sector inmobiliario y al consumo interno. Sin embargo, el fin del ciclo expansivo del sector inmobiliario, debido a las limitaciones del crédito y al ajuste de precios de los activos, unido a la desaceleración del consumo motivada por el incremento del desempleo y la reducción de la confianza de los consumidores, ha tenido un impacto negativo en el crecimiento económico del país. Las perspectivas para el 2009, que acaba de hacer públicas el Gobierno, suponen un empeoramiento de la actividad, que podría decrecer en un 1,6% situando la tasa de desempleo en niveles cercanos al 16%.

Las principales economías emergentes, especialmente Latinoamérica, parecen haber esquivado mejor los efectos de la crisis financiera. Sin embargo, la rebaja del precio de las materias primas y la reducción del consumo en las economías desarrolladas, han reducido las tasas de crecimiento de estos países durante los últimos meses. Aunque todavía existen bastantes incertidumbres sobre el impacto final de la crisis en los países en desarrollo,

parece que las perspectivas para el 2009 serán las de mantener unas tasas positivas de crecimiento, aunque algo más moderadas respecto a las vistas en los últimos años.

Por lo que respecta a la evolución de los precios durante el año, ésta ha tenido dos partes claramente diferenciadas. Durante la primera mitad del ejercicio, el fuerte aumento del precio de las materias primas y sobre todo del petróleo, que llegó a rozar los 150 dólares por barril, disparó las tensiones inflacionistas en las principales economías desarrolladas. Sin embargo, desde el recrudecimiento de la crisis financiera y ante las perspectivas de una reducción significativa del crecimiento mundial, los precios de las materias primas se han ido reduciendo paulatinamente, lo que ha provocado que se termine el año con el menor aumento de precios de la última década, situándose en la mayoría de los países desarrollados por debajo del 2%.

Para el conjunto de economías avanzadas se prevé que la inflación continúe en niveles bajos debido a la menor tasa de actividad. Este efecto será especialmente significativo durante la primera mitad del año debido a que la base comparativa del ejercicio anterior fue excepcionalmente alta. En España, donde la inflación se situó en el 1,4% al cierre de 2008, se prevé que continúe la contención de precios, aunque no se baraja, por el momento, entrar en una situación de deflación.

En este contexto de falta de liquidez, estancamiento económico e incertidumbre, Cintra se encuentra bien posicionada para poder sortear el complejo entorno económico y continuar desarrollando su estrategia de crecimiento rentable, aprovechando las oportunidades que se presentan y afrontando este nuevo ejercicio en posición de mantener su trayectoria de liderazgo.

De esta forma, y a pesar de las turbulencias en los mercados financieros, Cintra ha sido capaz de refinanciar, en enero de 2009, la deuda de la autopista 407-ETR que vencía en este ejercicio, mediante dos emisiones de bonos por importe de 500 millones de dólares canadienses, además de extender la financiación de la autopista Radial-4, de 556 millones de euros, por un período de dos años. Así, Cintra ha eliminado todo el riesgo de refinanciación durante el año 2009. Esto, unido a la posición de tesorería de la matriz, con aproximadamente 400 millones de euros en caja, demuestra la fortaleza financiera de Cintra y la calidad de sus activos, capaces de obtener financiación en un entorno financiero complicado.

En cuanto a la evolución operativa de las distintas concesiones, el tráfico se verá afectado por la caída de la actividad económica en los distintos países y regiones, siendo más pronunciado durante la primera mitad del año. Su evolución a partir del segundo semestre del ejercicio se debería ver favorecida por una base comparativa más favorable. Adicionalmente, algunos de los activos de la cartera de Cintra se encuentran en corredores altamente congestionados donde las rutas alternativas están ya saturadas, por lo que el descenso de actividad debería tener un menor impacto.

Por otro lado, los activos de Cintra cuentan con esquemas tarifarios que permiten incrementos de precios ligados a la inflación o superiores a la misma, lo que servirá para compensar los efectos de una posible evolución negativa del tráfico. El ejemplo más significativo es el de la autopista 407 ETR que anunció las nuevas tarifas que se han empezado a aplicar desde el 1 de Febrero. La tarifa para vehículos ligeros en hora punta, se sitúa en 19,85 céntimos de dólar en la Regular Zone (al oeste de la autopista 400) y en 19,25 céntimos de dólar en Light Zone (el este de la autopista 400). La tarifa en hora valle y durante los fines de semana en toda la autopista será de 18 céntimos de dólar para los vehículos ligeros. El cambio de tarifas, también incluye la reducción del vídeo-peaje para vehículos ligeros, la rebaja del alquiler mensual del transponder y la disminución de la tarifa para el mantenimiento de la cuenta de vídeo-peaje. Adicionalmente, se cobrará una tarifa por cada viaje en la autopista, en función del tamaño del vehículo, que para los vehículos ligeros será de 25 céntimos por viaje.

En cuanto a posibles nuevos proyectos, la mayoría de los países han anunciado planes de inversión pública, tanto en nuevos proyectos como en rehabilitación de activos existentes, como medida para frenar la caída de actividad, lo que hace prever que a lo largo del 2009 las Administraciones Públicas continúen con su actividad licitadora en los principales mercados objetivo de Cintra.

Fruto de esta actividad licitadora ha sido la adjudicación, en las primeras semanas de 2009, de dos nuevos proyectos. En primer lugar, Cintra ha firmado el contrato de la autopista A-1, su primer proyecto en Polonia. El contrato firmado establece un periodo inicial de 12 meses para evaluar el impacto que la crisis económica y financiera tiene en las condiciones del mismo. Si los términos resultan aceptables para ambas partes se procederá al cierre financiero. En ausencia de acuerdo, la concesionaria recuperaría los costes incurridos por las actividades de diseño y construcción y el contrato quedaría sin efecto. Adicionalmente, Cintra ha consolidado su posición de liderazgo en el mercado de Estados Unidos, tras haber sido seleccionados como "Oferta más Favorable" para el desarrollo de varios tramos de la autopista North Tarrant Express. Se trata de un proyecto novedoso que consiste en rehabilitar una autopista urbana, ya existente, además de añadir nuevos carriles de pago, que funcionan con un sistema de peaje dinámico en el que el precio por uso varía a lo largo del día en función del nivel de congestión en los carriles libres de peaje. Esto permitirá a Cintra, una vez más, estar a la vanguardia en el desarrollo de proyectos innovadores que ayuden a solucionar los problemas de congestión que sufren muchas grandes ciudades.

En la actividad de aparcamientos, las tasas de ocupación deberían recoger el impacto de la menor actividad económica, aunque la subida de tarifas debería servir para mitigar este efecto. Por otro lado, la licitación convocada por las administraciones públicas debería verse impulsada como medida para contrarrestar el descenso de actividad.

> 10. Actividades tecnológicas

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

El Informe de Responsabilidad Corporativa incluye un desarrollo exhaustivo de las principales iniciativas tecnológicas desarrolladas por Cintra a lo largo del año 2008.

> 11. Información bursátil, autocartera y accionistas principales

La crisis de los mercados financieros y la reducción en la actividad económica han tenido su reflejo en la evolución de las principales bolsas internacionales, que cerraron el ejercicio 2008 con importantes caídas, convirtiéndose en uno de los peores años de la historia bursátil. Los descensos de los principales índices bursátiles se han situado en niveles cercanos al 40%, siendo las bolsas de Londres y Nueva York las que experimentaron un mejor comportamiento relativo, con caídas próximas al 30%, mientras que la bolsa de Milán fue la que peor lo hizo, ya que perdió casi la mitad de su valor en el año.

En España, el índice selectivo Ibex-35 terminó el ejercicio en los 9.195,8 puntos, lo que representa una caída del 39,4%, convirtiéndose en el peor ejercicio de su historia y poniendo fin a cinco años consecutivos de ganancias. Sólo uno de los treinta y cinco valores del selectivo evitaron los números rojos mientras que el resto de compañías experimentaron fuertes retrocesos en sus cotizaciones. Las caídas estuvieron lideradas, principalmente,

por los sectores de construcción y financiero, lo que refleja el temor de los inversores a los efectos en la actividad inmobiliaria de la crisis económica y las incertidumbres generadas sobre la solvencia de las entidades financieras.

Por otro lado, la evolución de la bolsa a lo largo del ejercicio ha tenido dos momentos muy diferenciados. Así, durante la primera mitad del año, las bolsas corregían ligeramente ante las perspectivas de un aterrizaje suave de las economías desarrolladas después de un ciclo expansivo prolongado. Sin embargo, la incertidumbre generada ante la solvencia de las instituciones financieras provocada por el efecto de la crisis hipotecaria en Estados Unidos y el temor al contagio de estos efectos negativos a la economía real hacía que la segunda mitad del año tuviese un peor comportamiento. El peor momento del año se alcanzó a finales de octubre con la quiebra de uno de los principales bancos de inversión del mundo. Sin embargo, la rápida actuación de los bancos centrales unido a los diferentes planes de rescate de los gobiernos, permitió una leve recuperación durante la última parte del año que evitó cerrar cerca de los mínimos vistos a finales de octubre y noviembre.

En este contexto de volatilidad e incertidumbre financiera, Cintra se vio penalizada por la huida de los inversores de las compañías con un elevado nivel de endeudamiento, característico de las compañías de infraestructuras, así como por el descenso del tráfico en alguna de sus autopistas. De esta forma, cerró el ejercicio 2008 en los 5,32€ por acción, con un descenso, incluyendo la ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada 20 acciones antiguas, del 45,9%. El precio máximo anual fue de 11,4 euros (equivalente a 10,86 euros/ acción después de la emisión liberada), mientras que el mínimo se situó en los 5,24 euros. A lo largo del año se ha negociado un total de 746,6 millones de acciones, lo que representa una media diaria de 24,3 millones de euros. La capitalización bursátil al final del año era de 3.025 millones de euros.

Desde su salida a bolsa el 27 de octubre de 2004, la cotización se ha depreciado un 25,3%.

Evolución anual desde OPV:

	2008	2007	2006	2005	2004 (*)	2004(*) - 2008
Cintra	-45,9%(**)	-14,6%(**)	36,5%(**)	20,9%(**)	-1,9%(**)	-25,3%
Ibex 35	-39,4%	7,3%	31,8%	18,2%	8,9%	10,3%

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

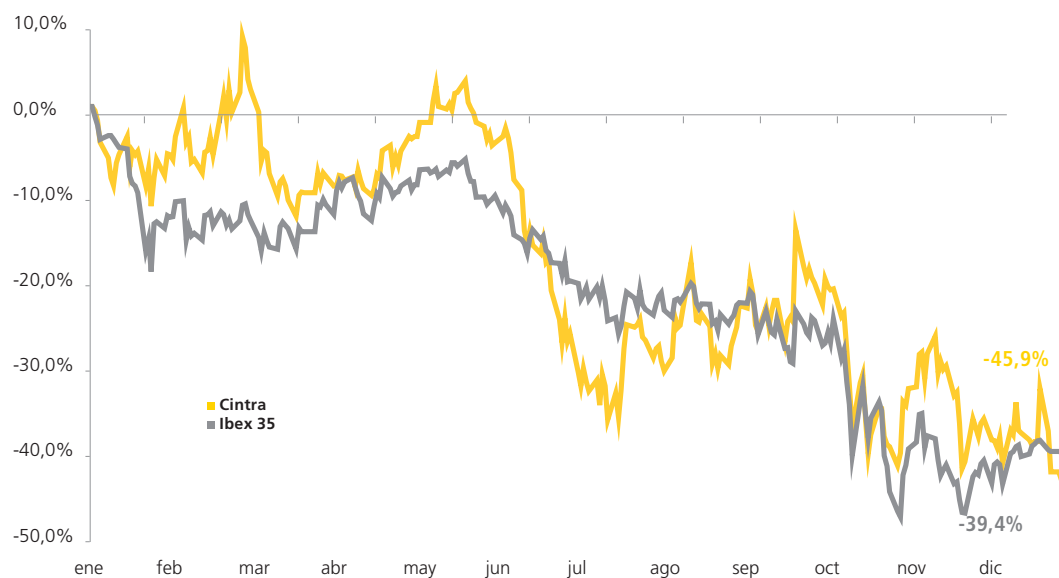
(**) Incluyendo ampliaciones de capital liberadas.

Evolución mensual enero 2008 – diciembre 2008*

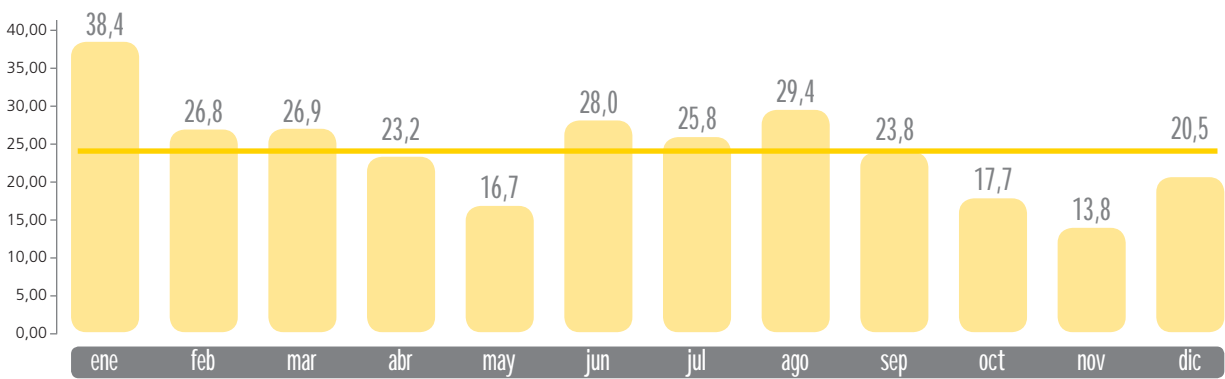
Fecha	Cotización				Volumen			
	Cierre	Intradía		Medio	mes		diario	
		Máximo	Mínimo		nº acciones	efectivo (*)	nº acciones	efectivo (*)
Enero	9,69	10,65	8,92	9,64	87.515.010	844,5	3.977.955	38,4
Febrero	10,54	11,40	9,53	10,22	55.122.571	563,6	2.624.884	26,8
Marzo	9,37	10,52	8,90	9,48	53.821.995	510,3	2.832.737	26,9
Abril	9,97	10,05	9,21	9,60	53.156.020	510,5	2.416.183	23,2
Mayo	9,89	10,67	9,69	10,23	34.233.419	350,9	1.630.163	16,7
Junio	7,12	10,20	7,06	8,39	69.916.022	587,6	3.329.334	28,0
Julio	7,26	8,11	6,38	7,13	83.248.071	593,8	3.619.481	25,8
Agosto	7,93	8,47	7,10	7,68	79.803.060	616,9	3.800.146	29,4
Septiembre	8,25	8,99	7,40	8,05	64.940.098	522,8	2.951.823	23,8
Octubre	6,93	8,36	5,73	7,01	58.064.556	407,0	2.524.546	17,7
Noviembre	6,25	7,55	5,63	6,46	42.649.264	275,8	2.132.463	13,8
Diciembre	5,32	6,62	5,24	6,05	64.179.289	389,5	3.377.857	20,5
2008	5,32	11,40	5,24	8,25	746.649.357	6.173,2	2.939.564	24,3

(*) Fuente Bolsas de Madrid. No tiene en cuenta la ampliación de capital liberada realizada en noviembre 2008.

Evolución de Cintra e Ibex-35 en 2008



Evolución de volumen de contratación y precio en 2008



Efectivo (en millones de euros) - media diaria

Datos bursátiles (en euros)

(datos en millones de euros)	2008	2007	2006	2005	2004
Cierre (*)	5,32	10,33	12,70	9,77	8,08
Cierre ajustado (**)	5,32	9,84	11,52	8,44	6,98
Máximo (*)	11,40	14,30	13,44	11,72	8,24
Máximo ajustado (**)	10,64	12,96	12,07	10,06	7,12
Mínimo (*)	5,24	10,05	9,26	8,04	7,41
Mínimo ajustado (**)	5,32	9,25	8,08	6,98	6,44
Medio ponderado (*)	8,27	12,06	11,53	9,40	7,98
Medio ponderado ajustado (**)	7,79	11,57	10,56	8,53	7,06
Efectivo negociado año (mill. de euros)	6.173	7.644	5.639	4.915	2.585
Nº acciones negociadas (año)	746.649	633.643	489.070	522.697	324.031
Volumen medio diario (efectivo Mill €)	24,30	30,21	22,20	19,20	60,11
Rotación del capital	131,3%	117,0%	94,8%	106,4%	66,0%
Capitalización (mil. de euros)	3.025	5.593	6.549	4.798	3.968
Nº acciones Capital Social	568.528	541.456	515.672	491.116	491.116
Valor Nominal Acción (euros)	0,2	0,2	0,20	0,20	0,20
Dividendo bruto por acción (euros)	0,093	0,097	0,076	0,060	
Rentabilidad Bursátil	-45,9%(**)	-14,6%(**)	36,5% (**)	20,9%(**)	-1,9%(**)

(*) Fuente: Bolsas y Mercados Españoles (Corresponde a datos intradía)

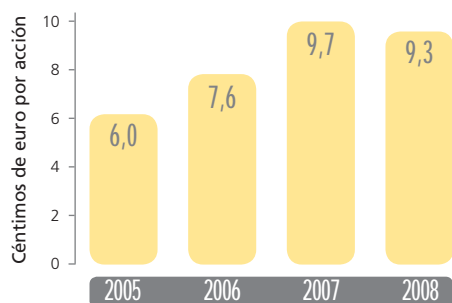
(**) Precio ajustado con las ampliaciones de capital liberadas. Fuente: Bloomberg (correspondiente a datos a cierre de la sesión)

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 8 de abril de 2008, se realizó el pago de un dividendo bruto por acción de 9,3 céntimos de euro con cargo a los resultados de 2008.

Adicionalmente, durante el ejercicio 2008 se ha procedido a realizar una ampliación de capital liberada de una acción nueva por cada veinte antiguas. Los derechos de asignación han cotizado en el mercado desde el pasado día 6 de noviembre, finalizando el período de asignación el día 20 de noviembre. Las nuevas acciones comenzaron a cotizar el 8 de diciembre.



Autocartera

A fecha 31 de diciembre de 2008, CINTRA mantiene en autocartera 9.738.172 acciones, que corresponden a un 1,71% de su capital social, a un precio medio de 7,03 euros por acción.

Accionariado

Accionista*	País	% Capital
Grupo Ferrovial, S.A.	España	66,88%
Lazard Asset Management LLC	Estados Unidos	3,19%
State of New Jersey Common Pension Fund	Estados Unidos	3,06%
HSBC Investment Fund Luxembourg	Luxemburgo	0,32%
Barclays Global Fund Advisor	Estados Unidos	0,21%
Goldman Sachs Asset Management	Corea del Sur	0,17%
American Century Investment	Estados Unidos	0,26%
Robeco Investor Services	Luxemburgo	0,15%
HSBC Asset MGMT Europe SA	Alemania	0,13%
Vanguard Group Incorporated	Estados Unidos	0,13%
Macquarie Alternative Investments Ltd.	Australia	0,13%
Lord Abbett & Company MGMT LT	Estados Unidos	0,11%
Martin Currie Investment	Luxemburgo	0,10%
BBVA Gestion SA SGII	España	0,08%
Morgan Stanley Dean Witt ADV ING	Estados Unidos	0,07%

(*) Fuente: Bloomberg y CNMV a fecha enero 2009

Códigos bursátiles

Bloomberg: CIN SM

Reuters: CCIT.MC

Índices a los que pertenece Cintra

IBEX 35 Index
Bloomberg Europe
BE 500 Comm Servi
BBG Eur Comm ser
BBG Europe Consu
BBG World Commer
DJES Indus Gd €
DJES Small € Pr
DJS Small 200 €
S&P Dev ex US SC
Spain MA Cosume
WT Intl Midcap D

> 12. Contenido adicional del informe de gestión conforme al artículo 116 bis de la ley del mercado de valores

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

El capital social de CINTRA CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A. asciende a 113.705.661 euros, dividido en 568.528.305 acciones, de 0,20 euros de valor nominal cada una, pertenecientes a una única clase y a la misma serie. Todas las acciones se encuentran íntegramente suscritas y desembolsadas. Cada acción da derecho a un voto.

B) Cualquier restricción a la transmisibilidad de valores.

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

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

A fecha 31 de diciembre de 2008, la información publicada en la página web de la Comisión Nacional del Mercado de Valores es la siguiente:

- Grupo Ferrovial, S.A. declara una participación indirecta del 66,88% del capital social de CINTRA.
- Grupo Ferrovial, S.A., controla directa e indirectamente el 100% del capital social de Ferrovial Infraestructuras, S.A. (titular directo de 352.659.211 acciones de CINTRA, representativas del 62,03% de su capital social) y de Marjeshvan, S.L. (titular directo de 27.570.143 acciones de CINTRA, representativas del 4,85% de su capital social).
- Chase Nominees Ltd. declara una participación directa del 9,992%.
- Lazard Asset Management declara una participación indirecta del 3,019%.

- State of New Jersey Common Pension Fund D declara una participación directa del 3,059%.

No obstante, a fecha de este informe, no consta la declaración de Chase Nominee Ltd. y, la Sociedad ha tenido conocimiento que State of New Jersey Common Pension Fund D ha reducido su participación por debajo del 3%.

D) Cualquier restricción al derecho de voto.

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

E) Los pactos parasociales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los Consejeros afectados por propuestas de nombramiento

tos, reelección o cese deben abstenerse de intervenir en las deliberaciones y votaciones. Las votaciones del Consejo sobre nombramiento, reelección o cese de Consejeros serán secretas.

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

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

- a) En los Consejeros Ejecutivos, cuando el Consejo lo considere oportuno;
- b) En los Consejeros Dominicales, cuando se transmita íntegramente la participación que determinó su nombramiento o cuando disminuya hasta un nivel que exija la reducción del número que les corresponde.

c) En los Consejeros Independientes, cuando hayan permanecido con tal condición durante 12 años continuados, aunque puedan continuar con otro carácter distinto.

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

d) Con carácter general, cuando:

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

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

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

G) Los poderes de los miembros del Consejo de Administración y, en particular, los relativos a la posibilidad de emitir o recomprar acciones.

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

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

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

El Consejo de Administración, con ocasión de las ampliaciones de capital con cargo a reservas de prima de emisión acordadas en las Juntas Generales de Accionistas de 28 de marzo de 2006, 27 de marzo de 2007 y 27 de marzo de 2008 facultó al Consejero Delegado para que pudiera ejecutar los acuerdos de ampliación de capital social en los términos acordados.

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

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

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

Particularmente, en el contrato de concesión de Indiana Toll

Road se prevé la necesidad de obtener autorización administrativa en ciertos supuestos de cambio de control de la sociedad concesionaria, incluyendo el caso en el que los socios de la sociedad concesionaria dejen de ser, en determinadas circunstancias, una sociedad cotizada. Los contratos de financiación reproducen este mismo supuesto de cambio de control sin autorización administrativa como posible causa de aceleración del pago.

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

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

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

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

Este es el Informe que formula el Consejo de Administración de la Sociedad Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A., en cumplimiento del artículo 116 bis de la Ley del Mercado de Valores, con fecha veinticuatro de febrero de dos mil nueve.

> 13. Informe anual de la Comisión de Auditoría y Control

Composición de la Comisión

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

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

Respecto al informe correspondiente al ejercicio 2008 la única novedad que se ha producido en la composición de la Comisión afecta al Presidente, como quiera que, la Comisión, en su primera reunión del 2008, acordó nombrar nuevo Presidente de la misma al Consejero Independiente, D. José Fernando Sánchez-Junco Mans.

La Secretaría de la Comisión durante el ejercicio 2008 ha sido ejercida por el Secretario del Consejo.

Principales funciones de la Comisión

Las principales 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 prestan 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 2008 la Comisión ha celebrado siete reuniones.

Principales actividades desarrolladas durante el 2008

A continuación se describen las actividades más relevantes realizadas en el 2008:

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

En febrero de 2008, la Comisión revisó e informó favorablemente el Informe Anual de Gobierno Corporativo así como las Cuentas Anuales correspondientes al ejercicio 2007. El Informe Anual fue posteriormente aprobado por el Consejo de Administración y las Cuentas Anuales, una vez formuladas por el Consejo, fueron sometidas a la Junta General Ordinaria de 27 de marzo de 2008, que procedió a su aprobación.

Asimismo, en la reunión celebrada con esta fecha, la Comisión ha revisado e informado favorablemente sobre el Informe Anual de Gobierno Corporativo y las Cuentas Anuales relativas al ejercicio 2008, que, igualmente, serán sometidas a la consideración del Consejo de Administración.

- **Información económico financiera.**

La Comisión ha revisado periódicamente la información financiera de la Sociedad, particularmente el Informe Financiero Anual, el Informe Financiero Semestral y la que se hace pública en los restantes trimestres.

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

- **Audidores externos.**

Los auditores PriceWaterhouseCoopers Auditores, S.L., inicialmente designados por la Junta General Ordinaria de 22 de mayo de 2003 por un periodo de tres años (ejercicios 2003, 2004 y 2005), fueron renovados, por períodos anuales en los ejercicios 2006, 2007 y 2008.

En la reunión de febrero de 2008, la Comisión acordó proponer al Consejo la renovación del mandato de PriceWaterhouseCoopers Auditores, S.L. como auditor externo de la Sociedad durante el ejercicio 2008. Posteriormente, el Consejo sometió a la Junta General Ordinaria la renovación del mandato, lo que se produjo el 27 de marzo de 2008.

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

Durante el 2008, como ha venido haciendo en años anteriores, la Comisión ha mantenido la política de revisar los riesgos y contingencias de la Sociedad.

Respecto a las contingencias, se realiza un análisis periódico de las materias más relevantes por cada uno de los distintos proyectos. Particularmente, se ha examinado (i) la situación de las desviaciones en el coste de las expropiaciones en España respecto a proyectos ya adjudicados y participados por la Sociedad, (ii) el impacto de los derivados y coberturas y (iii) las obligaciones y compromisos asumidos con los contratos financieros de cada proyecto. En general, se estima que los principales riesgos están debidamente identificados y que existe un correcto procedimiento para su análisis y valoración.

Igualmente, la Comisión ha analizado durante 2008 el sistema de gestión de riesgos de la Sociedad, así como los mecanismos de cobertura y medidas de control en relación con los mismos.

- **Gobierno corporativo.**

En la Junta General Ordinaria de 27 de marzo de 2008 se informó, de las modificaciones introducidas en el Reglamento del Consejo de Administración durante el ejercicio 2007.

En 2008 se ha revisado la implantación de las distintas recomendaciones introducidas en la normativa de la Sociedad con motivo de la publicación del Código Unificado de Buen Gobierno.

En cuanto a la implantación del Buzón de Sugerencias en Cintra, que tuvo lugar a finales de 2007, en la reunión de esta Comisión de julio de 2008 se repasaron los comentarios recibidos hasta esa fecha, y se analizó la conveniencia de reforzar e impulsar de forma interna este procedimiento, de tal forma que puedan conseguirse los objetivos fijados con su implantación.

La CAC analizó durante 2008 un potencial conflicto de interés de un miembro de la Alta Dirección, interesado en la inversión en una sociedad ajena a Cintra que desarrolla una actividad coincidente con su ámbito de responsabilidad y adoptó ciertas medidas encaminadas a evitar la existencia de ese conflicto.

- **Auditoría Interna.**

En este aspecto CINTRA decidió apoyarse en la Dirección de Auditoría Interna de Grupo Ferrovial.

A tal efecto, en la reunión celebrada en julio de 2008 se presentaron por el Director de Auditoría Interna los objetivos principales de su Dirección, una propuesta de plan de actuación y la organización que dispone para ello. Asimismo informó de los procesos de revisión en curso en el ámbito de CINTRA, acordándose que informará de su resultado en sucesivas reuniones de la Comisión.

La Comisión entiende que, durante el ejercicio 2008, ha sido adecuadamente informada de las materias de su competencia y que su labor se ha desarrollado satisfactoriamente.

Este informe se trasladará al Consejo de Administración para su posterior difusión junto con la restante información pública anual.

➤ 14. Informe de la comisión de Operaciones Vinculadas

Composición de la Comisión

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

IDENTIDAD	NATURALEZA
D. Fernando Abril-Martorell Hernández (Presidente)	Externo Independiente
D. José Fernando Sánchez-Junco Mans	Externo Independiente
D. Jaime Bergel Sainz de Baranda	Externo no Independiente ni Dominical
D. Emilio Saracho Rodríguez de Torres	Externo Independiente

Respecto al informe correspondiente al ejercicio 2007 se han producido las siguientes novedades en la composición de la Comisión:

- La Comisión, en su reunión del 28 de enero de 2008, acordó nombrar como nuevo Presidente de la misma al Consejero Independiente, Sr. D. Fernando Abril-Martorell Hernández. Desde 2004 ha venido desempeñando el cargo de Presidente de la Comisión el consejero Sr. Sánchez-Junco Mans. Sin embargo, transcurridos tres años desde su nombramiento, y en cumplimiento del artículo 22.2 del Reglamento del Consejo de Administración procedía acordar su sustitución.
- El Consejo de Administración, en su reunión, del día 12 de noviembre de 2008, acordó el nombramiento de D. Emilio Saracho Rodríguez de Torres como miembro de esta Comisión en sustitución de D. Enrique Díaz-Rato Revuelta. Como consecuencia de este acuerdo, la Comisión pasó a estar íntegramente compuesta por consejeros externos (tres independientes y otro consejero externo).

La Presidencia recae en un Consejero Independiente, según lo establecido en el Reglamento del Consejo, y la Secretaría de la Comisión ha sido ejercida por el Secretario del Consejo.

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

b) Proponer al Consejo de Administración los nombramientos de consejeros independientes para que éste órgano proceda directamente a designarlos (cooptación) o las haga suyas para someterlas a la decisión de la Junta.

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

d) Informar al Consejo en relación con la dispensa de los deberes y otras autorizaciones respecto de los Consejeros Independientes.

Principales actividades desarrolladas durante el 2008

Durante el ejercicio 2008 la Comisión se ha reunido en seis ocasiones.

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

Revisión del contrato marco

• Seguimiento de las operaciones vinculadas entre CINTRA y Grupo Ferrovial, y sus respectivos grupo de empresas.

Se han analizado las operaciones formalizadas con Ferrovial, con el objeto de describir las principales relaciones existentes e identificar las incidencias que pudieran surgir en ejecución de los contratos entre ambas partes. Desde esta Comisión se da cumplimiento a su función principal de garantizar la transparencia de las relaciones entre la Sociedad y su accionista principal.

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

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

• Prestación de servicios entre CINTRA y empresas del Grupo Ferrovial.

En comparación con el año 2008, se reducen considerablemente los servicios que prestará CINTRA a empresas de Grupo

Ferrovial en línea con la tendencia de ejercicios anteriores, mientras que se incrementan los que prestará Grupo Ferrovial a CINTRA, si bien la Comisión considera que son proporcionados y están debidamente justificados.

• Se han revisado “ex-post” los procesos de licitación del Ejercicio 2008 en los que ha participado CINTRA con precios de construcción de Ferrovial Agromán, a efectos de valorar la competitividad de las ofertas.

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

Actuaciones en materia de gobierno corporativo

• Propuesta de nombramiento de consejero.

La Comisión informó favorablemente proponer al Consejo de Administración el nombramiento de D. Emilio Saracho Rodríguez de Torres como nuevo consejero de la compañía, en su condición de independiente, de acuerdo con la modificación experimentada por el Reglamento del Consejo durante 2007, que tuvo por objeto adecuarlo a las nuevas normas de gobierno corporativo.

• Autorizaciones respecto a consejeros independientes.

Asimismo la Comisión entró a valorar ciertos supuestos de relaciones profesionales entre consejeros y CINTRA, e informó favorablemente al Consejo con ocasión de (i) la firma de determinados acuerdos de confidencialidad y exclusividad por la Compañía con una sociedad vinculada a un consejero independiente, y (ii) por la participación de un fondo gestionado por un grupo financiero vinculado a un consejero independiente de la Sociedad, conjuntamente con CINTRA, en un proceso internacional de licitación.

• Otras medidas adoptadas.

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

• Delegación del Consejo.

Finalmente, a la Comisión, por delegación del Consejo de Administración, se le encomendó la tutela y supervisión del proceso de desinversión de la actividad de aparcamientos, en la medida en que un alto directivo de la Compañía había expresado su interés en participar en el mismo. Una vez confirmada la renuncia de esta persona a participar en el proceso de desinversión mencionado las funciones delegadas en la Comisión quedaron sin efecto alguno.

Finalmente, la Comisión estima que ha sido regularmente informada sobre las materias sobre las que debe conocer y, en particular, sobre 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.

Asimismo, y tras la aparición del Código Unificado de Buen Gobierno, esta Comisión modificó sus competencias, y se le atribuyeron en el Reglamento del Consejo funciones en materia de Consejeros Independientes, que han sido desarrollados durante el año 2008.

Este informe se trasladará al Consejo de Administración para su posterior difusión junto con la restante información pública anual.

➤ 15. Sistemas de control de riesgos

La política en materia de control y gestión de riesgos vigente en Cintra se traduce, de manera esquemática, en los siguientes criterios:

- Gestión global de riesgos desde la perspectiva de un beneficio sostenible.
- Consideración de factores estratégicos y operativos para identificar los riesgos, incluyendo factores de naturaleza económica, regulatoria, legal, sociopolítica, laboral y medioambiental.
- Utilización de métodos homogéneos de medición en términos de probabilidad y de impacto, además de su consideración económica (contingencias) para facilitar la toma de decisiones.
- Integración con los sistemas de gestión de crisis y continuidad de negocio así como con la política corporativa de aseguramiento.
- Política corporativa en materia de aseguramiento orientada al aprovechamiento de sinergias en el grupo y la optimización de coberturas y costes, con protección de activos y cuenta de resultados.
- Normalización de los modelos de informe a la Comisión de Auditoría y Control actualizados periódicamente.

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 2008, se ha creado una nueva Dirección Corporativa de Riesgos, dependiente del Consejero Delegado de Grupo Ferrovial, que ha desarrollado una nueva versión del GRM, denominada Ferrovial Risk Management (FRM) orientada a una mayor asociación de los riesgos analizados con los objetivos a los que esos riesgos amenazan.

El F.R.M. (Ferrovial Risk Management) es el nuevo esquema de gestión de riesgos que se implantará a lo largo de 2009 como herramienta de apoyo y aportación de valor para los miembros del equipo gestor de Cintra. El F.R.M. se articulará a través de:

- El universo de riesgos: Esquema de análisis que parte de un catálogo común a utilizar por los diferentes negocios, que clasifica los riesgos en cuatro grandes áreas: riesgos estratégicos, riesgos operativos, riesgos de cumplimiento y riesgos financieros.
- Identificación y valoración de los riesgos: A través de dos nuevos instrumentos la Matriz de Relevancia y la Escala de Valoración, los gestores directos identificarán, priorizarán y valorarán


los riesgos más relevantes a los que se enfrentan sus negocios, mediante un esquema de trabajo común y ordenado.

- Informes: Los gestores de los negocios describirán los sistemas de gestión utilizados y, propondrán, en su caso, nuevos controles o modificación de los existentes.
- Comunicación y gestión de crisis: El FRM está estrechamente vinculado a los procedimientos de gestión de crisis y continuidad de negocio. A nivel corporativo, el perfil de riesgos es la base para la identificación de situaciones repentinas que pudieran desencadenar una crisis de consecuencias relevantes para la compañía. Como parte de estos procedimientos, existe un protocolo de comunicación interna y externa cuyo objeto es que, ante una situación de crisis, los niveles de la organización que deben tomar decisiones dispongan de información fiable y adecuada en el menor tiempo posible.

Principales riesgos de la Sociedad:

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

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



➤ 16. Informe anual de gobierno corporativo según modelo de la CNMV

Para acceder al informe de gobierno corporativo, siga este enlace:

<http://memoria2008.cintra.es/IAGC.pdf>

Cuentas Anuales Consolidadas

correspondientes al ejercicio 2008

Balance de situación consolidado de los ejercicios 2008 y 2007

Activo	Millones de euros		
	Nota	2008	2007
Activos no corrientes		10.517	11.132
Fondo de Comercio	5	97	164
Activos Intangibles	6	-	84
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	7	8.851	9.728
Inmovilizado material	8	2	171
Inversiones en asociadas		-	7
Activos financieros no corrientes	9	298	319
Caja restringida		214	302
Otros activos financieros		84	17
Impuestos Diferidos	20	1.144	626
Derivados financieros a valor razonable	10	125	33
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	11	1.701	-
Activos corrientes		1.199	1.164
Existencias	12	4	24
Clientes y otras cuentas a cobrar	13	406	436
Clientes por ventas y prestaciones de servicios		189	223
Otros deudores		269	248
Activos por impuestos sobre las ganancias corrientes		23	28
Provisiones		-75	-63
Tesorería y Equivalentes	17	789	704
Sociedades de proyectos de infraestructuras		394	488
Caja restringida		113	206
Resto de tesorería y equivalentes		281	282
Resto de sociedades		395	216
Total Activo		13.417	12.296
Pasivo y Patrimonio Neto	Nota	2008	2007
Patrimonio neto	14	470	1.280
Patrimonio neto atribuible a los accionistas		339	1.035
Patrimonio neto atribuible a los socios externos		131	245
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	15	253	241
Pasivos no corrientes		10.701	10.073
Otras provisiones no corrientes	16	371	7
Deuda Financiera	17	8.107	9.189
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		8.107	9.152
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		-	37
Otras deudas	18	118	137
Impuestos Diferidos	20	236	161
Derivados financieros a valor razonable	10	1.869	579
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas	11	1.374	-
Pasivos corrientes		619	702
Deuda Financiera	17	421	385
Obligaciones y deudas de proyectos de infraestructuras		418	380
Deudas con entidades de crédito resto de sociedades		3	5
Deudas por operaciones de tráfico	19	198	313
Acreedores comerciales		58	92
Pasivos por impuestos sobre las ganancias corrientes		5	33
Otras deudas no comerciales		135	188
Provisiones para operaciones de tráfico	18	-	4
Total Pasivo y Patrimonio Neto		13.417	12.296

Las Notas 1 a 34, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2008.

Cuenta de pérdidas y ganancias consolidada de los ejercicios 2008 y 2007

	Millones de euros		
	Nota	2008	2007
Cifra de ventas		736	714
Otros ingresos de explotación		-	-
Total Ingresos de explotación	22	736	714
Consumo y otros gastos externos		-6	-3
Gastos de personal	23	71	65
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado		122	125
Variación de las provisiones de tráfico		26	16
Otros gastos de explotación		122	106
Total gastos de explotación		335	309
Resultado de explotación		401	405
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras		40	41
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras		487	532
Resultado financiero de proyectos de infraestructuras		-447	-491
Ingresos financieros resto de sociedades		18	11
Gastos financieros resto de sociedades		25	4
Resultado financiero del resto de sociedades		-7	7
Resultado financiero	25	-454	-484
Otras ganancias y pérdidas	25	-6	-3
Resultado consolidado antes de impuestos		-59	-82
Impuesto sobre sociedades	20	80	126
Resultado consolidado procedente de actividades continuadas		21	44
Resultado neto operaciones discontinuadas	11	-46	-42
Resultado consolidado del ejercicio:	14	-25	2
- Resultado atribuido a Socios externos		31	28
- Resultado del ejercicio atribuido a la Sociedad dominante (beneficio/pérdida)		-56	-26
Beneficio/pérdida por acción			
De operaciones continuadas atribuido a la sociedad dominante	26		
Básico		-0,02	0,03
Diluido		-0,02	0,03
De operaciones discontinuadas atribuido a la sociedad dominante	26		
Básico		-0,08	-0,08
Diluido		-0,08	-0,08
Del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	26		
Básico		-0,10	-0,05
Diluido		-0,10	-0,05

Las Notas 1 a 34, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2008.

Estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos de los ejercicios 2008 y 2007

	Millones de euros		
	Nota	2008	2007
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura antes de impuestos		-1.201	-266
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura (impuesto)		461	110
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura de activos y pasivos mantenidos para la venta antes de impuestos		81	-
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura de activos y pasivos mantenidos para la venta (impuesto)		-14	-
Ganancias/(pérdidas) por diferencias de conversión antes de impuestos		23	-57
Ganancias/(pérdidas) por diferencias de conversión (impuestos)		-9	25
Ganancias/(pérdidas) por diferencias de conversión de activos y pasivos mantenidos para la venta antes de impuestos		21	-
Ganancias/(pérdidas) por diferencias de conversión de activos y pasivos mantenidos para la venta (impuestos)		4	-
Otros conceptos (cargados)/abonados directamente en patrimonio antes de impuestos		2	4
Otros conceptos (cargados)/abonados directamente en patrimonio (impuestos)		-	-
Resultado Neto Registrado directamente en patrimonio	14	-632	-184
Resultado consolidado del ejercicio		-25	2
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio:	14	-657	-182
- Atribuido a la Sociedad dominante		-578	-176
- Atribuido a socios externos		-79	-6

Las Notas 1 a 34, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2008.

Estado de Flujos de efectivo consolidado de los ejercicios 2008 y 2007

	Millones de euros		
	Nota	2008	2007
Resultado Neto		-56	-26
Ajustes al resultado ⁽²⁾	27	749	720
Pago de Impuesto	20	-36	-16
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros		21	105
Cobro dividendos empresas asociadas		1	-
Flujo de operaciones		679	783
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		-82	-47
Inversión en proyectos de infraestructuras		-436	-571
Inversión inmovilizado financiero		7	-42
Desinversión		-	-
Flujo de inversión		-511	-660
Flujo antes de financiación		168	123
Flujo de capital y socios externos		18	32
Pago de dividendos accionista sociedad matriz		-50	-50
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas		-37	-54
Compra Autocartera Cintra		-68	-
Flujo financiación propia		-137	-72
Intereses pagados		-489	-442
Aumento endeudamiento bancario		1.308	1.619
Disminución endeudamiento bancario		-632	-1.323
Flujo de financiación		50	-218
Variación tesorería y equivalentes		218	-95
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo		704	809
Tesorería y equivalentes al final del periodo ⁽¹⁾		879	704
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes		43	10

Las Notas 1 a 34, forman parte de las Cuentas Anuales Consolidadas a 31 de diciembre de 2008.

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

(1) La conciliación de la tesorería y equivalentes al final del periodo del Estado de flujos de efectivo con el Balance de Situación se realiza en la siguiente tabla:

	2008	2007
Tesorería y equivalentes	789	704
Tesorería y equivalentes actividades mantenidas para la venta	90	-
Tesorería y equivalentes al final del periodo	879	704

(2) Los ajustes al resultado se detallan en la siguiente tabla:

Conceptos	Millones de euros	
	2008	2007
Minoritarios	31	28
Amortizaciones	173	185
Resultado de asociadas	-	-1
Resultado por financiación	619	650
Impuesto	-80	-145
Otras ganancias y pérdidas	6	3
Ajustes al resultado	749	720

En la Nota 27 se detallan los ajustes al resultado excluyendo las operaciones mantenidas para la venta y operaciones discontinuadas.

Notas a las Cuentas Anuales Consolidadas

del ejercicio 2008

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

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

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

a. Autopistas. Esta actividad se lleva a cabo mediante la realización de las siguientes actividades: diseño, construcción, ejecución, explotación, gestión, administración y conservación de toda clase de infraestructuras y de obras, públicas, normalmente revertibles a la administración concedente, 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.

Con objeto de facilitar la comprensión de los presentes estados financieros, cabe matizar que el término proyectos de infraestructuras se refiere a los proyectos de la actividad de autopistas. Dichos proyectos se desarrollan normalmente a través de contratos a largo plazo, en los que la sociedad titular del proyecto, que suele participar con otros socios, financia la construcción o rehabilitación de una infraestructura pública, o adquiere el derecho a explotar una infraestructura preexistente y posteriormente opera y mantiene la infraestructura recuperando la inversión mediante el cobro de un peaje o tarifas reguladas por una entidad pública.

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

1.2 Variaciones en el perímetro

- Las principales variaciones en el perímetro de consolidación durante el ejercicio 2008 han sido las siguientes:

Como consecuencia de la refinanciación de Autema y la nueva estructura societaria creada, se han constituido dos sociedades nuevas que se han incorporado al perímetro de consolidación:

- Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A., en la que Cintra, S.A. participa en un 100%;
- Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. en la que Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. participa en un 100%.

Compra de un 40% adicional de la sociedad Autostrada Poludnie a Ferrovial Agroman (4,6%) y Budimex (32,4%). Cintra, S.A. ya ostentaba el control de esta sociedad al poseer una participación del 50%. No se ha generado ningún fondo de comercio.

En el área de Aparcamientos, destacar:

Constitución de Cintra Car Parks, incorporada en julio de 2008 al perímetro en la que Cintra S.A. tiene un 99,92% a través de Cintra Aparcamientos S.A., como consecuencia de la adjudicación de la gestión durante 5 años de los servicios de aparcamientos y autobuses del aeropuerto londinense de Stansted.

A lo largo del año, adicionalmente, se han producido las siguientes incorporaciones: UTE Expo Zaragoza, en la que Cintra, S.A. tiene un 99,92% a través de Dornier, S.A. y Cintra Aparcamientos, S.A., Concha Parking, S.A. en la que Cintra, S.A. tiene un 59,95% a través de Eguisa, S.L., Serrano Park, S.A. en la que Cintra S.A. tiene un 49,96% a través de Cintra Aparcamientos S.A. La participación indirecta de Cintra S.A. en Infofer Estacionamientos A.I.E. ha pasado de un 30,31% a un 16,65% debido a que se ha producido una ampliación de capital en dicha sociedad a la que Cintra Aparcamientos no acudió.

La única salida del perímetro se ha producido en febrero de 2008 con la venta de Río Piedras, en la que Cintra, S.A. participaba indirectamente en un 74,94%. El impacto de dicha venta no ha sido significativo en la cuenta de resultados.

- Las principales variaciones en el perímetro de consolidación durante el ejercicio 2007 fueron las siguientes:

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

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

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

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

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

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

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

Las Cuentas Anuales Consolidadas de 2008 han sido formuladas con fecha 24 de febrero de 2009, estando pendientes de aprobación por las correspondiente Junta General de Accionistas. No obstante, los Administradores de la sociedad dominante esperan que las citadas cuentas anuales consolidadas sean aprobadas sin modificación alguna.

➤ 2. Resumen de las principales políticas contables

2.1 Bases de preparación

La información financiera consolidada presentada en estas cuentas anuales ha sido elaborada bajo las Normas Internacionales de Información Financiera adoptadas por la Unión Europea (NIIF UE) al cierre del ejercicio. Respecto a los criterios utilizados en la aplicación de dichas normas, es de destacar que la Entidad ha optado, en aquellos casos en que la NIIF permite distintos criterios alternativos, por valorar el inmovilizado material e inmaterial a coste histórico, capitalizando gastos financieros durante el periodo de construcción y para el caso de entidades de control conjunto y uniones temporales de empresas existentes, consolidarlas por el método de integración proporcional. Las cuentas anuales se han preparado bajo el enfoque de coste histórico modificado por las revalorizaciones de derivados. Dichos criterios han sido los mismos que los aplicados en el ejercicio 2007.

En el ejercicio 2008 como consecuencia de la decisión del Consejo de Administración de la sociedad del comienzo del proceso de desapropiación de las autopistas chilenas y la actividad de aparcamientos, ambos segmentos se han clasificado como activos y pasivos mantenidos para la venta y actividades discontinuadas, según se detalla en la Nota 11.

Algunos importes correspondientes al ejercicio 2007 han sido reclasificados en las presentes cuentas anuales consolidadas con el fin de hacerlas comparables con las del ejercicio actual y facilitar su comparación.

Se han aprobado y publicado nuevas normas contables (NIIF/NIC) e interpretaciones (IFRIC o CINIIF) cuya fecha de entrada en vigor está prevista para los ejercicios contables iniciados el 1 de enero de 2009 o con posterioridad a dicha fecha. Por parte de la dirección del grupo se está realizando la evaluación del posible impacto de las mismas y no se espera que su efecto sea relevante.

Normas, modificaciones e interpretaciones con fecha de entrada en vigor en 2008.

- NIC 39 (Modificación) "Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración"
- NIIF 7 (Modificación) "Instrumentos financieros: Información a revelar" – Reclasificación de instrumentos financieros

Normas y modificaciones e interpretaciones a las normas existentes que no han entrado todavía en vigor y que el Grupo no ha adoptado con anticipación.

A la fecha de formulación de estas cuentas, el IASB había publicado las interpretaciones que se detallan a continuación. Estas interpretaciones son de obligado cumplimiento para todos los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2009, y

ejercicios posteriores, si bien el Grupo no las ha adoptado con anticipación: La evaluación del impacto de la adopción de las mismas esta realizándose por la Dirección de la sociedad.

La NIIF 8 sustituye a la NIC 14 y homogeneiza los requisitos de presentación de información financiera por segmentos con la norma americana SFAS 131 *"Disclosures about segments of an enterprise and related information"*. La nueva norma exige un enfoque de dirección bajo el cual la información por segmentos se presenta sobre la misma base que la que se utiliza a efectos internos.

- CINIIF 11, "NIIF 2 – Transacciones de grupo y con acciones propias" que establece los principios para determinar si una transacción basada en acciones en la que intervienen acciones propias o entidades del grupo debe reconocerse como una transacción con pago basado en acciones liquidada con instrumentos de patrimonio o liquidada en efectivo en las cuentas individuales de la dominante y de las entidades del grupo.
- CINIIF 14, "NIC 19 – Límite de los activos afectos a un plan de prestaciones definidas, necesidades mínimas de financiación e interrelación entre ambos" que recoge las pautas para evaluar el límite establecido en la NIC 19 sobre el superávit que puede reconocerse como activo.
- CINIIF 12 "Contratos de prestación de servicios", de obligado cumplimiento para los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2008. A la fecha de formulación de estas cuentas, la Unión Europea no había adoptado esta interpretación. El grupo está en proceso de evaluación del impacto de dicha norma.
- NIC 23 (Modificación), "Costes por intereses". Esta norma exige que las entidades capitalicen los costes por intereses que sean directamente atribuibles a la adquisición, construcción o producción de un activo cualificado (como parte del coste del activo).
- NIC 1 (Revisada), "Presentación de estados financieros" Esta norma modificada prohíbe la presentación de partidas de ingreso y gasto en el estado de cambios en el patrimonio neto, y exige que los cambios en el patrimonio neto por operaciones con terceros no accionistas se presenten separados de los cambios en el patrimonio neto por operaciones con accionistas.
- NIIF 2 (Modificación) "Pagos basados en acciones". Esta modificación aborda las condiciones para la irrevocabilidad de la concesión de los derechos y las cancelaciones. En ella se aclara que únicamente las condiciones de servicio y de rendimiento pueden considerarse condiciones de concesión.
- NIC 32 (Modificación) "Instrumentos financieros: Presentación" y NIC 1 (Modificación) "Presentación de estados financieros" – "Instrumentos financieros con opción de venta y obligaciones que surgen en la liquidación". Estas modificaciones exigen a las entidades que reclasifiquen los instrumentos financieros rescatables y los instrumentos (o componentes de los mismos) que

conlleven la obligación para la entidad de entregar a un tercero una fracción de sus activos netos en el supuesto de liquidación como patrimonio, siempre que el instrumento tenga ciertas características y cumpla determinadas condiciones.

- NIIF 1 (Modificación) "Adopción por primera vez de las NIIF" y NIC 27 "Estados financieros consolidados y separados". La norma modificada permite que los primeros adoptantes utilicen el valor razonable o el valor contable resultante de aplicar los principios contables anteriores como coste atribuido de las inversiones en dependientes, negocios conjuntos y asociadas en los estados financieros separados dependientes del Grupo.
- NIIF 5 (Modificación), "Activos no corrientes mantenidos para la venta y actividades interrumpidas" (y correspondiente modificación de la NIIF 1 "Adopción por primera vez de las NIIF").
- NIC 23 (Modificación) "Costes por intereses". Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008. La definición de costes por intereses se ha modificado para que los intereses se calculen de acuerdo con el tipo de interés efectivo definido en la NIC 39 "Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración". Con ello se elimina la inconsistencia de la terminología entre la NIC 39 y la NIC 23.
- NIC 28 (Modificación) "Inversiones en asociadas" (y correspondientes cambios a la NIC 32 "Instrumentos financieros: Presentación" y NIIF 7: "Instrumentos financieros: Información a revelar").
- NIC 36 (Modificación) "Deterioro de activos". Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 38 (Modificación) "Activos intangibles". Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 19 (Modificación) "Retribuciones a los empleados". Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 39 (Modificación) "Instrumentos financieros: Reconocimiento y valoración". Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 1 (Modificación) "Presentación de estados financieros". Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- Además de las modificaciones mencionadas anteriormente, se han publicado una serie de cambios menores a la NIIF 7 "Instrumentos financieros: Información a revelar", la NIC 8 "Políticas contables, cambios en estimaciones y errores", la NIC 10 "Hechos posteriores a la fecha del balance", la NIC 18 "Ingresos ordinarios" y la NIC 34 "Información financiera

intermedia" dentro del proyecto anual de mejoras del IASB de mayo de 2008.

A la fecha de formulación de estas cuentas, el IASB había publicado las interpretaciones que se detallan a continuación y que son de obligado cumplimiento para todos los ejercicios comenzados a partir del 1 de enero de 2009, cuya evaluación esta siendo realizada por la sociedad.

- CINIIF 13, "Programas de fidelización de clientes" (vigente desde el 1 de julio de 2008).
- NIC 16 (Modificación) "Inmovilizado material" (y correspondiente modificación de la NIC 7 "Estado de flujos de efectivo") (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 27 (Modificación) "Estados financieros consolidados y separados" (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 28 (Modificación) "Inversiones en asociadas" (y correspondientes modificaciones a la NIC 32 "Instrumentos financieros: Presentación" y NIIF 7 "Instrumentos financieros: Información a revelar") (vigente desde el 1 de enero de 2009).
- NIC 29 (Modificación) "Información financiera en economías hiperinflacionarias" (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 31 (Modificación) "Participaciones en negocios conjuntos" (y correspondientes modificaciones a la NIC 32 y NIIF 7) (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 38 (Modificación) "Activos intangibles". Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 40 (Modificación) "Inversiones inmobiliarias" (y correspondientes modificaciones a la NIC 16) (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 41 (Modificación) "Agricultura" (vigente desde el 1 de enero de 2009). Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.
- NIC 20 (Modificación) "Contabilización de las subvenciones oficiales e información a revelar sobre ayudas públicas". Esta modificación es parte del proyecto anual de mejoras del IASB que se publicó en mayo de 2008.

Normas, modificaciones a normas e interpretaciones emitidas por el IASB pendientes de adopción por la Unión Europea, que no han entrado en vigor y que el Grupo no ha adoptado con anticipación.

- NIC 27 (Revisada) "Estados financieros consolidados y separados". La norma revisada exige que los efectos de todas las transacciones con intereses minoritarios se contabilicen en el patrimonio neto siempre que no haya cambios en el control de forma que estas operaciones ya no tengan efecto en el fondo de comercio ni tampoco resulten en una pérdida o ganancia.
- NIIF 3 (Revisada) "Combinaciones de negocios". La norma revisada mantiene el método de adquisición para las combinaciones de negocios.
- CINIIF 15 "Acuerdos para la construcción de bienes inmuebles". Esta interpretación aclara si, para determinadas transacciones, debe aplicarse la NIC 18 "Ingresos ordinarios" o la NIC 11 "Contratos de construcción". Es probable que la NIC 18 sea de aplicación a un mayor número de transacciones.
- CINIIF 16 "Coberturas de una inversión neta en una operación en el extranjero" (vigente desde el 1 de octubre de 2008).
- CINIIF 17 "Distribución a los accionistas de activos distintos del efectivo". Esta interpretación aclara como deberían ser valoradas las distribuciones de activos, distintos del efectivo, cuando una entidad distribuya dividendos a sus accionistas. Esta interpretación exige que los dividendos a cuenta se registren cuando hayan sido autorizados de forma apropiada, que el dividendo se valore al valor razonable de los activos netos a distribuir y que la diferencia entre el valor razonable del dividendo pagado y el valor en libros de los activos netos distribuidos se reconozca en la cuenta de resultados. Esta interpretación es de aplicación prospectiva para todos los ejercicios comenzados a partir del 1 de julio de 2009 y está pendiente de adopción por parte de la Unión Europea.
- CINIIF 18 - Tras las últimas publicaciones de normas, modificaciones a normas e interpretaciones por parte del IASB y de IFRIC y adopciones de normas por parte de la Unión. El IFRIC (*International Financial Reporting Interpretations Committee*) acaba de publicar el IFRIC 18 "*Transfers of assets from customers*". Esta interpretación aclara los requisitos necesarios, en el contexto de las NIIF, para aquellos acuerdos en virtud de los cuales una entidad recibe un activo fijo de un cliente con el objeto de utilizar el mismo para conectar al cliente a una red de distribución, o, en otro caso, para darle acceso de determinados bienes o servicios (por ejemplo, suministro de gas, electricidad o agua). En algunos casos, la entidad recibe efectivo, con el fin de adquirir o construir un activo fijo que se utilizará para conectar al cliente a una red o darle acceso a determinados bienes o servicios (o ambos).

Esta interpretación se aplicará con carácter prospectivo a partir del 1 de julio de 2009, para todas las transferencias de activos recibidas a partir de dicha fecha. Se permite la aplicación anticipada de la interpretación, siempre que la entidad disponga de la valoración e información necesaria para aplicar la misma a la fecha en que se produjo la transferencia del activo por parte del cliente.

2.2 Criterios de consolidación

Durante el ejercicio 2008 y 2007, la fecha de cierre contable de las cuentas anuales individuales de todas las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación es el mismo. Asimismo con el objeto de presentar de forma homogénea las diferentes partidas que componen estas Cuentas Anuales Consolidadas, se han aplicado criterios de homogeneización contable, tomando como base los criterios contables de la Sociedad dominante. La elaboración de las Cuentas Anuales Consolidadas se ha basado en la aplicación de los siguientes métodos (en el Anexo I se desglosan los datos de indentificación de las sociedades incluidas en el perímetro de consolidación):

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

b. Método de integración por puesta en equivalencia: Se contabilizan por el método de puesta en equivalencia las sociedades que tienen la consideración de asociadas. A estos efectos, se

entienden por asociadas, todas aquellas sociedades en las que se tiene una influencia significativa en su gestión, pero sin ejercer el control y sin que haya gestión conjunta con terceros. Por aplicación del método de puesta en equivalencia se reconoce el porcentaje de participación en el patrimonio de dicha sociedad tanto en sus reservas como en el resultado del ejercicio.

c. Método de integración proporcional: Se aplica a los negocios conjuntos que son aquellos en los que contractualmente la gestión de las sociedades participadas es realizada conjuntamente por la Sociedad Dominante y por terceros no vinculados al Grupo. Los activos y pasivos asignados a las operaciones conjuntas o los que se controlan conjuntamente con otros 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. Los negocios conjuntos aportan al Grupo consolidado una cifra de activos, resultado y ventas de 2.101, -26 y 91 millones de euros respectivamente (1.149, -71 y 96 millones de euros en 2007), siendo los negocios más representativos que se integran por el método de integración proporcional las sociedades Indiana Toll Road, Autopistas Trados 45, Nea Odos y Central Greece. También se incluyen las actividades realizadas por las Uniones Temporales del Empresas (entidades con una regulación jurídica específica en España que básicamente establece un sistema de colaboración conjunta empresarial y contractual entre los partícipes).

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

e. Conversión de estados financieros en moneda distinta al euro: Los estados financieros de las sociedades dependientes y negocios conjuntos, 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. Dentro del proceso de consolidación las participaciones en empresas del grupo se eliminan contra los fondos propios de la participada, excepto en las asociadas que quedan valoradas a tipo de cambio de cierre.

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".

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

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

2.3.1 Activos intangibles

Los elementos incluidos en el epígrafe “Activos intangibles” del Balance de situación consolidado adjunto, se reconocen inicialmente por su precio de adquisición o coste de producción, incluyendo los gastos financieros capitalizables, y posteriormente se valoran a su coste menos su correspondiente amortización acumulada y las pérdidas por deterioro que hayan experimentado. En la actualidad no existen activos intangibles de vida útil indefinida en el Grupo. La mayoría de los activos registrados en este epígrafe son concesiones administrativas de aparcamientos y se amortizan siguiendo el método lineal durante el periodo concesional. Dicho periodo oscila entre los 5 y los 50 años, aunque los cánones más significativos se amortizan en un periodo de entre 20 y 50 años. El resto de conceptos se amortizan durante su vida útil.

2.3.2 Inversiones en proyectos de infraestructuras

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

Los activos afectos a autopistas de peaje se amortizan según el siguiente criterio: Toda la inversión inicial relativa a la infraestructura que posteriormente es revertida a la administración, incluyendo los costes de expropiación, y los costes financieros activados durante el periodo de construcción, es amortizada en función del tráfico previsto durante toda la vida de la concesión.

En el caso de que exista un pago a la administración por adquirir el derecho de la explotación de la concesión, dicho pago es también amortizado en función del tráfico previsto en la concesión.

Aquellos activos que sean adquiridos por la sociedad concesionaria para prestar los servicios objeto de la concesión, pero que no formen parte de la infraestructura que al final de la concesión revierte a la administración son amortizados en función de su vida útil utilizando un criterio que refleje el uso económico del activo.

Las inversiones de reposición de la infraestructura se amortizan en función del tráfico estimado en la vida útil de las mismas. Cuando las inversiones suponen un aumento de la capacidad de la infraestructura son amortizadas en función del tráfico previsto a partir de la fecha de su realización hasta el final de la concesión. Por último las inversiones a realizar al final del periodo concesional con objeto de la reversión de la infraestructura al órgano concedente correspondiente, se valoran a valor actual en el momento de la entrada en explotación de la concesión

y se activan como inversiones de proyectos de infraestructuras, amortizándose en el periodo concesional restante.

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

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

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

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

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

2.3.3 Inmovilizaciones materiales

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

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

Los gastos financieros incurridos en el periodo de construcción o producción previo a la puesta en funcionamiento de los activos, son capitalizados, procediendo de fuentes de financia-

ción específica destinados de forma expresa a la adquisición del elemento de inmovilizado, como de fuentes de financiación genérica de acuerdo a las pautas establecidas para activos cualificados en la NIC 23.

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

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

2.3.4 Pérdidas por deterioro

En el caso de fondos de comercio el Grupo realiza anualmente pruebas de deterioro del valor. En el caso de activos sujetos a amortización, en cada cierre contable el Grupo evalúa la posible existencia de pérdidas de valor que obligue a reducir los importes en libros. Si existiese cualquier indicio de pérdida, se calcula el valor recuperable del activo al objeto de identificar el alcance de la pérdida por deterioro en caso de que su valor recuperable sea inferior a su valor contable, registrándose su efecto en la cuenta de resultados. A efectos de evaluar las pérdidas por deterioro, estas se determinan para cada activo individualmente. En caso de que esto no sea posible, se determinan para cada grupo identificable de activos más pequeño que genera entradas de efectivo independientes de los derivados de otros activos (unidades generadoras de efectivo).

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

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

2.3.5 Arrendamientos

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

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

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

2.3.6 Activos Financieros

La política de compras y ventas regulares de activos financieros del grupo establece que una vez realizado el análisis previo de las variables asociadas a la inversión: curva de tipos, fechas y volúmenes de fondos y la situación macroeconómica de cada país, los instrumentos seleccionados deben cumplir al menos los siguientes requisitos: que tengan liquidez a corto plazo sin penalizaciones, que no exista riesgo de mercado, que se minimice el riesgo de la contrapartida y que el plazo de inversión no supere los doce meses. Las inversiones se harán normalmente en moneda local y la fecha de referencia será la fecha de negociación.

a. Activos financieros a valor razonable con cambios en la cuenta de pérdidas y ganancias:

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

cias salvo los derivados que se describen en la Nota 2.3.7.

b. Inversiones a vencimiento, créditos concedidos y cuentas a cobrar:

Tanto las inversiones a vencimiento, incluyendo aquellas clasificadas como caja restringida a largo plazo, como los créditos concedidos y las cuentas a cobrar se valoran inicialmente por su valor razonable mas costes de la transacción y posteriormente a coste amortizado reconociendo los intereses devengados en función de su tipo de interés efectivo y si procede se calcula la correspondiente provisión por pérdidas por deterioro registrándose dicho impacto en la cuenta de resultados. Dicho interés efectivo es el tipo de actualización que iguala exactamente el desembolso inicial del instrumento financiero con la totalidad de sus flujos de efectivo estimados hasta su vencimiento. El importe de la provisión es la diferencia entre el importe en libros del activo y el valor presente de los flujos futuros de efectivo estimados, descontados al tipo de interés efectivo. La dotación de provisiones por cuentas a cobrar depende de las particularidades de cada proyecto, siendo la más significativa la de la 407 ETR tal y como se comenta en la nota 3.3 de “exposición al riesgo de crédito”.

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

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

2.3.7 Derivados financieros a valor razonable

Los derivados son inicialmente reconocidos por su valor de mercado a la fecha de contratación. Las variaciones posteriores en el valor de mercado se registran igualmente en cada fecha de cierre de balance. El método de reconocimiento de las ganancias o pérdidas de estos, dependerá de si el instrumento esta designado como cobertura o no y, en su caso del tipo de cobertura. Los diferentes tipos de cobertura que designa el Grupo son los siguientes:

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

Por último, en el caso de interrupción de la cobertura el importe reconocido en patrimonio hasta la fecha se imputa al resultado de una forma proporcional durante la vida restante del subyacente.

- ii. Cobertura de valor razonable: Su objetivo es cubrir la exposición a cambios en el valor de un activo o un pasivo reconocido o compromisos en firme sobre transacciones a realizar. La pérdida o ganancia en el instrumento de cobertura junto a la pérdida o ganancia producida en el activo o pasivo cubierto se registran en la cuenta de pérdidas y ganancias consolidadas.
- iii. Cobertura de inversiones netas en el extranjero: Su objetivo es cubrir la exposición a cambios en el valor de dichas inversiones atribuible a oscilaciones en el tipo de cambio. Las pérdidas o ganancias se registran 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 se reconoce en la cuenta de resultados a la venta o vencimiento de dicha inversión.

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

La metodología aplicada al cálculo del valor razonable de los derivados financieros se explica en la nota 10 de la presente memoria.

2.3.8 Combinaciones de Negocio y fondo de comercio

Las combinaciones de negocio se contabilizan mediante el método del coste de adquisición, que conlleva el reconocimiento a valor razonable los activos y pasivos identificables del negocio adquirido. El fondo de comercio es la diferencia positiva originada entre el coste de la inversión y el valor de los activos y pasivos mencionados. En las adquisiciones de empresas asociadas los fondos de comercio generados se consideran como mayor valor de la participación. El fondo de comercio de consolidación no se amortiza y está sujeto al “Test de deterioro” (véase Nota 2.3.4). En las adquisiciones sucesivas en sociedades sobre las que existe un control previo es registrado como fondo de comercio la diferencia entre el sobreprecio pagado en la moneda del país de origen de la sociedad adquirida y el valor neto contable de la participación adquirida en la sociedad.

En cuanto a las operaciones con minoritarios el grupo las trata como operaciones con terceros. Las ganancias o pérdidas que resulten de operaciones de venta con intereses minoritarios se registran en la cuenta de resultados, mientras que las adquisiciones generan un fondo de comercio por la diferencia entre el precio pagado y el valor de los activos netos adquiridos.

Por otro lado, en aquellas operaciones que originen una dilución en la participación financiera en cualquiera de las sociedades del grupo, la disminución de la participación se valora a valor de mercado y se registra en la cuenta de pérdidas y ganancias.

2.3.9 Existencias

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

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

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

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

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

2.3.10 Tesorería y equivalentes

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

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

La caja restringida se constituye en el corto plazo cuando su vencimiento originario tiene lugar dentro de los tres meses siguientes, y a largo cuando el plazo es superior a los tres meses.

2.3.11 Activos no corrientes clasificados como mantenidos para la venta y actividades discontinuadas

a. Activos no corrientes clasificados como mantenidos para la

venta: Los activos no corrientes se clasifican como activos mantenidos para la venta si se considera que su importe en libros se recuperará a través de una operación de venta en vez de a través del uso continuado. Esta condición se considera

cumplida únicamente cuando la venta es altamente probable, y está disponible para su venta inmediata en su condición actual, y previsiblemente se completará en el plazo de un año desde la fecha de clasificación. El total de dichos activos se presenta registrado en una única línea, y valorado al menor importe entre su valor contable y el valor razonable minorado por los costes necesarios para su enajenación, y no están sujetos a amortización desde el momento de su clasificación como mantenidos para la venta. El resultado aportado por dichos activos al resultado consolidado del Grupo se registra en la cuenta de resultados en función de su naturaleza.

b. Actividades discontinuadas: Se registran como actividades discontinuadas aquellas que han sido enajenadas, se ha dispuesto de ellas por otra vía o han sido clasificadas como mantenidas para la venta y representan un segmento completo primario o secundario para el Grupo consolidado, una línea de negocio significativa, o forman parte de un plan único o es una filial adquirida exclusivamente con vistas a su reventa. El resultado generado por las actividades discontinuadas se presenta en una única línea específica en la cuenta de resultados neto de impuestos.

2.3.12 Patrimonio neto

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

2.3.13 Subvenciones

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

2.3.14 Provisiones y pasivos contingentes

El Grupo registra una provisión cuando existe un compromiso u obligación frente a un tercero que cumple los siguientes requisitos: es una obligación presente que surge como consecuencia de acontecimientos pasados u obligaciones constructivas, cuya

liquidación se espera suponga una salida de recursos y cuyo importe o momento de ocurrencia no se conocen con certeza pero puede ser estimada con suficiente fiabilidad.

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

2.3.15 Compensaciones basadas en acciones

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

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

2.3.16 Pasivos financieros

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

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

En la nota 17 de la presente memoria se detalla la metodología utilizada para el cálculo del valor razonable de estos pasivos.

2.3.17 Impuesto sobre Sociedades e Impuestos diferidos

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

El término Impuesto sobre Sociedades consolidado incluye todos los impuestos, ya sean nacionales o extranjeros, que se relacionan con las ganancias sujetas a imposición. El Impuesto sobre Sociedades incluye también otros tributos, como los impuestos que gravan la repatriación de resultados, así como cualquier otra imposición que tome como base de cálculo el resultado contable.

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 el impacto fiscal de los ajustes de consolidación contable, y por las Diferencias Temporarias que surgen entre las bases fiscales de los activos y pasivos y sus importes en libros en las cuentas anuales consolidadas (método de pasivo).

No se reconocen impuestos diferidos cuando la transacción no tiene efecto en el valor contable y/o fiscal de los activos o pasivos intervinientes de la misma. En el caso de combinaciones de negocio se registra el correspondiente impuesto diferido derivado del proceso de asignación de precio y de la amortización fiscal en su caso de los fondos de comercio que se generen.

Los activos y pasivos por Impuestos Diferidos se calculan a los tipos impositivos vigentes a la fecha del balance de situación y que se prevé que serán aplicables en el periodo en el que se realice el activo o se liquide el pasivo. Se cargan o abonan a la cuenta de resultados, salvo cuando se refieren a partidas que se registran directamente en patrimonio neto, en cuyo caso se contabilizan con cargo o abono a dichas cuentas. Por los beneficios no distribuidos de las filiales no se reconoce un pasivo por Impuestos Diferidos cuando el Grupo puede controlar la reversión de las Diferencias Temporarias y no es probable que éstas sean revertidas en un futuro previsible. Los activos por Impuestos Diferidos y los créditos fiscales derivados de bases imponibles negativas se reconocen cuando resulta probable que la Sociedad pueda recuperarlos en un futuro con independencia del momento de recuperación y siempre y cuando la recuperación se prevea dentro del periodo 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.

La diferencia entre el gasto por el Impuesto sobre Sociedades contabilizado al cierre del ejercicio anterior y el gasto por el Impuesto sobre Sociedades que resulta de las declaraciones

fiscales finalmente presentadas constituye un cambio en las estimaciones contables y se registra como gasto/ingreso del ejercicio corriente.

2.3.18 Conversión transacciones 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 de cierre vigente para operaciones de balance y tipo de cambio a la fecha de transacción para operaciones de pérdidas y ganancias.

2.3.19 Reconocimiento de ingresos

Los ingresos se calculan al valor razonable de la contraprestación a recibir y representan los importes a cobrar por los bienes entregados y los servicios prestados en el marco ordinario de la actividad, menos descuentos, devoluciones, impuesto sobre el valor añadido y otros impuestos relacionados con las ventas. A estos efectos, el ingreso se produce en el momento en que se entiendan cedidos los riesgos y beneficios. A continuación se detalla de forma específica el criterio seguido para el reconocimiento de resultados en cada una de los segmentos en los que opera 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 periodo, con el resultado de un elevado apalancamiento financiero inicial del proyecto, lo que provoca una disociación temporal importante entre los costes financieros (decrecientes a lo largo de la vida de la concesión a medida que disminuye el apalancamiento) y los ingresos de explotación (crecientes a lo largo de la vida de la concesión).

En cuanto a su tratamiento contable cabe destacar los siguientes aspectos:

1) La amortización de los activos se realiza en función del patrón de consumo de los beneficios futuros, siendo éste el tráfico estimado durante el período concesional.

2) Los gastos financieros se capitalizan durante la construcción.

3) Los ingresos percibidos por peaje y los gastos de explotación se registran conforme al criterio de devengo.

b. Aparcamientos

Aparcamientos para residentes: el registro contable de la venta y sus costes no se realiza hasta que la plaza de garaje está entregada, que suele coincidir con la formalización de la escritura pública o del contrato privado de cesión de uso de plaza. 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, y las existencias no vendidas hasta su valor neto de realización. Asimismo el grupo evalúa regularmente la valoración de las existencias y dota las oportunas provisiones cuando corresponde.

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

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

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

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

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

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

2.4 Estimaciones y juicios contables

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

En las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio 2008 se han utilizado estimaciones realizadas por los Administradores del Grupo para valorar algunos de los activos, pasivos, ingresos, gastos y compromisos que figuran registrados en ellas. Básicamente, estas estimaciones se refieren a:

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

Estas estimaciones se realizaron en función de la mejor información disponible al 31 de diciembre de 2008 y 2007 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.

>3. Gestión de riesgos financieros y capital

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

3.1 Exposición a variaciones en los tipos de interés

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

En lo relativo a la financiación de los proyectos de infraestructuras, la financiación de este tipo de proyectos se caracteriza por estar ligada a los flujos de los mismos. En este contexto, el objetivo es intentar, en la medida de lo posible, y una vez que el

proyecto entra en funcionamiento, cerrar un tipo de interés fijo, o asegurarlo mediante coberturas sobre las posibles variaciones del tipo de interés, evitando potenciales modificaciones posteriores en la rentabilidad del proyecto provocadas por la variación de dichos tipos de interés. Dichos mecanismos de cobertura se incardinan dentro de las obligaciones impuestas frecuentemente por las entidades financieras; el desglose de los mismos se presenta en la Nota 11 relativa a Derivados a Valor Razonable.

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

En las 2 tablas adjuntas se presenta un detalle de la posición neta de tesorería del grupo (volumen total de deuda financiera neto del valor de tesorería y equivalentes, inversiones a largo plazo, caja restringida a corto y caja restringida a largo plazo vinculada a la deuda) indicando el porcentaje de dicha deuda que se considera cubierta (bien por tipo fijo o por derivados).

Año 2008	Deuda Neta	% Deuda Neta Cubierta
407 International Inc	-2.428	100%
Skyway Concession Co.	-1.019	100%
ITR Concession Company	-1.205	100%
Autopistas españolas	-2.201	61%
Resto autopistas	-1.002	96%
Proyectos de infraestructuras	-7.855	95%
Resto de sociedades	392	0%
POSICION NETA TOTAL	-7.463	97%

Año 2007	Deuda Neta	% Deuda Neta Cubierta
407 International Inc	-2.854	66%
Skyway Concession Co.	-989	100%
ITR Concession Company	-1.114	99%
Autopistas españolas	-1.861	55%
Autopistas chilenas	-1.110	97%
Resto autopistas	-814	100%
Proyectos de infraestructuras	-8.742	80%
Resto de sociedades	173	0%
POSICION NETA TOTAL	-8.569	82%

Como se desprende del análisis de tabla correspondiente al año 2008 el 97% de la deuda neta del Grupo está asegurada frente al riesgo de variación del tipo de interés. Teniendo en cuenta lo anterior una variación de 100 puntos básicos en el presente ejercicio en los tipos de interés o en la inflación hubiese significado un impacto negativo en el resultado financiero de 6 millones de euros.

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

Además de los impactos que las variaciones de los tipos de interés causan en los activos y pasivos que constituyen la posición neta de tesorería, también se encuentran expuestos al riesgo de tipo de interés los derivados contratados por la compañía indicados en la nota 10 de la memoria. Las diferencias en la valoración de los mismos se registran en reservas por la parte efectiva de aquellos derivados que son de cobertura eficiente.

Por último también se encuentran sujetos a riesgo de tipo de interés los activos financieros a largo plazo incluidos en la nota 9. No se realizan coberturas de estos activos ya que suelen ser activos muy líquidos.

3.2 Exposición a variaciones en los tipos de cambio

Cintra mantiene inversiones de carácter significativo en países con moneda distinta del euro, destacando las inversiones en dólares americanos, dólares canadienses y pesos chilenos. La evolución de dichas monedas se presenta en la siguiente tabla:

	2008		2007		VARIACIÓN %	
	T/C MEDIO	T/C CIERRE	T/C MEDIO	T/C CIERRE		
Libra esterlina	0,8019	0,9570	0,6871	0,7354	-16,71	-30,13
Dólar americano	1,4697	1,3953	1,3785	1,4583	-6,62	4,32
Dólar canadiense	1,5641	1,6993	1,4672	1,4445	-6,60	-17,64
Zloty Polaco	3,5175	4,1478	3,7698	3,6016	6,69	-15,17
Peso Chileno	771,3267	890,8000	717,8158	726,3400	-7,45	-22,64

Respecto a los proyectos de infraestructuras en general todos los proyectos en los que invierte el grupo se intentan financiar mediante deuda del proyecto en la misma moneda en la que se obtienen los ingresos vinculados a dichos proyectos. En aquellos casos en los que no es posible financiar los proyectos en la misma moneda se han contratado derivados para cubrir el valor de posibles variaciones en el valor de las deudas motivadas por variaciones en el tipo de cambio.

En cuanto a la inversión en el capital de dichos proyectos, en aquellos casos en los que se decide financiar parte de dicha inversión mediante deuda específica contratada por las sociedades del grupo que participan en el capital de los proyectos, dicha deuda normalmente es nominada en la misma divisa del proyecto en cuestión, actuando dicha deuda como cobertura del riesgo de tipo de cambio.

El valor de los activos, pasivos, intereses minoritarios y fondos propios asignables a la entidad dominante denominados por tipo de divisa se desglosa en la siguiente tabla para los años 2008 y 2007.

2008	Millones de euros			
Moneda	Activos	Pasivos	FFPP soc dominante	Socios externos
Euro	5.597	4.755	672	170
Libra esterlina	1	1	-	-
Dólar americano	3.830	4.139	-309	-
Dólar canadiense	2.731	2.856	-92	-33
Zloty Polaco	1	-13	13	1
Peso Chileno	1.257	1.209	55	-7
Total Grupo	13.417	12.947	339	131

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

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

Adicionalmente el desglose del resultado neto atribuible a la sociedad dominante obtenido por tipo de divisa se desglosa en los siguientes cuadros para los años 2008 y 2007.

2008	Millones de euros
Moneda	Resultado Sociedad dominante
Euro	5
Dólar americano	-48
Dólar canadiense	52
Peso chileno	-66
Zloty polaco	1
Libra esterlina	-
Total Grupo	-56

2007	Millones de euros
Moneda	Resultado Sociedad dominante
Euro	66
Dólar americano	-53
Dólar canadiense	22
Peso chileno	-61
Total Grupo	-26

Con base a lo comentado anteriormente, en el año 2008 una revaluación del 10% del Euro respecto a las principales monedas en las que el grupo mantiene inversiones hubiese supuesto un impacto positivo en fondos propios de 30 millones de euros y un impacto positivo en resultado de la sociedad dominante de 6 millones de euros.

3.3 Exposición a riesgo de crédito

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

- a) inversiones en activos financieros incluidos en el saldo de tesorería y equivalentes (corto plazo) (nota 17)
- b) activos financieros a largo plazo (nota 9)
- c) derivados (nota 10)
- d) saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar (nota 13)

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

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

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

En el caso concreto de la caja restringida vinculada a la financiación de proyectos de infraestructuras habitualmente los contratos de financiación que establecen las cantidades que tienen que mantenerse en concepto de caja restringida también establecen las condiciones que deben de cumplir los productos financieros en los que se materialicen dichas obligaciones. Así por ejemplo en el caso de la autopista 407 International Inc.

que a 31 de diciembre mantenía un contrato marco que regula la financiación de dicho proyecto establece que la caja restringida de 238 millones de euros que representa un 73% sobre el total de la caja restringida que aparece en el balance de Cintra a 31 de diciembre de 2008 deberá ser invertida en "Inversiones cualificadas" teniendo dicha condición aquellos productos con un rating mínimo.

En cuanto a los saldos relativos a clientes y otras cuentas a cobrar, es de destacar que como consecuencia de la atomización de estos saldos no hay riesgos individualizados significativos. No obstante y dado que la 407 International Inc. opera bajo un sistema de "free flow" mantiene una política de seguimiento de saldos deudores de clientes muy exhaustiva monitorizando, los saldos pendientes de cobro. La sociedad dota una provision basada en la experiencia y en un análisis profundo sobre la recuperación de los saldos mas antiguos, cuyo cálculo se revisa trimestralmente. El saldo de clientes neto de la provisión es de 132 millones de dólares canadienses, de los cuales 48 millones tienen una antigüedad superior a 151 días. El reestablecimiento del "Plate Denial" en noviembre de 2005 (procedimiento por el cual no se procede a la renovación de matriculas por parte de la Administración a aquellos vehículos con saldos pendientes de pago) se espera que resulte en el cobro de dichos saldos.

3.4 Exposición a riesgo de liquidez

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

Dado la singularidad de la financiación de cada proyecto, que funciona a efectos de liquidez como una unidad independiente, es necesario realizar un análisis detallado e individualizado de cada uno.

En general se realiza un seguimiento detallado de los vencimientos de las diferentes deudas. En la nota 17 de la memoria se presenta un desglose de los diferentes vencimientos de las deudas, donde se muestra que un 74% de la deuda tiene un vencimiento superior a 5 años. El hecho de que este tipo de proyectos sean a largo plazo con flujos previsibles, permite establecer generalmente deudas estructuradas a largo plazo vinculadas con los flujos de los proyectos.

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

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

tura. Dichas cuentas constituyen una garantía adicional frente al riesgo de liquidez.

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

Como conclusión de todos los apartados anteriores la posición de liquidez de los proyectos de infraestructuras para el ejercicio 2008 se basa en los siguientes puntos:

- La posición total de tesorería y equivalentes a 31 de diciembre de 2008 y 31 de diciembre de 2007 es de 281 millones de euros y 282 millones de euros respectivamente.

- Adicionalmente se disponía a dichas fechas de líneas de crédito no dispuestas por importe de 1.949 millones de euros y 1.068 millones de euros, principalmente con el objeto de cubrir necesidades de inversión comprometida.

- Los proyectos generan un flujo de operaciones significativo y de carácter recurrente, así el flujo de operaciones obtenido en el año 2008 por este tipo de proyectos fue de 534 millones de euros mientras que en el año 2007 fue de 696 millones de euros (127 millones de euros aportados por las autopistas chilenas que están clasificadas como mantenidas para la venta en 2008). Ver nota 27 sobre flujo de caja.

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

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

3.5 Exposición al riesgo de mercado

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

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

Como se indica en la nota 10 de la memoria relativa a derivados como en la nota 29 relativa a sistemas retributivos vinculados al precio por acción, Cintra tiene firmados contratos de equity swap cuyo objeto es cubrirse ante posibles desembolsos

que la compañía tenga que hacer frente para liquidar los diferentes sistemas retributivos vinculados a la evolución de la acción de Cintra (uno de los planes está vinculado al valor de la acción de Grupo Ferrovial) otorgados a sus directivos. Dichos equity swap cubren a la empresa frente a hipotéticas subidas del precio de las acciones por encima del precio de ejercicio de los sistemas pero sin embargo si la acción evoluciona por debajo del precio de ejercicio pueden provocar una pérdida.

En concreto en el ejercicio 2008 Cintra, considerando un precio de cierre de cotización de 5,32 euros para Cintra y de 19,58 para Ferrovial ha tenido que reconocer por este concepto dentro de la línea de resultados financieros (ver nota 24) una pérdida de 28 millones de euros con un impacto en el resultado neto de 20 millones de euros. La pérdida registrada aumentaría en 2 millones de euros en caso de haber tomado los precios de las acciones de Cintra y Grupo Ferrovial a los niveles actuales, de mediados de febrero, es decir en torno a 4,36 euros por acción para la acción de Cintra y 21,33 euros por la de Ferrovial.

3.6. Exposición riesgo de inflación

La compañía tiene contratados instrumentos derivados vinculados a la evolución de la inflación.

La valoración de dichos instrumentos depende de la inflación prevista para los plazos en los que se encuentran contratados, ver nota 10 sobre derivados financieros donde se detallan explícitamente.

3.7. Gestión de capital

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

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

- La generación interna de flujo de caja.

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

- Una política de rotación de activos centrada en la venta de proyectos maduros que permiten a su vez seguir financiando inversiones en nuevos proyectos.

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

- En el caso de los proyectos de infraestructuras, cada proyecto tiene su nivel de endeudamiento vinculado a sus variables operativas o a sus perspectivas de flujos futuros. En este sentido el alto nivel de endeudamiento se justifica en la existencia de unos proyectos a largo plazo con unos flujos muy recurrentes y previsibles.
- En el caso de Cintra S.A. la política es no endeudarse a nivel de la sociedad matriz sino financiar la inversión en nuevos proyectos utilizando los recursos de los proyectos ya existentes bien mediante los flujos procedentes en concepto de dividendos o en procesos de refinanciación de dichos proyectos o en la venta de proyectos maduros. No obstante, no se descarta que, de manera puntual, Cintra, S.A. se endeude temporalmente para acometer inversiones en determinadas circunstancias.

3.8. Impacto de la crisis económica

La crisis financiera global que comenzó en Agosto del 2007, provocada inicialmente por las hipotecas subprime en USA, ha mermado mucho la capacidad de los mercados financieros.

La desaparición y nacionalización de bancos tanto en USA como Europa así como de otras instituciones financieras (Aseguradoras y Monolines) ha impactado por un lado en la incapacidad de prestar servicios financieros de algunas instituciones y por otro lado en la desconfianza de los bancos y las Administraciones para prestarse unos a otros. Esta situación ha provocado una gran crisis de liquidez, que afecta a las empresas en general y al sector de infraestructuras en particular, siendo como es un sector muy apalancado. Sin embargo, los bancos siguen apos-

tando por el negocio de las infraestructuras y siguen ofreciendo tanto financiaciones como productos derivados. Si bien las condiciones financieras se han endurecido, y los diferenciales de deuda se han encarecido, las estructuras siguen siendo muy similares y el coste final de la deuda prácticamente igual que antes de comenzar la crisis debido a las significativas bajadas de tipos de interés base.

Aunque con algunas limitaciones en la actualidad la compañía no encuentra grandes problemas para acceder al mercado de deuda y derivados, ni tampoco a la hora de hacer inversiones de nuestra tesorería.

A pesar de lo anterior, Cintra en los últimos 15 meses ha logrado con éxito el acceso a los mercados financieros consiguiendo financiación para sus proyectos y para sus activos por valor de 3.650 millones de euros. De esa cantidad 1.100 millones corresponden a la 407 ETR; 900 millones a la estadounidense SH130 segmentos 5&6; 700 millones a Autema; 550 millones a Radial 4 y 400 millones al proyecto griego "Ionian Roads".

> 4. Información financiera por segmentos

Al 31 de diciembre de 2008, el Grupo está organizado a nivel mundial en dos segmentos principales de negocio: Autopistas y Aparcamientos. En los balances y cuenta de resultados por segmentos en la columna resto se incluyen los ajustes entre segmentos.

El segmento de Aparcamientos se encuentra en proceso de venta, por ello todos sus activos y pasivos se han reclasificado como disponibles para la venta y su resultado se recoge en la línea de resultado de operaciones discontinuadas. En esta misma situación se encuentran las autopistas chilenas, consideradas como un segmento geográfico.

Se incluyen a continuación los balances de situación y cuentas de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2008 y 2007 por segmentos:

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2008

ACTIVO (Millones de euros)	Autopistas	Aparcamientos	Resto	Total
Activos no corrientes	10.517	-	-	10.517
Fondo de Comercio	97	-	-	97
Activos Intangibles	-	-	-	-
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	8.851	-	-	8.851
Inmovilizado material	2	-	-	2
Inversiones en asociadas	-	-	-	-
Activos financieros no corrientes	298	-	-	298
Impuestos diferidos	1.144	-	-	1.144
Derivados financieros a valor razonable	125	-	-	125
Activos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas (nota 11)	1.257	444	-	1.701
Activos corrientes	1.200	-	-1	1.199
Existencias	4	-	-	4
Clientes y otras cuentas a cobrar	407	-	-1	406
Tesorería y equivalentes	789	-	-	789
TOTAL ACTIVO	12.974	444	-1	13.417

PASIVO Y PATRIMONIO NETO (Millones de euros)	Autopistas	Aparcamientos	Resto (*)	Total
Patrimonio Neto	298	172	-	470
Patrimonio Neto atribuible a los accionistas	169	170	-	339
Patrimonio Neto atribuible a los Socios externos	129	2	-	131
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	253	-	-	253
Pasivos no corrientes	10.702	-	-1	10.701
Otras provisiones no corrientes	371	-	-	371
Deuda financiera de proyectos de infraestructuras	8.107	-	-	8.107
Deuda financiera resto de sociedades	1	-	-1	-
Otras deudas	118	-	-	118
Impuestos diferidos	236	-	-	236
Derivados Financieros a valor razonable	1.869	-	-	1.869
Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y de actividades discontinuadas (nota 11)	1.210	272	-108	1.374
Pasivos corrientes	511	-	108	619
Deuda financiera de proyectos de infraestructuras	418	-	-	418
Deuda financiera resto de sociedades	3	-	-	3
Deuda por operaciones de tráfico	90	-	108	198
Provisiones para operaciones de tráfico	-	-	-	-
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	12.974	444	-1	13.417

(*) El importe de 108 millones de euros corresponde a la eliminación del préstamo entre Cintra, S.A. y Cintra Aparcamientos, S.A.

Balance de situación por segmentos de negocio: Ejercicio 2007

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

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

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

	Millones de euros			
	Adiciones al inmovilizado material		Adiciones de intangibles y fondo de comercio	
	2008	2007	2008	2007
Matrices	-	-	-	-
Aparcamientos	51	34	28	13
Total	51	34	28	13

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

Cuenta de Pérdidas y Ganancias por segmentos de negocio:

Ejercicio 2008

Cuenta de pérdidas y ganancias (Millones de euros)	Autopistas	Aparcamientos	Resto	Total
Cifra de Ventas	741	-	-5	736
Otros Ingresos	-	-	-	-
Total Ingresos de explotación	741	-	-5	736
Consumos y otros gastos externos	-1	-	-5	-6
Gastos de personal	71	-	-	71
Dotaciones para amortizaciones inmovilizado	122	-	-	122
Variación de las provisiones de tráfico	26	-	-	26
Otros gastos de explotación	122	-	-	122
Total Gastos de explotación	340	-	-5	335
Resultados de explotación	401	-	-	401
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	40	-	-	40
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	487	-	-	487
Resultado financiero proyectos de infraestructuras	-447	-	-	-447
Ingresos financieros resto de sociedades	22	-	-4	18
Gastos financieros resto de sociedades	29	-	-4	25
Resultado financiero del resto de sociedades	-7	-	-	-7
Resultados financieros	-454	-	-	-454
Participación en beneficio de Soc. asociadas	0	-	-	-
Otras ganancias y pérdidas	-6	-	-	-6
Beneficios consolidados antes de impuestos	-59	-	-	-59
Impuesto sobre beneficios	80	-	-	80
Resultado consolidado actividades continuadas	21	-	-	21
Resultado neto operaciones discontinuadas (nota 11)	-68	22	-	-46
Resultado consolidado del ejercicio:	-47	22	-	-25
- Resultado atribuido a Socios externos	31	-	-	31
- Resultado atribuido a la Sociedad dominante (beneficio/pérdida)	-78	22	-	-56

Ejercicio 2007

Cuenta de pérdidas y ganancias (Millones de euros)	Autopistas	Aparcamientos	Resto	Total
Cifra de Ventas	718	-	-4	714
Otros Ingresos	-	-	-	-
Total Ingresos de explotación	718	-	-4	714
Consumos y otros gastos externos	1	-	-	1
Gastos de personal	65	-	-	65
Dotaciones para amortizaciones inmovilizado	125	-	-	125
Variación de las provisiones de tráfico	16	-	-	16
Otros gastos de explotación	106	-	-4	102
Total Gastos de explotación	313	-	-4	309
Resultados de explotación	405	-	0	405
Ingresos financieros de proyectos de infraestructuras	41	-	-	41
Gastos financieros de proyectos de infraestructuras	532	-	-	532
Resultado financiero proyectos de infraestructuras	-491	-	-	-491
Ingresos financieros resto de sociedades	13	-	-2	11
Gastos financieros resto de sociedades	6	-	-2	4
Resultado financiero del resto de sociedades	7	-	-	7
Resultados financieros	-484	-	-	-484
Participación en beneficio de Soc. asociadas	-	-	-	-
Otras ganancias y pérdidas	-3	-	-	-3
Beneficios consolidados antes de impuestos	-82	-	-	-82
Impuesto sobre beneficios	126	-	-	126
Resultado consolidado actividades continuadas	44	-	-	44
Resultado neto operaciones discontinuadas (nota 11)	-63	21	-	-42
Resultado consolidado del ejercicio:	-19	21	-	2
- Resultado atribuido a Socios externos	28	-	-	28
- Resultado atribuido a la Sociedad dominante (beneficio/pérdida)	-47	21	-	-26

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

	Millones de euros					
	2008			2007		
	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total	Ventas externas	Ventas entre segmentos	Total
Autopistas	910	4	914	878	3	881
Aparcamientos	167	-	167	144	-	144
Reclas.Actividades discontinuadas	-344	-1	-345	-311	-	-311
Total	733	3	736	711	3	714

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

	Millones de euros					
	2008			2007		
	Fondo de comercio e intangibles	Insolvencias y existencias	Inmovilizado material y financiero	Fondo de comercio e intangibles	Insolvencias y existencias	Inmovilizado material y financiero
Autopistas	-	-26	-	-	-16	-
Aparcamientos	-	-	-	-	-	-
Total	-	-26	-	-	-16	-

Segmentos geográficos

El detalle del balance por segmentos geográficos se compone de:

	Millones de euros					
	Activos Totales		Adiciones al inmovilizado material, activos intangibles, fondo de comercio y asociadas		Ventas	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
España	3.830	2.973	483	108	338	314
E.E.U.U.	3.830	3.058	143	111	96	94
Canadá	2.802	3.213	28	55	349	354
Chile	1.257	1.510	21	62	179	168
Resto de Europa	1.698	1.542	170	285	119	95
Reclas.Actividades discontinuadas	-	-	-82	-	-345	-311
Total	13.417	12.296	763	621	736	714

Los ingresos registrados en cada uno de los países corresponden fundamentalmente a operaciones realizadas en moneda local. Del total de la facturación, el 42% (39,82% en el 2007) corresponde a facturaciones realizadas en euros.

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

- Las adiciones en proyectos de infraestructuras para los principales grupos de proyectos separados por geografía se detallan en la Nota 7 de la presente memoria.

- El detalle de posición neta de tesorería por segmentos de negocio se ha incluido en la Nota 17 de la presente memoria.
- El detalle de Flujo de Caja distinguiendo proyectos de infraestructuras de otras actividades, se ha incluido en la Nota 27 de la presente memoria.

> 5. Fondo de comercio

El movimiento de este epígrafe, desglosado por segmentos y unidades generadoras de efectivo, en 2008 y 2007 ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2008	Millones de euros				
	Saldos al 01/01/08	Inversión/ Baja	Activos mantenidos para la venta	Tipo de cambio	Saldos al 31/12/08
Autopistas	122	-	-11	-14	97
407 ETR	89	-	-	-12	77
A. Santiago-Talca	13	-	-11	-2	-
Ausol	20	-	-	-	20
Aparcamientos	42	-	-42	-	-
Total	164	-	-53	-14	97

En el ejercicio 2008 las principales variaciones son por tipo de cambio de los fondos de comercio declarados en moneda local y por las reclasificaciones de Cintra Chile y la actividad de Aparcamientos como activos disponibles para la venta.

Movimientos durante 2007	Millones de euros			
	Saldos al 01/01/07	Inversión/ Baja	Tipo de cambio	Saldos al 31/12/07
Autopistas	117	-	5	122
407 ETR	84	-	5	89
A. Santiago-Talca	13	-	-	13
Ausol	20	-	-	20
Aparcamientos	42	-	-	42
Total	159	-	5	164

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

Pruebas de deterioro:

La Dirección del Grupo lleva a cabo 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 comparando el valor contable de la sociedad (recursos propios de la sociedad más el valor del fondo de comercio neto) con su valor razonable, entendiendo éste 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 ha 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 después de

impuestos que recibiera el accionista hasta el final de la concesión conforme al plan económico financiero de la misma. El plan económico financiero es revisado anualmente, incorporando las nuevas proyecciones estimadas de ingresos, costes e inversiones requeridas. Los flujos de caja para el accionista 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 incorpora la renovación de los contratos y el crecimiento.

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

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

2008	A. Santiago -Talca	407 ETR	Ausol
Ke (Ke es la tasa de descuento de los flujos libres del accionista.)	11,11%	6,92%	7,94%
Rf (Rf es la tasa libre de riesgo del Bono a 30 años en cada país)	8,44%	4,11%	5,14%
Beta u (Beta u es desapalancada)	0,50	0,60	0,55

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

Las tasas de descuento utilizadas son antes de impuestos.

> 6. Activos intangibles

Es importante destacar que dentro de este epígrafe no se incluyen los activos intangibles asignados a Proyectos de Infraestructuras ya que el valor de los mismos se incorpora dentro del epígrafe "Inversiones en Proyectos de Infraestructuras".

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe del balance de situación consolidado durante el ejercicio 2008 y 2007 por naturalezas ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2008	Millones de euros		
	Derechos sobre concesiones	Otros activos intangibles	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2008	98	2	100
Altas	28	-	28
Bajas	-2	-	-2
Variaciones de perímetro y traspasos	-	-	-
Reclasificación Activos mantenidos para la venta	-124	-2	-126
Saldo al 31.12.2008	-	-	-
Amortización acumulada:			
Saldo al 1.01.2008	-15	-1	-16
Dotaciones	-3	-1	-4
Bajas	-	-	-
Variaciones de perímetro y traspasos	-	-	-
Reclasificación Activos mantenidos para la venta	18	2	20
Saldo al 31.12.2008	-	-	-
Valor neto contable 31.12.2008	-	-	-

Las adiciones más significativas corresponden a la actividad de aparcamientos y concretamente a la incorporación de la concesión de Mercado del Carmen (Eguisa) por 17 millones de euros, a la activación de los cánones de Palma, Ávila y Pozuelo (Dornier) por importe de 4 millones de euros.

- No existen activos intangibles con vida útil indefinida.
- Al 31 de diciembre de 2008 no existen activos intangibles sujetos a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.
- No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros durante el ejercicio 2008.

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

Debido a la fusión de las sociedades Aparva y Eguisa se ha asignado el valor del activo intangible reconocido por Aparva en la compra de Eguisa por importe de 14 millones de euros al inmovilizado material de la sociedad resultante.

Las adiciones corresponden fundamentalmente a la concesión de la explotación del aparcamiento de Pombo en la sociedad Cintra Aparcamientos por importe de 10 millones de euros.

> 7. Inmovilizado en proyectos de infraestructuras

El siguiente cuadro muestra los saldos y movimientos de la inversión en Proyectos de Infraestructuras con un detalle por proyecto de los años 2008 y 2007 es como sigue:

Movimientos durante 2008	Millones de euros				
	Saldo al 01/01/08	Adiciones	Activos mantenidos para la venta	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/08
M-203	57	4	-	-	61
Ausol	682	31	-	-	713
Trados 45	98	2	-	-	100
Autema	229	-	-	-	229
A. R-4 Madrid-Sur	756	365	-	-	1.121
A. Madrid Levante	535	11	-	-	546
Euroscut Algarve	283	-	-	-	283
Euroscut Norte	367	20	-	-	387
Euroscut Azores	78	41	-	-	119
Eurolink M4-M6	337	1	-	-	338
Eurolink M3	185	92	-	-	277
407 ETR	2.965	28	-	-448	2.545
Chicago Skyway	1.318	2	-	59	1.379
Indiana Toll Road	1.339	44	-	63	1.446
SH-130	47	89	-	7	143
A. Chillán-Collipulli	268	-	-221	-47	-
A. Collipulli-Temuco	203	-	-164	-39	-
A. Temuco-Rio Bueno	162	-	-131	-31	-
A. Santiago-Talca	574	17	-483	-108	-
A. Talca-Chillán	219	4	-159	-64	-
Cintra Chile	96	-	-78	-18	-
Nea Odos	-	15	-	-	15
Central Greece	-	10	-	-	10
Total Inversión	10.798	776	-1.236	-626	9.712
Amortización Autopistas	-1.070	-137	256	90	-861
Total Amortización	-1.070	-137	256	90	-861
Total Inversión Neta	9.728	639	-980	-536	8.851

Las principales adiciones corresponden a la inversión en nuevos proyectos en construcción o en obras de mejora o ampliación de las autopistas actualmente en funcionamiento, destacando las realizadas en Euroscut Azores, Eurolink M3, SH-130, Nea Odos y Central Greece. Igualmente cabe señalar que se incluye en este epígrafe el coste activado por las expropiaciones previstas en las autopistas Ausol, A. R-4 Madrid Sur y A. Madrid Levante y estimadas de acuerdo con el procedimiento descrito en la Nota 21 de la presente memoria.

La evolución en 2008 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, excepto en Estados Unidos.

Asimismo, se han reclasificado como activos disponibles para la venta los correspondientes a las inversiones en las autopistas de Chile (A. Chillán-Collipulli, A. Collipulli-Temuco, A. Temuco-Rio Bueno, A. Santiago-Talca, A. Talca-Chillán y Cintra Chile).

- En general, la deuda de las concesionarias incluye como paquete de garantías para los prestamistas la pignoración de los activos de la sociedad (derechos de crédito sobre contratos de seguros, cuentas corrientes, derechos de crédito derivados del contrato de concesión, etc.). En algunos casos además, se incluye como garantía la prenda sobre las acciones de la sociedad concesionaria.
- No se han producido pérdidas o reversiones por deterioros durante el ejercicio 2008.
- El total de gastos financieros activados en periodo de construcción asciende a 27 millones de euros (25 millones de euros en 2007) detallados en la Nota 24.

Movimientos durante 2007	Millones de euros					
	Saldo al 01/01/07	Variación perímetro	Adiciones	Retiros y trasposos	Efecto tipo de cambio	Saldo al 31/12/07
M-203	37	-	20	-	-	57
Ausol	681	-	2	-1	-	682
Trados 45	98	-	-	-	-	98
Autema	222	-	7	-	-	229
A. R-4 Madrid-Sur	738	-	18	-	-	756
A. Madrid Levante	521	-	14	-	-	535
Euroscut Algarve	276	-	7	-	-	283
Euroscut Norte	352	-	15	-	-	367
Euroscut Azores	-	78	-	-	-	78
Eurolink M4-M6	337	-	-	-	-	337
Eurolink M3	-	185	-	-	-	185
A. Lombardia	1	-	-	-1	-	-
407 ETR	2.734	-	55	-	176	2.965
Chicago Skyway	1.427	-	29	-	-138	1.318
Indiana Toll Road	1.448	-	32	-	-141	1.339
SH-130	-	50	-	-	-3	47
A. Chillán-Collipulli	260	-	16	-	-8	268
A. Collipulli-Temuco	210	-	-	-	-7	203
A. Temuco-Rio Bueno	166	-	2	-	-6	162
A. Santiago-Talca	554	-	39	-	-19	574
A. Talca-Chillán	218	-	7	-	-6	219
Cintra Chile	99	-	-	-	-3	96
Total Inversión	10.379	313	263	-2	-155	10.798
Amortización Autopistas	-892	-	-177	-	-1	-1.070
Total Amortización	-892	-	-177	-	-1	-1.070
Total Inversión Neta	9.487	313	86	-2	-156	9.728

Las principales variaciones en el perímetro se producen por la entrada en el mismo de Euroscut Azores, Eurolink M3, Nea Odos y SH-130.

La evolución en 2007 del tipo de cambio del euro frente a las divisas de los países en que se encuentran saldos significativos de inmovilizado de autopistas (principalmente Canadá, Estados Unidos y Chile) ha supuesto una disminución de los saldos de balance de estos activos menos en Canadá.

Riesgo de deterioro

Como resultado de los análisis realizados por la sociedad y después de realizar distintas sensibilidades a las variables operativas más significativas de cada proyecto no se ha considerado necesario llevar a cabo corrección de valor alguna de estos

activos. Es política de la compañía revisar periódicamente el valor de sus inversiones y en cualquier caso siempre que haya indicios que supongan una variación del riesgo estimado.

> 8. Inmovilizado material

Dentro de este epígrafe no se incluyen los activos materiales asignados a Proyectos de Infraestructuras ya que el valor de los mismos se incorpora dentro del epígrafe "Inversiones en Proyectos de Infraestructuras".

El movimiento de los saldos que componen el epígrafe de Inmovilizado material del balance de situación consolidado ha sido el siguiente:

Movimientos durante 2008	Millones de euros			
	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total inversión
Inversión				
Saldo al 01/01/08	204	57	27	288
Variaciones perímetro	-	-	-	-
Adiciones	9	8	34	51
Retiros	-5	-1	-2	-8
Traspasos	10	1	-10	1
Efecto tipo de cambio	1	-	-	1
Reclasificación Activos mantenidos para la venta	-219	-65	-46	-330
Saldo al 31/12/08	-	-	3	3
Amortización acumulada				
Saldo al 01/01/08	-69	-30	-18	-117
Variaciones perímetro	3	-	-	3
Adiciones	-5	-5	-18	-28
Retiros	2	1	19	22
Traspasos	-	-	-1	-1
Reclasificación Activos mantenidos para la venta	69	34	17	120
Saldo al 31/12/08	-	-	-1	-1
Valor neto contable 31.12.2008	-	-	2	2

Las adiciones corresponden fundamentalmente a la activación de la construcción de los aparcamientos de Serrano Park por importe de 10 millones de euros, la construcción del parking de Okendo (Siglo XXI) 9 millones de euros y la obra del parking de

la Concha (Concha Parking) por importe de 9 millones de euros.

Las bajas corresponden fundamentalmente a la finalización del contrato del parking de la Concha en la sociedad Eguisa por importe de 5 millones de euros.

Movimientos durante 2007	Millones de euros			
	Terrenos y construcciones	Instalaciones técnicas y maquinaria	Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	Total inversión
Inversión				
Saldo al 01/01/07	173	71	28	272
Variaciones perímetro	-	-	-	-
Adiciones	18	4	12	34
Retiros	-8	-6	-2	-16
Traspasos	21	-12	-11	-2
Saldo al 31/12/07	204	57	27	288
Amortización acumulada				
Saldo al 01/01/07	-66	-30	-21	-117
Variaciones perímetro	-	-	-	-
Adiciones	-	-4	-2	-6
Retiros	3	4	1	8
Traspasos	-6	-	4	-2
Saldo al 31/12/07	-69	-30	-18	-117
Valor neto contable 31.12.2007	135	27	9	171

Los traspasos corresponden fundamentalmente a lo ya comentado en la nota 6 referente a la asignación del valor del activo intangible reconocido por Aparva en la compra de Eguisa, por importe de 14 millones de euros, al inmovilizado material de la sociedad resultante. Las principales adiciones se deben a la activación de la inversión del aparcamiento del Pati en la sociedad UTE Valls por importe de 4 millones de euros y adiciones por certificaciones de obra de los aparcamientos de Maristas y Rambla del Celler en la sociedad Cintra Aparcamientos por importe de 3 millones de euros.

Las bajas corresponden fundamentalmente a la finalización del contrato de ORA en la sociedad Dornier por importe de 3 millones de euros y del contrato de Oquendo en la sociedad Eguisa por importe de 7 millones de euros.

- El inmovilizado no afecto a explotación no es relevante en los saldos finales consolidados.
- No existen pérdidas por deterioro de valor reconocidas o revertidas en el ejercicio.
- Al 31 de diciembre de 2008 el importe de los bienes totalmente amortizados asciende a 33 millones de euros (29 millones de euros en 2007).
- Al 31 de diciembre de 2008 no existen inmovilizaciones materiales sujetas a restricciones de titularidad o pignorados como garantía de pasivos.
- El Grupo tiene formalizadas pólizas de seguros para cubrir los posibles riesgos a que están sujetos los diversos elementos de su inmovilizado material, así como las posibles reclamaciones

que se le puedan presentar por el ejercicio de su actividad, entendiéndose que dichas pólizas cubren de manera suficiente los riesgos a los que están sometidos.

➤ 9. Activos financieros no corrientes

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2008 y 2007, así como sus vencimientos:

Movimientos durante 2008	Millones de euros		
	Caja Restringida	Otros activos financieros	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2008	302	17	319
Altas	52	78	130
Bajas	-68	-8	-76
Efecto Tipo de Cambio	-33	-3	-36
Reclasificación activos mantenidos para la venta	-39	-	-39
Saldo al 31.12.2008	214	84	298

La caja restringida corresponde principalmente a depósitos en garantía de emisiones de bonos y préstamos bancarios de las sociedades 407 ETR, Chicago Skyway e Indiana Toll Road. El detalle de los tipos de interés generados por dichos depósitos aparece en la nota de Posición Neta de Tesorería (nota 17).

Dentro de otros activos financieros figura el saldo que mantiene Indiana Toll Road con la autoridad local por importe de 21 millones de euros, este saldo garantiza el derecho de cobro de la concesionaria por el porcentaje de la tarifa de peaje que ha sido asumido por el concedente. La contrapartida a este activo está registrada en el epígrafe de "Otras deudas" dentro de los pasivos no corrientes.

Hay que destacar dentro de este epígrafe el saldo de 91 millones de dólares canadienses (después de ajustes de valoración) que la sociedad 407 ETR mantiene en "Asset Backed Commercial Paper" (ABCPs). Los vehículos emisores de estos instrumentos de corto plazo y de calificación crediticia AAA, invirtieron sus fondos en participaciones en activos a largo plazo, lo que generó una situación de iliquidez, que derivó en la suspensión de su cotización en agosto de 2007. Como consecuencia de la falta de negociación se creó una Comisión denominada Propuesta de Montreal, que ha estado trabajando en una propuesta de reestructuración que ha concluido en enero de 2009, emitiendo nuevos activos que sustituyen a los anteriores con vencimientos entre 3,5 y 7,5 años. A diciembre 2008 compañía ha llevado a cabo la valoración de estos activos basándose en un descuento de flujos de caja futuros, lo que ha supuesto un menor valor de los mismos por importe de 62 millones de dólares canadienses (40 millones de dólares canadienses de variación en 2008) con un impacto en el resultado neto consolidado de 9 millones de euros atribuible a la sociedad dominante.

Movimientos durante 2007	Millones de euros		
	Caja Restringida	Otros activos financieros	TOTAL
Inversión:			
Saldo al 1.01.2007	329	28	357
Altas	58	-	58
Bajas	-92	-11	-103
Efecto Tipo de Cambio	7	-	7
Saldo al 31.12.2007	302	17	319

Valor razonable de los activos

Se considera que el descuento de flujos de efectivo de los activos utilizando un tipo de interés de mercado se aproxima a su valor en libros. Por ello la diferencia entre el valor contable y el valor razonable de los mismos no es significativa.

> 10. Derivados financieros a valor razonable

El detalle de las mencionadas operaciones de cobertura y sus correspondientes valores razonables, existentes a 31 de diciembre de 2008 y 2007 se presenta a continuación clasificándolos en función de la naturaleza de los contratos existentes y del tipo de instrumento derivado contratado:

Tipo de Derivado	Tipo de Instrumento	Millones de euros	
		Valor razonable	
		Saldos a 31/12/2008	Saldos a 31/12/2007
DERIVADOS DE ACTIVO		125	33
Derivados por coberturas de flujos de tesorería:			
Tipo Interés			33
	Swap de Tipo de Interés		33
Tipo cambio		2	-
	Forward venta divisa	2	-
Inflación		123	
	Swap de Inflación	123	
DERIVADOS DE PASIVO		1.869	579
Derivados por coberturas de flujos de tesorería:			
Tipo Interés		1.839	417
	Swap de Tipo de Interés	1.839	417
Tipo cambio			159
	Cross Currency Swap		159
Derivados no eficientes		30	3
	Swap de tipo de interés	2	-
	Equity Swap	28	3

En la siguiente tabla, presentamos los vencimientos de las coberturas anualizados. Los saldos positivos representan pagos y los negativos cobros.

Vencimientos Coberturas	Millones de euros					
	Vencimientos 31/12/2008					
	2009	2010	2011	2012	2013 y siguientes	Total
Obligaciones	3	17	5	7	844	876
Chicago Skyway	3	17	5	7	844	876
Deudas E. Crédito	80	74	55	49	1.733	1.990
Chicago Skyway	4	5	5	-	-	14
Indiana Toll Road	26	34	21	18	1.261	1.360
SH-130	8	12	13	16	315	364
Cinca	-14	-8	-5	-5	-133	-165
A. R-4 Madrid Sur	2	1	1	0	-	3
A. Madrid-Levante	4	3	2	2	-	11
Eurolink M4-M6	3	2	2	2	9	18
Eurolink M3	6	3	1	1	3	14
Euroscut Norte	3	-	-	-	-	3
Euroscut Azores	3	2	2	2	5	14
Nea Odos	3	4	3	3	7	20
Central Greece	4					4
Total	55	75	50	46	2.311	2.537

La contabilización de los contratos enunciados anteriormente ha supuesto un impacto negativo en el patrimonio de 673 millones de euros netos de impuestos que corresponden a coberturas de flujos de tesorería por la pérdida o ganancia del instrumento derivado por la parte eficiente de la misma según se comenta en la nota 14 relativa al patrimonio neto.

Los principales impactos en el resultado son los siguientes:

- Los cambios de valor de instrumentos de cobertura de flujos de tesorería de intereses futuros no tienen impacto en la cuenta de resultados, según comentado en la nota 24 referente al resultado financiero.
- Resultados provenientes de valoración de Equity Swap por importe de 24 millones de euros, según comentado en la nota 29 de la presente memoria.

10.1 Descripción de las principales coberturas e impacto en resultado y patrimonio

Las principales variaciones respecto a diciembre 2007 se producen por el cambio en las condiciones de mercado, lo que ha

supuesto una bajada muy significativa de los tipos de referencia a los que están vinculados tanto la deuda como las coberturas; por la incorporación de nuevas coberturas asociadas a la deuda de la autopista americana SH-130 y la griega Central Greece; por la contratación de un swap de cobertura sobre la inflación en Autema dentro de la operación de refinanciación de la autopista, y por la exclusión del detalle del "Cross Currency Swap" como consecuencia de la reclasificación como disponible para la venta de A. Santiago-Talca.

a. Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de interés.

Las coberturas principales existentes al 31 de Diciembre de 2008 en relación con este tipo de operación son las relativas a coberturas relacionadas con la financiación de proyectos de concesiones en las cuales el objetivo es intentar, en la medida de lo posible, y una vez que el proyecto entra en funcionamiento, cerrar un tipo de interés fijo, o asegurarlo mediante coberturas sobre las posibles variaciones del tipo de interés.

- Chicago Skyway ha cubierto la totalidad de su deuda mediante contratos de permuta financiera. Para el bono de la serie A por importe de 439 millones de USD, existe un contrato de cobertura por un importe notional equivalente al 100% de su deuda que asegura un tipo del 4,82% durante los primeros nueve años de vida del bono y un 5,88% en los tres últimos. Para el bono de la serie B existe un notional cubierto de 961 millones de USD que supone la totalidad de su deuda y que se ha instrumentalizado 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 denominada serie C por un notional contratado inicialmente de 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 por un notional máximo de 4.239 millones de USD, que equivalen a una tasa de interés efectivo de 5,82%. (El balance consolidado incluye únicamente el 50% de dicha deuda al integrarse por integración proporcional).
- SH-130 ha contratado una cobertura frente a variaciones de tipo de interés equivalente al 100% de su deuda durante el período de construcción, reduciéndose a un 99% durante el período de explotación, a un tipo fijo de 5,18%.
- Inversora A. Sur posee una cobertura sobre el 100% de la deuda, a tipo de interés fijo del 3,83% cubriendo el Tramo A y tramo BEI (con un notional máximo de 457 millones de euros), y del Tramo B (100 millones de euros) a un tipo del 4,18%.
- En Inversora A. Levante existe cobertura para la totalidad de la deuda a un tipo del 4,39%.
- En Eurolink M4-M6 existen contratos de cobertura de tipo de

interés con distintos plazos y tipos de interés que oscilan entre el 5,04% y el 5,39% y que actualmente cubren el 75% de la deuda.

- Euroscut Norte mantiene un contrato de cobertura de riesgo de variación de tipo de interés que asegura el 75% de la deuda, hasta un importe de deuda de € 232 millones, a un tipo de interés fijo de 3,65%.
- En Euroscut Azores existe una cobertura de riesgo de variación de tipo de interés que actualmente asegura el 100% de la financiación por importe de 358 millones de euros, a un tipo de interés fijo de 4,11%.
- Eurolink M3 ha cubierto el 100% de su deuda durante el período de construcción correspondiente a 265 millones de euros al tipo fijo de 4,36%, pasando a cubrir el 50% durante el período de explotación aun tipo fijo de 4,53%.
- Nea Odos ha suscrito dos contratos de cobertura que cubren el 100% de su deuda durante la construcción a tipos de interés fijos de 4,42%, 4,49% y una tercera cobertura que cubre el 75% de su deuda durante la explotación a un tipo fijo de 4,87%.
- En Central Greece se mantienen dos coberturas de tipo de interés equivalentes al 100% de su deuda durante la construcción, reduciéndose a un 75% durante la explotación, que aseguran un tipo fijo de 4,76% y 4,91%, respectivamente.
- CINCA ha suscrito una cobertura por el equivalente al 90% de su deuda (606 millones de euros) mediante una curva de implícitos equivalente a un tipo fijo de 4,88%.
- Autema ha cubierto la variabilidad de sus ingresos por un swap de inflación, por el cual recibe una inflación fija de 2,50%.

b. Operaciones de cobertura de riesgo de tipo de cambio.

En el caso de que la financiación se contrate en una divisa distinta de la divisa en la que el activo está denominado se intenta cubrir el riesgo patrimonial mediante coberturas. Dentro de este apartado destacan las siguientes operaciones:

- En A. Santiago-Talca existe un cross currency swap por importe de 421 millones de USD más intereses para cubrir los pagos de su financiación en dólares americanos a Unidades de Fomento Chileno. (Esta operación está clasificada como disponible para la venta).
- Mediante contratos de venta a plazo Cintra, S.A. tiene cubiertos, frente al dólar canadiense, parte del importe de los dividendos que prevé percibir en el ejercicio 2009 por importe de 17 millones de dólares canadienses.

c. Cobertura de riesgos sistemas retributivos articulados mediante entrega de opciones sobre acciones.

Tal y como se menciona en la nota 30 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 la mencionada nota. Estas coberturas no se registran de acuerdo a la contabilidad de coberturas definida bajo NIC 39 al considerarse no eficientes.

10.2 Metodología de valoración de coberturas financieras.

Swap de tipo de interés (*Interest Rate Swaps - IRS*)

Los IRS son permutas financieras en la que las contrapartidas intercambian en determinados momentos futuros, previamente establecidos, flujos de caja determinados con arreglo a unas referencias de tipo de interés y a unos importes nominales igualmente pre-establecidos.

Existen muy diversas modalidades de IRS (con referencia fija contra variable, con ambas referencias variables, con nominales fijos a vencimiento, con nominales amortizables...), pero en todos los casos el método para su valoración es básicamente el mismo.

La valoración de cualquier IRS se basa en el valor actualizado, a la fecha de valoración, de sus flujos futuros de pagos y cobros.

La estimación de estos flujos futuros cuya referencia sea variable, se realizará empleando las curvas forward que el mercado cotice en la fecha de valoración.

La actualización de cada flujo se llevará a cabo utilizando el tipo cupón cero de mercado, al plazo de su liquidación, existente a la fecha de valoración.

Una vez actualizados los flujos de cobros y pagos se procede a la compensación de los mismos y el importe así obtenido es el valor de mercado del IRS a esa fecha.

Cobertura de riesgos de sistemas retributivos articulados mediante entrega de opciones sobre acciones (*Equity Swaps - EQS*)

Los EQS son contratos de cobertura sobre el valor futuro de títulos de renta variable, en virtud de los cuales las partes establecen en la fecha de inicio un valor de liquidación para un número dado de títulos de un determinado emisor.

Llegado el momento de su liquidación, la parte que recibe los títulos deberá abonar por ellos el precio pactado, con independencia de cuál sea en ese momento su cotización de mercado.

Al igual que en el caso de los IRS pueden darse diversas modalidades o pactos accesorios relativos al método de liqui-

dación (por diferencias, o con entrega efectiva), la percepción de dividendos, la posibilidad de amortización anticipada y otros derechos relativos a los títulos objeto del contrato.

Convencionalmente el valor de mercado de los EQS se calcula como la diferencia entre la cotización de mercado del título en la fecha de cálculo y el precio unitario de liquidación pactado al inicio, multiplicada por el número de títulos objeto del contrato.

Forward venta divisa (*Cross Currency Swaps - CCS*)

Los CCS son, como los IRS, permutas financieras en las que las contrapartidas intercambian en determinados momentos futuros, previamente establecidos, flujos de caja determinados con arreglo a unas referencias de tipo de interés y a unos importes nominales igualmente pre-establecidos.

La diferencia es que en este caso los flujos a pagar y a recibir están denominados en monedas distintas, y sus referencias de tipo de interés normalmente también corresponden a distintos países.

En cuanto a los nominales que maneja cada contrapartida, dado que están en distintas monedas, se acuerdan al inicio de la operación con un criterio de equivalencia, en función de los tipos de cambio vigentes en el mercado en ese momento.

Como en el caso de los IRS, se dan muy diversas modalidades de CCS (con referencia fija contra variable, con ambas referencias variables, con nominales fijos a vencimiento, con nominales amortizables...), incluso algunas que no se contemplan en el caso de los IRS (como es la posibilidad de cambiar dos referencias fijas) pero en todos los casos el método para su valoración es básicamente el mismo (y similar al ya visto para las permutas de tipo de interés).

Nuevamente se trata de proceder al descuento de los flujos futuros, usando para ello las curvas cupón cero existente en el mercado en el momento de valoración para cada plazo y cada moneda.

La estimación de aquellos flujos futuros cuya referencia sea variable, se realizará empleando las curvas forward que el mercado cotice en la fecha de valoración.

Una vez obtenidos los valores actualizados de flujos de cobro y pago, y dado que estarán en distinta moneda, será necesario transformarlos usando el tipo de cambio "spot" existente en el momento de valoración, antes de proceder a compensarlos.

El importe neto finalmente obtenido es el valor de mercado del CCS a esa fecha.

Swap de inflación (*Index Linked Swaps - ILS*)

Nuevamente se trata de permutas financieras, en las que se intercambia una referencia de tipo de interés nominal contra una referencia de inflación.

Esta referencia suele estar compuesta por un tipo real multiplicado por la revaluación de un cierto índice de precios. No obstante aquí, más incluso que en el caso de los IRS y CCS, hay muy distintas posibilidades, ya que se trata de un instrumento OTC, que normalmente se negocia de modo bilateral entre las partes que lo contratan.

No obstante, nuevamente, el cálculo de su valor a una determinada fecha se basa en la obtención del valor neto de sus flujos futuros actualizados.

La estimación de estos flujos futuros se realizará empleando las curvas forward que el mercado cotice en la fecha de valoración, tanto para las referencias de tipo de interés, como para las referencias de inflación.

Para el descuento, como en los casos anteriormente tratados, se emplearán los tipos cupón cero a cada uno de los plazos de liquidación de flujos, obtenidos a la fecha de valoración.

Una vez actualizados los flujos de cobros y pagos se procede al neteo de los mismos y el importe así obtenido es el valor de mercado del ILS a esa fecha.

En el caso del swap de inflación contratado por Autema dada la poca liquidez del mercado para esta clase de instrumentos financieros en España, se han tenido en cuenta los siguientes criterios para su valoración:

- Análisis de las valoraciones de los bancos involucrados
- Valoración en función de la curva del swap de inflación y de la curva de implícitos del índice de inflación español, siendo ésta última el subyacente de los pagos a efectuar por la compañía.
- Por último, examinando que el rango de valoraciones obtenidas era bastante amplio, se ha realizado una valoración de contraste con la herramienta Bloomberg para poder estimar con base a los implícitos del IPC español la valoración de la estructura del contrato.

> 11. Activos y pasivos no corrientes mantenidos para la venta y actividades discontinuadas

Con fecha 28 de octubre, el Consejo de Administración de Cintra decidió poner en marcha los procesos de desinversión de sus participaciones en Cintra Aparcamientos, S.A y en Cintra Chile Ltda. Cintra Aparcamientos gestiona cerca de 300.000 plazas de aparcamiento en España, Reino Unido y Andorra. Cintra Chile es el accionista principal de cinco sociedades concesionarias de autopistas en la Ruta 5 al sur de Santiago de Chile. Las autopistas chilenas son autopistas maduras, todas ellas con varios años de explotación y con riesgo de tráfico limitado, ya que las sociedades concesionarias tienen derecho a ser compensadas en escenarios de menor tráfico. Cintra ha decidido poner en marcha

una política de rotación de activos que afecta a su participación en estas dos compañías, ha contratado asesores y puesto en marcha ambos procesos de venta y pretende negociar el cierre de las dos operaciones durante el primer semestre de 2009.

A continuación se detallan las principales magnitudes referentes a los activos y pasivos clasificados como mantenidos para la venta y actividades discontinuadas. El detalle de las sociedades incluidas en este epígrafe se encuentra en el Anexo I.

Actividad de Aparcamientos

Balance de Situación	Millones de euros	
	2008	2007
Fondo de comercio	42	-
Activos intangibles	106	-
Inmovilizado material	211	-
Otros activos no corrientes	9	-
Activos corrientes	76	-
Total Activo	444	-
Patrimonio neto	172	-
Deuda financiera LP	47	-
Otros pasivos no corrientes	29	-
Deuda financiera CP	4	-
Otros pasivos corrientes (*)	192	-
Total Pasivo	444	-

(*) Incluye 108 millones de euros que corresponde a la eliminación del préstamo entre Cintra, S.A. y Cintra Aparcamientos, S.A.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias	Millones de euros	
	2008	2007
Ingresos de explotación	167	144
Gastos de explotación	-133	-113
Resultado financiero	-6	-3
Resultado antes de impuestos	29	29
Gasto por impuesto	-7	-8
Resultado neto atribuible actividades discontinuadas	21	21

Estado de Flujo de Caja	Millones de euros	
	2008	2007
Flujo de operaciones	43	52
Flujo de inversión	-81	-46
Flujo de financiación	45	-10
Total flujos de efectivo	7	-4

Autopistas chilenas

Balance de Situación	Millones de euros	
	2008	2007
Inmovilizado en proyectos de infraestructuras	1.000	-
Activos financieros no corrientes	39	-
Otros activos no corrientes	105	-
Activos corrientes	113	-
Total Activo	1.257	-

Patrimonio neto	48	-
Deuda financiera LP	1.045	-
Otros pasivos no corrientes	95	-
Deuda financiera CP	49	-
Otros pasivos corrientes	20	-
Total Pasivo	1.257	-

Cuenta de Pérdidas y Ganancias	Millones de euros	
	2008	2007
Ingresos de explotación	179	168
Gastos de explotación	-95	-96
Resultado Financiero	-159	-163
Resultado antes de impuestos	-75	-91
Gasto por impuesto	7	28
Resultado neto atribuible actividades discontinuadas	-67	-63

Estado de Flujo de Caja	Millones de euros	
	2008	2007
Flujo de operaciones	92	127
Flujo de inversión	-27	-83
Flujo de financiación	-82	-198
Total flujos de efectivo	-17	-154

> 12. Existencias

La composición de existencias al 31 de diciembre de 2008 y 2007 es la siguiente:

Concepto	Millones de euros		
	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación
Materias Primas y otros aprovisionamientos	1	3	-2
Promociones en curso y otros	3	21	-18
Provisiones	-	-	-
Total	4	24	-20

La principal variación en este epígrafe en el año 2008 se produce por la reclasificación de todos los saldos correspondientes a las sociedades de aparcamientos como disponibles para la venta.

> 13. Clientes y otras cuentas a cobrar

La composición de los clientes y otras cuentas a cobrar al 31 de diciembre de 2008 y 2007 es la siguiente:

Concepto	Millones de euros		
	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación
Total clientes por ventas y prestación de servicios	189	223	-34
Otros deudores	240	200	40
Deudores Administraciones Públicas	29	48	-19
Total otros deudores	269	248	21
Total activos por impuestos sobre las ganancias corrientes	23	28	-5
Prov. para clientes de dudoso cobro	-75	-63	-12
Otras provisiones deudores	-	-	-
Total provisiones	-75	-63	-12
Total	406	436	-30

La disminución de "Clientes por ventas y servicios" corresponde principalmente a la reclasificación de las cuentas a cobrar de la actividad de Aparcamientos como actividades discontinuadas por importe de 20 millones de euros y al efecto negativo del tipo de cambio de Canadá por 25 millones de euros.

Dentro del saldo existente a 31 de diciembre de 2008 la mayor parte corresponde a la 407 ETR por importe de 152 millones de

euros, de los cuales 29 millones están clasificados con vencimiento superior a 151 días según la política de riesgo de crédito de la propia compañía. Salvo por lo expuesto no existen saldos en este epígrafe con vencimientos superiores a ese plazo.

Excepto los saldos mantenidos por Trados 45 por importe de 5 millones de euros, Euroscut Algarve por 12 millones de euros y Euroscut Norte Litoral por 12 millones de euros, que son con Administraciones Públicas, el saldo restante es mantenido con clientes privados.

En el epígrafe "Otros deudores" se incluyen saldos a cobrar cuyo origen es distinto a la actividad habitual desarrollada por los segmentos, así como anticipos a proveedores. La principal variación respecto a 2007 viene por el aumento de los anticipos a proveedores, que corresponden a un incremento de los saldos con la constructora (Ferrovia Agromán o UTEs dependientes de ésta) en las sociedades SH-130, Nea Odos y Central Greece por 71 millones de euros, así como la aplicación del anticipo de Eurolink M3 por -37 millones de euros.

Saldos con Grupo Ferrovia o con empresas de su grupo ⁽¹⁾	Millones de euros		
	2008	2007	Variación
SH-130	46	31	15
Central Greece	42	-	42
Nea Odos	33	16	17
Eurolink M3	20	57	-37
Otros	3	4	-1
Total	144	108	36

⁽¹⁾ Grupo Ferrovia es el accionista mayoritario del grupo Cintra.

Los saldos de la presente tabla son mayoritariamente por las obras realizadas en los proyectos mencionados por Ferrovia Agromán o UTEs dependientes de ésta.

En el epígrafe "Deudores Administraciones Públicas" se incluyen los saldos a cobrar de las Administraciones Públicas por conceptos distintos a impuestos sobre las ganancias, resaltando la deuda de la Generalitat de Cataluña con Autema por las compensaciones de tarifa no liquidadas a la fecha por importe de 23 millones de euros. Todas las administraciones públicas con las que opera el grupo son de reconocida solvencia.

La dirección considera que dado el perfil crediticio del grupo con poco riesgo y vencimientos mayoritariamente en el corto plazo el importe en libros de las deudas comerciales se aproxima a su valor razonable.

Las provisiones para insolvencias son dotadas de acuerdo con el criterio contable establecido en la Nota 2.3.14 de la memoria. La variación de la provisión de tráfico ha sido como sigue:

Movimiento de la provisión	Millones de euros		
	2008	2007	Variación
Saldo inicial	63	52	11
Cargos a la cuenta de resultados	24	9	6
Reducciones/ Aplicaciones	-	-1	1
Efecto tipo de cambio	-11	3	-14
Reclas. Activos clasificados para la venta	-1	-	-1
Saldo final	75	63	4

El saldo de este epígrafe recoge la provisión por clientes de dudoso cobro dotada por la sociedad 407 ETR dentro de su política de seguimiento de saldos impagados comentada en la nota 3.4 de exposición a riesgos de liquidez.

> 14. Patrimonio neto

Se detallan a continuación los movimientos al 31 de diciembre de 2008 y 2007:

Cambios en el Patrimonio Neto 2008	Millones de euros							
	Capital Social	Prima de emisión	Acciones Propias	Otras Reservas (1)	Resultados acumulados (2)	Patrimonio neto atrib a los accionistas	Socios Externos	Patrimonio Neto
Saldo al 01.01.2008	108	1.208	-	-181	-100	1.035	245	1.280
Total Ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio (neto de impuestos)	-	-	-	-522	-56	-578	-79	-657
Resultado Consolidado del ejercicio	-	-	-	-	-56	-56	31	-25
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	-	-	-	-522	-	-522	-110	-632
Dividendos pagados	-	-	-	-	-50	-50	-48	-98
Ampliaciones/reducciones de capital	-	-	-	-	-	-	18	18
Variación autocartera	-	-	-68	-	-	-68	-	-68
Variaciones de perímetro	-	-	-	-	-	-	-5	-5
Otros movimientos	5	-5	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31.12.2008	113	1.203	-68	-703	-206	339	131	470

(1) Incluye las reservas originadas por valoración, diferencias de conversión y otros.

(2) Incluyen los resultados del ejercicio y las reservas de ejercicios anteriores no distribuidas.

Patrimonio Neto Atribuible a la Sociedad Dominante

El Patrimonio Neto atribuible a la Sociedad Dominante ha disminuido en 696 millones de euros de los que 549 millones de euros corresponden a los derivados financieros, netos de impuestos, designados como instrumentos de cobertura, 68 millones de euros a la compra de acciones propias, 56 millones corresponden al resultado de ejercicio, 50 millones de euros correspondientes a la distribución de dividendos y un aumento de 47 millones de euros de diferencias de conversión por la evolución del tipo de cambio.

Patrimonio Neto Atribuible a Socios Externos

El Patrimonio Neto atribuible a Socios Externos se ha reducido en 115 millones de euros de los que 124 millones de euros corresponden a los derivados financieros, netos de impuestos, 48 millones que corresponde a los dividendos pagados (407ETR por

importe de 43 millones de euros, Ausol por importe de 1 millón de euros y Autema por 1 millón de euros) y, en sentido contrario 32 millones de euros correspondientes al resultado del ejercicio y 12 millones de euros correspondientes a los socios externos de las sociedades que han experimentado variaciones de capital y de perímetro en el ejercicio 2008 (Inversora A. Sur por un total de 11 millones de euros, Autema por un total de 2 millones de euros y en sentido contrario debido al aumento de porcentaje del 50% al 90% de A. Poludnie que supone una disminución de los socios externos de 5 millones de euros).

Con objeto de estimar el posible impacto de la variación de los tipos de interés en los fondos propios del grupo, la compañía ha calculado las valoraciones de las coberturas financieras a 31 de enero de 2009 actualizando las curvas de tipos a esa fecha, habiendo concluido que la recuperación de los tipos en Estados Unidos tendría un efecto positivo muy significativo en el patrimonio del grupo.

Cambios en el Patrimonio Neto 2007	Millones de euros							
	Capital Social	Prima de emisión	Acciones Propias	Otras Reservas ⁽¹⁾	Resultados acumulados ⁽²⁾	Patrimonio neto atrib. a los accionistas	Socios Externos	Patrimonio Neto
Saldo al 01.01.2007	103	1.213	-	-31	-24	1.261	271	1.532
Total ingresos y gastos reconocidos en el ejercicio (neto de impuestos)	-	-	-	-150	-26	-176	-6	-182
Resultado Consolidado del ejercicio	-	-	-	-	-26	-26	28	2
Ingresos y gastos reconocidos directamente en el patrimonio	-	-	-	-150	-	-150	-34	-184
Dividendos pagados	-	-	-	-	-50	-50	-51	-101
Ampliaciones/reducciones de capital	-	-	-	-	-	-	1	1
Variación autocartera	-	-	-	-	-	-	-	-
Variaciones de perímetro	-	-	-	-	-	-	30	30
Otros movimientos	5	-5	-	-	-	-	-	-
Saldo al 31.12.2007	108	1.208	-	-181	-100	1.035	245	1.280

(1). Incluye las reservas originadas por valoración, diferencias de conversión y otros.

(2). Incluyen los resultados del ejercicio y las reservas de ejercicios anteriores no distribuidas.

a) Capital Social y prima de emisión

El capital escriturado se compone de 568.528.305 acciones ordinarias representadas por medio de anotaciones en cuenta de € 0,2 de valor nominal cada una, totalmente desembolsadas y de igual derechos. No existen restricciones para la libre transmisibilidad de las mismas. Las acciones cotizan en bolsa.

El 21 de noviembre de 2008 la Sociedad realizó una ampliación de capital liberada de 27.072.776 acciones (0,05% del capital social). Las acciones ordinarias emitidas tienen los mismos derechos que el resto de acciones en circulación. El valor razonable de las acciones emitidas ascendió a 5.414.555,20 € (€ 0,20 por acción). Los gastos de la correspondiente transacción ascienden a 33.886,86 euros.

La prima de emisión asciende a 1.202.173.795 euros, teniendo el carácter de reserva de libre disposición de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas.

La ampliación de capital liberada del 21 de noviembre se ha realizado con cargo a prima de emisión, lo que ha supuesto una reducción de prima de 5.415 miles de euros. Esta ampliación fue aprobada por el Consejo de Administración el 27 de marzo de 2008.

b) Acciones propias

Se han realizado varias operaciones de acciones propias durante el ejercicio 2008 con un precio mínimo de 5,66 y un precio máximo de 8,85 euros por acción, todas ellas en Bolsa, hasta alcanzar un número total de acciones en autocartera de 9.738.172, lo que representa el 1,713%. El importe total desembolsado para adquirir dichas acciones fue 68.460.613 euros, siendo el precio medio de 7,03 euros por acción. Estas acciones se mantienen como autocartera.

En relación con el sistema de retribución de los empleados por el cual parte de la retribución variable se puede realizar mediante la entrega de acciones de la Sociedad, durante el 2008 se compraron 38.000 acciones de las cuales se traspasaron a los empleados un total de 37.223 títulos, vendiéndose en el mercado las 778 acciones restantes. Como resultado de estas operaciones se ha registrado una pérdida de 30.917,81 euros, recogida en la cuenta de pérdidas y ganancias.

En la Junta General celebrada el 27 de Marzo del 2008 se aprobó la adquisición de acciones propias de la sociedad de hasta un 5% del capital social con un periodo de autorización para la compra de las mismas de 18 meses a contar desde la fecha de la celebración de la Junta. 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.

c) Otras reservas

El movimiento del epígrafe de otras reservas para 2008 y 2007 es el siguiente:

Movimientos durante 2008	Millones de euros			
	Diferencias de conversión	Operaciones de Cobertura	Otros conceptos	Otras Reservas
Saldo al 01.01.2008	-16	-158	-7	-181
Altas	46	-	-19	27
Bajas	-	-549	-	-549
Traspaso a la cuenta de resultados	-	-	-	-
Saldo al 31.12.2008	30	-707	-26	-703

Movimientos durante 2007	Millones de euros			
	Diferencias de conversión	Operaciones de Cobertura	Otros conceptos	Otras Reservas
Saldo al 01.01.2007	5	-25	-11	-31
Altas	-	-	4	4
Bajas	-21	-133	-	-154
Traspaso a la cuenta de resultados	-	-	-	-
Saldo al 31.12.2007	-16	-158	-7	-181

La propuesta de distribución del resultado de la Sociedad dominante, determinado en conformidad con normas y principios de contabilidad generalmente aceptados en España, por importe de 64 millones de euros se presentará para su aprobación a la Junta General de Accionistas y se estima sea aprobada su distribución a reserva legal, reservas voluntarias y dividendos por importe de 1, 13 y 50 millones de euros respectivamente, suponiendo un dividendo de 8,8 céntimos de euro por acción (9,3 céntimos de euro por acción en el ejercicio 2007).

Conforme se establece legalmente, las acciones propias de la sociedad no percibirán el importe correspondiente en los dividendos acordados, de tal forma que dicho importe acrecerá a las restantes acciones, lo que supone, a la fecha de formulación de estas cuentas anuales, un dividendo por acción de 8,95 céntimos de euro. Si variase el número de acciones propias antes de la celebración de la Junta el importe correspondiente al dividendo por acción se ajustará.

d) Resultados acumulados

El desglose de los resultados acumulados del ejercicio 2008 y 2007 es el siguiente:

Conceptos	Millones de euros		
	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación
Pérdidas y ganancias atribuibles a la Sociedad dominante	-56	-26	-30
Reservas de libre disposición	-171	-94	-77
Reservas no distribuibles	21	20	1
Total	-206	-100	-106

El detalle de reservas no distribuibles es el siguiente:

Conceptos	Millones de euros	
	Saldo al 31.12.08	Saldo al 31.12.07
Reserva legal	21	20
Reservas no distribuibles de la Sociedad dominante	21	20

e) Ingresos y Gastos Reconocidos en el ejercicio.

El movimiento de este epígrafe durante el ejercicio 2008 y 2007 ha sido:

Movimientos 2008	Millones de euros		
	Atribuibles a la sociedad dominante	Socios Externos	Patrimonio Neto
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura	-617	-124	-741
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura de activos y pasivos mantenidos para la venta	68	-	68
Ganancias/(pérdidas) por diferencias de conversión	26	-13	13
Ganancias/(pérdidas) por diferencias de conversión de activos y pasivos mantenidos para la venta	20	6	26
Otros conceptos (cargados)/abonados directamente en patrimonio	-19	21	2
Resultado consolidado del ejercicio	-56	31	-25
Ingresos y Gastos Reconocidos en el Ejercicio 2008 (netos de impuestos)	-578	-79	-657

Movimientos 2007	Millones de euros		
	Atribuibles a la sociedad dominante	Socios Externos	Patrimonio Neto
Ganancias/(pérdidas) de instrumentos de cobertura	-133	-23	-156
Ganancias/(pérdidas) por diferencias de conversión	-21	-11	-32
Otros conceptos (cargados)/abonados directamente en patrimonio	4	-	4
Resultado consolidado del ejercicio	-26	28	2
Ingresos y Gastos Reconocidos en el Ejercicio 2007 (netos de impuestos)	-176	-6	-182

f) Sociedades ajenas al Grupo con participaciones significativas en filiales

Al 31 de diciembre de 2008, las sociedades más significativas con participación de otros socios igual o superior al 10% en el capital suscrito de las sociedades del Grupo eran las siguientes:

Sociedades del grupo	Porcentaje de participación	Sociedades ajenas al grupo con participaciones significativas
407 ETR ⁽¹⁾	16,77% / 30%	SNC Lavalin/Macquarie Infrastructure Group
Ausol ⁽¹⁾	20%	Unicaja
Autema ⁽¹⁾	23,73%	Acesa (Autopista Concesionaria Española, S.A.)
Trados-45 ⁽²⁾	50%	Abertis
A. Temuco Río Bueno ⁽¹⁾	25%	Fondo Las Américas
A. Talca-Chillán ⁽¹⁾	23,57% / 8,53%	Sodeia/Delta
Inversora A. Sur ⁽¹⁾	25% / 10% / 10%	Europistas/E.N.A./Caja Castilla La Mancha
Inversora A. Levante ⁽¹⁾	40% / 5% / 3,16%	Europistas/Kutxa/Budimex
Eurolink M4-M6 ⁽¹⁾	34%	SIAC
Chicago Skyway ⁽¹⁾	45%	Macquarie Infrastructure Group
Cintra Zachry, GP ⁽¹⁾	15%	Zachry Investments Inc
Cintra Zachry, LP ⁽¹⁾	14,85%	Zachry Developments LLC
SH-130 ⁽¹⁾	35%	Zachry Toll Road
Statewide Mobility Partners ⁽²⁾	50%	Macquarie Infrastructure Group
A. Lombardia ⁽¹⁾	32%	Merloni Finanziaria SPA
Nea Odos ⁽²⁾	33,33% / 33,33%	Grupo ACS/GEK Group
Central Greece ⁽²⁾	33,33% / 33,33%	Grupo ACS/GEK Group
Est. Alhóndiga ⁽²⁾	25% / 25%	Construcciones Lauki/Construcciones Bazola
Guadianapark ⁽¹⁾	25%	Iniciativas Pacenses
Serrano Park ⁽²⁾	50%	National Express Limited
Concha Parking ⁽¹⁾	40%	Construcciones Moyua
Siglo XXI ⁽¹⁾	40%	Construcciones Moyua
Aparc. de Bilbao ⁽¹⁾	25%	Balzola

(1). Sociedades consolidadas por el método de integración global

(2). Sociedades consolidadas por el método de integración proporcional

> 15. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El movimiento de este epígrafe durante el ejercicio 2008 y 2007 ha sido:

Movimientos 2008	Millones de euros						Saldo al 31/12/08
	Saldo a 01/01/08	Variac. Perímetro	Adiciones	⁽¹⁾ Retiros	Efecto tipo de cambio	Reclas. Activos mantenidos para la venta	
Subvenciones	173	-	26	-	-	-	199
Otros ingresos a distribuir	68	-	13	-1	-2	-24	54
Total	241	-	39	-1	-2	-24	253

Movimientos 2007	Millones de euros						Saldo al 31/12/07
	Saldo a 01/01/07	Variac. Perímetro	Adiciones	⁽¹⁾ Retiros	Efecto tipo de cambio	Reclas. Activos mantenidos para la venta	
Subvenciones	164	18	-	-9	-	-	173
Otros ingresos a distribuir	69	-	11	-12	-	-	68
Total	233	18	11	-21	-	-	241

⁽¹⁾ Los retiros corresponden a la imputación a resultados de la parte anual devengada en conformidad con la nota 2.3.13.

La variación en el apartado de Subvenciones durante 2008 se produce por la subvención del Estado griego recibida por Central Greece por importe 25 millones de euros.

En cuanto a la naturaleza de las "Subvenciones" registradas:

En Eurolink M4-M6, según contrato de concesión, la concesionaria recibió de la Administración (National Roads Authority) 160 millones de euros como pago de la construcción, esta subvención se registra en la cuenta de resultados con el criterio descrito en las bases de presentación en el apartado 2.3.12.

En el caso de Trados 45, corresponde a la indemnización pagada por la Comunidad de Madrid para reestablecer el equilibrio económico financiero del contrato de concesión. La incorporación al resultado anual del mencionado importe se diferirá hasta el final del periodo concesional como un porcentaje del ingreso esperado en el año respecto del total de ingresos por peaje en sombra del modelo financiero de la concesión.

En la línea de "Otros ingresos a distribuir", el incremento en 2008 se debe principalmente a un aumento de 12 millones en Euroscut Norte referente a la reposición del equilibrio financiero por parte de la Administración "Estradas de Portugal". En el resto de variación corresponde a la reclasificación a activos mantenidos para la venta.

> 16. Otras provisiones no corrientes

Movimientos	Millones de euros		
	Provisión impuestos	Otras provisiones	Total
Al 1 de enero de 2008	7	4	11
Cargo/(abono) a la cuenta de resultados:			
– Importes no aplicados revertidos	-	-	-
– Cargos a la cuenta de resultados	-	-	-
Dotado durante el ejercicio	371	-	371
Aplicado durante el ejercicio	-7	-2	-9
Diferencias de cambio	-	-1	-1
Reclas. Pasivos mantenidos para la venta	-	-1	-1
Al 31 de diciembre de 2008	371	-	371

Análisis del total de provisiones por clasificación:

	31/12/2007	31/12/2008
– No corriente	7	371
– Corriente	4	-

El principal movimiento se debe al registro del coste de las expropiaciones previstas en la Autopista R-4 Madrid Sur (348 millones de euros), Autopista Madrid Levante (9 millones de euros), Autopista del Sol (11 millones de euros) y M-203 (3 millones de euros), calculadas según el procedimiento descrito en la nota 21 de la presente memoria.

Adicionalmente, se produce la aplicación de la provisión para el Impuesto de Bienes Inmuebles que mantenía Ausol y la reclasificación del saldo de A. Chillán-Collipulli como mantenido para la venta.

> 17. Posición neta de tesorería

Con el objeto de mostrar un análisis conjunto de la situación de endeudamiento del Grupo, se presenta en el siguiente cuadro un desglose por segmentos de la deuda neta (importe neto de activos de tesorería y equivalentes y de pasivo por obligaciones y deudas financieras), tanto a corto plazo como a largo plazo, que configuran la posición neta de tesorería.

	Millones de euros		
	Saldo 31/12/2008	Saldo 31/12/2007	Variación
Proyectos de infraestructuras	-7.856	-8.742	886
Matrices	392	264	128
Aparcamientos	-	-91	91
Resto de sociedades	392	173	219
POSICIÓN NETA TOTAL	-7.464	-8.569	1.105

La principal diferencia respecto a la posición neta de tesorería de 2007 es la reclasificación como disponible para la venta de las sociedades de aparcamientos y las autopistas chilenas, además de la incorporación de la deuda de la autopista griega Central Greece y de la americana SH-130.

17.1. Proyectos de infraestructuras

a) Desglose de la posición neta de tesorería de proyectos de infraestructuras

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2008 de proyectos de infraestructuras es como sigue:

Proyectos de Infraestructuras	Millones de euros						
	Caja Restringida Largo Plazo	Caja Restringida Corto Plazo	Inversiones Financieras Largo Plazo	Largo Plazo	Deuda Financiera	Operaciones Intragrupo	Posición Neta Total
Al 1 de enero de 2008	302	206	-	282	-9.532	-	-8.742
Movimiento	-88	-93	61	-1	1.007	-	886
Al 31 de diciembre de 2008	214	113	61	281	-8.525	-	-7.856

Como ya se ha indicado en la nota relativa a riesgos financieros, los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras establecen en ocasiones la obligación de constituir determinadas cuentas (caja restringida), cuya disponibilidad esta limitada, para hacer frente a determinadas obligaciones en el corto o en el largo plazo relativas al pago del principal o intereses de la deuda, así como al mantenimiento y operación de la infraestructura.

Dicha caja restringida se clasifica en balance en "Tesorería y equivalentes" cuando es a corto plazo y en "Activos financieros" cuando es a largo. La caja restringida se constituye en el corto plazo cuando su vencimiento originario tiene lugar dentro de los tres meses siguientes, y a largo cuando el plazo es superior a tres meses. En todo caso, dichos fondos son invertidos en productos

financieros de alta liquidez y que devengan intereses variables. El tipo de producto financiero en el que se invierten dichos fondos también está limitado en base a los requisitos de los contratos de financiación.

En "Otros Activos Financieros" se incluye el saldo de Inversiones Financieras a Largo Plazo. En este epígrafe se ha clasificado el saldo de 91 millones de dólares canadienses que la sociedad 407 International Inc mantiene en "Asset Backed Commercial Paper" (ABCPs) según comentado en la Nota 9.

A continuación se detallan los saldos de la caja restringida, Inversiones Financieras a LP y Resto de tesorería y equivalentes por segmento geográfico:

Tesorería y Equivalentes Proyectos de Infraestructuras	Millones de euros				
	Divisa	Remuneración	Saldo 31/12/2008	Saldo 31/12/2007	Variación
Total Canadá	CAD	0,78% - 0,90%	81	72	9
Total Estados Unidos	USD	0,02% - 1,00%	19	5	14
Total España	EUR	2,65% - 3,00%	17	30	-13
Total Chile	CLP	N/A *	-	4	-4
Total Irlanda	EUR	2,00%	24	31	-7
Total Portugal	EUR	2,97% - 5,238%	106	119	-13
Total Grecia	EUR	4,10% - 4,25%	34	20	14
Resto Autopistas	EUR/PLN	-	-	1	-1
RESTO TESORERÍA Y EQUIVALENTES			281	282	-1
Total Canadá	CAD	4,391% - 5,261%	54	-	54
Total Estados Unidos	USD	0,90% - 0,92%	7	-	7
INVERSIONES A LARGO PLAZO			61	-	61
Total Canadá	CAD	0,80% - 3,04%	109	95	15
Total Estados Unidos	USD	0,43% - 1,00%	-	9	-9
Total España	EUR	2,17%	3	-	3
Total Chile	CLP	N/A *	-	101	-101
Total Grecia	EUR	4,21%	1	-	1
CAJA RESTRINGIDA A CORTO PLAZO			113	206	-92
Total Canadá	CAD	0,85% - 4,35%	128	206	-78
Total Estados Unidos	USD	0,90% - 1,00%	52	67	-15
Total España	EUR	3,00%	1	-	1
Total Chile	CLP	N/A *	-	29	-29
Total Portugal	EUR	2,76% - 5,090%	33	-	33
CAJA RESTRINGIDA A LARGO PLAZO			214	302	-88
TOTAL			669	790	-121

*En el ejercicio 2008 tanto las sociedades chilenas como las de aparcamientos se han clasificado como mantenidas para la venta o actividades discontinuadas. Ver nota 11.

b) Desglose de la deuda de proyectos de infraestructuras

b) 1. – Deuda financiera según balance

Proyectos de Infraestructuras	Millones de euros								
	31/12/2008			31/12/2007			Variación		
	Obligaciones	Deudas	Total	Obligaciones	Deudas	Total	Obligaciones	Deudas	Total
LARGO PLAZO	3.585	4.523	8.108	5.282	3.870	9.152	-1.697	653	-1.044
407 ETR	2.520	-	2.520	3.180	-	3.180	-660	-	-660
Total Canada	2.520	-	2.520	3.180	-	3.180	-660	-	-660
Chicago Skyway	955	106	1.061	933	100	1.033	23	6	28
Indiana Toll Road	-	1.225	1.225	-	1.143	1.143	-	82	82
SH-130	-	113	113	-	-	-	-	113	113
Total Estados Unidos	955	1.444	2.399	933	1.243	2.176	23	201	224
Ausol	-	489	489	-	486	486	-	3	3
Autema	-	-	-	-	41	41	-	-41	-41
Cinca	-	620	620	-	-	-	-	620	620
Trados 45	-	67	67	-	69	69	-	-2	-2
A. R-4 Madrid Sur ^(a)	-	460	460	-	553	553	-	-93	-93
A. Madrid Levante ^(b)	-	477	477	-	470	470	-	7	7
Total España	-	2.113	2.113	-	1.619	1.619	-	494	494
A. Collipulli-Temuco	-	-	-	172	-	172	-172	-	-172
A. Temuco-Rio Bueno	-	-	-	-	153	153	-	-153	-153
A. Santiago-Talca	-	-	-	515	-	515	-515	-	-515
A. Talca-Chillán	-	-	-	152	-	152	-153	-	-153
A. Chillán-Collipulli	-	-	-	213	-	213	-213	-	-213
Total Chile	-	-	-	1.052	153	1.205	-1.053	-153	-1.206
Eurolink M4-M6	-	142	142	-	145	145	-	-3	-3
Eurolink M3	-	253	253	-	205	205	-	48	48
Total Irlanda	-	395	395	-	350	350	-	45	45
Euroscut Algarve ^(c)	110	128	238	117	128	245	-7	-	-7
Euroscut Norte	-	302	302	-	311	311	-	-9	-9
Euroscut Azores	-	91	91	-	66	66	-	25	25
Total Portugal	110	521	631	117	505	622	-7	16	9
Nea Odos	-	7	7	-	-	-	-	7	7
Central Greece	-	43	43	-	-	-	-	43	43
Total Grecia	-	50	50	-	-	-	-	50	50
CORTO PLAZO	293	124	417	79	301	380	214	-177	37
407 ETR	280	-	280	47	-	47	233	-	233
Total Canada	280	-	280	47	-	47	233	-	233
Chicago Skyway	5	4	9	-	4	4	5	-	5
Indiana Toll Road	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Estados Unidos	5	4	9	-	4	4	5	-	5
Ausol	-	1	1	-	1	1	-	-	-
Autema	-	-	-	-	264	264	-	-264	-264
Cinca	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trados 45	-	2	2	-	1	1	-	1	1
A. R-4 Madrid Sur ^(a)	-	99	99	-	3	3	-	96	96
A. Madrid Levante ^(b)	-	1	1	-	2	2	-	-1	-1
Total España	-	103	103	-	271	271	-	-168	-168
A. Collipulli-Temuco	-	-	-	10	3	13	-10	-3	-13
A. Temuco-Rio Bueno	-	-	-	-	10	10	-	-10	-10
A. Santiago-Talca	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A. Talca-Chillán	-	-	-	9	-	9	-9	-	-9
A. Chillán-Collipulli	-	-	-	8	-	8	-8	-	-8
Total Chile	-	-	-	27	13	40	-27	-13	-40
Eurolink M4-M6	-	1	1	-	2	2	-	-1	-1
Eurolink M3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Irlanda	-	1	1	-	2	2	-	-1	-1
Euroscut Algarve ^(c)	8	-	8	5	-	5	3	-	3
Euroscut Norte	-	14	14	-	10	10	-	4	4
Euroscut Azores	-	2	2	-	1	1	-	1	1
Total Portugal	8	16	24	5	11	16	3	5	8
TOTAL	3.878	4.647	8.525	5.361	4.171	9.532	-1.483	476	-1.007

^(a) Incluye los saldos de Inv. Madrid Sur

^(b) Incluye los saldos de Inv. Madrid Levante

^(c) Incluye los saldos de Algarve Int.

A continuación se detallan las principales variaciones en la deuda respecto a 2007:

La desviación más significativa se produce por la reclasificación de la deuda de las autopistas chilenas y de las sociedades de aparcamientos a “Pasivos clasificados como mantenidos para la venta y actividades discontinuadas”.

En 407 ETR hay un efecto de tipo de cambio de 499 millones de euros que disminuye el endeudamiento y una refinanciación que implica un aumento de deuda de 56 millones de euros.

En el año 2008 se ha refinanciado la deuda de Autema, con vencimiento en el corto plazo, sustituyéndola por un préstamo a largo plazo por importe de 292 millones de euros con empresas del grupo. Adicionalmente Cintra ha reestructurado financieramente su participación en Autema lo que ha permitido una entrada de caja por importe de 316 millones de euros. El nuevo préstamo se compone de un Tramo A y un Tramo B con un límite que asciende a 300 y 316 millones de euros respectivamente, ambos tramos dipuestos en su totalidad y cuyo titular es CINCA, con una duración de 27 años, lo que elimina el riesgo de financiación futura de la concesionaria, ya que la deuda es a término. El margen de esta nueva deuda oscila entre los 140 y los 160 puntos básicos. Adicionalmente la sociedad tiene concedida una línea de liquidez de 92 millones de euros dispuesta por 12 millones de euros.

La variación de la deuda en las autopistas estadounidenses se debe principalmente al efecto de tipo de cambio que supone un aumento del endeudamiento de 100 millones de euros.

Por otro lado se produce un incremento de deuda financiera por la incorporación de la deuda de las autopistas SH-130 por importe de 133 millones de euros y Central Greece por importe de 50 millones de euros.

b) 2. – Detalle deuda por divisa y tipo de interés:

En la siguiente tabla se detallan la divisa en la que se contrató la operación de deuda junto con el índice de referencia y el diferencial en caso de deuda variable, o tipo de interés fijo, para la deuda contratada de este modo.

Proyectos de Infraestructuras	Millones de euros	
	Divisa	Interés
Obligaciones		
407 ETR	CAD	5% - 7% / Tipo Fijo+Inflación
Chicago Skyway	USD	LIBOR USD 3M + 0,28% - 0,38%
Euroscut Algarve ^(c)	EUR	6,65%

Deudas Con Entidades de Crédito		
Chicago Skyway	USD	LIBOR USD 6M + 2,75%
Indiana Toll Road	USD	LIBOR USD 6M + 0,95%
SH-130	USD	Tipo TIFIA- LIBOR USD 6M + 1,9%
Ausol	EUR	EURIBOR 3M + 0,35%
CINCA	EUR	EURIBOR 1M + 1,4% - 1,6%
Trados 45	EUR	BEI 3M + 0,19% - EURIBOR 6M + 1,10%
A. R-4 Madrid Sur ^(a)	EUR	EURIBOR 3M + 0,30% - EURIBOR 6M + 1,30%
A. Madrid Levante ^(b)	EUR	EURIBOR 3M + 1,10%
Eurolink M4-M6	EUR	EURIBOR 1,3,6M + 0,19% - 2%
Eurolink M3	EUR	EURIBOR 1,3,6M + 0,34% - 0,95%
Euroscut Algarve ^(c)	EUR	6%
Euroscut Norte	EUR	EURIBOR 6M + 1,35%
Euroscut Azores	EUR	EURIBOR 1M + 0,45%- EURIBOR 3M + 0,85%
Nea Odos	EUR	EURIBOR 3M + 0,45% - 0,90%
Central Greece	EUR	EURIBOR 3M + 0,45% - 1,05%

Total

(a) Incluye los saldos de Inv. Madrid Sur

(b) Incluye los saldos de Inv. Madrid Levante

(c) Incluye los saldos de Algarve Int.

b) 3. – Detalle deuda vencimientos

A continuación se detallan los vencimientos de las distintas deudas financieras, incluyendo principal e intereses, que comprenden la posición neta de tesorería, además de su valor razonable al cierre del periodo correspondiente.

Proyectos de Infraestructuras	Millones de euros									
	Valor Razonable 2007	Valor Razonable 2008	Saldo 31/12/2007	Saldo 31/12/2008	Vencimientos 31/12/2008					
					2009	2010	2011	2012	2013 y siguientes	Total
Obligaciones	5.968	3.711	5.361	3.878	453	669	493	155	5.845	7.615
407 ETR	3.557	2.591	3.227	2.800	389	603	437	99	4.099	5.627
Chicago Skyway	933	1.003	933	960	50	50	50	50	1.569	1.769
Autopistas Chilenas*	1.330	-	1.079	-	-	-	-	-	-	-
Euroscut Algarve ^(c)	148	117	122	118	14	16	6	6	177	219
Deudas E. Crédito	4.192	4.649	4.171	4.647	325	728	227	748	5.292	7.320
Chicago Skyway	104	110	104	110	5	5	5	5	114	134
Indiana Toll Road	1.143	1.225	1.143	1.225	67	67	67	67	1.471	1.739
SH-130	-	113	-	113	6	6	6	6	372	396
Ausol	487	490	487	490	22	509	-	-	-	531
CINCA	-	620	-	620	30	30	30	30	1.316	1.436
Autema	305	-	305	-	-	-	-	-	-	-
Trados 45	70	69	70	69	3	3	3	3	96	108
A. R-4 Madrid Sur ^(a)	555	559	556	559	117	17	17	17	739	907
A. Madrid Levante ^(b)	472	478	472	478	17	17	17	201	-	552
Autopistas Chilenas*	166	-	166	-	-	-	-	-	-	-
Eurolink M4-M6	205	143	147	143	8	9	10	10	211	248
Eurolink M3	147	253	205	253	14	37	33	24	284	392
Euroscut Algarve ^(c)	149	130	128	128	8	8	18	9	165	208
Euroscut Norte	322	316	321	316	13	14	15	20	353	415
Euroscut Azores	67	93	67	93	4	4	4	4	171	187
Nea Odos	-	7	-	7	9	-	-	-	-	9
Central Greece	-	43	-	43	2	2	2	52	-	58
Total	10.160	8.360	9.532	8.525	778	1.397	720	903	11.137	14.935

*El valor razonable del año 2007 de las autopistas chilenas se ha recogido en una sola línea.

^(a) Incluye los saldos de Inv. Madrid Sur

^(b) Incluye los saldos de Inv. Madrid Levante

^(c) Incluye los saldos de Algarve Int.

El valor razonable en la tabla anterior es calculado como sigue:

- Para la deuda contratada a tipo de interés fijo como descuento de los flujos futuros de la misma a una tasa de interés de mercado equivalente.
- Para la deuda cotizada en mercado activo se incluye su valoración en dicho mercado.
- Por último, para la deuda contratada a un tipo de interés

variable se considera que no existen diferencias significativas entre el valor razonable de esta y su valor contable, por lo que se incluye este último.

Toda la deuda con vencimiento a corto plazo ha sido ya refinanciada según se explica en la nota 33 "Acontecimientos posteriores al cierre".

b) 4. – Detalle Límite, Dispuesto y Disponible de las deudas con entidades de crédito

A continuación se detallan los límites y dispuesto de líneas de crédito al 31 de diciembre de 2008 y 2007.

Deudas con Entidades de Crédito Proyectos de Infraestructuras	Millones de euros				
	31/12/2008				
	Límite Actual	Deuda Financiera	Disponible Actual	Ajustes Homogeneización	Deuda Contable
Chicago Skyway	109	109	-	1	110
Indiana Toll Road	1.456	1.269	187	-44	1.225
SH-130	846	133	713	-20	113
Total Estados Unidos	2.411	1.511	900	-63	1.448
Ausol	487	487	-	3	490
Autema	-	-	-	-	-
CINCA	708	628	80	-8	620
Trados 45	69	69	-	-	69
A. R-4 Madrid Sur ^(a)	557	557	-	2	559
A. Madrid Levante ^(b)	522	484	38	-6	478
Total España	2.343	2.225	118	-9	2.216
Eurolink Motorway M4-M6	160	146	14	-3	143
Eurolink Motorway M3	333	257	76	-4	253
Total Irlanda	493	403	90	-7	396
Euroscut Algarve ^(c)	130	130	-	-2	128
Euroscut Norte	309	309	-	7	316
Euroscut Azores	363	110	253	-17	93
Total Portugal	802	549	253	-12	537
Nea Odos	134	9	125	-2	7
Central Greece	512	50	462	-7	43
Total Grecia	646	59	587	-9	50
Total 2008	6.695	4.747	1.948	-100	4.647

Deudas con Entidades de Crédito Proyectos de Infraestructuras	Millones de euros				
	31/12/2007				
	Límite Actual	Deuda Financiera	Disponible Actual	Ajustes Homogeneización	Deuda Contable
Chicago Skyway	103	103	-	1	104
Indiana Toll Road	1.393	1.167	226	-24	1.143
Total Estados Unidos	1.496	1.270	226	-23	1.247
Ausol	487	487	-	-	487
Autema	306	303	3	2	305
CINCA	-	-	-	-	-
Trados 45	71	71	-	-1	70
A. R-4 Madrid Sur ^(a)	557	550	7	5	555
A. Madrid Levante ^(b)	522	471	51	1	472
Total España	1.947	1.882	61	7	1.889
A. Collipulli-Temuco	31	3	28	-	-
A. Temuco-Rio Bueno	174	162	12	1	-
A. Santiago-Talca	57	-	57	-	-
A. Talca-Chillán	57	-	57	-	163
A. Chillán-Collipulli	41	-	41	-	3
Total Chile	360	165	195	1	166
Eurolink M4-M6	160	146	14	1	147
Eurolink M3	333	206	127	-1	205
Total Irlanda	493	352	141	-	352
Euroscut Algarve ^(c)	130	130	-	2	128
Euroscut Azores	311	310	1	12	67
Euroscut Norte	363	78	285	-10	322
Total Portugal	804	518	286	-	517
Nea Odos	134	-	134	-	-
Total Grecia	134	-	134	-	-
Total 2007	5.239	4.187	1.043	-16	4.171

^(a) Incluye los saldos de Inv. Madrid Sur

^(b) Incluye los saldos de Inv. Madrid Levante

^(c) Incluye los saldos de Algarve Int.

Para una mayor comprensión de la anterior tabla, pasamos a explicar los conceptos utilizados:

- **Límite actual:** Importe máximo acordado a nivel individual, en el momento de contratación de la operación de deuda, o en un momento posterior y que determina el límite actual que la concesionaria podría disponer.
- **Deuda Financiera:** Importe de la deuda acumulada a nivel individual en la concesionaria, al cierre del periodo de referencia.
- **Disponible Actual:** Es la diferencia entre el límite de crédito y el crédito dispuesto por la concesionaria.
- **Ajustes de homogeneización:** En esta columna se presentan las diferencias existentes entre el total de vencimientos de la deuda financiera y los saldos de la deuda contable a 31 de diciembre de 2008, y que se deben en gran medida a ajustes por la aplicación de coste amortizado derivado de la normativa contable internacional y otros ajustes de homogeneización de intereses y comisiones de formalización.
- **Deuda Contable:** Es el resultado de añadir a la deuda dispuesta los ajustes de homogeneización. Su resultado es la deuda financiera según balance.

A continuación se describen, la estructura y las principales condiciones de las financiaciones en vigor:

407 ETR – Canadá - La autopista 407 posee una deuda de 4.719 millones de dólares canadienses, representando un 33% del total de la deuda de Grupo. Esta deuda está estructurada en diferentes tramos de Bonos Senior, por importe de 3.690 millones de dólares canadienses y con diversos vencimientos entre los años 2011 y 2039. Adicionalmente existen otros tramos de naturaleza Junior y Subordinada, por importes de 165 millones de dólares canadienses y 780 millones de dólares canadienses respectivamente, con vencimiento en el año 2010 en el caso de los primeros y vencimientos 2009 y 2036 en el caso del tramo subordinado. Los bonos con vencimiento en el año 2009, han sido refinanciados, en Enero de 2009, tal y como se menciona en la Nota 33.

Entre las obligaciones registradas por la sociedad 407 ETR se encuentran 84 millones de dólares canadienses 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. Este instrumento se construye como un híbrido entre un bono nominal y un bono de cupón real ligado a inflación (Real Return Bond), por tanto su valor en libros se ajusta por su valor de mercado como si fuera un derivado.

Chicago Skyway - La sociedad concesionaria está financiada mediante una emisión de bonos senior garantizados por F.S.A. consistente en: (i) una serie A por importe de 439 millones de dólares americanos y fecha de vencimiento en el año 2017, (ii) una serie B por importe de 961 millones de dólares americanos con vencimiento final en el año 2026. Adicionalmente posee financiación sindicada bancaria subordinada por un importe

dispuesto de 153 millones de dólares americanos cuya duración está vigente hasta el año 2035.

Indiana Toll Road - La autopista de Indiana tiene una financiación bancaria sindicada en tres tramos: Tramo A con un límite de 3.248 millones de dólares americanos, totalmente dispuesto, un Tramo B con un límite 150 millones de dólares y dispuesto en 73 millones de dólares americanos y un último Tramo con un límite de 665 millones de dólares americanos, dispuesto por 219 millones de dólares americanos, todos ellos con vencimiento final en el año 2015. (La sociedad se integra proporcionalmente al 50%)

SH-130 – Financiación bancaria sindicada en dos tramos: Tramo A para financiar parte de la construcción por importe de 686 millones de dólares americanos y un Tramo B de liquidez durante los primeros 5 años de operación que asciende a 35 millones de dólares americanos ambos con vencimiento final en el año 2038. Además cuenta con un tramo de deuda TIFIA para financiar parte de la construcción por 430 millones de dólares americanos con vencimiento en el año 2048. Además tienen concedidas líneas de crédito por importe de 29 millones de dólares americanos para cubrir necesidades operativas.

Ausol I y II - Ambas autopistas están financiadas mediante un mismo préstamo bancario estructurado dentro de una operación sindicada con un límite de 487 millones de euros. La deuda está totalmente dispuesta, representando un 5.75% sobre el total del Grupo y con vencimiento final en el año 2010.

Trados 45 - Financiación bancaria por un importe total de 139 millones de euros, proporcionada por un sindicato de bancos y estructurada mediante tres tramos. Tramo A por importe de 23 millones de euros y vencimiento en el año 2017, Tramo B por importe de 16 millones de euros con vencimiento en el año 2021 y Tramo BEI por importe de 100 millones de euros y año de vencimiento final 2024. (La sociedad se integra proporcionalmente al 50%)

CINCA – Tras la refinanciación de la deuda de Autema se suscribe un préstamo de 620 millones de euros con vencimiento en 2035 según comentado anteriormente en la Nota 17 b) 1.

Inversora A. Sur / A. R-4 Madrid Sur - Mantiene deuda proveniente de una operación Sindicada, por importe vivo a 31/12/2008 de 556 millones de euros, cuya estructuración consta de un Tramo A cuyo importe asciende a 97 millones de euros y vencimiento en el año 2009, un Tramo B de importe vivo igual a 100 millones de euros con vencimiento 2013 y un Tramo BEI por importe de 360 millones de euros con una duración final hasta el año 2032. Esta deuda ha sido refinanciada en enero de 2009 según se comenta en la Nota 33 referente a acontecimientos posteriores al cierre.

Inversora A. Levante / A. Madrid Levante - Mantiene financiación bancaria con estructuración sindicada cuyo límite es de 522 millones de euros y vencimiento en el año 2012. El importe vivo de esta deuda asciende a 484 millones de euros. Esta operación

está estructurada bajo modalidad mini-perm y su objeto es la refinanciación a largo plazo.

Eurolink M4-M6 - Su financiación se estructura con un préstamo del BEI y otro de un sindicato bancario por importe de 146 millones de euros y vencimiento final en el año 2028, de los cuales está dispuesto su totalidad. Tiene otorgadas diversas líneas para afrontar costes operativos y pago de intereses, no dispuestas y por un importe total de 14 millones de euros. Dentro de su estructura financiera cuenta con deuda subordinada por importe de 38,25 millones de euros.

Eurolink M3 – Préstamo suscrito con un sindicado bancario por importe de 285 millones de euros del que se han dispuesto 257 millones de euros a diciembre de 2008 y cuya estructura financiera esta basada en un préstamo puente por un importe vivo de 14 millones de euros, una financiación a término de 243 millones de euros, cuyos vencimientos finales se producirán en los años 2010 y 2025 respectivamente. Asimismo, existen facilidades crediticias, no dispuestas en la actualidad, para cubrir los pagos por concepto IVA, costes operativos y pago de intereses, cuyos importes son de 18 millones de euros, 10 millones de euros y 20 millones de euros, respectivamente.

Dentro de su estructura financiera cuenta con deuda subordinada por importe de 43 millones de euros.

Euroscut Algarve - Operación estructurada en dos tramos, uno en bonos por importe de 117 millones de euros con vencimiento en 2027 y otro de deuda BEI por importe de 130 millones de euros y vencimiento en 2025 totalmente dispuesto.

Euroscut Azores - Financiación bancaria sindicada por importe de 347 millones de euros con vencimiento desde el año 2011 hasta el año 2034, además de una línea de liquidez y una línea IVA por importes de 11 y 5,3 millones de euros, y vencimientos finales en los años 2014 y 2012, respectivamente. A diciembre se habían dispuesto 110 millones de euros.

Euroscut Norte - Estructura financiera basada en un préstamo sindicado dispuesto en su totalidad por importe de 309 millones de euros con vencimiento en el año 2026.

Nea Odos – Mantiene un préstamo sindicado a largo plazo, cuyo importe total asciende a 401 millones de euros, siendo su saldo vivo a diciembre de 2008 de 26 millones de euros. Se distribuye en 4 tramos de deuda: una financiación a término por importe de 113 millones de euros y vencimiento 2036, un préstamo bancario puente de 198 millones de euros para financiar las necesidades de liquidez en el período de construcción y que se cancela al final de este período una vez recibida una subvención del Estado griego, una línea de liquidez de 38 millones de euros que vence en 2031, y una línea IVA por importe de 52 millones de euros hasta 2011 (la sociedad se integra proporcionalmente al 33,34%).

Central Greece – Financiación estructurada bajo préstamo sindi-

cado por importe de 1.537 millones de euros, siendo su total dispuesto a cierre de 2008 de 149 millones de euros. Existen 4 tramos: un préstamo a término por importe de 266 millones de euros hasta 2037, un préstamo puente de 311 millones vigente hasta 2012, una línea de liquidez de 929 millones de euros que vence en 2037 y una línea IVA de 31 millones de euros hasta 2013. (La deuda registrada en balance se integra proporcionalmente al 33,34%)

Las condiciones financieras (en cuanto a los tipos de interés aplicables) de la deuda relacionada en autopistas, se encuentran supeditas al cumplimiento de determinados ratios relacionados con magnitudes financieras como Resultado bruto de explotación (EBITDA), Deuda neta y Fondos Propios consolidados. En general, las financiaciones mencionadas incluyen, como paquete de garantías para los prestamistas, la pignoración de los activos de la Sociedad Concesionaria (derechos de créditos sobre contratos de seguro, cuentas corrientes, derechos de crédito derivados del contrato de concesión, etc...). En algunos casos se incluye como garantía, la prenda sobre las acciones de la Sociedad Concesionaria.

Adicionalmente la mayoría de los contratos incluyen una serie de condiciones establecidas cuyo incumplimiento genera obligaciones en el prestatario y que son utilizados por las entidades de crédito para asegurarse de que las sociedades concesionarias cumplan los compromisos adquiridos de deuda, denominadas *covenants*.

Los *covenants* más comunes establecidos en la mayoría de los contratos de financiación de los proyectos de infraestructuras son los siguientes:

- Restricciones a la disponibilidad de la caja, siendo las más comunes las cuentas de reservas del servicio de la deuda y de mantenimiento extraordinario.
- Subordinación del pago de dividendos a los accionistas, por ejemplo al mantenimiento de los niveles exigidos de caja restringida.
- Cláusulas de cambio o efecto material adverso (MAC o MAE) que regulan los supuestos en que acontezcan una serie de circunstancias o hechos que afecten o puedan afectar de manera adversa y relevante al valor, al negocio, las operaciones o los activos y pasivos de las sociedades concesionarias.
- Establecimiento de un límite en el volumen máximo de endeudamiento permitido a la sociedad concesionaria.
- Limitar el nivel de impagos de las concesionarias, a partir de los cuales la deuda se podría hacer exigible (Threshold Cross Default).
- Obligaciones de información periódica durante el periodo de vigencia de la deuda.
- Cumplimiento de ratios financieros de endeudamiento y liquidez.

A fecha 31 de diciembre de 2008 no se ha producido ningún incumplimiento de los *covenants* vigentes.

b) 5. – Exposición al riesgo de tipo de interés de la deuda.

Con el objeto de completar la información sobre exposición al riesgo de tipo de interés presentada en la nota 3, a continuación se adjunta un detalle de los diferentes componentes de la deuda desglosando la deuda a tipo fijo, la parte cubierta con derivados, la parte variable y la parte fija indexada a la inflación.

Proyectos de Infraestructuras	Millones de euros			
	Saldo 31/12/2008	% sobre total deuda	Deuda expuesta a riesgo	Impacto Resultado +100.p.b.
407 ETR	2.800	33%	-	-
Fijo	1.924	23%	-	-
Fijo indexado a la inflación	876	10%	-	-
Chicago Skyway	1.070	13%	-	-
Cubierto	1.070	13%	-	-
Variable	-	-	-	-
Indiana Toll Road	1.225	14%	21	-
Cubierto	1.204	14%	-	-
Variable	21	-	21	-
SH-130	113	1%	-	-
Fijo	46	0,3%	-	-
Cubierto	67	0,7%	-	-
Autopistas Españolas	2.216	26%	883	14
Cubierto	1.333	16%	-	-
Variable	883	10%	883	14
Autopistas Irlandesas	396	5%	75	-
Cubierto	321	4%	-	-
Variable	75	1%	75	-
Autopistas Portuguesas	656	8%	78	1
Fijo	246	3%	-	-
Cubierto	332	4%	-	-
Variable	78	1%	78	1
Autopistas Griegas	50	1%	20	-
Cubierto	30	0,6%	-	-
Variable	20	0,4%	20	-
Total	8.525		1.077	15

Según esta tabla un 87% de la deuda financiera total está contratada a tipo fijo o tiene instrumentos de cobertura de tipo de interés. Un incremento de los tipos de interés nominales de 100 puntos básicos podría suponer un impacto en resultados de 15 millones de Euros. Si para el análisis anterior, considerásemos la deuda neta, deduciendo del volumen total de la deuda financiera expuesta al riesgo, la tesorería y equivalentes, la caja restringida a corto plazo, la caja restringida a largo plazo y las inversiones financieras a largo plazo, asociadas a dicha deuda expuesta al riesgo, el impacto en resultados pasaría a ser 13 millones.

A 31 de diciembre de 2007 el porcentaje de deuda financiera no expuesta al riesgo de variaciones de tipo de cambio ascendía al 74% y la sensibilidad sobre la deuda considerando un incremento de 50 puntos básicos en las tasas de interés nominales suponía un impacto en resultados de 13 millones de euros.

17.2. Resto de sociedades

a) Desglose de la posición neta de tesorería del resto de sociedades

El detalle de la posición neta de tesorería para el ejercicio 2008 y 2007 del resto de sociedades es como sigue:

Ejercicio 2008

Resto de Sociedades	Millones de euros			
	Tesorería y Equivalentes	Deuda Financiera	Operaciones Intragrupo	Posición Neta Total
Matrices	395	-	-3	392
Posición Neta de Tesorería	395	-	-3	392

Ejercicio 2007

Resto de Sociedades	Millones de euros			
	Tesorería y Equivalentes	Deuda Financiera	Operaciones Intragrupo	Posición Neta Total
Matrices	207	-	57	264
Aparcamientos	5	-40	-56	-91
Posición Neta de Tesorería	212	-40	1	173

En 2008 la actividad de Aparcamientos se ha reclasificado a Activos mantenidos para la venta.

b) Desglose de la deuda del resto de sociedades

El cuadro de 2008 no se muestra ya que en este ejercicio tras la reclasificación de la actividad de Aparcamientos a "Pasivos mantenidos para la venta y actividades discontinuadas" no existe saldo alguno en este epígrafe.

Resto de Sociedades	Millones de euros		
	31/12/2007		
	Largo plazo	Corto plazo	TOTAL
Matrices	-	-	-
Aparcamientos	37	3	40
Deuda Financiera	37	3	40

Cabe destacar que Cintra, S.A. tenía concedidas a cierre del ejercicio 2008 diversas líneas de crédito por importe de 105 millones de euros sin disponer.

> 18. Otras deudas

El detalle de las deudas es el siguiente:

Concepto	Millones de euros		
	Saldo al 31/12/08	Saldo al 31/12/07	Variación
Otros acreedores a Largo Plazo	95	116	-21
Otras deudas	23	21	2
Total	118	137	-19

En el epígrafe de "Otros acreedores a largo plazo" se recoge el préstamo participativo concedido por el Estado a la concesionaria Ausol para la construcción del tramo Estepona-Guadiaro por importe de 81 millones de euros que vencerán en el mes de enero de 2054, último año del período concesional. Como remuneración de este préstamo el Estado recibirá un porcentaje determinado de los ingresos de peaje de la concesionaria cuando el tráfico supere ciertos umbrales. Los pagos previstos a realizar son los siguientes:

Pagos previstos préstamo participativo Ausol	Millones de euros				
	2009	2010	2011	2012	2013 y siguientes
	2	2	2	2	668

También se incluyen los importes de Acreedores de inmovilizado a largo plazo por importe de 5 millones de euros (32 millones de euros en 2007). 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 otras deudas se incluye el saldo de 21 millones de euros que mantiene Indiana Toll Road con el organismo concedente IFA según comentando en la nota 13.

> 19. Deudas por operaciones de tráfico

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

Concepto	Millones de euros		
	Saldo 31/12/08	Saldo 31/12/07	Variación
Acreedores comerciales	58	92	-34
Pasivos por impuestos sobre ganancias corrientes	5	33	-28
Otras deudas no comerciales	135	188	-52
Total	198	313	-114

La disminución en "Acreedores comerciales" se debe principalmente a la reclasificación de los anticipos recibidos de clientes de la actividad de aparcamientos como actividad discontinuada por importe de 27 millones de euros (24 millones en 2007).

En el epígrafe "Otras deudas no comerciales" se incluyen las deudas con Administraciones Públicas distintas a las derivadas de impuestos sobre las ganancias, con un saldo de 14 millones de euros (42 millones en 2007). En este epígrafe también se recogen los saldos con empresas del Grupo Ferroviario. La principal variación en 2008 se debe a la disminución de las partidas de las concesiones Eurolink M3 y Euroscut Norte por 17 y 4 millones de euros respectivamente, y al incremento de 14 millones de euros de la A. R-4 Madrid-Sur con Ferroviario Agromán. Asimismo, en el año 2008 se ha reclasificado al epígrafe de Pasivos mantenidos para la venta un importe de 33 millones de euros de deudas con empresas asociadas correspondientes a la actividad de Aparcamientos y a las sociedades chilenas A. Santiago-Talca y Cintra Chile.

Saldos con Grupo Ferroviario o con empresas de su grupo ⁽¹⁾	Millones de euros		
	2008	2007	Variación
A. R-4 Madrid Sur	69	55	14
Eurolink M3	12	33	-21
SH-130	3	5	-2
Euroscut Norte	-	4	-4
Cintra Aparcamientos	-	6	-6
Cintra, S.A.	2	1	1
Otros	2	6	-4
Total	88	110	-22

⁽¹⁾ Grupo Ferroviario es el accionista mayoritario del grupo Cintra.

Los saldos de la presente tabla son mayoritariamente con Ferroviario Agromán.

El valor razonable de las deudas por operaciones de tráfico no difiere significativamente del valor registrado en libros.

> 20. Situación fiscal

A. Grupo fiscal consolidado

Cintra, S.A. está acogida al régimen de consolidación fiscal desde el ejercicio 2002. Las sociedades que integran para el ejercicio 2008 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., Autopista Alcalá O'Donnell, S.A., Cintra Inversora de Autopistas de Cataluña, S.L., Inversora Autopistas de Cataluña, S.L. Por otro lado, también tributan en régimen de declaración consolidada, constituyendo grupos distintos al anterior, las sociedades Inversora de Autopistas del Sur, S.L. (dominante) y

Autopista Madrid Sur, S.A. (dominada) y las sociedades Inversora de Autopistas de Levante, S.L. (dominante) y Autopista Madrid Levante, S.A. (dominada).

B. Ejercicios sujetos a inspección fiscal

Con fecha 14 de enero de 2008 se comunicó a la sociedad Cintra, S.A. como sociedad dominante del grupo fiscal el inicio de actuaciones inspectoras para el Impuesto sobre Sociedades ejercicios 2003-2005.

Asimismo varias sociedades del Grupo Cintra están siendo objeto de inspección con carácter general por el Impuesto sobre el Valor Añadido (2004 - 2005) y el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (2004 - 2005).

La inspección ha solicitado ampliación del periodo de actuaciones por un año más, ya que en este momento todavía se continúa con la toma y seguimiento de datos.

De los criterios que las autoridades fiscales pudieran adoptar en relación con los ejercicios abiertos a inspección, podrían derivarse pasivos fiscales de carácter contingente no susceptibles de cuantificación objetiva. No obstante, los Administradores de la Sociedad dominante estiman que los pasivos resultantes de esta situación no serán significativos.

C. Conciliación de los resultados contable y fiscal

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

Concepto	Millones de euros					
	2008			2007		
	Aumento	Disminución	TOTAL	Aumento	Disminución	TOTAL
Resultado contable consolidado del ejercicio antes de impuestos			-59			-143
Diferencias permanentes:						
De las sociedades individuales (España)	-	-15	-15	17	- 1	16
De las sociedades individuales (Extranjero)	22	-12	10	10	- 6	3
De los Ajustes Consolidación Netos			-2			-68
Diferencias Temporales:						
Con origen en el ejercicio	410	-277	133	624	-307	317
Con origen en ejercicios anteriores	49	-120	-71	96	-226	-130
Compensación bases imponibles negativas de ejercicios anteriores			-			-65
Base imponible (resultado fiscal)			-5			-69

En 2008 las sociedades chilenas y de aparcamientos han sido clasificadas como discontinuadas, los datos correspondientes al ejercicio 2007 no han sido modificados respecto a los datos que figuraban en las cuentas anuales consolidadas del 2007 y mantienen los impactos en la cuenta de pérdidas y ganancias de las sociedades chilenas y de aparcamientos.

D. Tipos de gravamen

El gasto por Impuesto de Sociedades se calcula a los tipos de gravamen de cada uno los países: España 30%, Portugal 26,5%, Canadá 33,5%, Estados Unidos 40,5%, Polonia 19%, Italia 31,40%, Irlanda 12,5% y Grecia 25%. De acuerdo con las Normas Internacionales de Información Financiera y la práctica

habitual en España también se registra el impuesto derivado de la repatriación de los resultados generados en el exterior, en la medida en que exista previsión de efectuar dicha repatriación en un futuro razonable.

El Impuesto sobre Sociedades registrado por el Grupo Cintra en los ejercicios 2007 y 2008 representa un ingreso de 126 millones de euros y 80 millones de euros respectivamente.

Debido a la importancia de la actividad del Grupo en España, Estados Unidos y Canadá se detalla a continuación la conciliación entre el beneficio antes de impuestos y el ingreso por Impuesto sobre Sociedades registrado en 2008 por países:

	Millones de euros				
	2008				
	España	EEUU	Canadá	Resto Países	Total
Tipo impositivo del país ^(a)	30,00%	40,24%	29,00%	24,31%	
Beneficio antes de impuestos	-54	-97	54	38	-59
Impuesto calculado al tipo impositivo del país	-16	-39	16	9	-30
Ajustes de consolidación	-1	-	-	-	-1
Diferencias permanentes	-	-1	3	1	3
Créditos fiscales ^(b)	-	-	-37	-	-37
Otros	-4	-	-	-	-4
Gasto por impuesto (ingreso)	-21	-40	-18	10	-69
Tipo efectivo	39,41%	40,79%	-33,83%	24,04%	119,10%
Cambio de estimaciones impuestos diferidos	-	-	-	-	0
Regularización de impuesto ejercicios anteriores	-10	-1	-	-	-11
Gasto por impuesto (ingreso)	-31	-40	-18	10	-80
					135,99%

^(a) Para EEUU y Resto de Países se ha utilizado el tipo de gravamen medio ponderado que resulta de la agregación de los distintos tipos impositivos que aplica cada uno de los Países o Estados para el caso de EEUU, en proporción al resultado antes de impuestos generado en cada uno de ellos. Para Canadá se ha utilizado un tipo del 29% que es el tipo impositivo aplicable en el momento en que se estima se recuperarán los impuestos diferidos de activo y pasivo.

^(b) Se corresponde a la contabilización de los créditos por bases imponibles negativas y otros impuestos diferidos de activo generados por la entidad 407 International Inc en ejercicios anteriores, que no se encontraban previamente activados, debido a la mejora de las perspectivas respecto a su potencial utilización en los próximos ejercicios.

La conciliación entre el beneficio antes de impuestos y el ingreso por Impuesto sobre Sociedades registrado en 2007 por países fue el siguiente:

	Millones de euros					
	2007					
	España	EEUU	Resto Países	Canadá	Chile	Total
Tipo impositivo del país ^(a)	32,50%	40,25%	19,85%	36,12%	17%	
Beneficio antes de impuestos	7	-113	12	41	-91	-143
Impuesto calculado al tipo impositivo del país	2	-46	2	15	-15	-41
Ajustes de consolidación	1	-23	-	-	-	-22
Diferencias permanentes	-	2	-	-	-1	1
Créditos fiscales ^(b)	-	-	-	-15	-	-15
Otros	-2	-	-	-	-	-2
Gasto por impuesto (ingreso)	2	-67	2	0	-16	-79
Tipo efectivo	23,00%	58,94%	21,10%	-1,46%	17,77%	55,29%
Cambio de estimaciones impuestos diferidos	-41	-	-	-	-26	-67
Regularización de impuesto ejercicios anteriores	-16	5	-3	-	14	0
Gasto por impuesto (ingreso)	-55	-62	-1	0	-28	-146
						101,51%

^(a) Para EEUU y Resto de Países se ha utilizado el tipo de gravamen medio ponderado que resulta de la agregación de los distintos tipos impositivos que aplica cada uno de los Países o Estados para el caso de EEUU, en proporción al resultado antes de impuestos generado en cada uno de ellos.

^(b) Se corresponde a la utilización de bases imponibles negativas generadas por la entidad 407 International Inc que no se encontraban previamente activadas al seguir esta entidad el criterio de activar los impuestos diferidos de activo hasta el importe de impuestos diferidos de pasivo.

El desglose del ingreso por impuestos del ejercicio es como sigue:

Desglose del gasto por impuesto	Millones de euros	
	2008	2007
Gasto corriente ejercicio	-51	-19
Gasto impuesto diferido ejercicio	-18	-60
Cambio estimaciones impuestos diferidos	-	-67
Gasto ejercicios anteriores	-11	-
Gasto por impuesto ejercicio (ingreso)	-80	-146

E. Movimiento de impuestos diferidos

El movimiento de los impuestos diferidos de activo y de pasivo en el ejercicio 2007 y 2008 es el siguiente:

Ejercicio 2008	Millones de euros		Ejercicio 2007	Millones de euros	
	Activo	Pasivo		Activo	Pasivo
Saldo 31.12.07	626	161	Saldo 31.12.06	421	192
Operaciones discontinuadas	-98	-36	Incorporación nuevas sociedades perímetro y otros	-38	-79
Trasposos y otros	37	-6	Creación	203	100
Creación	123	82	Recuperación	-73	-31
Recuperación	-36	-15	Impacto actualización tipo impositivo en resultado	-2	-
Impacto patrimonio neto	486	45	Impacto patrimonio neto	115	-20
Efecto tipo cambio	6	5	Saldo 31.12.07	626	161
Saldo 31.12.08	1.144	236			

A continuación se presentan los principales activos y pasivos por impuestos diferidos reconocidos por el Grupo y las variaciones habidas durante el ejercicio 2008:

Conceptos	Millones de euros						
	Saldo 01/01/08	Trasposos y otros	Cargo/ abono cuenta resultados	Operaciones discontinuadas	Cargo/ abono patrimonio	Efecto tipo de cambio	Saldo 31/12/08
Impuestos diferidos de activo							
Amortización de concesiones	52	20	-33	-2	-	-3	34
Gastos financieros capitalizados	15	-10	-2	-1	-	-	2
Derivados	145	3	52	-9	492	4	687
Créditos fiscales (c)	177	31	36	-3	-	4	245
Diferencia devengo contable y fiscal	8	-2	-	-2	-	-	4
Provisiones y otros conceptos	229	-6	34	-81	-5	1	172
Total	626	36	87	-98	487	6	1.144
Impuestos diferidos de pasivo							
Derivados	40	-36	46	-	45	2	97
Amortizaciones	34	5	1	-5	-	3	38
Diferencia devengo contable y fiscal	1	-1	6	-	-	-	6
Gastos financieros capitalizados	38	-1	6	-36	-	-	7
Otros conceptos	48	26	9	5	-	-	88
Total	161	-7	68	-36	45	5	236

(c) La totalidad de las bases imponible negativas del grupo en Estados Unidos se han activado netas de los impuestos diferidos de pasivo ya que estos reierten en el mismo país, por el mismo tipo de impuesto y en un calendario similar.

En el ejercicio 2008 se ha producido la clasificación como actividades discontinuadas de las sociedades chilenas y del negocio de aparcamientos. Esto provoca una disminución de los impuestos diferidos de activo y de pasivo por importe de 98 millones de euros y de 36 millones de euros, respectivamente.

Al 31 de diciembre de 2008, las sociedades del Grupo Cintra tienen todas las bases impositivas negativas susceptibles de compensación con resultados futuros activadas por un importe de 1.355 millones de euros lo que supone un crédito fiscal calculado a la tasa impositiva aplicable en cada uno de los países de 492 millones de euros, habiéndose reconocido un activo por impuestos diferidos por bases impositivas negativas por importe de 245 millones de euros, una vez compensados los impuestos diferidos de pasivo por 247 millones de euros.

Al 31 de diciembre de 2008, el detalle de las bases impositivas negativas de ejercicios anteriores susceptibles de compensación con resultados futuros y el crédito fiscal registrado contablemente a la tasa impositiva vigente en cada uno de ellos es el siguiente:

Millones de euros			
País	Base impositiva negativa	Período de prescripción	Crédito fiscal
Estados Unidos	873	2025-2027	350
España	303	2016-2023	92
Canadá	162	2010-2027	48
Irlanda	17	No prescriben	2
Total	1.355		492

En este cuadro no se incluyen las bases impositivas negativas por importe de 1.216 millones de euros y sus correspondientes créditos fiscales por 207 millones de euros de las sociedades chilenas, ya que éstas se han clasificado como mantenidas para la venta.

Además, el Grupo tiene acreditadas deducciones por inversión y otros conceptos pendientes de aplicar al 31 de diciembre de 2008 por importe de 184 millones de euros (182 en 2007).

> 21. Pasivos contingentes, activos contingentes y compromisos

21.1 Pasivos contingentes

Litigios y riesgo de incremento de coste de las expropiaciones de las autopistas con suelo en la Comunidad de Madrid

El Tribunal Supremo ha notificado durante el año 2008 alguna sentencia en relación con la valoración del suelo en las expropiaciones de autopistas con suelo en la Comunidad de Madrid.

En términos generales, por lo que se refiere al suelo expropiado para la ejecución de las autopistas radiales, las sentencias consideran que el suelo debe valorarse en función de su clasificación y, en consecuencia, consideran que el suelo clasificado como no urbanizable debe valorarse como tal y no como sistema general; no obstante, elevan significativamente la valoración del suelo no urbanizable inicialmente previsto. Por otra parte, respecto al suelo expropiado para la ejecución de la circunvalación a Madrid, M-45, el Tribunal Supremo ha considerado el suelo expropiado por donde discurre como integrante de un sistema general; por ello, según su criterio, debe valorarse como suelo urbanizable independientemente de la clasificación que tuviera dicho suelo. En consecuencia, se eleva significativamente la valoración del suelo respecto al inicialmente previsto, principalmente el no urbanizable. Es razonable suponer que este criterio sea de aplicación al suelo por donde discurre la circunvalación a Madrid M-50, conforme ya hizo el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Para la estimación del importe de las expropiaciones se han tomado como referencia las resoluciones del correspondiente Jurado de Expropiación mediante la aplicación directa del importe así resuelto si lo hubiere o en los expedientes que no lo tengan, mediante el importe así resuelto para casos semejantes, con ajuste, en su caso, en atención a las peculiaridades del expediente, todo ello junto con los intereses estimados devengados.

En cualquier caso, la Sociedad considera que las sociedades concesionarias en Madrid participadas por esta Sociedad razonablemente tendrían derecho a obtener el reequilibrio económico financiero de la concesión.

Por otra parte, otras sociedades del Grupo Cintra son parte demandada en diversos litigios. El efecto en los estados financieros adjuntos de dichos litigios no debería ser significativo.

Otros pasivos contingentes

Cintra como matriz tiene prestadas las siguientes garantías en los proyectos que se detallan a continuación:

- A. Talca-Chillán - Garantías limitadas al incremento de costes de operación y mantenimiento en caso de desviaciones sobre los costes estimados a tal efecto.
- A. Santiago Talca - Garantía sobre la terminación de la obra pendiente en caso de que ésta se extendiera más allá de 31 de diciembre de 2011.
- Euroscut Norte - Garantía limitada al sobrecoste de expropiaciones durante el período de expropiaciones.
- A. R-4 Madrid Sur - Limitación a 49 millones de euros por todos los conceptos durante la vida de la deuda para garantizar el pago del servicio de la deuda, refinanciación, bajada de ratios y penalidades.
- A. Madrid Levante - Limitada a 4 millones de euros para garantizar el servicio de la deuda durante la vida de la deuda.
- Euroscut Azores - Garantía limitada a 10 millones de euros

hasta 2017 como consecuencia del cumplimiento del art. 35 de la Ley de Sociedades Comerciales portuguesa.

- SH-130 - Garantía limitada a 22,7 millones de USD por el sobre coste de expropiaciones durante el periodo de expropiación y garantía limitada a 19,5 millones de USD por el pago del servicio de la deuda durante los primeros cinco años de operación.

Avaless

Al 31 de diciembre de 2008 las sociedades tenían prestados avales por un importe total de 637 millones de euros (627 millones de euros en 2007), siendo principalmente presentados por ofertas de licitación, pagos de derechos y cumplimientos de otras obligaciones.

21.2 Compromisos de compra y/o inversión en activos fijos

El compromiso de inversión en obra contratado en la fecha del balance pero no reconocido en las cuentas anuales consolidadas asciende a 2.047 millones de euros, destacando los importes comprometidos en los siguientes proyectos: SH-130 (601 millones de euros), Nea Odos (360 millones de euros), Central Greece (456 millones de euros), Euroscut Azores (218 millones de euros) y Eurolink M3 (132 millones de euros). En aparcamientos existen compromisos por importe de 151 millones de euros.

Los compromisos de inversión de obra se financiarán con los fondos provenientes de las financiaciones otorgadas a cada concesionaria.

21.3 Compromisos por arrendamiento operativo y financiero

El gasto reconocido en la cuenta de resultados durante el ejercicio 2008 correspondiente a arrendamientos operativos asciende a 4 millones de euros (9 millones de euros para 2007).

Los pagos mínimos totales futuros por los arrendamientos operativos no cancelables son los siguientes:

Millones de euros	2008	2007
Menos de un año	3	3
Entre uno y cinco años	1	1
Más de cinco años	1	1
TOTAL	5	5

21.4 Compromisos medioambientales

Se considera actividad medioambiental cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Las inversiones derivadas de actividades medioambientales son valoradas a su coste de adquisición y activadas como mayor coste del inmovilizado en el ejercicio en el que se incurren siguiendo los criterios descritos en la nota 2 sobre Normas contables aplicadas.

Los gastos derivados de la protección y mejora del medio ambiente se imputan a resultados en el ejercicio en que se incurren, con independencia del momento en el que se produzca la corriente monetaria o financiera derivada de ellos.

Las provisiones relativas a responsabilidades probables o ciertas, litigios en curso e indemnizaciones u obligaciones pendientes de cuantía indeterminada de naturaleza medioambiental, no cubiertas por las pólizas de seguros suscritas, se constituyen en el momento del nacimiento de la responsabilidad o de la obligación que determina la indemnización o pago.

Activos de naturaleza medioambiental

Los activos de naturaleza medioambiental registrados están relacionados con la inversión realizada en la actividad de autopistas cuya finalidad es el análisis del impacto ambiental y la protec-

ción del medio ambiente. El importe activado por este concepto corresponde principalmente a la inversión realizada por Ausol en recuperación paisajística, estudios sobre impactos sonoros, y otras actuaciones generales. Durante toda la fase de construcción de los tramos Málaga - Estepona y Estepona - Guadiaro, la Sociedad ha ido incorporando a su inmovilizado los costes de todas aquellas actuaciones efectuadas con el fin de proteger el medio ambiente, importes que han sido íntegramente capitalizados como mayor inversión en la autopista, con un importe total de 31 millones de euros.

La Sociedad cuenta en su inmovilizado material con maquinaria y elementos de transporte destinados a los trabajos de protección y mejora del medio ambiente, realizando dichos trabajos con personal propio y con apoyo de empresas externas especializadas. El resto de gastos incurridos durante el ejercicio relacionados con la mejora y protección del medio ambiente no han sido significativos.

Análogamente, también registra activos de naturaleza medioambiental la sociedad Eurolink M4-M6, por importe de 15 millones de euros.

Adicionalmente, se ha incurrido en otros costes de protección del medio ambiente por importe de 1 millón de euros en 2008.

Provisiones de naturaleza medioambiental

En el área de infraestructuras no se ha dotado provisión alguna para riesgos y gastos, ni existe obligación a largo plazo de carácter medioambiental al considerar los Administradores que no existe ningún riesgo.

21.5 Financiación de los compromisos de inversión

Los compromisos de inversión en inmovilizado se financian mediante deuda, capital y en algún caso aportaciones del Estado. Tal y como se comenta en la nota 3.6 relativa a la Gestión del Capital, cada proyecto tiene su nivel de endeudamiento vinculado a variables operativas o a su estimación de flujos

futuros. La estructura de endeudamiento de cada proyecto viene detallado en la nota 17 referente a la Posición Neta de Tesorería.

> 22. Ingresos de explotación

El detalle de los ingresos de explotación del grupo del Grupo se desglosa a continuación:

Conceptos	Millones de euros	
	2008	2007
Cifra de ventas	736	714
Ventas	724	702
Otros ingresos por ventas	12	12
Otros ingresos de explotación	-	-
Total ingresos de explotación	736	714

Los incrementos en la cifra de ventas se deben fundamentalmente a la subida de tarifas de las autopistas en el ejercicio y a la incorporación de la autopista Nea Odos que entró en explotación en febrero de 2008. Este efecto se ve compensado por la reclasificación a actividades discontinuadas de los ingresos de las sociedades chilenas y de aparcamientos.

> 23. Gastos de personal

La composición de los gastos de personal es la siguiente:

Conceptos	Millones de euros	
	2008	2007
Sueldos y salarios	-63	-58
Seguridad Social	-7	-6
Pagos basados en entrega de opciones sobre acciones	-	-
Otros gastos sociales	-1	-1
TOTAL	-71	-65

El número medio de empleados, distribuido por categoría profesional y separando entre hombres y mujeres es la siguiente:

	2008			2007			Variación
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total	
Consejeros	8	-	8	8	-	8	-
Alta dirección	10	1	11	10	1	11	-
Directivos	83	12	95	64	20	84	13,10%
Titulados	356	222	578	302	128	430	34,42%
Administrativos	195	474	669	296	512	808	-17,20%
Operarios	1.832	1.272	3.104	1.599	1.170	2.769	12,10%
Total	2.484	1.981	4.465	2.279	1.831	4.110	8,64%

> 24. Resultado financiero

La siguiente tabla muestra en detalle la variación existente entre la relación de ingresos y gastos que componen el resultado financiero por conceptos:

Conceptos	Millones de euros		
	Año 2008	Año 2007	Variación
Ingresos por intereses de activos financieros	39	38	1
Gastos por intereses de pasivos financieros	-483	-531	48
Ganancias en el valor razonable de activos financieros	1	3	-2
Pérdidas en el valor razonable de derivados financieros	-3	-	-3
Fianzas	-1	-1	-
Total resultado financiero proyectos de infraestructuras	-447	-491	44
Ingresos por intereses de activos financieros	14	11	3
Gastos por intereses de pasivos financieros	-	-2	2
Ganancias en el valor razonable de derivados financieros	2	-	2
Diferencias de cambio	2	-1	3
Fianzas	-1	-1	-
Otros	-24	-	-24
Total resultado financiero resto de sociedades	-7	7	-14
Resultado financiero	-454	-484	30

Respecto al resultado financiero de proyectos de infraestructuras, el siguiente cuadro muestra el desglose por proyecto. En la tabla se indica qué parte del resultado financiero se activa como mayor valor del inmovilizado en aquellos proyectos que se encuentran en fase de construcción.

El "Otros" se incluye el impacto de las coberturas de los sistemas de retribución basados en opciones sobre acciones (equity swaps) por importe de 24 millones de euros.

Resultado financiero proyectos de infraestructuras	Millones de euros					
	2008			2007		
	Gasto activado en periodo de construcción	Resultado financiero en PyG	Resultado financiero devengado	Gasto activado en periodo de construcción	Resultado financiero en PyG	Resultado financiero devengado
407 ETR	-	-163	-163	-	-189	-189
Ausol	-	-25	-25	-	-34	-34
Autema	-	-5	-5	-	-12	-12
Trados 45	-	-3	-3	-	-3	-3
A. R-4 Madrid Sur	-	-27	-27	-	-33	-33
A. Madrid Levante	-	-22	-22	-	-26	-26
Eurolink M4-M6	-	-9	-9	-	-10	-10
Eurolink M3	-13	-	-13	-7	-	-7
Financinfraestructuras	-	2	2	-	2	2
Euroscut Algarve	-	-14	-14	-	-15	-15
Euroscut Norte	-	-8	-8	-	-14	-14
Euroscut Azores	-6	-	-6	-8	-	-8
Algarve Int.	-	1	1	-	1	1
Chicago Skyway	-	-57	-57	-1	-66	-67
SCC Holdings	-	-7	-7	-	-8	-8
Indiana Toll Road	-2	-85	-87	-2	-86	-88
SH-130	-6	-	-6	-	2	2
Nea Odos	-	-1	-1	-	-	-
Central Greece	-1	-	-1	-	-	-
Cinca	-	-24	-24	-	-	-
Total	-28	-447	-475	-18	-491	-509

Los gastos financieros activados en periodo de construcción se devengan según las tasas de interés de las financiaciones vigentes de cada sociedad tal y como se detalla en la nota 17 de la presente memoria.

>25. Otras pérdidas y ganancias

En el año 2008 se recogen en este epígrafe las diferencias de conversión de las devoluciones de capital de Cintra Canadá y las sociedades americanas Chicago Skyway e Indiana Toll Road, generando un resultado negativo de 6 millones de euros (3 millones de euros en el año 2007).

>26. Ganancias por acción

A. Beneficio básico/pérdida por acción

El beneficio básico/pérdida por acción se determina dividiendo el resultado neto atribuido al Grupo en un ejercicio entre el número medio ponderado de las acciones en circulación durante ese ejercicio, excluido el número medio de las acciones propias mantenidas a lo largo del mismo. Se presenta a continuación el cálculo del beneficio básico por acción tanto de actividades continuadas como de actividades continuadas y discontinuadas.

Beneficio básico de actividades continuadas	Millones de euros	
	2008	2007
Resultado procedente de actividades continuadas atribuido a la sociedad dominante	-10	16
Número medio ponderado de acciones en circulación (millones de acciones)	544	519
Menos número medio acciones propias (millones de acciones)	-3	-
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	541	519
Beneficio básico por acción (euros)	-0,02	0,03

Beneficio básico de actividades discontinuadas	Millones de euros	
	2008	2007
Resultado neto de operaciones discontinuadas atribuible a la sociedad dominante	-46	-42
Número medio ponderado de acciones en circulación (millones de acciones)	544	519
Menos número medio acciones propias (millones de acciones)	-3	-
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	541	519
Beneficio básico por acción (euros)	-0,08	-0,08

Beneficio básico del ejercicio atribuido a la sociedad dominante	Millones de euros	
	2008	2007
Resultado neto atribuible a la sociedad dominante (millones de euros)	-56	-26
Número medio ponderado de acciones en circulación (millones de acciones)	544	519
Menos número medio acciones propias (millones de acciones)	-3	-
Número medio de acciones para determinar el beneficio básico por acción	541	519
Beneficio básico por acción (euros)	-0,10	-0,05

B. Beneficio diluido/pérdida por acción

El beneficio diluido/pérdida por acción se calcula ajustando el número medio ponderado de acciones ordinarias en circulación para reflejar la conversión de todas las acciones ordinarias potenciales dilusivas. A estos efectos se considera que la conversión tiene lugar al comienzo del período o en el momento de la emisión de las acciones ordinarias potenciales, si éstas se hubiesen puesto en circulación durante el propio período.

Al 31 de diciembre de 2008 y 2007, el único efecto potencialmente dilusivo en el Grupo es el de los sistemas retributivos vinculados a la acción o establecidos mediante entrega de opciones sobre acciones comentados en la Nota 29 de la presente memoria, no va a suponer ampliación de capital alguna para el Grupo debido

al funcionamiento de estos descrito en dicha Nota, y por lo tanto en ningún caso se prevé la existencia de efectos dilusivos debidos a dichos sistemas en el momento de su ejercicio por los empleados.

>27. Flujo de efectivo

El Estado de Flujo de Efectivo 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 titula-

res 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 (390 millones de euros en 2008 y 182 millones de euros en 2007) y las inversiones realizadas en el capital de las mismas (55 millones de euros en 2008 y 139 millones de euros en 2007).

Ejercicio 2008	Millones de euros						
	Flujo de efectivo excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de efectivo proyectos Infraestructuras	Ajustes	Flujo de Efectivo consolidado	Mantenidos para la venta	Eliminaciones	Flujo de Efectivo consolidado con mantenidos para la venta
Resultado bruto de explotación	-29	552	-	523	170	-	693
Cobro dividendos	406	-	-390	21	1	-16	1
Pago de impuestos	19	-42	-	-23	-13	-	-36
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	11	24	-	30	-23	9	21
Flujo de operaciones	407	534	-390	551	135	-7	679
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	-1	-	-	-1	-81	-	-82
Inversión proyectos Infraestructuras	-	-514	-	-514	-27	105	-436
Inversión inmovilizado financiero	-48	-	55	7	-	-	7
Desinversión	-	-	-	-	-	-	-
Flujo de inversión	-49	-514	55	-508	-108	105	-511
Flujo antes de financiación	358	20	-335	43	27	98	168
Flujo de capital y socios externos	-	73	-55	18	-	-	18
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-50	-	-	-50	-15	15	-50
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-	-427	390	-37	-1	1	-37
Compra Autocartera Cintra	-68	-	-	-68	-	-	-68
Flujo financiación propia	-118	-354	335	-137	-16	16	-137
Intereses pagados y recibidos	-	-429	-	-429	-60	-	-489
Aumento endeudamiento bancario	-61	1.293	-	1.232	71	5	1.308
Disminución endeudamiento bancario	-	-600	-	-600	-32	-	-632
Flujo de financiación	-179	-90	335	66	-37	21	50
Variación tesorería y equivalentes	179	-70	-	109	-10	119	218
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	216	488	-	704	119	-119	704
Tesorería y equivalentes al final del periodo	395	394	-	789	90	-	879
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes	-	24	-	24	19	-	43

Ejercicio 2007	Millones de euros			
	Flujo de efectivo excluidos proyectos Infraestructuras	Flujo de efectivo proyectos Infraestructuras	Ajustes	Flujo de efectivo consolidado
Resultado bruto de explotación	29	665	-	694
Cobro dividendos	182	-	-182	-
Pago de impuestos	27	-43	-	-16
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	31	74	-	105
Flujo de operaciones	269	696	-182	783
Inversión en inmovilizado material/inmaterial	-47	-	-	-47
Inversión proyectos Infraestructuras	-	-571	-	-571
Inversión inmovilizado financiero	-181	-	139	-42
Desinversión	-	-	-	-
Flujo de inversión	-228	-571	139	-660
Flujo antes de financiación	41	125	-43	123
Flujo de capital y socios externos	-	171	-139	32
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-50	-	-	-50
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-	-236	182	-54
Flujo financiación propia	-50	-65	43	-72
Intereses pagados y recibidos	-	-442	-	-442
Aumento endeudamiento bancario	-	1.619	-	1.619
Disminución endeudamiento bancario	-37	-1.286	-	-1.323
Flujo de financiación	-87	-174	43	-218
Variación tesorería y equivalentes	-46	-49	-	-95
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	262	547	-	809
Tesorería y equivalentes al final del periodo	216	488	-	704
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes	-	10	-	10

El detalle de los ajustes realizados al resultado del ejercicio para llegar al resultado bruto de explotación es como sigue:

Conceptos	Millones de euros	
	2008	2007
Resultado Neto	-56	-26
Minoritarios	31	28
Amortizaciones	122	185
Resultado de asociadas	-	-1
Resultado por financiación	454	650
Impuesto	-80	-145
Otras ganancias y pérdidas	6	3
Resultado neto de operaciones discontinuadas	46	-
Resultado bruto de explotación	523	694

Flujo de efectivo sociedades concesionarias como inversión financiera

El flujo de caja del ejercicio 2008 se ha visto afectado de forma significativa por la compra de acciones propias (68 millones de euros), la aportación de capital en R-4 para hacer frente al pago de expropiaciones (14 millones de euros), la ampliación de capital en Autema con motivo de la refinanciación realizada (11 millones de euros) y las inversiones realizadas en las nuevas autopistas en construcción Autopista Central Greece (12 millones de euros) y Euroscut Azores (9 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 (407 millones de euros) se incluye un importe de 406 millones de euros procedente de dividendos y devoluciones de fondos propios de las sociedades concesionarias de autopistas y Aparcamientos, cuyo detalle queda reflejado en la tabla adjunta. El resto del flujo corresponde principalmente a cobros netos por impuestos y a otros cobros y pagos correspondientes a las sociedades matrices de la División.

Detalle Dividendos Proyectos de Infraestructuras	Millones de euros	
	2008	2007
407 ETR	47	44
Autema	-	13
Inca / Cinca (Operación Autema)	317	-
Ausol	5	19
Aparcamientos	16	1
Trados 45	2	2
Euroscut Algarve	4	3
Cintra Chile	1	-
A. Temuco-Río Bueno	-	2
A. Santiago-Talca	-	67
A. Talca-Chillán	-	2
A. Chillán-Collipulli	-	8
Total dividendos	392	161
Trados 45	-	1
Chicago Skyway	3	9
Indiana Toll Road	11	11
Total devoluciones de fondos propios	14	21
Total	406	182

En este punto, y tal y como muestra la tabla anterior, se incluyen dentro del flujo de operaciones no sólo los dividendos recibidos, sino también la reducción de capital, ya que se consideran rendimientos de las inversiones realizadas, debido a que no suponen venta de participación alguna en el negocio correspondiente.

Flujo de inversión

La siguiente tabla muestra un detalle de los desembolsos por inversiones acometidas:

Flujo de Inversión en capital de proyectos de Infraestructuras	Millones de euros	
	2008	2007
A. R-4 Madrid-Sur	14	34
Eurolink M3	5	34
SH-130	3	52
A. Madrid Levante	1	3
A. Chillán-Collipulli	-	8
M-203	-	21
A. Ionian Roads	-	18
Central Greece	12	2
Euroscut Azores	9	15
Autema	11	-
A. Poludnie	6	-
Aparcamientos	-	47
Resto	-12	-6
Total	49	228

Entre los desembolsos más significativos realizados por el Grupo en el año hay que destacar la aportación de capital en A. R-4 Madrid Sur para hacer frente al pago de expropiaciones (14 millones de euros), la ampliación de capital en Autema con motivo de la refinanciación realizada (11 millones de euros) y las inversiones realizadas en las autopistas en construcción Central Greece (12 millones de euros) y Euroscut Azores (9 millones de euros).

Flujo de financiación propia

Se consignan como flujo de dividendos los pagos realizados a los accionistas de Grupo Cintra, que en 2008 han ascendido a -50 millones de euros.

Se incluye como financiación propia la compra de autocartera realizada por Cintra S.A. durante el año 2008 y que asciende a -68 millones de euros.

La financiación externa viene detallada en la nota 17.

Flujo de efectivo 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:

Sociedades concesionarias	Millones de euros	
	2008	2007
Resultado bruto de explotación	552	665
Cobro dividendos	-	-
Pago de impuestos	-42	-43
Variación cuentas a cobrar, cuentas a pagar y otros	24	74
Flujo operaciones actividades discontinuadas		
Flujo de operaciones	534	696
Inversión en inmovilizado material/inmaterial		
Inversión proyectos Infraestructuras	-514	-571
Inversión inmovilizado financiero	-	-
Desinversión	-	-
Flujo neto inversión actividades discontinuadas	-	-
Flujo de inversión	-514	-571
Flujo antes de financiación	20	125
Flujo de capital y socios externos	73	171
Pago de dividendos accionista sociedad matriz	-	-
Pago de dividendos minoritarios sociedades participadas	-427	-236
Otros movimientos de Fondos Propios	-	-
Flujo financiación propia	-354	-65
Intereses pagados	-429	-442
Aumento endeudamiento bancario	1.293	1.619
Disminución endeudamiento bancario	-600	-1.286
Flujo de financiación	-90	-174
Variación tesorería y equivalentes	-70	-49
Tesorería y equivalentes al inicio del periodo	488	547
Tesorería y equivalentes al final del periodo	394	488
Impacto tipo de cambio en tesorería y equivalentes	24	10

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 añadir el efecto del fondo de maniobra, tal como muestra el siguiente cuadro:

Sociedades concesionarias	Millones de euros	
	2008	2007
Resultado de explotación de sociedades concesionarias	424	498
Amortizaciones	128	167
Resultado Bruto de explotación (EBITDA)	552	665
Pago de Impuestos	-42	-43
Variación Fondo de Maniobra	24	74
Flujo de Operaciones	534	696

El flujo de inversión en inmovilizado material recoge los desembolsos por aumento de este inmovilizado, en su mayor parte procedente de aquellas concesionarias en fase de construcción en 2008 como son Eurolink M3 (190 millones de euros), SH-130 (96 millones de euros) y las autopistas de Grecia (79 millones de euros).

En el flujo de financiación propia se recogen los pagos de dividendos y devoluciones de fondos propios realizados por las sociedades concesionarias a sus accionistas, así como los desembolsos de ampliaciones de capital recibidos por estas sociedades. Estos importes corresponden en el caso de concesionarias que consolidan en Grupo por integración global, al 100% de las cantidades desembolsadas y recibidas por las sociedades concesionarias, independientemente de cuál sea el porcentaje de participación que el Grupo mantiene sobre las mismas. No se incluye ningún dividendo o devolución de Fondos Propios de las sociedades que se integran por puesta en equivalencia. El detalle de las aportaciones de capital recibidas por las autopistas es el siguiente:

Aportaciones de capital a Proyectos de infraestructuras	Millones de euros	
	2008	2007
M-203	-	20
A. Madrid Levante	3	6
SH-130	4	76
A. Ionian Roads	-	18
Central Greece	12	-
Eurolink M3	5	34
A. R-4 Madrid-Sur	25	11
Autema	14	-
Euroscut Azores	10	6
TOTAL	73	171

El detalle de los dividendos pagados por las autopistas es el siguiente:

Detalle dividendos de Proyectos de infraestructuras	Millones de euros	
	2008	2007
407 ETR	79	83
Autema	-	17
Inca / Cinca (Operación Autema)	317	-
Ausol	6	23
Trados 45	3	3
A. Temuco-Río Bueno	1	4
A. Talca-Chillán	-	3
A. Santiago-Talca	-	67
A. Chillán-Collipulli	-	8
Euroscut Algarve	5	3
Chicago Skyway	6	15
Indiana Toll Road	10	10
TOTAL	427	236

La financiación externa viene detallada en la nota 17.

Adicionalmente se incluye también el impacto que la evolución del tipo de cambio ha tenido en 2008 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 y las sociedades estadounidenses Chicago Skyway e Indiana Toll Road. 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 386 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.

> 28. Retribuciones al Consejo de Administración

De acuerdo con los criterios establecido en los Estatutos Sociales y en el Reglamento del Consejo de Administración, a continuación se informa sobre la regulación de esta materia, la información sobre los distintos conceptos que incluye la remunera-

ción y, en los casos que así se exige, se detalla la remuneración individualizada de los miembros del Consejo de Administración.

a) Cláusulas estatutarias relativas a la retribución:

El artículo 36 de los Estatutos Sociales relativo a la retribución de los Consejeros establece lo siguiente:

1. "Los consejeros, en su condición de miembros del Consejo de Administración, percibirán una retribución de la Sociedad que consistirá en una cantidad anual fija. El importe de las cantidades que pueda satisfacer la Sociedad por ese concepto al conjunto de los consejeros será fijado por la Junta General. La fijación de la cantidad exacta a abonar dentro de ese límite, las condiciones para su obtención y su distribución entre los distintos consejeros corresponden al Consejo de Administración.
2. Además, los consejeros que cumplan funciones ejecutivas dentro de la Sociedad percibirán, por este concepto, una retribución compuesta por: (a) una parte fija, adecuada a los servicios y responsabilidades asumidos; (b) una parte variable, correlacionada con algún indicador de los rendimientos del consejero o de la empresa; (c) una parte asistencial y (d) una indemnización para el caso de cese no debido a incumplimiento imputable al consejero.
La determinación del importe correspondiente a la parte fija, de los indicadores o criterios de cálculo de la parte variable, del coste de las previsiones asistenciales y de los parámetros de referencia para cuantificar la indemnización por cese corresponden a la Junta General.
El Consejo de Administración podrá, dentro de los límites establecidos por la Junta, individualizar el paquete retributivo de cada consejero y definir las demás condiciones exigibles para su obtención. Los consejeros ejecutivos afectados se abstendrán de asistir y participar en la deliberación del Consejo correspondiente. El Consejo cuidará que las retribuciones se orienten por las condiciones del mercado y tomen en consideración la responsabilidad y grado de compromiso que entraña el papel que está llamado a desempeñar cada consejero.
3. Los consejeros podrán ser retribuidos además con la entrega de acciones de la Sociedad o de otra compañía cotizada del grupo al que pertenezca, de opciones sobre las mismas o de instrumentos vinculados a su cotización. Cuando se refiera a acciones de la Sociedad, esta retribución deberá ser acordada por la Junta General de accionistas. El acuerdo expresará, en su caso, el número de acciones a entregar, el precio de ejercicio de los derechos de opción, el valor de las acciones que se tome como referencia y el plazo de duración de esta forma de retribución.

4. La Sociedad está autorizada para contratar un seguro de responsabilidad civil para sus consejeros.
5. Las retribuciones de los consejeros externos y de los consejeros ejecutivos, en este último caso en la parte que corresponda a su cargo de consejero al margen de su función ejecutiva, se consignarán en la memoria de manera individualizada para

cada consejero. Las correspondientes a los consejeros ejecutivos, en la parte que corresponda a su función ejecutiva, se incluirán de manera agrupada, con desglose de los distintos conceptos o partidas retributivas.”

b) Acuerdos de la Junta General de Accionistas y del Consejo de Administración en relación con la remuneración de los consejeros.

La Junta General Extraordinaria de Accionistas de CINTRA de fecha 4 de octubre de 2004 adoptó, de conformidad con lo previsto en el artículo 36 de los estatutos sociales, el siguiente acuerdo:

1. “Fijar en 1.000.000 euros el importe máximo agregado de las retribuciones estatutarias que la Sociedad puede satisfacer anualmente al conjunto de sus consejeros con arreglo a lo previsto en el apartado 1 del artículo 36 del texto refundido de los Estatutos Sociales.
2. De conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 36 del indicado texto refundido de los Estatutos sociales, se acuerda establecer la remuneración máxima anual de cada consejero ejecutivo de la Sociedad en los siguientes términos:

i. Parte Fija.

El importe bruto global a abonar por este concepto no podrá exceder de 500.000 euros anuales. Entretanto no sea modificado por la Junta, dicho importe se incrementará anualmente tomando en consideración el índice español de precios de consumo (IPC) y/o las referencias de mercado que para posiciones de índole similar elabore una entidad independiente de reconocido prestigio en el campo de la consultoría de Recursos Humanos.

ii. Parte Variable.

Esta partida retributiva está vinculada al logro de objetivos en función de parámetros de la Sociedad y/o del Grupo al que pertenece, tales como los siguientes:

- a) Incremento del Beneficio Neto respecto del ejercicio precedente.
- b) Grado de consecución del Beneficio antes de Impuestos presupuestado para el ejercicio de que se trate.
- c) Grado de consecución del Cash Flow presupuestado.
- d) Evolución de los costes de estructura
- e) Número y tipo de proyectos que hayan sido objeto de licitación, adjudicación o financiación.

La Parte Variable de la remuneración se devengará de una sola vez y no tendrá carácter consolidable. Su importe máximo anual no excederá en ningún caso del doble de la Parte Fija del ejercicio correspondiente.

iii. Parte Asistencial.

El coste máximo anual de los planes de pensiones, seguros y/o demás previsiones en materia asistencial no podrá exceder de 3.000 euros. Dicha cantidad se incrementará anualmente de conformidad con el criterio previsto en el punto (i) anterior.

iv. Parte Indemnizatoria.

El importe de las previsiones indemnizatorias para el caso de cese no debido a incumplimiento del consejero, durante los ocho primeros años de permanencia en la Sociedad o en el Grupo al que pertenece no podrán exceder de tres anualidades, es decir, del triple del importe conjunto de la retribución fija correspondiente al año en que cesa y de la última retribución variable devengada antes de su cese. Este límite será de cuatro anualidades a partir del noveno año de permanencia.

Al amparo de la previsión contenida en el último párrafo del apartado 2 del artículo 36 de los Estatutos, se faculta al Consejo de Administración para fijar la retribución exacta de cada consejero ejecutivo dentro de los límites reseñados en los párrafos (i) a (iv) precedentes así como para definir cualesquiera otras condiciones exigibles para su abono.

3. Se hace constar que las retribuciones anteriores y, en su caso, las que la Junta acuerde de conformidad con lo prevenido por el apartado 3 del artículo 36 de los Estatutos, son compatibles con los planes de opciones establecidos por Grupo Ferrovial, S.A. para los consejeros de la Sociedad”.

- El Consejo de Administración, de fecha 15 de noviembre de 2004, aprobó fijar una retribución de 60.000 euros por año y administrador, a favor de cada uno de los consejeros externos independientes y el entonces consejero ejecutivo.
- El Consejo de Administración, en su reunión de 19 de febrero de 2008, acordó aprobar una retribución de 60.000 euros por año y administrador, a favor de cada uno de los Consejeros externos no dominical con una antigüedad mínima de dos años como miembro del Consejo de Administración.

c) Régimen retributivo de los consejeros en el ejercicio 2008.

La remuneración del Consejo de Administración de Cintra durante el ejercicio 2008 ha consistido en distintos conceptos retributivos, diferenciados por la distinta condición de los consejeros según la calificación que han tenido atribuida durante el 2008:

1. Consejeros Externos no Dominicales:

Atenciones Estatutarias: Este tipo de remuneración corresponde a los 3 consejeros externos no dominicales que han mantenido dicha condición durante el 2008.

2. Consejeros Ejecutivos:

Por las funciones ejecutivas la remuneración incluye las siguientes partidas: retribución fija, retribución variable, primas de seguro de vida y otros conceptos.

3. Consejeros Externos Dominicales:

No han percibido cantidad alguna en su condición de consejeros de la Sociedad.

El desglose individualizado por los distintos conceptos retributivos es el siguiente:

A.- Atenciones Estatutarias: La retribución individualizada de los Consejeros Externos no Dominicales es la siguiente:

- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans: 60 miles de euros.
- D. Fernando Abril-Martorell Hernández: 60 miles de euros.
- D. Jaime Bergel Sainz de Baranda: 60 miles de euros.

B.- Retribución por las funciones ejecutivas de los Consejeros Ejecutivos: Por la parte que corresponde a la función ejecutiva, 805 miles de euros (en concepto de retribución fija 450 miles de euros, retribución variable 353 miles de euros y primas de seguro de vida 2 miles de euros) (ejercicio 2007, 1.249 miles euros).

C.- Los Consejeros que a su vez son miembros de órganos de administración de otras sociedades del grupo, multigrupo o asociadas, no han devengado en 2008 ninguna retribución por este concepto. Asimismo, se informa que a 31 de diciembre de 2008 no existían anticipos o préstamos a los Consejeros de la Sociedad.

d) Remuneración de la alta dirección con dependencia directa del Consejero Delegado.

La retribución que percibió la alta dirección de la Sociedad, excluyendo el Consejero Delegado, en el ejercicio 2008, asciende a la cantidad de 2.439 miles de euros, correspondiente a los siguientes conceptos:

Concepto	Miles de euros	
	2008	2007
Retribución fija	1.759	1.692
Retribución Variable	577	511
Por pertenencia a otros Consejos de sociedades del Grupo o asociadas	84	150
Primas de seguro de vida	8	6
Otros conceptos	11	19
TOTAL	2.439	2.378

La Sociedad tiene concedidos préstamos a los integrantes de la Alta Dirección por importe de 75 miles de euros.

e) Otra información.

El contrato de trabajo entre la Sociedad y el Consejero Delegado contempla el derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en el artículo 56 del Estatuto de los Trabajadores.

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

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

Este incentivo está cubierto mediante un seguro de ahorro cuya aportación por este concepto, durante el ejercicio 2008, ascendió a 181 miles de euros.

> 29. Sistema retributivo mediante entrega de opciones sobre acciones

Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. tiene concedidos actualmente los siguientes planes de opciones:

Participes	Fecha de otorgamiento	Número de opciones concedidas	Precio de Ejercicio (euros)
Personal Directivo y Alta Dirección	Octubre 2005	940.625	8,98
	Julio 2007	39.582	10,90
Consejero Delegado	Noviembre 2006	67.720	10,54
Consejero Delegado	Julio 2007	54.596	11,90
Personal Directivo y Alta Dirección	Noviembre 2007	871.175	10,72
Consejero Delegado	Abril 2008	256.562	9,09
TOTAL		2.230.260	

Todos los planes de opciones sobre acciones pueden ejercitarse una vez transcurridos tres años desde la fecha de su concesión, siempre que se cumplan unas tasas mínimas de rentabilidad. El plazo de ejercicio de las opciones de 2005, 2006 y Julio 2007 estaba inicialmente establecido en un plazo de tres años, no obstante, el Consejo ha considerado conveniente extender el plazo de ejercicio a cinco años y propondrá a la Junta General dicha modificación para los planes dirigidos al Consejero Delegado y miembros de la Alta Dirección.

El precio de ejercicio se calcula como la media aritmética de cambios medios ponderados de las veinte sesiones bursátiles anteriores a la fecha de concesión.

Los datos anteriores han sufrido variaciones desde sus respectivas concesiones, como consecuencia de las ampliaciones de capital social liberadas formalizadas por la Sociedad en los ejercicios 2006, 2007 y 2008. Dichas actualizaciones son meras aplicaciones automáticas que mantienen los porcentajes relativos de los Planes aprobados en la medida precisa para mantener el alcance del derecho concedido y cumpliendo en cualquier caso las previsiones contenidas en los respectivos Reglamentos de los Planes.

El movimiento de los planes de opciones sobre acciones de la sociedad de 2008 y 2007 ha sido el siguiente:

	Número de opciones	
	2008	2007
Número de opciones al inicio del ejercicio	2.236.084	1.253.178
Opciones concedidas	256.562	1.204.672
Renuncias y Otros	(262.386)	(221.766)
Opciones ejercitadas	-	-
Número de opciones al final del ejercicio	2.230.260	2.236.084

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2008 son las siguientes:

Hipótesis contempladas y valoración de las opciones	2008	2007
Hipótesis de valoración:		
Tiempo estimado para el ejercicio	6,4 años	5 años
Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio	7%	7%
Tasa libre de riesgo	4,28%	4,54%
Dividendo Esperado	1,81%	0,71%
Volatilidad esperada	22,80%	22,80%

Con el objeto de cubrir el posible quebranto patrimonial que para la sociedad pudiera significar el ejercicio de estos sistemas retributivos, Cintra tiene contratados contratos de Permuta Financiera. Mediante dichos contratos Cintra se asegura, en el momento en que se ejecuten las opciones por los beneficiarios el percibir una cantidad igual a la revalorización experimentada por las acciones. La entidad financiera se compromete al pago en metálico a Cintra de cantidades equivalentes al rendimiento de la acción y Cintra se compromete al pago de una contraprestación.

Dichos contratos tienen la consideración a efectos contables de derivados, siendo un tratamiento el establecido en general para este tipo de productos financieros, Nota 2.3.7. Durante el ejercicio 2008 se ha registrado una pérdida de 20 millones de euros en relación con dichos contratos según se explica en la nota 3.5 relativa al riesgo de mercado y en la nota 24 relativa a resultado financiero.

Los gastos de personal existentes en Cintra relativos a estos sistemas retributivos de la acción se detallan en la nota 23.

Actualmente algunos Consejeros (en ningún caso los externos independientes) y Directivos de la Sociedad participan en los siguientes plan de opciones sobre acciones de Grupo Ferrovial, S.A, en los términos siguientes:

Partícipes	Fecha de otorgamiento	Número de opciones concedidas	Precio de Ejercicio (euros)
Personal Directivo y Alta Dirección	Octubre 2005	84.960	63,54
Personal Directivo y Alta Dirección	Julio 2007	142.840	28,96-73,54
Alta Dirección	Abril 2008	75.000	48,50
TOTAL		302.800	

Estos planes tienen las mismas características en cuanto a plazo y condiciones de ejercicio de los derechos relacionados que los comentados anteriormente sobre acciones de Cintra, S.A. en el mismo período.

El movimiento de este plan en 2008 y 2007 ha sido el siguiente:

	Número de opciones	
	2008	2007
Número de opciones al inicio del ejercicio	90.240	95.080
Opciones concedidas	224.600	-
Renuncias y Otros	-	(3.640)
Opciones ejercitadas	(12.040)	(1.200)
Número de opciones al final del ejercicio	302.800	90.240

Las principales hipótesis contempladas para la valoración de los planes concedidos en 2008 son las siguientes:

Hipótesis contempladas y valoración de las opciones	2008	2007
Hipótesis de valoración:		
Tiempo estimado para el ejercicio	4,7 años	5 años
Tasa de bajas antes y después de periodo de ejercicio	7%	7%
Tasa libre de riesgo	4,28%	4,73%
Dividendo Esperado	1,81%	1,93%
Volatilidad esperada	28,24%	26,95%

Al igual que en el caso de los sistemas retributivos de Cintra, S.A., se realizaron en el momento de su otorgamiento contratos de permuta financiera con las mismas características que los comentados anteriormente para el plan de opciones sobre acciones de Grupo Ferrovial.

➤ 30. Información sobre operaciones con vinculadas

Se describen a continuación las principales relaciones contractuales entre la Sociedad y su accionista significativo Grupo Ferrovial y su grupo de empresas:

a) Contrato Marco entre Grupo Ferrovial, Ferrovial Agroman y Cintra

Con motivo de la salida a Bolsa, Grupo Ferrovial, S.A. Ferrovial Agroman, S.A., y Cintra firmaron un Contrato Marco, que entró en vigor el 27 de Octubre de 2004. Su objeto es regular las relaciones entre Grupo Ferrovial y sus sociedades dependientes, distintas de Cintra, (en adelante, Ferrovial) y Cintra y sus sociedades dependientes (en adelante, Cintra), en relación con:

1.- Desarrollo de Proyectos de Infraestructuras de Transporte (carreteras y aparcamientos):

El Contrato Marco regula los cometidos y obligaciones de Cintra y Ferrovial en relación con concesiones de infraestructuras de transporte por carretera y aparcamientos.

Se excluyen del ámbito del Contrato Marco los Proyectos donde el importe de los trabajos de diseño y construcción sea igual o inferior a 3.000.000 euros (actualizable según IPC, la actualización del año 2008 según IPC de 2007 fijó la cifra en 3.435.720,85 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 2008 según IPC de 2007 fijó la cifra en 3.435.720,85 euros).

3.- Prestación de servicios intergrupo:

El Contrato Marco, anteriormente descrito contemplaba, entre

otras cuestiones, la recíproca prestación de servicios entre Grupo Ferrovial y su grupo de empresas y Cintra y su grupo de empresas. Con este motivo el 21 de junio 2005 se firmó, entre Grupo Ferrovial y Cintra, el Contrato Básico de Servicios Corporativo.

Grupo Ferrovial presta a Grupo Cintra servicios relativos a sistemas de información, asistencia y apoyo a la gestión y, Grupo Cintra presta a Grupo Ferrovial servicios de asistencia y apoyo en la gestión de empresas de Grupo Ferrovial relacionadas con el área de las infraestructuras, ambos grupos reciben una remuneración por la prestación de dichos servicios.

Los servicios que se prestan ambos Grupos entre sí redundan en un beneficio mutuo, mantienen niveles adecuados de calidad y mejoran la eficiencia y eficacia de sus respectivas organizaciones. Por otro lado, y con el objeto de garantizar la adecuada prestación de servicios en todo momento, así como la conveniencia y justificación de recibirlos y/o prestarlos, las Partes coinciden en la necesidad de revisar anualmente la naturaleza, extensión, precio y calidad de los servicios que se prestan.

Corresponde a la Comisión de Operaciones Vinculadas, supervisar el cumplimiento del Contrato Marco y en general, las operaciones entre empresas del Grupo Ferrovial y Cintra.

A continuación se detallan las principales operaciones entre sociedades de Cintra y Grupo Ferrovial del ejercicio 2008:

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 2008 fue de 6.507 miles de euros (5.613 : 2007) y el importe facturado por Cintra ascendió a 253 miles de euros (1.341 : 2007)

B) Contratos de obra entre Ferrovial Agroman y sociedades del grupo Cintra: En general se refieren a contratos de construcción entre Concesionarias participadas por Cintra y Ferrovial Agroman o la UTE constructora (controlada por Ferrovial Agroman) para el diseño y construcción de las obras del proyecto correspondiente. Los importes facturados en el ejercicio 2008 de acuerdo con los registros de Cintra son:

1. Autopista del Sol Concesionaria Española de Autopistas, S.A.: 881 miles de euros (2007: 456).
2. Autopista Madrid Sur Sociedad Concesionaria, S.A. (Radial 4): 11.796 miles de euros (2007: 52.130).
3. Autopista Madrid Levante Sociedad Concesionaria, S.A. (Ocaña-La Roda): 1.494 miles de euros. (2007: 9.524)
4. Euroscut Norte Litoral, Sociedade Concessionaria da Scut do Norte Litoral, S.A. (Portugal): 15.908 miles de euros (2007 : 19.871)
5. Euroscut Açores, Sociedade Concessionaria da Scut dos Açores, S.A. (Portugal): 22.163 miles de euros (2007 : 50.587)
6. Euroscut, Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A.(Portugal): 98 miles de euros (2007 : 5.456).

7. Eurolink Motorway Operations Ltd. (M4/M6) (Irlanda): 169 miles de euros (2007 : 349).
8. Eurolink Motorway Operations (M3) Ltd. (Irlanda): 126.786 miles de euros (2007: 168.539).
9. Autopista ITR Concession Company LLC (EEUU): 30.591 miles de euros (2007: 31.353)
10. Autopista SH 130 Concession Company LLC (EEUU): 38.037 miles de euros (2007: 28.802)
11. Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria, S.A. (Chile): 19.762 miles de euros (2007: 33.573).
12. Ruta de la Araucanía, S.A.(Chile): 942 miles de euros (2007: 5.397).
13. Ruta de los Ríos, S.A.(Chile): 8 miles de euros (2007: 317).
14. Autopista Alcalá-O'Donell, S.A.: 0 miles de euros (2007: 16.796)
15. Nea Odos Concession, S.A.(Grecia): 43.252 miles de euros (2007: 0)
16. Central Greece Motorway Concessions, S.A.(Grecia): 47.772 miles de euros (2007: 0)
17. Aparcamientos: construcción de varios aparcamientos subterráneos, 12.911 miles de euros (2007: 12.000)

C) Prestación de servicios de limpieza y mantenimiento: Se trata de servicios ordinarios de limpieza y mantenimiento de oficinas prestados por empresas del grupo Ferrovial (Ferrovial Servicios) a distintas empresas de grupo Cintra, lo que incluye tanto a la propia Sociedad como concesionarias de autopistas y aparcamientos. El importe asciende a 615 miles de euros (2007: 1.406).

D) El dividendo abonado por la Sociedad a Ferrovial Infraestructuras, S.A. y Marjeshvan, S.L. en abril de 2008, con cargo a los resultados del ejercicio 2007, ascendió a 33.677 miles de euros (2007: 31.028).

Asimismo, se informa que Cintra y empresas del grupo Ferrovial o UTEs participadas por empresas del grupo Ferrovial han realizado operaciones, en condiciones normales de mercado, con Banesto por importe de 370.445 miles de euro (2007: 52.266) y con MAXAMCorp, S.A.U por importe de 734 miles de euros (2007: 1.160). 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 45, S.A. por importe de 82 miles de euros (2007: 79), a Indiana Toll Road Concesión Company LLC por importe de 329 miles de euros (2007: 169), a Neo Odos Concession, S.A. por importe de 867 miles de euros (2007: 2.419) y a Central Greece Concession Company S.A. por importe de 2.202 miles de euros (2007: 0).

➤ **31. Participaciones de los miembros del consejo de administración en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad del que constituye el objeto social de Cintra, cargos o funciones.**

De conformidad con lo establecido en el artículo 127 ter.4 de la Ley de Sociedades Anónimas, introducido por la Ley 26/2003; de 17 de julio, por la que se modifica la Ley 24/1988, de 28 de julio del Mercado de Valores, y el Texto Refundido de la Ley de Sociedades Anónimas, con el fin de reforzar la transparencia de las sociedades anónimas, se facilita la siguiente información:

Esta información se refiere a la participación en el capital que puedan tener y a los cargos o funciones que puedan ocupar los Consejeros de Cintra en sociedades con el mismo, análogo o complementario género de actividad que constituya el objeto social de la Sociedad. También debe hacerse mención al ejercicio, por cuenta propia o ajena, del mismo, análogo o complementario género de actividad.

- A 31 de diciembre de 2008, se ha comunicado a la sociedad la titularidad de las siguientes participaciones:

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: es titular de forma directa e indirecta de un 1,636% del capital de Grupo Ferrovial, S.A. Asimismo forma parte del grupo familiar que controla indirectamente el 58,317% del capital de Grupo Ferrovial, S.A. a través de las participaciones de las que es titular Portman Baela, S.L.. Doña María del Pino y Calvo-Sotelo es titular directo de un 0,002% del capital de Grupo Ferrovial, S.A. y D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo es titular indirecto de un 0,02% del capital de dicha sociedad.

- D. Joaquín Ayuso García es titular de un 0,014% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.

- D. Nicolás Villén Jiménez es titular de un 0,050 % de Grupo Ferrovial S.A. y un 0,013% del capital social de una sociedad del sector de las infraestructuras (Abertis Infraestructuras, S.A.)

- D. José María Pérez Tremps es titular de un 0,006% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.

- D. Fernando Abril-Martorell Hernández es titular de un 0,002% del capital social de una sociedad del sector de las infraestructuras (Abertis infraestructuras, S.A.).

- D. José Fernando Sánchez-Junco Mans es titular de un 0,009% del capital social de Grupo Ferrovial, S.A.

- Por lo que se refiere a cargos o funciones, no se ha comunicado a la Sociedad información a este respecto excepto por aquellos cargos o funciones que se mantienen en compañías participadas directa o indirectamente por la Sociedad (Grupo

Cintra) o por el grupo empresarial del accionista significativo de la sociedad (Grupo Ferrovial) y que son los siguientes:

- D. Rafael del Pino y Calvo-Sotelo: Presidente del Consejo de Administración y Presidente de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A., Presidente de Ferrovial Infraestructuras, S.A.. Asimismo, respecto a las Personas Vinculadas del Presidente, conforme a la definición del artículo 127 ter 5 de la Ley de Sociedades Anónimas, cabe mencionar los cargos de: (i) D. Leopoldo del Pino y Calvo-Sotelo: Presidente y Director General de Autopista Madrid Levante Concesionaria Española, S.A., Inversora de Autopistas de Levante S.L., Autopista del Sol Concesionaria Española, S.A. y Autopista Terrasa Manresa Concesionaria de la Generalitat de Catalunya, S.A., Presidente de Autopista Alcalá O'Donell, S.A. y Aparcamient Escaldes Centre, S.A. Vicepresidente de Serranopark, S.A. y de Autopista Trados 45, S.A. y Estacionamientos Urbanos de León, S.A., Consejero y Director General de Autopista Madrid Sur Concesionaria Española, S.A. e Inversora de Autopista del Sur S.L., Consejero de Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios S.A. y Cintra Car Parks UK Limited y Administrador Mancomunado y Director General de Cintra Aparcamientos, S.A., Dornier S.A.U., Cintra Inversora de Autopistas de Cataluña, S.L. e Inversora de Autopistas de Cataluña, S.L.; (ii) Doña María del Pino y Calvo-Sotelo: Consejero y miembro de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A.
- D. Joaquín Ayuso García: Consejero Delegado y miembro de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A., Consejero Delegado de Ferrovial Infraestructuras S.A., Presidente de Ferrovial Aeropuertos, S.A., Ferrovial Agroman, S.A., Ferrovial Servicios, S.A. y de Ferrovial Fisa, S.L.
- D. José María Pérez Tremps: Consejero - Secretario General y miembro de la Comisión Ejecutiva de Grupo Ferrovial, S.A., Consejero de Ferrovial Infraestructuras, S.A., Ferrovial Aeropuertos, S.A., Ferrovial Agroman, S.A., Ferrovial Servicios S.A., Ferrovial Fisa, S.L. y Swissport Internacional A.G.. y BAA Ltd. y Administrador Mancomunado de Ferrovial Inversiones, S.A.,
- D. Nicolás Villén Jiménez: Director General Económico Financiero de Grupo Ferrovial, S.A., Consejero de 407 International Inc., Amey U.K. Plc, Amey Plc, Ferrovial Infraestructuras, S.A., Ferrovial Aeropuertos, S.A., Ferrovial Agroman, S.A., Ferrovial Servicios S.A., Ferrovial Fisa, S.L., Statewide Mobility Partners y BAA Ltd., Administrador Mancomunado de Ferrovial Inversiones, S.A., Burety, S.L., Ferrovial Emisiones, S.A. y Marjeshvan, S.L. y Vicepresidente de Skyway Concession Company Holdings LLC.
- D. Enrique Díaz-Rato Revuelta: Miembro del Comité de Dirección de Grupo Ferrovial, S.A., Vicepresidente de Nea Odos Concession, S.A. y Central Greece Motorway Concession, S.A.. Consejero de Ferrovial Infraestructuras, S.A., 407 International Inc., Eurolink Motorway Operations (M4-M6) Ltd, Eurolink Motorway Operations (M-3) Ltd., Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte de Chile Ltda., Skyway Concession Company Holdings LLC, Statewide Mo-

bility Partners LLC, Cintra Texas Corp y SH 130 Concession Company LLC, Euroscut Norte, Sociedade Concessionaria da Scut do Norte Litoral, S.A., Euroscut, Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A., 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.

> 32. Honorarios auditores

En cumplimiento de lo establecido en la Disposición adicional decimocuarta de la Ley 44/2002 de 22 de noviembre, de Medidas de Reforma del Sistema financiero, se informa del total de honorarios relativos a la auditoría de los estados financieros de los ejercicios 2008 y 2007 por los auditores correspondientes a Cintra S.A. y todas sus sociedades participadas integradas por global y proporcional, tanto en España como en Exterior. Adicionalmente, se proporciona un detalle de los honorarios facturados en dichos ejercicios a todas las sociedades dependientes y asociadas del Cintra por otros servicios distintos al de auditoría:

	Millones de euros	
	Año 2008	Año 2007
Honorarios por servicio de Auditoria		
Auditor Principal	0,9	0,9
Otros auditores	0,1	0,3
Honorarios por otros servicios		
Auditor Principal	0,2	2,0
Otros auditores	0,2	0,4

Los honorarios del auditor principal representan aproximadamente un 0,01% del total de su facturación global (0,02% para 2007).

> 33. Acontecimientos posteriores al cierre

Con posterioridad al cierre del ejercicio se han producido los siguientes acontecimientos:

- El 15 de Enero de 2009, la autopista 407-ETR anunció la refinanciación de la deuda con vencimiento en el año 2009 a través de dos emisiones de bonos distintas:

- La primera, por importe de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2012 y un cupón fijo del 4,65%.
- La segunda, por importe de 200 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero de 2014 y un cupón fijo del 5,10%.

- El 16 de Enero de 2009, el consorcio liderado por Cintra ha llegado a un acuerdo con las 29 entidades financieras, incluido el Banco Europeo de Inversiones (BEI), que financian la autopista Radial 4, para extender los términos y condiciones del actual paquete financiero durante dos años. El importe total de la deuda asciende a 556,6 millones de euros, dividida en tres tramos:

- Tramos A y B: 196,6 millones de euros de deuda comercial con vencimiento el 27 de enero de 2011.
- Tramo C: 360 millones de euros del préstamo BEI con vencimiento en 2032. Este tramo cuenta con garantías bancarias hasta el 27 de julio de 2011.

- El 23 de Enero de 2009, una sociedad participada por Cintra en un 90% ha resultado adjudicataria del concurso convocado por el Ministerio de Infraestructuras de Polonia para la construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje A1 Stryków I – Pyrzowice para los próximos 35 años desde la firma del contrato de concesión. La inversión prevista asciende a 2.100 millones de euros.

- El 28 de Enero de 2009, el Consejo de Administración de Cintra, aceptó iniciar el estudio de una posible fusión de la Sociedad con Grupo Ferrovial, S.A., su accionista mayoritario, que se ha manifestado interesado en avanzar en el análisis de esta opción estratégica sin hacer referencia, por el momento, a ninguna posible relación de canje.

La tutela del proceso de estudio y decisión sobre la fusión ha sido encomendada a la Comisión de Operaciones Vinculadas, que se ha constituido a estos efectos como "Comisión de Fusión". De esta Comisión forman parte exclusivamente los Consejeros externos no dominicales, en su mayoría independientes.

Asimismo, el Consejo de Administración ha acordado designar como asesor financiero de la Sociedad en relación con el proceso a una entidad financiera, que realizará los trabajos de valoración adecuados para la emisión, en su momento y en su caso, de una "fairness opinion" sobre la ecuación de canje. En esta designación se ha tenido muy en cuenta la ausencia de conflictos de interés y en particular la inexistencia de relaciones significativas recientes de financiación o de negocio entre dicha entidad y el Grupo Ferrovial.

- El 29 de Enero de 2009, un consorcio liderado por Cintra, con una participación del 75% ha sido seleccionado, por la Comisión de Transportes de Texas, como oferta más favorable ("best value proposer") en el concurso para el diseño, construcción y explotación de 21,4 Km de la autopista North Tarrant Express. El plazo de la concesión es de 52 años desde la firma del contrato de concesión. La inversión prevista asciende a 1.500 millones de euros.

> 34. Comentarios a los anexos

Anexo I

En el Anexo I se presenta una relación de las sociedades del grupo distinguiendo aquellas consolidadas por integración global, proporcional y las empresas asociadas integradas por el método de puesta en equivalencia. Dicha relación se presenta por segmento, indicando también por quien son auditadas.

SOCIEDADES DEPENDIENTES (sociedades consolidadas por integración global y proporcional)

Miles de euros	SOCIEDADES	Denominación memoria	Sociedad matriz	Porcentaje Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
AUTOPISTAS						
ESPAÑA						
	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A (a)	Cintra, S.A.	Ferrovial Infraestructuras, S.A / Marjeshvan (i)	63,11 / 4,93	1.364.333 / 206.161	Madrid
	Autopista del Sol, C.E.S.A (a)	Ausol	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	80,00	186.777	Madrid
	Autopista Terrasa Manresa, S.A (a)	Autema	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	76,28	43.939	Barcelona
	Autopista Trados M-45, S.A (a) (IP)	Trados 45	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	50,00	12.535	Madrid
	Autopista de Toronto S.L (a)	A. Toronto	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	9.265	Madrid
	Inversora de Autopistas del Sur, S.L (a)	Inversora A. Sur	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	55,00	173.686	Madrid
	Autopista Madrid Sur C.E.S.A (a)	A. R-4 Madrid Sur	Inver sora de Autopistas del Sur, S.L	100,00	659.490	Madrid
	Inversora de Autopistas del Levante, S.L (a)	Inversora A. Levante	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	51,84	47.838	Madrid
	Autopista Madrid Levante, C.E.S.A. (a)	A. Madrid Levante	Inversora de Autopistas del Levante, S.L	100,00	510.048	Madrid
	Laertida, S.L. (a)	Laertida	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	7.060	Madrid
	Cintra Autopistas Integradas, S.A. (a)	CAI	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	1.564	Madrid
	M-203 Alcalá-O'Donnell (a)	M-203	Cintra Autopistas Integradas, S.A.	100,00	64.777	Madrid
	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (d)	CINCA	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A (a)	100,00	6.020	Barcelona
	Inversora Autopistas de Cataluña, S.A. (d)	INCA	Cintra Inversora Autopistas de Cataluña, S.A.	100,00	3.010	Barcelona
PORTUGAL						
	Euroscut Norte Litoral, S.A (a)	Euroscut Norte	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	75,53	76.103	Portugal
	Euroscut -Sociedade Concessionaria da Scut do Algarve, S.A (a)	Euroscut Algarve	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	77,00	35.312	Portugal
	Cintra sucursal Portugal (a)	Cintra Portugal	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	6	Portugal
	Euroscut Azores S.A. (a)	Euroscut Azores	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	89,00	24.187	Portugal
HOLANDA						
	Algarve International B.V. (a)	Algarve Int.	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	77,00	14	Holanda
	407 Toronto Highway B.V.	Highway BV	Autopista de Toronto S.L	100,00	369.126	Holanda
CHILE						
	Cintra Chile Limitada (a)	Cintra Chile	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	304.912	Chile
	Cintra Inversiones Chile Ltda.	Cintra Inv. Chile	Cintra Chile Limitada	100,00	6	Chile
	Ruta de la Araucania, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	A. Collipulli-Temuco	Cintra Chile Limitada	100,00	49.973	Chile
	Ruta de los Rios, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	A. Temuco-Rio Bueno	Cintra Chile Limitada	75,00	4.461	Chile
	Talca-Chillán, Sociedad Concesionaria S.A. (a)	A. Talca-Chillán	Cintra Chile Limitada	67,61	9.244	Chile
	Ruta del Bosque, Sociedad Concesionaria, S.A. (a)	A. Chillán-Collipulli	Cintra Chile Limitada	100,00	6.112	Chile
	Autopista del Maipo, Sociedad Concesionaria, S.A (a)	A. Santiago-Talca	Cintra Chile Limitada	100,00	80.252	Chile
POLONIA						
	Autostrada Poludnie, S.A	A. Poludnie	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	90,00	12.506	Polonia
CANADÁ						
	407 International Inc. (a y b)	407 ETR	Cintra Canada Inc.	53,23	242.752	Canadá
	Cintra Canada Inc.(a y b)	Cintra Canadá	407 Toronto Highway B.V.	100,00	-	Canadá
IRLANDA						
	Eurolink Motorway Operation (M4-M6), Ltd. (a)	Eurolink M4-M6	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	66,00	2.805	Irlanda
	Financinfrastructures (a)	Financinfrastructures	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	64.580	Irlanda
	Cinsac, Ltd	Cinsac	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	100,00	-	Irlanda
	Eurolink Motorway Operation (M3), Ltd. (a)	Eurolink M3	Cinsac, Ltd	95,00	95	Irlanda
ITALIA						
	Autostrade Lombardia SPA (a)	A. Lombardia	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	68,00	237	Italia
ESTADOS UNIDOS						
	Cintra Zachry, LP (iv)	Cintra Zachry, LP.	Cintra Texas Corp	84,15	2.320	Estados Unidos
	Cintra Zachry, GP.	Cintra Zachry, GP.	Cintra Texas Corp	85,00	24	Estados Unidos
	Cintra Texas Corp.	Cintra Texas Corp.	Cintra US Corp	100,00	2.461	Estados Unidos
	Cintra Developments, LLC	Cintra Developments	Cintra Texas Corp	100,00	50	Estados Unidos
	Cintra Skyway LLC (a)	Cintra Skyway	Cintra US Corp	100,00	190.349	Estados Unidos
	Cintra US Corp.	Cintra US Corp.	Laertida	100,00	541.009	Estados Unidos
	SCC Holdings LLC (a)	SCC Holdings	Cintra Skyway LLC	55,00	188.418	Estados Unidos
	Skyway Concession Co.LLC (a)	Chicago Skyway	SCC Holding LLC	100,00	426.711	Estados Unidos
	Cintra ITR LLC (a)	Cintra ITR	Cintra US Corp	100,00	249.934	Estados Unidos
	Statewide Mobility Partners LLC (IP) (a)	Statewide Mobility Partners	Cintra ITR LLC	50,00	251.866	Estados Unidos
	ITR Concession Company Holdings (IP) (a)	ITR Holdings	Statewide Mobility Partners LLC	100,00	503.732	Estados Unidos
	ITR Concession Company (IP) (a)	Indiana Toll Road	ITR Concession Company Holdings	100,00	503.732	Estados Unidos
	Cintra Texas 56, LLC	Cintra Texas 56	Cintra US Corp	100,00	54.669	Estados Unidos
	SH-130 Concession Company, LLC	SH-130	Cintra Texas 56, LLC	65,00	54.669	Estados Unidos
GRECIA						
	Nea Odos, S.A. (IP)	Nea Odos	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	33,34	19.287	Grecia
	Central Greece Motorway (E65) (IP)	Central Greece	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	33,34	13.171	Grecia
APARCAMIENTOS						
ESPAÑA						
	Cintra Aparcamientos, S.A (a)	Cintra Aparcamientos	Cintra, Concesiones de Infraestructuras de transporte, S.A	99,92	62.568	Madrid
	Dornier, S.A. (a)	Dornier	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	21.313	Madrid
	Femet, S.A (a)	Femet	Dornier, S.A (ii)	99,50	1.412	Madrid
	Guadianapark, S.A.(c)	Guadianapark	Cintra Aparcamientos, S.A	75,00	1.268	Madrid
	Balsol 2001, S.A.(c)	Balsol	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	2.881	Gerona
	Estacionamientos Alhóndiga, S.A (IP) (b)	Est. Alhóndiga	Cintra Aparcamientos, S.A	50,00	1.050	Bilbao
	Aparcamientos de Bilbao (c)	Aparc. de Bilbao	Cintra Aparcamientos, S.A	75,00	1.350	Bilbao
	Aparcamientos Guipuzcoanos, S.L.	Aparc. Guipuzcoanos	Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	60,13	602	San Sebastián
	Estacionamientos Guipuzcoanos S.A (b)	Eguisa	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	40.543	San Sebastián
	Estacionamiento y Galería Comercial Indaustu, S.A.(c)	Indaustu	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	60	Bilbao
	Guipuzcoa Parking Siglo XXI (c)	Siglo XXI	Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	60,00	900	San Sebastián
	Serrano Park, S.A. (c)	Serrano Park	Cintra Aparcamientos, S.A	50,00	9.030	Madrid
	Cintra Car Parks UK, Ltd. (c)	Cintra Car Parks	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	-	Reino Unido
	Concha Parking, S.A. (c)	Concha Parking	Estacionamientos Guipuzcoanos S.A	60,00	2.460	Madrid
ANDORRA						
	Aparcament Escaldes Centre, S.A.(c)	Escaldes	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	11.400	Andorra
TOTAL					7.738.426	

SOCIEDADES ASOCIADAS (sociedades consolidadas por puesta en equivalencia)

Miles de euros	SOCIEDADES	Sociedad Matriz	Porcentaje Participación	Coste Neto Participación	Total Activo	Pasivo Neto	INCN	Resultado	Domicilio
APARCAMIENTOS									
	Sociedad Municipal de Aparcamientos y Servicios (b)	Cintra Aparcamientos S.A	24,50	3.757	125.724	102.279	14.482	2.429	Málaga
	Estacionamientos y Servicios Extremeños, S.A (b)	Cintra Aparcamientos S.A	25,00	90	1.557	1.131	101	42	Badajoz
	Infofer Estacionamientos A.I.E.(c)	Dornier, S.A	16,66	60	4.175	3.945	736	-128	Madrid
	Estacionamientos Urbanos de León, S.A. (b)	Dornier, S.A	43,00	452	3.658	708	2.832	913	León
TOTAL				4.359	135.114	108.063	18.151	3.256	

UTES (sociedades consolidadas por proporcional)

Miles de euros	SOCIEDADES	Sociedad matriz	Porcentaje Participación	Coste Neto Participación	Domicilio
APARCAMIENTOS					
ESPAÑA					
	Ute Aparcamientos	Cintra Aparcamientos, S.A	25,00	3	Bilbao
	Ute Jado	Cintra Aparcamientos, S.A	50,00	6	Bilbao
	Ute Judizmendi	Cintra Aparcamientos, S.A	51,00	2	Madrid
	Ute Reinrod/Dornier	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	2	Madrid
	Ute T-4 Barajas	Cintra Aparcamientos, S.A	54,00	3	Madrid
	Ute Torrellobeta	Cintra Aparcamientos, S.A	80,00	1	Madrid
	Ute Tenerife	Cintra Aparcamientos, S.A (iii)	50,00	2	Tenerife
	Ute Lanzarote	Cintra Aparcamientos, S.A (iii)	50,00	1	Lanzarote
	Ute Valls	Cintra Aparcamientos, S.A	47,00	8	Barcelona
	UTE Expo Zaragoza (d)	Cintra Aparcamientos, S.A	100,00	1	Zaragoza
TOTAL				28	

(i) El resto del capital cotiza en Bolsa.
(ii) El resto del capital pertenece en un 0,5% a Cintra Aparcamientos, S.A.
(iii) El resto del capital pertenece en un 50% a Dornier, S.A.
(iv) El resto del capital pertenece en un 1% a Cintra Zachry, GP

(a) Sociedad auditada por PwC
(b) Sociedad auditada por Deloitte
(c) Sociedad auditada por otros auditores
(d) Entradas en el perímetro de consolidación

INFORME DE AUDITORÍA DE CUENTAS ANUALES CONSOLIDADAS

A los Accionistas de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A.

Hemos auditado las cuentas anuales consolidadas de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. (la sociedad dominante) y sociedades dependientes (el Grupo) que comprenden el balance de situación consolidado al 31 de diciembre de 2008, la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, el estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos, el estado de flujos de efectivo consolidado y la memoria de las cuentas anuales consolidadas correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la sociedad dominante. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales consolidadas en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas en España, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales consolidadas y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

De acuerdo con la legislación mercantil, los administradores de la Sociedad dominante presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance de situación consolidado, de la cuenta de pérdidas y ganancias consolidada, del estado consolidado de ingresos y gastos reconocidos, del estado de flujos de efectivo consolidado y de la memoria de las cuentas anuales consolidadas, además de las cifras del ejercicio 2008, las correspondientes al ejercicio anterior. Las cifras correspondientes al ejercicio anterior difieren de las contenidas en las cuentas anuales consolidadas aprobadas de dicho ejercicio al haber reclasificado en la cuenta de pérdidas y ganancias los saldos correspondientes a las actividades discontinuadas a una línea separada según los requerimientos de la NIIF 5, según se menciona en la nota 2.1. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008. Con fecha 20 de febrero de 2008 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2007 en el que expresamos una opinión favorable.

En nuestra opinión, las cuentas anuales consolidadas del ejercicio 2008 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 al 31 de diciembre de 2008 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 la preparación de las cifras correspondientes al ejercicio anterior presentadas a efectos comparativos.

El informe de gestión consolidado adjunto del ejercicio 2008 contiene las explicaciones que los administradores de la sociedad dominante consideran oportunas sobre la situación de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y sociedades dependientes, 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 2008. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión consolidado con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte, S.A. y sus sociedades dependientes.

PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L.



Gonzalo Sanjurjo Pose
Socio - Auditor de Cuentas

24 de febrero de 2009

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⁾			
	2008 ⁽⁶⁾	2007	2006	2005	2004	2004 ⁽³⁾	2003	2002 ⁽⁴⁾	2001 ⁽⁵⁾
Importe neto de la cifra de negocios	736	1.025	885	696	484	484	391	341	344
Otros ingresos de explotación		1	10	17	2	14	26	18	32
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	736	1.026	895	714	486	498	417	360	376
Gastos de personal	-71	-119	-110	-91	-53	-53	-41	-33	-54
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado y provisiones de tráfico	-148	-201	-233	-170	-122	-73	-55	-55	-40
Consumo y otros gastos externos	-116	-197	-192	-158	-94	-108	-106	-89	-99
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-335	-517	-535	-420	-269	-234	-202	-177	-193
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	401	509	360	294	216	264	215	183	183
RESULTADOS FINANCIEROS	-454	-650	-469	-357	-317	-51	-31	-31	-69
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA		1	7	10	8	11	7	7	8
Amortización del fondo de comercio de consolidación						-9	-7	-8	-2
Otras Ganancias y Pérdidas / Resultado extraordinario	-6	-3	202	34	4	101	92	-81	19
RESULTADOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS	-59	-143	101	-19	-89	316	277	70	138
Impuesto sobre sociedades	80	145	-24	8	44	-135	-45	-28	-44
RESULTADO CONSOLIDADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	21	2	76	-10	-45	181	231	42	94
RESULTADO NETO OPERACIONES DISCONTINUADAS	-46								
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	-25	2	76	-10	-45	181	231	42	94
RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS	31	28	-79	-44	21	-37	-34	-32	-26
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	-56	-26	156	34	-66	219	266	73	119
AJUSTES AL RESULTADO ATRIBUIDO:									
Ajuste Provisiones							-77	100	
Plusvalía neta salida a Bolsa						-19			
RESULTADO ATRIBUIDO AJUSTADO	-56	-26	156	34	-23	125	120	110	68

⁽¹⁾ Estados financieros consolidados del 2004-2008 bajo normativa NIIF.

⁽²⁾ Estados financieros consolidados del 2001-2004 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⁾ En 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.

⁽⁶⁾ En el 2008 se incluyen Cintra Chile y la actividad de aparcamientos como actividades discontinuadas.

ACTIVO	2008	2007	2006	2005	2004	2004 ⁽³⁾	2003	2002 ⁽⁴⁾	2001 ⁽⁵⁾
ACTIVO INMOVILIZADO	9.151	10.309	10.097	8.677	5.871	6.317	5.401	4.799	5.368
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	125	33	68	34	12				
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	97	164	159	182	165	182	126	133	70
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS						1.286	1.115	849	738
ACTIVOS MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	1.701								
IMPUESTOS DIFERIDOS	1.144	626	421	394	278				
ACTIVO CIRCULANTE	1.199	1.164	1.139	948	1.134	1.177	555	554	684
TOTAL ACTIVO	13.417	12.296	11.885	10.235	7.460	8.961	7.198	6.334	6.859

PASIVO	2008	2007	2006	2005	2004	2004 ⁽³⁾	2003	2002 ⁽⁴⁾	2001 ⁽⁵⁾
FONDOS PROPIOS	339	1.035	1.261	1.149	1.153	1.809	1.233	1.025	673
SOCIOS EXTERNOS	131	245	271	420	246	520	387	332	374
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	253	241	233	215	168	182	94	35	39
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS		7	9	12	4	227	143	160	55
ACREEDORES A LARGO PLAZO	8.596	9.325	8.020	7.079	5.283	5.703	4.926	4.171	5.157
DERIVADOS FINANCIEROS A VALOR RAZONABLE	1.869	579	295	213	68				
PASIVOS MANTENIDOS PARA LA VENTA Y DE ACTIVIDADES DISCONTINUADAS	1.374								
IMPUESTOS DIFERIDOS	236	161	192	142	88				
ACREEDORES A CORTO PLAZO	619	702	1.605	1.006	451	495	388	568	481
DIFERENCIAL DE CONSOLIDACIÓN						26	28	44	82
TOTAL PASIVO	13.417	12.296	11.885	10.235	7.460	8.961	7.198	6.334	6.859

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⁾			
	2008	2007	2006	2005	2004	2004 ⁽³⁾	2003	2002	2001 ⁽⁴⁾
Importe neto de la cifra de negocios	167	144	133	120	101	101	89	75	64
Otros ingresos de explotación					4	4	1	10	1
TOTAL INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	167	144	133	120	105	105	91	85	65
Gastos de personal	-56	-50	-47	-41	-36	-36	-31	-27	-23
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado y provisiones de tráfico	-15	-16	-18	-15	-13	-13	-10	-9	-7
Consumo y otros gastos externos	-63	-47	-40	-37	-36	-36	-33	-35	-21
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	-133	-113	-105	-94	-85	-84	-75	-71	-52
RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN	34	31	28	26	20	20	16	14	14
RESULTADOS FINANCIEROS	-6	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-2
PARTICIPACIÓN EN BENEFICIOS DE SOCIEDADES PUESTAS EN EQUIVALENCIA	1	1	1	1	2	2	2	2	1
Amortización del fondo de comercio de consolidación						-3	-1	-1	-1
Otras Ganancias y Perdidas / Resultado extraordinario			7		1	1		2	7
RESULTADOS CONSOLIDADOS ANTES DE IMPUESTOS	29	29	33	25	22	19	15	15	19
Impuesto sobre sociedades	-7	-8	-8	-8	-6	-6	-6	-3	-3
RESULTADO CONSOLIDADO PROCEDENTE DE ACTIVIDADES CONTINUADAS	22	21	25	17	15				
RESULTADO NETO OPERACIONES DISCONTINUADAS									
RESULTADO CONSOLIDADO DEL EJERCICIO	22	21	25	17	15				
RESULTADO ATRIBUIDO A SOCIOS EXTERNOS									
RESULTADO DEL EJERCICIO ATRIBUIDO A LA SOCIEDAD DOMINANTE	22	21	25	17	15	13	9	11	16

⁽¹⁾ Estados financieros consolidados del 2004-2008 bajo normativa NIIF.

⁽²⁾ Estados financieros consolidados del 2001-2004 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	2008	2007	2006	2005	2004	2004 ⁽³⁾	2003	2002	2001 ⁽⁴⁾
ACTIVO INMOVILIZADO	324	262	252	256	241	229	163	140	136
FONDO DE COMERCIO DE CONSOLIDACIÓN	42	42	42	42	42	39	8	9	10
GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS						14	13	14	9
IMPUESTOS DIFERIDOS				1	2				
ACTIVO CIRCULANTE	78	51	45	31	48	48	31	52	39
TOTAL ACTIVO	444	355	340	330	332	329	215	215	194

PASIVO									
FONDOS PROPIOS	170	163	162	153	136	133	87	94	82
SOCIOS EXTERNOS	2	2	2	1	1	1	1	1	1
INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS	21	16	17	21	14	14	9	8	8
PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS		1	2	27	28	28	10	7	9
ACREEDORES A LARGO PLAZO	51	41	36	17	42	42	44	52	59
IMPUESTOS DIFERIDOS	4	4	4		1				
ACREEDORES A CORTO PLAZO	196	127	117	111	112	112	65	54	34
TOTAL PASIVO	444	355	340	330	332	329	215	215	194

Responsabilidad Corporativa

The background of the entire page is a photograph of a bridge spanning a body of water. The sky is a warm, golden-orange color, suggesting a sunrise or sunset. Numerous birds are captured in flight, scattered across the sky. The bridge is a multi-lane concrete structure with a simple design. The water below is calm, reflecting the light from the sky. The foreground shows a grassy bank with some low-lying vegetation.

Informe de Responsabilidad Corporativa	140
Nuestro Compromiso con las Personas	147
Nuestros Productos y Servicios	155
Nuestro Compromiso con la Comunidad	160
Informe de Verificación	168



Informe de Responsabilidad Corporativa

> Perfil del Informe de Responsabilidad Corporativa

El Informe de Responsabilidad Corporativa pretende ofrecer una información fiable y equilibrada sobre el desempeño de Cintra en los asuntos relevantes planteados por los grupos de interés.

El Informe de Responsabilidad Corporativa forma parte del Informe Anual de Cintra, junto con el Informe Económico. De esta forma, la compañía quiere situar la responsabilidad corporativa en el contexto de la sostenibilidad, uniendo el desempeño económico y financiero con el social y medioambiental.

> Proceso de Consolidación de la información

Cintra cuenta con un sistema de reporting y consolidación de información relativa a la responsabilidad corporativa que permite obtener una información clara, fiable, periódica, comparable y precisa. Dicho sistema facilita el proceso para la elaboración de la Memoria Anual, la recopilación de la información para los índices de sostenibilidad (Dow Jones, FTSE4Good, etc.), el Informe de Progreso de Naciones Unidas y otros observatorios o barómetros a los que se informa de nuestra actividad. También simplifica las tareas de verificación de estos indicadores por parte de terceros que necesiten la trazabilidad de los mismos.

El proceso de reporting tiene varias etapas: los datos se introducen por los usuarios desde las propias empresas, pasan por distintas fases de validación hasta que la información llega verificada, y finalmente, se consolida.

La información se solicita por campañas, que pueden ser específicas o periódicas (anuales, semestrales, trimestrales, etc.) dependiendo de su utilización, y toda la gestión y administración se realiza desde las oficinas en Madrid. Las sociedades han reportado los datos solicitados sobre la responsabilidad corporativa a fecha Diciembre 2008.

El criterio de consolidación aplicado por el sistema no ha variado respecto a años anteriores.

> Principios

Cintra entiende la Responsabilidad Corporativa como la integración voluntaria de los aspectos económicos, éticos, sociales, laborales, ambientales y de respeto a los derechos humanos en las operaciones comerciales y en las relaciones con los grupos de interés.

Esta visión se basa en cuatro fuentes de principios fundamentales:

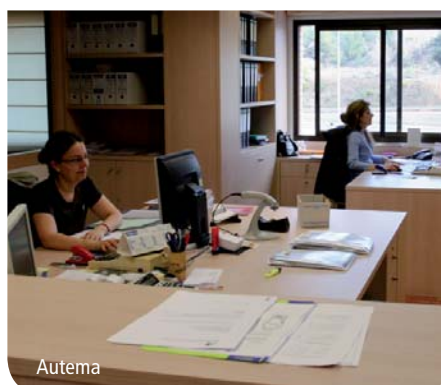
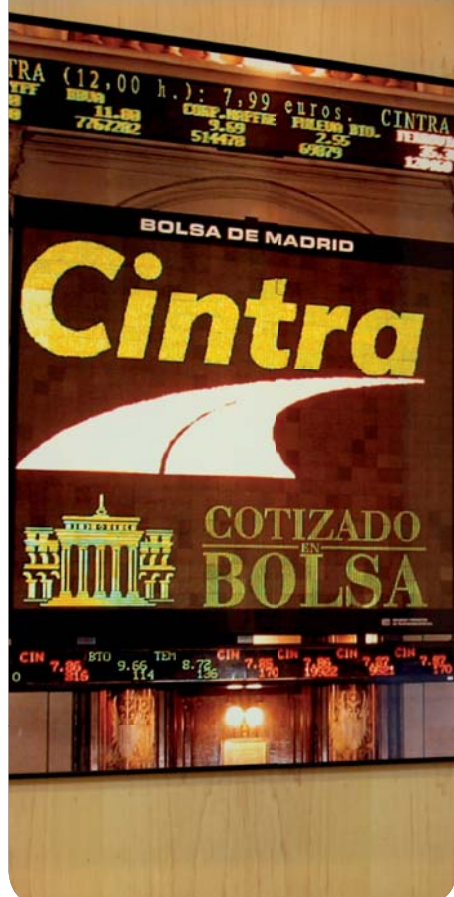
- El Código de Ética Empresarial.
- La declaración para el Desarrollo Sostenible.
- Los principios del Pacto Mundial.
- El Manifiesto de Valores de Cintra.

a) Código de Ética Empresarial

El Código de Ética Empresarial establece los principios básicos a los que debe atenerse el comportamiento de las empresas integrantes de Cintra y de todos sus empleados y directivos. El Código vincula también a todas las demás entidades y organizaciones ligadas con Cintra o cualquiera de las empresas de su grupo por una posición de dominio o cuya gestión, por cualquier otro título, sea responsabilidad de Cintra.

Principios de actuación:

- **Respeto a la legalidad:** las actividades empresariales y profesionales en Cintra se desarrollarán con estricto cumplimiento de la legalidad vigente en cada uno de los lugares donde se desarrollen.
- **Integridad ética:** las actividades empresariales y profesionales de Cintra y sus empleados se basarán en la integridad y se desarrollarán de acuerdo con los principios de honestidad y respeto a las circunstancias y necesidades particulares de todos los sujetos implicados en ellas.
- **Respeto a los Derechos Humanos:** toda actuación de Cintra y de sus empleados guardará un respeto escrupuloso a los Derechos Humanos y Libertades Públicas incluidos en la Declaración de los Derechos Humanos.



Cualquier empleado que tenga conocimiento o sospecha fundada del incumplimiento del Código, puede denunciarlo a través de un canal interno que garantiza el anonimato, dando lugar a una investigación.

b) Declaración para el Desarrollo Sostenible

Cintra ha definido la Responsabilidad Corporativa en el contexto de la sostenibilidad, como una herramienta de gestión cuya función es crear valor para todos los grupos de interés y para la propia sociedad. Así figura en la Declaración de Principios para el Desarrollo Sostenible (2004) de Ferrovial, donde las empresas de su Grupo, incluida Cintra, se comprometen a constituir un ámbito profesional y empresarial excelente para sus empleados, clientes y proveedores y aspira a que su proyecto sea reconocido en el ámbito internacional.

Con esta finalidad, la acción empresarial de Cintra se fundamenta en los siguientes **principios**:

- La ética y profesionalidad de nuestras actuaciones.
- La aplicación de las mejores prácticas de gobierno corporativo.
- El apoyo al desarrollo socioeconómico de los ámbitos territoriales y sociales donde estamos presentes.
- La reducción del impacto ambiental de nuestras actividades.
- La captación y motivación del mejor capital humano.
- La seguridad y la salud de nuestros trabajadores.
- La calidad y la mejora continua de nuestros procesos y actividades.
- La transparencia informativa.

c) Pacto Mundial (Global Compact)

Desde 2005, Cintra ha asumido los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas (ONU) como uno de los ejes de su política de Responsabilidad Corporativa para las actuaciones en todos los países y actividades en las que opera.

Esta decisión implica que todas las empresas y concesiones de Cintra deberán comprometerse individualmente a:

- Apoyar y respetar la protección de los Derechos Humanos fundamentales reconocidos internacionalmente.
- Asegurarse de que sus organizaciones no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos.
- Apoyar la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva.
- Apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción.
- Apoyar la erradicación del trabajo infantil.
- Apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación.
- Mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.
- Fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.
- Favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente.
- Trabajar en contra de la corrupción en todas sus formas, incluidas la extorsión y el soborno.

Cintra está adherida al Pacto Mundial (The Global Compact) desde 2005 y participa en las actividades del Pacto a través de Ferrovial que:

- Remite, anualmente, a las Naciones Unidas un informe especial donde se muestra el progreso realizado en el cumplimiento de estos principios.
- Participa activamente en la promoción de estos principios como miembro de la Junta Directiva de la Asociación Española del Pacto Mundial (ASEPAM) y a través de numerosos foros y encuentros.
- Ha estado representada en el Foro del Pacto Mundial en América Latina y en el Global Summit celebrado en Ginebra.

Manifiesto de Valores de Cintra

El Manifiesto de Valores de Cintra, establece las directrices mediante las que se desea fortalecer la organización a través de la implicación y el compromiso de todos los empleados, con el objetivo de:

- Contribuir al crecimiento de las personas y a su desarrollo en Cintra.
- Mantener una relación con terceros y con el Mercado basada en los principios de integridad, profesionalidad y transparencia.
- Respetar el medio ambiente y mantener actuaciones socialmente responsables en las relaciones con la comunidad.

Los compromisos adquiridos se estructuran en tres ámbitos:

Hacia sus Empleados

- Respeto, igualdad de oportunidades y no-discriminación.
- Compromiso de implantación, individual y colectiva, de políticas de seguridad y salud.
- Respeto a la intimidad y confidencialidad sobre sus datos.
- Fomento del equilibrio personal y profesional.
- Oportunidad de desarrollo profesional y de asunción de responsabilidades según su organización plana.

Compromisos con terceros y con el mercado

- Creación de valor a través del crecimiento.
- Competencia leal.
- Transparencia en la gestión.
- Calidad en el servicio.
- Confidencialidad sobre la información de terceros.

Frente a la comunidad

- Desarrollo de la actividad empresarial de manera socialmente responsable.
- Compromiso medioambiental en el desarrollo del negocio.
- Asunción de los principios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas en el ejercicio de la actividad.

> Políticas

Cintra cuenta con diversas políticas relacionadas con la transparencia, el Gobierno Corporativo, el trabajo, la calidad de los productos y servicios, el medio ambiente y los derechos humanos. Todas las políticas y normativas están publicadas en la Intranet de Cintra (Cinnet) o en la de Grupo Ferrovial (Ferronet), tanto en español como en inglés.

a) Transparencia

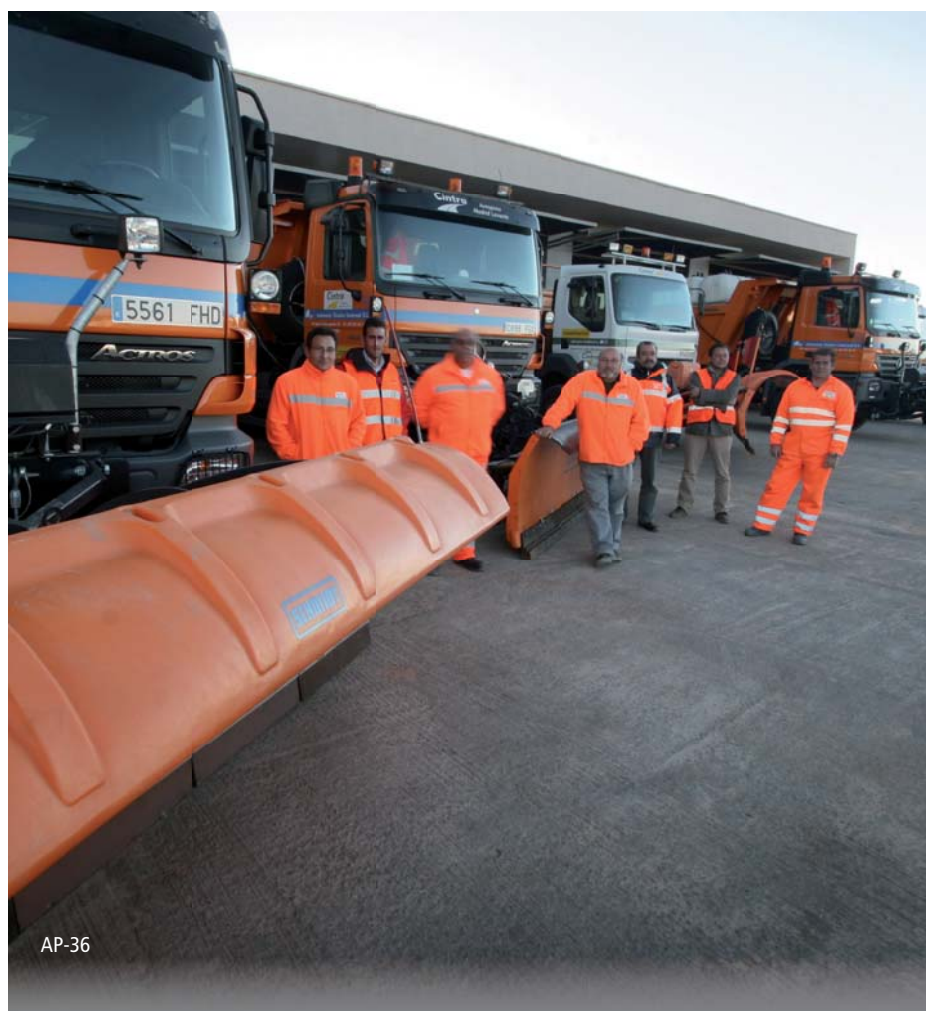
- **Confidencialidad en la información sobre terceros.** Cintra se compromete a preservar la confidencialidad de los datos con que cuente referidos a terceros salvo las obligaciones de carácter legal, administrativo o judicial que supongan entregarlos a entidades o personas o de hacerlos públicos. Asimismo, Cintra garantiza el derecho de terceros afectados a consultar y promover la modificación o rectificación de los datos cuando ésta sea necesaria. Los empleados de Cintra, en el desempeño de su actividad profesional, guardarán la confidencialidad de los datos en los términos antes expuestos y se abstendrán de cualquier utilización inapropiada de esta información. (Código de Ética Empresarial).
- **Uso discreto de la información sobre Cintra.** La empresa exige a sus empleados que hagan un uso discreto y profesional de la información de la sociedad a la que tengan acceso en el desempeño de su actividad, así como que limiten su utilización a las actividades propias de la empresa. (Código de Ética Empresarial).

- **Respeto a la intimidad y confidencialidad de la información de empleados.** Cintra se compromete a solicitar y utilizar exclusivamente aquellos datos de los empleados que fueran necesarios para la eficaz gestión de sus negocios o cuya constancia fuese exigida por la normativa aplicable. Asimismo, Cintra tomará todas las medidas necesarias para preservar la confidencialidad de los datos de carácter personal de que se disponga y para garantizar que la confidencialidad en la transmisión de los mismos, cuando sea necesaria por razones de negocio, se ajuste a la legislación vigente. (Código de Ética Empresarial).
- **Conflictos de intereses.** Cualquier empleado deberá abstenerse de representar a la sociedad o intervenir o influir en la toma de decisiones en las cuales tuviera un interés personal, directo o indirectamente, él mismo o un tercero ligado a él por cualquier relación económica, familiar o profesional. Los empleados que se encuentran en situación de conflicto están obligados a comunicarla a su superior jerárquico. Los conflictos entre intereses personales y empresariales se resuelven siempre en beneficio de los que corresponden a las empresas de Cintra. (Código de Ética Empresarial).

b) Gobierno Corporativo

- **Competencia leal.** Cintra proscribe cualquier actuación que suponga el ejercicio de prácticas de competencia desleal y se compromete a velar por el cumplimiento de las leyes de defensa de la competencia aplicables en los países donde opera.
- **Probidad en la gestión.** Cintra proscribe sobornos a autoridades y funcionarios públicos y prohíbe a sus empleados dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, ni regalos, ni dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias, razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas.
- **Protección del patrimonio empresarial.** Cintra y sus empleados buscarán siempre la mejor protección de cuantos bienes y derechos constituyan el patrimonio de las empresas del grupo preservando la confidencialidad.





AP-36

c) Derechos laborales

- **Seguridad y salud en el trabajo.**

Cintra proveerá a sus empleados de un entorno seguro y se compromete a actualizar de manera permanente las medidas de prevención de riesgos laborales así como a respetar la normativa aplicable en esta materia. Todos los empleados deben cumplir de manera rigurosa las normas de salud y seguridad. Esto implica que los trabajadores tienen el deber de hacer un uso responsable del equipamiento que tengan asignado, de divulgar entre sus compañeros y subordinados los conocimientos y de promover el cumplimiento de las prácticas de protección de riesgos.

- **Fomento del equilibrio personal y profesional.** Cintra fomentará el equilibrio entre la vida personal y profesional de sus empleados. Cintra valora los beneficios que para el empleado y para la empresa conlleva la existencia de un equilibrio entre las responsabilidades profesionales y las personales de sus empleados, por lo que se fomentarán medidas orientadas a conciliar estos dos ámbitos.

- **Igualdad de oportunidades.** Todos los empleados disfrutarán de iguales oportunidades para el desarrollo de su carrera profesional. Cintra se compromete a ofrecer una política efectiva de igualdad de oportunidades para que sus empleados desarrollen su actividad profesional sobre la base del mérito. Las decisiones de promoción estarán siempre basadas en circunstancias y valoraciones de carácter objetivo. Asimismo, Cintra se compromete a mantener una política de inversión para el aprendizaje y la formación personal y profesional de sus empleados. (Código de Ética Empresarial)

- **Trato respetuoso e interdicción de la discriminación.** Cintra asume la responsabilidad de mantener un entorno de trabajo libre de toda discriminación y de cualquier conducta que implique un acoso de carácter personal. Todo trabajador ha de ser tratado de forma justa y con respeto por parte de sus superiores, subordinados y compañeros. Cintra no tolera ninguna conducta abusiva, hostil u ofensiva, sea verbal o física. (Código de Ética Empresarial).

d) Derechos del consumidor

- **Política de Calidad.** Cintra establece como directriz de su actuación empresarial la búsqueda de la calidad en sus productos y en sus servicios y pondrá a disposición de sus empleados los medios necesarios para el desarrollo de los sistemas de gestión de la calidad más adecuados en cada momento. (Código de Ética Empresarial).
- **Satisfacción de los clientes.** Cintra procurará la mejor satisfacción de las expectativas de sus clientes y desarrollará un esfuerzo de anticipación en el conocimiento de sus necesidades. (Código de Ética Empresarial).

e) Medio Ambiente

- **Minimizar los impactos negativos en el medio ambiente.** Cintra asume el compromiso de procurar el mayor respeto al medio ambiente en el desarrollo de sus actividades así como minimizar los efectos negativos que, eventualmente, éstas pudieran ocasionar. Pondrá a disposición de sus empleados los medios más adecuados para ello. (Código de Ética Empresarial).
- **Conservación de los recursos naturales.** Cintra contribuirá a la conservación de los recursos naturales y de los espacios que tengan interés ecológico, paisajístico, científico o cultural. A tal efecto, establecerá las mejores prácticas y promoverá entre sus empleados el conocimiento y utilización de las mismas. (Código de Ética Empresarial).

f) Inversión en la Comunidad

- **Compromiso social.** Cintra se compromete a una actuación socialmente responsable, con cumplimiento de la ley de los países en que actúa y, en particular, asume la responsabilidad de respetar la diversidad cultural y las costumbres y principios vigentes entre las personas y comunidades afectadas por sus actividades.



> Diálogo con los grupos de interés

Cintra considera grupos de interés (partes interesadas o stakeholders) a aquellos individuos o grupos sociales, con un interés legítimo, que se vean afectados por las actuaciones presentes o futuras de la empresa.

Esta definición se refiere especialmente a los llamados *stakeholders* internos, entre los que se incluyen los accionistas, los empleados, los clientes, los proveedores, los inversores y los socios en proyectos.

En la identificación de los grupos de interés, Cintra ha tenido en cuenta también sus relaciones con la sociedad. De ellas surgen otros grupos o personas que, al margen del interés, influyen positivamente en la agenda de los temas relevantes para la compañía. Son los llamados *stakeholders* externos: la administración y los gobiernos, los medios de comunicación, los analistas, el sector empresarial, los sindicatos, y la sociedad en general, comenzando por las comunidades locales en las que se desarrollan las actividades de la compañía.

Proceso de diálogo

La relación con los grupos de interés se desarrolla dentro de un contexto de transparencia, veracidad y profesionalidad, basado en los tres principios del Código Ético: respeto a la legalidad, integridad ética y respeto a los Derechos Humanos.

La transparencia se ejerce dentro de los límites legales (conforme a las normas y en plazos establecidos) y del respeto a los derechos de todas las partes interesadas.

a) Accionistas

La acción empresarial y las decisiones estratégicas de Cintra se enfocan al crecimiento rentable. Cintra creó en octubre de 2004, con motivo de su salida a bolsa, un Departamento de Atención al Accionista que tiene como objetivo el de servir de canal de comunicación permanente entre los accionistas particulares y la compañía a través del cual se pueda dar respuesta a las necesidades de información que dichos accionistas puedan requerir. Entre las distintas vías de comunicación que Cintra ha puesto a disposición de sus accionistas se encuentran, una Línea Gratuita de Atención al Accionista (900 10 11 38), una dirección de correo electrónico (accionistascintra@cintra.es) y una línea para la comunicación por fax (91 555 69 98). Durante el año 2008 se han recibido 272 correos electrónicos, un 85% más que el ejercicio anterior, solicitando información diversa sobre la compañía que han sido respondidos de forma individualizada.

A través de la página web, los accionistas pueden acceder a toda la documentación sobre la sociedad, y a los procedimientos para la obtención de la tarjeta de asistencia a la Junta General y las instrucciones para ejercer o delegar el voto a distancia, entre otras. Desde 2005, los accionistas pueden participar de forma virtual en las Juntas Generales y emitir su voto por correo electrónico.

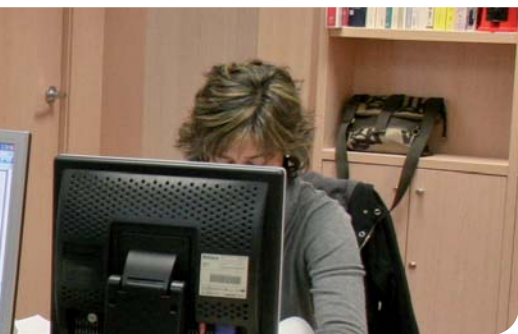
b) Empleados y representantes de personal

La comunicación es considerada por la empresa una de las claves del éxito de la Compañía. Por ello, Cintra presta especial dedicación a la existencia y mantenimiento de un clima de comunicación permanente con sus empleados que alcance a todas las personas. Dicha comunicación se basa siempre en el respeto a la intimidad y confidencialidad de la información, de conformidad con la normativa vigente en cada momento sobre la materia.

El volumen y variedad de puestos de trabajo existentes exige la presencia en la Compañía de diversos canales de comunicación que permitan a todo el personal acceder a la información, y tener abierto un canal de diálogo con la empresa.

Para conocer la opinión de los empleados, Cintra cuenta con los siguientes canales:

- **Encuesta de clima laboral:** Cada dos años, Cintra realiza entre sus empleados una Encuesta de Clima Laboral en torno a varias dimensiones: trabajo, organización y recursos, relación jerárquica, trabajo en equipo y coordinación, orientación a resultados, orientación al cliente y a la calidad, información, comunicación y participación, liderazgo y progreso de la organización, formación y desarrollo, compensación, seguridad e higiene en el trabajo, y satisfacción general.



- **Reunión anual de directivos**, en la que los primeros ejecutivos de Cintra participan en un encuentro donde compar-ten la visión sobre los resultados y los objetivos anuales del grupo.

Cintra cuenta con diversos canales forma-les para informar a sus empleados sobre cambios organizativos y otras comuni-caciones de interés. Entre estos cabe destacar:

- **Intranet.** El principal canal para la co-municación interna con los empleados es la Intranet (Cinnet). A lo largo de 2008 una media de 360 usuarios utilizó con asiduidad la Intranet, los accesos registrados fueron 53.415. Se publica-ron 128 noticias, 14 adjudicaciones y 54 circulares.

Como parte del Grupo Ferrovial, los empleados de Cintra también tienen ac-ceso a la Intranet de Ferrovial (Ferro-net), al canal Mymedia (canal multimedia que informa semanalmente de la actividad que se realiza en el grupo) y a la revista Inforvial (publicación interna para todos los empleados de Ferrovial).

Por otro lado, en los centros de trabajo de Cintra en los que existe representación de personal, Cintra mantiene un clima de diálogo permanente con los mismos. Esta situación permite la existencia de un flujo de información bidireccional que facilita la realización del trabajo, haciendo que el mismo resulte más eficaz y eficiente.



c) Clientes

La norma de actuación de Cintra con respecto a sus clientes es procurar la mejor satisfacción de sus expectativas y realizar un esfuerzo de anticipación en el conocimiento de sus necesidades (Código de Ética Empresarial).

El principal canal para atender las opiniones, dudas y reclamaciones de los clientes son los departamentos de atención al cliente:

- La autopista ETR 407 (Canadá), cuenta con un Centro de Atención al Cliente para atender las sugerencias o quejas de los usuarios, que pueden enviarse por correo, e-mail o fax, donde serán atendidas directamente por el Customer Care Team.
- Chicago Skyway, Autema, Ausol, Ra-dial 4, Madrid-Levante, Cintra Chile y Eurolink disponen de números de atención al cliente e información en sus respectivas páginas web.
- Cintra Aparcamientos dispone de un Departamento de Clientes para atender las consultas de los usuarios de aparcamientos de rotación y esta-cionamiento regulado.
- Desde el Departamento de Ventas se atienden las consultas y reclamacio-nes relacionadas con la construcción y cesión de uso de plazas en aparcamientos de residentes.

d) 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 orga-nizativas, operativas y de negocio de la Compañía, facilitando la formación de expectativas sobre su desempeño futuro, contribuyendo así a la adecuada fijación del precio en el mercado.

La actividad con los inversores y ana-listas se realiza principalmente a través de *roadshows*, seminarios y continuas reuniones informativas sobre la estrate-gia y acontecimientos de la compañía. Trimestralmente se realiza un encuentro con los analistas para presentar los resul-tados de la compañía. Además se realizan presentaciones específicas sobre aconte-cimientos relevantes en la actividad de la empresa.

En 2008 se han realizado 159 reuniones con inversores, de las que 117 fueron en *roadshows* y 42 en las oficinas de Cintra, en 9 ciudades de 7 países en Europa y Es-tados Unidos. También se han promovido 4 presentaciones sobre resultados.

Se han mantenido un total de 159 reu-niones y se han realizado 11 *roadshows*: 9 viajes al extranjero (4 a Londres, 2 a Estados Unidos, 1 a Alemania, 1 a Italia, y 1 a Dinamarca y Suecia) y 2 en España con un total de 117 reuniones.

A lo largo de 2008, un total de 26 bancos o brokers (9 españoles y 17 extranjeros) dieron cobertura sobre las acciones de Cintra. Dichas entidades publicaron un total de 53 informes y notas sobre Cintra.

Cintra mantiene una base de datos de 663 analistas e inversores que han solici-tado su registro en la misma y que reciben todas las comunicaciones realizadas por la compañía. A lo largo del año 2008, se enviaron un total de 42 comunicaciones a los analistas e inversores inscritos.

Cintra es recomendada, además, por el banco de inversión Triodos por su política de responsabilidad corporativa.

>Asuntos relevantes

En diálogo con sus grupos de interés, Cintra considera relevantes y estratégicos los siguientes asuntos:

- Calidad laboral.
- Igualdad de oportunidades y diversidad.
- Seguridad y salud laborales.
- Innovación.
- Calidad de productos y servicios.
- Responsabilidad con el medio ambiente.
- Inversión social en la comunidad.

e) Proveedores

La relación de Cintra con sus proveedores y subcontratistas es una parte esencial en el desarrollo de la actividad. La política de calidad considera colaboradores a los proveedores y subcontratistas “buscando el beneficio mutuo, poniendo empeño y creatividad conjuntos para repercutir al cliente las mejoras en calidad y servicio, estableciendo si es posible relaciones a largo plazo”.

f) Sindicatos

El volumen de empleados de Cintra exige que las relaciones con las organizaciones sindicales con representatividad en los centros de trabajo de los distintos sectores de actividad, sean cordiales. Cintra mantiene un canal de diálogo abierto con los sindicatos, que no se restringe al campo de la negociación colectiva, sino que se extiende a cualquier otra cuestión de interés que pudiera suscitarse.

g) Administración

Cintra mantiene un diálogo permanente con los Gobiernos y Administraciones Públicas en todos los países en los que opera, ya sea a nivel nacional, regional o local. Este diálogo se basa siempre en el principio de integridad recogido en el Código de Ética Empresarial.

En las relaciones con las autoridades y los funcionarios públicos, Cintra prohíbe a sus empleados cualquier tipo de soborno, dar a terceros o recibir de terceros pagos indebidos de cualquier tipo, ni regalos, ni dádivas o favores que estén fuera de los usos del mercado o que, por su valor, sus características o sus circunstancias, razonablemente puedan alterar el desarrollo de las relaciones comerciales, administrativas o profesionales en que intervengan sus empresas.

Cintra cuenta con diversos procedimientos y mecanismos de control interno para evitar el soborno y la corrupción. Entre ellos cabe destacar:

- **Procedimiento sobre inversiones.** Este procedimiento establece los sistemas de control y aprobaciones que se exigen para poder llevar a cabo las inversiones.

- **Procedimiento para la protección del patrimonio** de Cintra a través de la prevención del fraude interno.

- **Normativa sobre gastos.** Para evitar posibles sobornos o corrupción en relación con los gastos de viajes, existe una normativa que obliga a realizar todas las solicitudes a través de la agencia de viajes centralizada que cada sociedad mantenga.

- El uso de **Tarjetas de Crédito Corporativas** está limitado exclusivamente al pago de gastos de viajes de empresa.

- Para el control de la **disposición de dinero en efectivo**, existe una normativa que regula las solicitudes de anticipos a través del sistema informático implantado para la gestión de los gastos.

Cualquier empleado que conozca alguna conducta relacionada con el soborno y la corrupción tiene el derecho y la obligación de informarlo al superior o denunciarlo a través del Buzón de Sugerencias de forma anónima.

h) 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.

Asimismo, Cintra ha utilizado diferentes herramientas de comunicación en su relación con los medios: comunicados de prensa, encuentros informativos, entrevistas, boletines, sitios web, etc.

Autema

Nuestro compromiso con las personas

> 1. Nuestro equipo

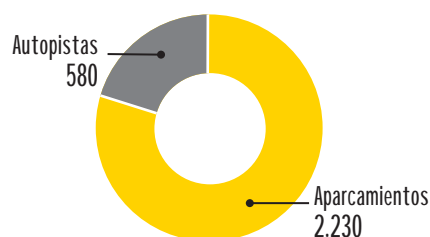
El capital humano es la base sobre la que Cintra desarrolla sus ventajas competitivas. La combinación de talento y dedicación de nuestros profesionales constituyen uno de los pilares esenciales del éxito de la compañía. De ahí la importancia que la política de recursos humanos tiene en el desarrollo de la estrategia de crecimiento rentable de Cintra. El principal objetivo de la política de recursos humanos 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 2008, la plantilla media

alcanzó los 4.465 empleados, lo que representa un crecimiento del 8,6% respecto al año anterior. La plantilla al cierre del ejercicio era de 4.483 empleados, de los que 2.175 (48,51%) corresponden a la actividad de autopistas y 2.308 (51,48%) a la de aparcamientos. La edad media de los trabajadores es de 39,9 años.

La plantilla está diferenciada en personal de estructura (14,8%), central y periférica, y personal de explotación (85,2%). El 69,5% de los empleados son operarios y técnicos; el 15%, administrativos; el 13%, titulados; y el 2,5% restante son directivos de la compañía. En 2008 las mujeres representaron el 44% de la plantilla de Cintra.

% Distribución de la plantilla por actividad a cierre

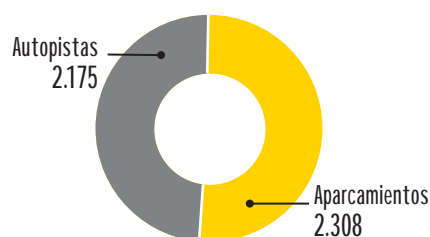
España



Total: 2.810

% Distribución de la plantilla por actividad a cierre

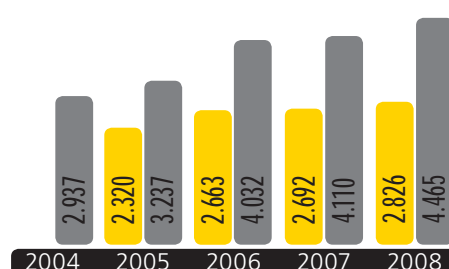
Grupo



Total: 4.483

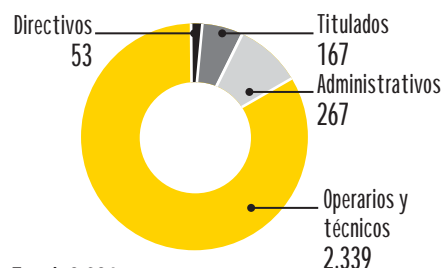
Evolución de la plantilla media

● España ● Grupo



% Distribución de la plantilla media por categorías

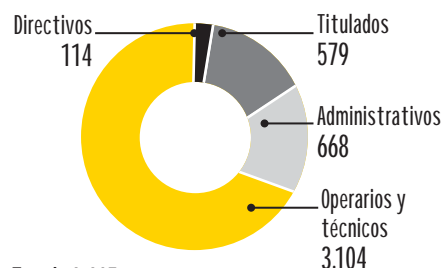
España



Total: 2.826

% Distribución de la plantilla media por categorías

Grupo



Total: 4.465

Distribución de la plantilla hombres/mujeres

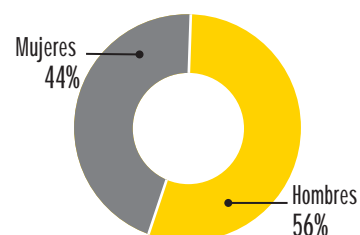


Tabla de indicadores de recursos humanos

		2008		2007		2006	
		España	Grupo	España	Grupo	España	Grupo
Empleo	Plantilla media (nº personas)	2.826	4.465	2.692	4.110	2.663	4.032
	España		2.826		2.692		2.663
	Portugal		110		100		99
	Andorra		7		6		7
	USA		519		523		483
	Irlanda		31		30		31
	Canadá		474		492		497
	Chile		276		267		252
	Grecia		150				
	UK		71				
	Plantilla al cierre	2.810	4.483	2.673	4.093	2.642	4.017
	Actividad Autopistas	580	2.175	547	1.967	507	1.882
	Actividad Aparcamientos	2.230	2.308	2.126	2.126	2.135	2.135
	Distribución por categoría (media)						
	Directivos	1,9%	2,5%	1,9%	2,5%	2,3%	3,3%
	Titulados	6,0%	13,0%	6,1%	10,5%	5,9%	8,7%
	Operarios y Técnicos	82,8%	69,5%	9,3%	67,4%	9,3%	69,7%
	Administrativos	9,4%	15,0%	82,6%	19,7%	82,5%	18,3%
	Edad media de la Plantilla (años)	38,8	39,4	38,7		37,8	
	Promedio de años de antigüedad (años)	6,1	2,7	6,1		5,7	
	Porcentaje de hombres y mujeres (%)	56%/44%	56%/44%	55%/ 45%	55%/ 45%	56/44%	56/44%
	Número medio de discapacitados en plantilla	95		93		98	
	Porcentaje de discapacitados en plantilla	3,38%		3,40%		3,68%	
Salud y Seguridad en el trabajo	Horas de formación en prevención de riesgos laborales	13.644		8.224		15.486	
	Índice de Incidencia	46,69	43,79	45,08	33,97	58,96	40,02
	Índice de Gravedad	0,56	0,42	0,75	0,54	0,65	0,56
	Índice de Frecuencia	29,1	25,49	27,93	20,05	33,84	22,14
Calidad laboral	Plantilla fija		90,8%		92,2%		90,6%
	Años de permanencia en la compañía	6,1	2,66	6,1	3,2	5,7	2,6
	Índice de rotación España	4,42%		7,65%	9,68%	6,86%	9,7%
Formación y Educación	Número total de horas de formación	31.882	84.242	38.010	83.952	44.120	64.846
	Inversión total realizada en formación (€)	620.216	926.874	523.641	764.665	464.647	502.467
	Número total de participantes en formación	3.734	5.125	2.846	6.541	4.357	8.067

Los asuntos más relevantes para Cintra y sus grupos de interés en relación con los trabajadores se concretan en tres grandes retos:

- Impulsar un empleo de calidad.
- Promover la igualdad de oportunidades y la diversidad.
- Crear un entorno de trabajo seguro y saludable.



> 2. Calidad laboral

Los avances más destacados durante el año 2008 han sido los siguientes:

- Realización de la tercera encuesta de "Clima Laboral".
- Mantenimiento de la contratación fija por encima del 90%.
- En España, el 100% de los empleados están cubiertos por un convenio colectivo.
- El 17,9% de los empleados cuentan con un plan de retribución fijo y variable.
- La renovación del certificado como Empresa Familiarmente Responsable basado en la Norma EFR 1000-1.
- La inversión en formación se ha incrementado en un 21%.

Empleo estable y de calidad

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 que son los argumentos necesarios para atraer y retener el talento.

Durante el ejercicio 2008, se puso en marcha, en los meses de mayo y junio, la tercera encuesta de Clima Laboral con el objeto de conocer la opinión de los empleados sobre aquellos aspectos que contribuyen directamente a su satisfacción y eficacia sobre el trabajo realizado. Tratar de mejorar nuestra empresa, hacerla más eficiente y conseguir un entorno laboral en el que los trabajadores se sientan satisfechos con la labor desempeñada, debe ser un proceso constante del que todos los empleados son responsables. En esta tercera edición, la participación ha sido del 76% sobre el total de personas destinatarias de la encuesta.

Cintra ha seguido impulsando el empleo estable a través de la contratación fija, que se mantiene por encima del 90%, concretamente, en el 90,78% de la plantilla. Un indicador claro del grado de satisfacción de los empleados es el índice de rotación, que se mantiene en tasas naturales dentro del sector, 10,6%. En España, este índice disminuye hasta el 4,42%. Por otro lado, la antigüedad media de la plantilla en la compañía en España se mantiene en 6,1 años.

Libertad de asociación sindical y negociación colectiva

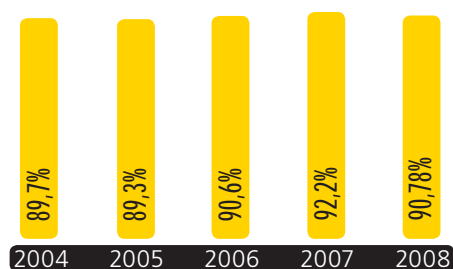
Cintra respeta la libertad de asociación sindical de sus empleados, de acuerdo con las legislaciones de cada país, así como el derecho a la negociación colectiva a través de los interlocutores sociales legitimados legalmente, ya sean, los representantes de personal y/o las organizaciones sindicales.

La casi totalidad de los centros de trabajo de Cintra cuentan con representación unitaria y sus miembros están afiliados a algún sindicato. Todo ello se estructura dentro de una política de comunicación permanente, respetando el deber de confidencialidad de la información.

España es el país en el que se encuentra el colectivo más numeroso de Cintra al que se aplica una legislación socio-laboral homogénea. Las condiciones laborales del 100% de la plantilla española se regulan en 50 convenios colectivos, que cubren las distintas áreas de negocio (aparcamientos de rotación, estacionamientos regulados de superficie y autopistas). Dos de estos convenios son de ámbito nacional (sector aparcamientos y sector estacionamiento regulado de superficie); diecisiete son provinciales o autonómicos (convenios de aparcamientos y convenios de estacionamiento regulado de superficie); y treinta y uno son de empresa (cuatro de autopistas y veintisiete de aparcamientos). La mayoría de estos convenios los negocia Cintra, directamente aquellos que son de ámbito de empresa, y a través de la asociación empresarial correspondiente de la que forma parte, los convenios de ámbito superior al de empresa.

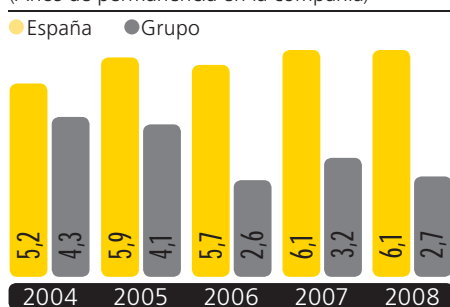
Plantilla fija

(Porcentaje de empleados con un contrato fijo)



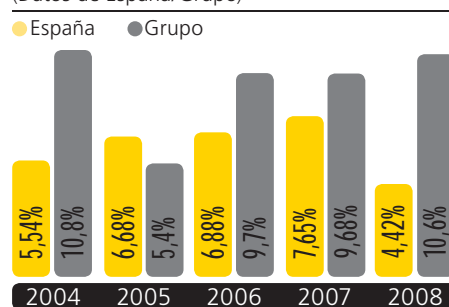
Antigüedad

(Años de permanencia en la compañía)



Índice de rotación

(Datos de España/Grupo)



Empresa Familiarmente Responsable

Durante el 2008, Cintra ha renovado el certificado de 'Empresa Familiarmente Responsable' concedido por la Fundación Más Familia sobre la base de la Norma EFR 1000-1. El certificado es un aval al compromiso, las estrategias y políticas implantadas por la compañía para armonizar los intereses familiares y laborales de los empleados.

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 al título de 'Empresa Familiarmente Responsable', Cintra se siente obligada a mantener un proceso dinámico y permanente de estudio en esta materia.

- Preferencia de empleo para discapacitados familiares de empleados.

Igualmente, se ha abierto el abanico de medidas de conciliación, fundamentalmente a través de los distintos convenios colectivos existentes, en permisos que ofrecen al trabajador la posibilidad de atender necesidades familiares de diversa índole: posibilidad de acompañar a familiares al médico, días en caso de eventos familiares singulares, días en caso de traslado de domicilio, aumento de los días previstos legalmente en caso de enfermedades y hospitalización de familiares, entre otras.

Finalmente, existen medidas positivas relacionadas con los períodos de excedencia 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, sino también, en algún caso, como el de excedencia voluntaria, se reserva el puesto de trabajo durante cierto tiempo.

Las medidas de conciliación contribuyen

En los centros de trabajo que carecen de representación de los trabajadores, Cintra también se preocupa por regular las condiciones laborales de sus trabajadores; de hecho Cintra ha firmado con sus trabajadores acuerdos colectivos en dos centros de trabajo.

Fuera de España, en la Autopista 407, en Canadá, se negocia un convenio colectivo de empresa que regula las condiciones laborales del 30% de sus empleados. En Chile, en Talca Chillán Sociedad Concesionaria, S.A. se negocian convenios y contratos colectivos que regulan las condiciones laborales del 89,5% de los empleados de la misma. En Irlanda se negocia un convenio colectivo que regula las condiciones laborales del colectivo de Mantenimiento que representa un 37,50% de todos los trabajadores de Irlanda.

Compensación

En 2008, los gastos de personal, sin incluir la actividad de aparcamientos ni el negocio en Chile, ascendieron a 70,7 millones de euros, de los que el 88% corresponden a sueldos y salarios y un 12% a cargas sociales. El personal de estructura (18,14% del total) se divide en central (25,09%) y periférica (74,91%) y es donde se concentra el nivel Directivo y de Titulados de la compañía, cuya retribución se compone de una parte fija y otra variable.

La retribución fija no se revisa de modo lineal ni automático sino que, anualmente, se lleva a efecto mediante un sistema de propuestas y aprobaciones. En cuanto al componente variable, éste se estima por objetivos que se fijan anualmente a cada empleado. La dirección por objetivos permite mantener alineados el compromiso de los empleados con la estrategia de la Compañía, (sólo el 25% de la ponderación de la retribución variable es subjetiva).

Están acogidos a este esquema de retribución todas las personas de la estructura, así como personas pertenecientes a la explotación en puestos de especial confianza, como Encargados, Jefes de Servicio, Encargados de Peaje y Mantenimiento y Administrativos.

Estas políticas de compensación se complementan con otros planes, entre ellos, plan de opciones sobre acciones y Programas de Compensación Personalizados (retribución flexible), que permiten destinar parte de la retribución a productos y servicios en condiciones ventajosas: cheques-guardería, seguro médico, seguro de vida, seguro de accidentes y "renting" de vehículos. Por otro lado, el número de empleados acogidos, en el ejercicio 2008, al "Plan 12000" fue de 43. Este plan tiene por objeto incrementar la participación en el accionariado de Cintra de Empleados y Directivos de la Sociedad, residentes en España, facilitando a los mismos destinar parte de su retribución variable a la compra de acciones, (máximo 12.000€), vinculando parte de su retribución con la evolución del valor de las acciones de Cintra.

Por lo que respecta a la plantilla de explotación, esta tiene su categoría profesional y funciones definidas en los Convenios Colectivos y su retribución asignada en los mismos.

Conciliación familiar y profesional

Cintra otorga una gran relevancia a la implantación en sus empresas de políticas de trabajo que tiendan a hacer más fácil a sus empleados compaginar la vida profesional con la familiar. Por eso cuenta, desde 2006, con un plan de medidas de conciliación entre las que se incluyen las siguientes:

- Ampliación del descanso de maternidad durante las dos semanas previas al alumbramiento como permiso retribuido.
- Jornada laboral reducida flexible, con reducción de salario, por razones de guarda legal de algún menor de seis años o discapacitado.
- Descanso por maternidad, adopción o acogimiento a tiempo parcial.
- Ampliación del período de lactancia.
- Período "sabático" de un mes tras 5 años de permanencia en la compañía.
- Movilidad a centros de trabajo cercanos al domicilio para empleados con discapacidad.

a la igualdad de oportunidades en la medida en que siguen siendo las mujeres las que soportan mayoritariamente las cargas familiares. De esta forma, en 2008, ha sido significativo el uso de la reducción de jornada por guarda legal de la que han disfrutado 103 mujeres, (5,25% de las mujeres en plantilla), de las cuales 89 se han producido en la plantilla española, (11 más que en el ejercicio 2007).

De las mujeres que fueron madres, 9 se han acogido a la ampliación del descanso maternal previo al parto. Además, 51 de las madres que han hecho uso de la hora de lactancia hasta la edad de 9 meses del menor, se han acogido a la modalidad de acumulación de horas de lactancia para prolongación del descanso maternal.

Para la mejora continua en la gestión de las políticas de conciliación, Cintra cuenta con el certificado de 'Empresa Familiarmente Responsable' basado en la Norma EFR 1000-1.

Formación

Convencidos de que el crecimiento de la compañía sólo se consigue mediante el crecimiento de sus empleados, su esfuerzo y dedicación, Cintra diseña minuciosos planes de formación y carrera.

Nuestra principal preocupación es ser capaces de atraer el mejor talento, que las personas trabajen en un entorno atractivo y estimulante donde cada uno se haga responsable de su propio desarrollo y conozca las posibilidades que tiene a su alcance.

Como todos los años se ha llevado a cabo la evaluación del desempeño de la práctica totalidad del personal de estructura,

gestionado a través de una herramienta accesible desde la Intranet que se complementa con una entrevista entre el superior y su colaborador.

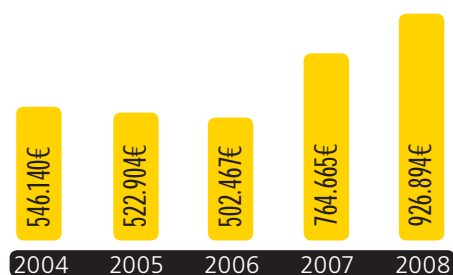
Adicionalmente el Departamento de Recursos Humanos, mantiene un contacto permanente con los profesionales de Cintra al objeto de analizar el trabajo de cada persona y hacer un correcto seguimiento de su Plan de Carrera.

Toda esta información, extraída de distintas fuentes, es la que nos permite diseñar los planes de desarrollo individual e identifica las posibilidades de crecimiento del personal. Son guías de acciones específicas que permiten desarrollar a los colaboradores en las competencias que se necesitan potenciar. Estos planes se establecen de mutuo acuerdo entre el evaluador y el colaborador. Toda la información sobre el recorrido y la planificación de carrera, es transparente y se encuentra accesible desde nuestra Intranet. De esta manera, cualquier empleado puede recibir una información concreta relacionada con sus responsabilidades profesionales.

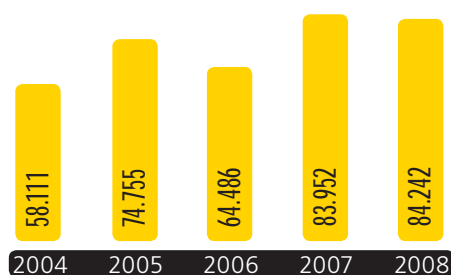
El desarrollo profesional de las personas constituye uno de pilares de la gestión estratégica de Cintra. A lo largo del ejercicio 2008, se impartieron un total de 84.242 horas de formación, de las que el 37,9% se realizaron en España. El número de participantes fue de 5.125 personas (3.734 en España) con una inversión en programas formativos que ascendió a 926.874 euros (620.216 euros en España), lo que representa un incremento del 21% respecto al año 2007:

- Cada empleado ha recibido un promedio de **19** horas de formación.

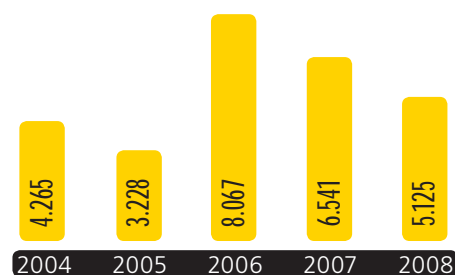
Evolución inversión en formación



Evolución horas de formación



Evolución participantes en formación



Universidad Corporativa "Summa"

Un hito fundamental en el desarrollo de la política de formación fue la creación de la Universidad Corporativa de Ferrovial (Summa), inaugurada en febrero de 2007 y que nace con la misión de transmitir los valores de Ferrovial y dinamizar el desarrollo del talento de la organización. La Universidad está estructurada a través de tres escuelas:

- Escuela de Liderazgo, dirigida al desarrollo de las habilidades directivas.
- Escuela de Negocio, especializada en programas relacionados con la cadena de valor: gestión comercial, de operaciones y de funciones corporativas, como las finanzas o los recursos humanos.
- Escuela de Integración Cultural, enfocada al desarrollo de programas de acogida, promociones e idiomas.

- La inversión media en formación por empleado asciende a **206 €**.
- Toda la formación se recibe durante el horario de trabajo.

Universidad Corporativa "Summa"

Cintra ha participado en los programas de formación desarrollados en la Universidad Corporativa de Ferrovial (Summa), inaugurada en febrero de 2007. Esta Universidad, con sede en El Escorial (Madrid) es la principal herramienta de formación, transmisión de valores y centro de intercambio de experiencias entre los distintos negocios del grupo Ferrovial.

> 3. Igualdad de oportunidades y diversidad

Durante 2008, cabe destacar los siguientes avances:

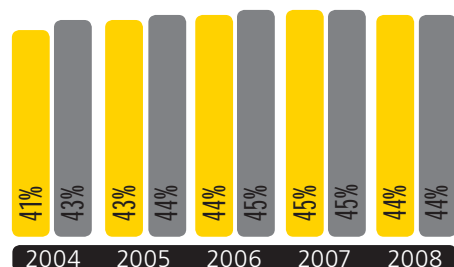
- En España, 69 empleados han obtenido una promoción interna.
- El 26% de las promociones han sido para mujeres.
- El porcentaje de discapacitados dentro de la plantilla española alcanza el 3,36%, superando ampliamente la normativa en vigor.
- Cintra emplea a trabajadores de 35 países diferentes.

Igualdad de oportunidades

Cintra se compromete a establecer una política efectiva de igualdad de oportunidades para que los empleados desarrollen su actividad profesional sobre la base del mérito. De esta forma, todos los empleados disfrutan de las mismas oportunidades para desarrollar su carrera profesional y las decisiones de promoción están siempre basadas en circunstancias y valoraciones de carácter objetivo. Para ello, todas las vacantes que se producen se publican en la Intranet mediante la Bolsa de Trabajo a la que todos los empleados, interesados en ocupar una nueva posición pueden aplicar, estando garantizado en todo momento, la confidencialidad y transparencia del proceso. Con estos criterios, durante el año 2008, en España, 69 personas han sido promocionadas, de las cuales 18 son mujeres, un 26% sobre el total. En 2008, las mujeres representaron el 44% de la plantilla de Cintra.

Mujeres en plantilla

● España ● Grupo



Integración

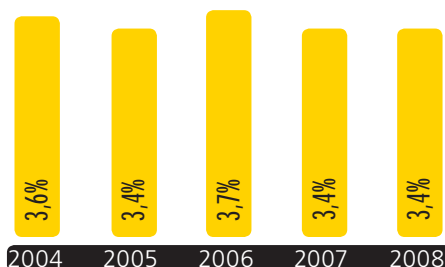
Cintra tiene el objetivo de incorporar al mercado de trabajo a personas pertenecientes a los grupos sociales más desfavorecidos, desempleados de larga duración, mayores de 45 años y discapacitados. Así, durante 2008, Cintra ha continuado con el desarrollo de una política de integración de discapacitados en sus compañías españolas y al final del período el número de empleados de este colectivo era de 95 personas, lo que significa un 3,36% de la plantilla total, superando con ello los límites mínimos establecidos en la legislación aplicable.

En este contexto, Cintra participa en el Proyecto Stela. Se trata de una iniciativa promovida por la Fundación Síndrome de Down de Madrid cuya misión es incorporar a personas con Síndrome de Down y discapacidad intelectual al entorno normalizado de trabajo.

Además, durante el ejercicio 2008, Cintra mantiene un convenio de colaboración con la entidad Ampans para las actuaciones de jardinería de pista y para determinadas operaciones de mantenimiento general de instalaciones en las áreas de peaje de Autema. La facturación durante el ejercicio por estos servicios ha sido de 108.076 euros.

Discapacitados

España



Diversidad

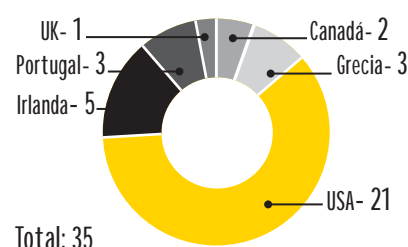
Contar con profesionales sólidamente formados, capaces de afrontar los retos derivados del crecimiento del negocio y la fuerte internacionalización son nuestros principales retos. La importancia de las actividades de Cintra fuera de España queda reflejada en sus datos de plantilla, donde el 36,7%, desarrolla su actividad en el extranjero, mientras que el restante 63,3% lo hace en España.

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. Cintra emplea a trabajadores de 35 países diferentes.

El desarrollo de la actividad internacional hace que se incrementen las posibilidades de expatriación para los empleados de Cintra. En 2008 se ha incrementado en 4 el personal expatriado, lo que representa un crecimiento del 13% respecto al cierre de 2007. Es un dato que pone de manifiesto que la plantilla de Cintra responde a la expansión internacional con la naturalidad de tenerlo integrado en sus carreras profesionales. Se han cubierto posiciones para la Autopista SH 130 (USA) / Stansted (UK) / y también se ha reforzado la estructura de Licitación para USA.

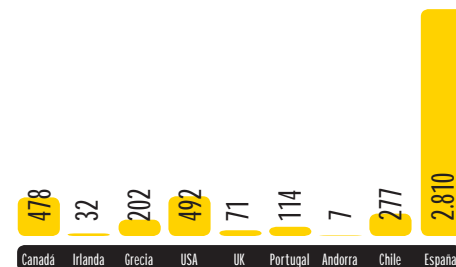
El proceso de internacionalización cuenta con el apoyo de 35 profesionales españoles expatriados en estos países: 13 directivos de los cuales 2 pertenecen al Comité de Dirección de Cintra.

% Expatriados por países



Plantilla por países

España



> 4. Seguridad y salud

Durante 2008, cabe destacar los siguientes avances:

- Mantenimiento de los índices de siniestralidad y reducción de la gravedad de los mismos.

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.

El resultado de esta estrategia queda reflejado en la reducción del número de accidentes en el puesto de trabajo registrada durante los últimos años, donde se ha producido un descenso del 35%, a pesar del aumento de la actividad y el consiguiente incremento de la plantilla. A lo largo del 2008, se han mantenido unos índices similares a los del año anterior, consolidando de esta forma los avances obtenidos en el pasado. Además, se ha conseguido reducir la gravedad de los mismos, produciéndose una rebaja significativa en el número de jornadas perdidas



por cada mil horas trabajadas, tanto a nivel consolidado como en la actividad en España.

Desde Cintra entendemos que la formación en materia preventiva es uno de los pilares en los que se fundamenta nuestro objetivo de reducir al máximo la siniestralidad laboral. La política de formación tiene en cuenta las necesidades de los distintos grupos de trabajadores y está diseñada sobre la base de la información recibida dentro de un proceso de participación y consulta con nuestros empleados.

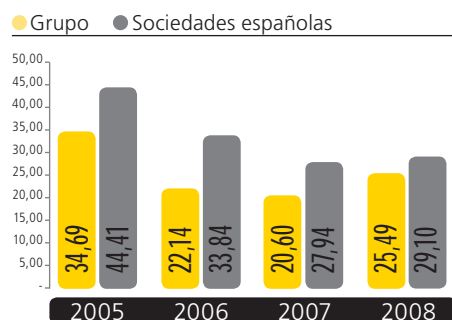
A lo largo del año 2008, se ha continuado avanzando en el proceso formativo de nuestros empleados en materia de prevención de riesgos laborales. Así, en las compañías españolas, se impartieron un

total de 13.644 horas formativas, lo que representa un incremento de casi el 66% respecto a las 8.223 horas impartidas el año anterior. La formación en España alcanzó a un total de 1.514 personas, con un incremento del 6,2% respecto a las 1.426 personas del año pasado.

Dentro de los cursos formativos, hay que destacar los siguientes:

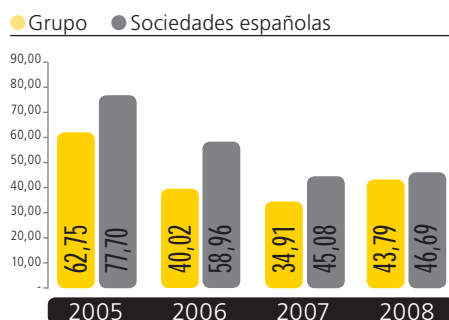
- Talleres de Nutrición y de Espalda: dirigido al personal de oficinas para adquirir hábitos sanos en la comida y la práctica de ejercicios para prevenir los TME. En los mismos participaron 149 personas que se unen a las 214 personas que recibieron esta formación el año anterior.
- Formación en lucha contra el fuego: adiestramiento teórico y práctico en el

Frecuencia



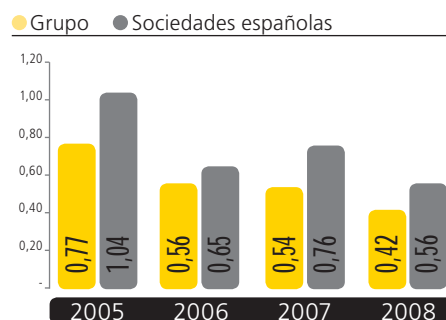
Índice de frecuencia: representa el número de accidentes ocurridos durante la jornada laboral por cada millón de horas trabajadas. Se calcula aplicando la fórmula: $IF = \frac{N^\circ \text{ total de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral} \times 106}{N^\circ \text{ de horas trabajadas}}$.

Incidencia



Índice de incidencia: representa el número de accidentes producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas. Se calcula aplicando la fórmula: $II = \frac{N^\circ \text{ de accidentes con baja producidos en la jornada laboral} \times 103}{N^\circ \text{ medio de trabajadores}}$.

Gravedad



Índice de gravedad: representa el número de jornadas perdidas por accidente de cada 1000 horas trabajadas. Se calcula aplicando la fórmula: $IG = \frac{N^\circ \text{ de jornadas perdidas en el año} \times 103}{N^\circ \text{ de horas trabajadas}}$.

manejo de equipos contra incendios y una correcta aplicación de las técnicas y procedimientos de extinción de incendios. El número de participantes fue de 121 empleados, comparado con los 102 del ejercicio anterior.

- Formación de riesgos específicos para los trabajos realizados en autopistas (145 participantes), en aparcamientos subterráneos (20), en estacionamientos regulados (683) y operarios de grúa (62).

Los cursos de formación se complementan con el Sistema de Prevención de Riesgos Laborales establecido en las concesionarias españolas, integrado en la estructura y línea jerárquica de cada una de las empresas, que garantiza la participación y consulta de los trabajadores y que permite cumplir con la legislación vigente. Para la integración en cada línea de negocio se utiliza 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

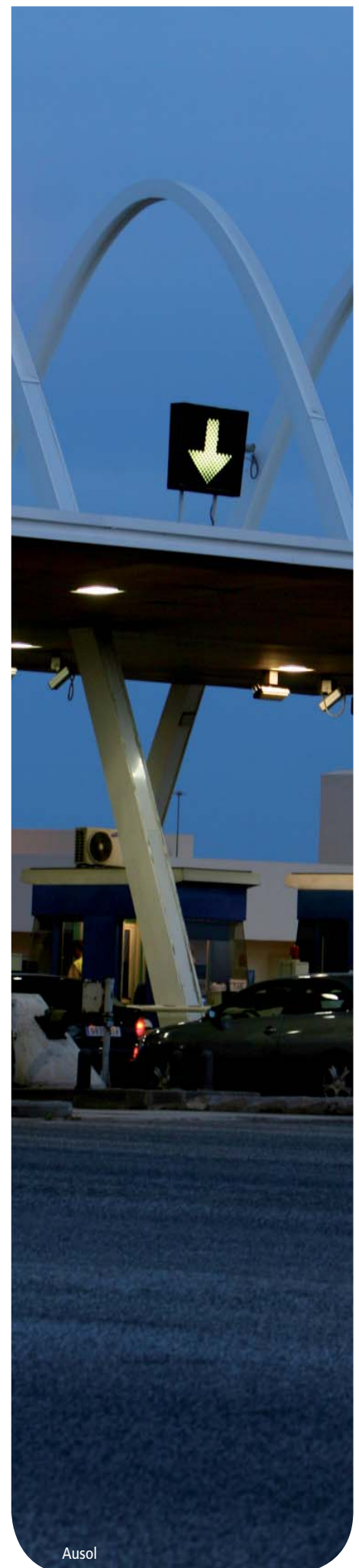
Consideramos prioritaria la protección de la salud y la integridad física de nuestros empleados, supervisando en todo momento la realización de todas nuestras actividades en un ambiente de máxima seguridad. Para ello, se han llevado a cabo, entre otras acciones, 87 visitas de seguridad (55 visitas en 2007), se han realizado 17 simulacros de evacuación (20 simulacros en 2007), y se han hecho 117 estudios de prevención (111 en 2007) que incluyen evaluaciones de riesgos, mediciones ambientales y otras actividades.

La vigilancia de la salud realizada por la compañía a los empleados en función de los riesgos relacionados a su puesto de trabajo, se concreta en los reconocimientos médicos el día de la incorporación y los reconocimientos médicos periódicos, realizados para cada puesto de trabajo.

“Un compromiso con la seguridad y salud”

El manifiesto de valores de Cintra establece “el compromiso de implantación individual y colectiva de políticas de seguridad y salud”. Para conseguirlo, desde su Comité de Dirección se han definido como objetivos:

- Promover una cultura basada en la prevención de los riesgos laborales y en la mejora continua de las condiciones de Seguridad y Salud en el trabajo.
- Integrar la Prevención en el conjunto de actividades y decisiones, tanto en los procesos técnicos, en la organización del trabajo y en las condiciones en que éste se preste, como en todos los niveles de la línea jerárquica, obedeciendo a los usos y normativa del país en que se opere.
- Integrar la política de Cintra en el conjunto de empresas que desarrollan su actividad en alguna de sus sociedades dependientes, o que realicen actividades fuera de dichas instalaciones en su nombre.
- Desarrollar estructuras organizativas y una cultura que asegure la participación, información y formación de los miembros de la organización.
- Lograr de todos los empleados y empresas colaboradoras un trabajo responsable, correcto y seguro que cumpla las normas y procedimientos establecidos.
- Mejorar continuamente la eficacia del Sistema de Gestión de Prevención de Riesgos Laborales.



Ausol

Nuestros Productos y Servicios

Los elementos básicos de la cultura de Cintra y los pilares en los que se asientan sus actividades son la calidad y la innovación de las infraestructuras, la satisfacción de las necesidades y expectativas de los clientes, el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios y la mejora día a día del servicio.

La innovación y el uso de tecnologías de vanguardia en nuestras infraestructuras

es uno de los objetivos de Cintra. Por eso, Cintra asume el compromiso de promover las oportunidades y actuaciones innovadoras en los distintos ámbitos de su actividad; desarrollar y aplicar nuevas tecnologías y 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 periódicamente esa satisfacción.

> 1. Actividad tecnológica e innovación en tecnologías de información

Consideramos la innovación en sistemas de información como un aspecto clave para mantener el liderazgo de Cintra dentro de los sectores de autopistas y aparcamientos, en una coyuntura difícil, en la que es necesario compaginar la optimización de costes con el mantenimiento de la competitividad en un mercado con nuevas oportunidades.

Las tecnologías de información van a modificar, en un plazo muy corto, el escenario de explotación de los actuales negocios, además de constituir un factor de éxito en nuevas licitaciones en las que el componente tecnológico va a ser cada vez más relevante.

Este apartado describe los avances realizados en Cintra y sus concesiones, a lo largo del año 2008, en proyectos de innovación de tecnologías de la información.

Proyectos IT e innovación en Autopistas

• Consolidación de las iniciativas iniciadas en años anteriores

Durante el ejercicio 2008 se han continuado los trabajos y extendido el alcance de los proyectos que se iniciaron en años precedentes.

Así, en 2008 se llevó a cabo la segunda fase de las pruebas de campo del "Proyecto DAVAO" (Detección Automática de Vehículos de Alta Ocupación) en las vías rápidas, también llamadas "dedicadas a telepeaje", de la Autopista Madrid-Levante. El objetivo del Proyecto es desarrollar

un sistema capaz de contar, automáticamente, el número de ocupantes de un vehículo al paso del mismo por debajo de un pórtico.

La detección automática de alta ocupación significa una ventaja competitiva para Cintra al permitir aplicar soluciones para racionalizar el uso de las infraestructuras, mediante los peajes selectivos aplicados de forma rápida y eficiente. Las administraciones de todo el mundo están buscando promotores que sean capaces de aportar estas soluciones.

Las pruebas de DAVAO se han realizado en entornos de peaje canalizado en puntos de prueba de concesiones participadas por Cintra y en el segundo semestre se ha colocado un prototipo del producto en el carril BUS-VAO de la Autopista A6 en Madrid.

Este Proyecto se ha llevado a cabo en colaboración con Indra, empresa con la que Cintra ha firmado un acuerdo de explotación y comercialización del producto resultante de los trabajos realizados en el ámbito de DAVAO. Por este acuerdo, las concesionarias de Cintra podrán implantar el sistema sin más limitaciones que las necesarias adaptaciones y Cintra recibirá "royalties" por las implantaciones que se lleven a cabo para terceras empresas, en momentos y procesos que no entren en competencia con Cintra.

Por otra parte, en 2008 se han llevado a cabo nuevas implantaciones del sistema de Detección y Gestión de colas en áreas de peaje, llamado "Tollflow®", que



constituye una poderosa herramienta para la optimización de las operaciones en autopistas ya que permite alertar, de forma automática, ante situaciones de congestión y proporcionar un banco de datos de gran utilidad para la planificación del servicio de peaje. Los buenos resultados obtenidos en las pruebas realizadas en AUSOL han facilitado la implantación del sistema en las tres plazas troncales de la Autopista Indiana Toll Road, instalación terminada a finales de 2008.

• Verificación on-line de la validez de las tarjetas de crédito

Como consecuencia de una petición de las entidades bancarias, destinada a prevenir y combatir los fraudes con tarjetas magnéticas falsificadas en los pagos efectuados con dicho medio de pago en autopistas, y tras realizar un estudio de viabilidad junto con las entidades procesadoras de dichos medios de pago en España y las concesionarias, Cintra llevó a cabo el desarrollo específico de un sistema de autorización de tarjetas en conexión directa con las bases de datos de las entidades bancarias, evitando los incon-

venientes de la modalidad off-line basada en el intercambio de listas de rechazo.

Tras un periodo de prueba, en el que se mejoraron las comunicaciones y los protocolos de validación, el sistema fue implantado en modo de explotación durante 2008 en las concesionarias AUTEMA y AUSOL. Los resultados de este sistema han sido muy favorables tanto desde el punto de vista de la explotación ya que no se producen retrasos en la transacción, como desde el de las entidades bancarias, que han visto reducir significativamente el nivel de fraude. Está previsto implantar este sistema en el resto de concesiones y en los aparcamientos de rotación.



• Planteamiento y Diseño de nuevos sistemas de peaje electrónico

Los principales proyectos acometidos en 2008 tienen como denominador común estar bajo un esquema de peaje a flujo libre, es decir, captación electrónica del peaje, sin canalizaciones ni obstáculos de ninguna clase y manteniendo la capacidad de autopista.

La tecnología de los nuevos proyectos de peaje a flujo libre se inspira en la ya larga experiencia en operación del proyecto 407-ETR, aunque los nuevos proyectos responden a condiciones distintas del entorno e incorporan las nuevas arquitecturas de estos sistemas. Los nuevos proyectos en los que se ha trabajado en el 2008 han sido la Autopista Norte Litoral en Portugal y la SH-130 en Texas, donde se han realizado los análisis funcionales básicos.

• Participación de Cintra en proyectos internacionales

A lo largo del año 2008, Cintra participó en dos iniciativas de innovación promovidas y financiadas por la Comisión Europea.

El primer proyecto ha sido el RCI "Road Charging Interoperability" que consiste en el desarrollo de dos prototipos de equipamiento de a bordo capaz de operar con sistemas basados en microondas y satélite. La intervención de Cintra en el proyecto consistió en efectuar pruebas de funcionamiento de ambos prototipos en un pórtico instalado al efecto en el área de San Pedro de Alcántara en la concesionaria AUSOL.

Por otro lado, el proyecto CESARE IV consiste en la definición del órgano regulador del futuro sistema de telepeaje europeo. Cintra fue encargada de liderar el primero de los paquetes de trabajo de este proyecto, que incluyó una revisión de los actuales sistemas interoperables nacionales y regionales y la definición de las condiciones generales del sistema europeo, estructuradas en derechos y obligaciones de cada uno de los actores del sistema. Estas condiciones fueron acordadas entre todos los participantes y elevadas a la Comisión Europea.

Proyectos IT e innovación en los negocios de Aparcamientos

Durante el año 2008 se han aprovechado importantes oportunidades para el desarrollo de soluciones que incorporan innovaciones de cierta relevancia.

Así, en el proyecto de aparcamientos de clientes y estación de autobuses de la EXPO 2008 de Zaragoza, se desarrolló una aplicación para la localización de vehículos en aparcamientos de áreas extensas, mediante un coche auxiliar que toma datos de matrículas cruzados con coordenadas GPS obtenidas por geoposicionamiento y traducidas a las referencias de la plaza de aparcamiento. De este modo, cuando el usuario desea localizar su vehículo no tiene más que introducir la

matrícula en el sistema y le indica la posición del vehículo con un pequeño margen de error. En este mismo contrato, se desarrolló un sistema de gestión interactiva de dársenas de autobuses, que permite la reasignación online de plazas de carga y descarga de pasajeros, conectado a los sistemas de información al usuario.

Por otro lado, en el aparcamiento del aeropuerto de Stansted (Reino Unido), se han adaptado las aplicaciones del entorno SENA y se ha integrado con un sistema de reserva previa a través de Internet suministrado por una compañía británica. El principio de este sistema se va a desarrollar como producto para su adaptación a las necesidades de los aeropuertos españoles en los que Cintra explota total o parcialmente sus aparcamientos.

En los servicios de aparcamiento regulado de las localidades de Alcobendas (Madrid), Vigo y Pozuelo de Alarcón (Madrid) se implantó en 2008 un sistema de identificación automática de residentes basado en el uso de un pequeño dispositivo de radiofrecuencia instalado en los mismos adhesivos que se pegan al parabrisas mediante el que se identifica, de forma inmediata y sin errores, al vehículo, al acercar al parabrisas un lápiz de radiofrecuencia. Este sistema ha permitido prácticamente eliminar cualquier tipo de fraude de usuario y conocer los datos de ocupación, permitiendo toda clase de análisis para la gestión de la demanda.

Con la puesta en funcionamiento del servicio de aparcamiento regulado de Vigo, se ha implantado una red WiFi que sirve como plataforma inicial de comunicaciones a un sistema de visión artificial, con cámaras en la Vía Pública. El Objeto inicial de estas cámaras es servir de apoyo en la detección de infracciones, gestión de incidencias y tiempos de ocupación mediante un sistema de visión artificial denominado "Object Video". Por otro lado, y en un futuro cercano, la red Wifi sobre la que se sustenta este proyecto prestará servicio a otros sistemas, como los dispositivos PDA de controladores y los propios parquímetros.



Proyectos de normalización tecnológica de aplicaciones de gestión

En lo que se refiere a las aplicaciones de gestión, durante el año 2008 ha finalizado el despliegue del sistema THORS ("Toll Highway Operation Reporting System") a todas las concesionarias en explotación y la consolidación del módulo de gestión analítica de los costes de explotación.

El sistema proporciona a Cintra un reporting fiable y automático de las variables y parámetros de explotación de los negocios y concesiones: tráfico, ingresos y gastos de explotación. Proporciona además un resumen de las noticias relevantes de los negocios desde el punto de vista económico y un módulo de cuadros de mando. La aplicación se presenta al usuario en forma de un portal que se abre desde la Intranet corporativa.

La aplicación THORS se completa con un módulo específico de compras basado en el paquete MM de SAP y que se ha implantado en modo piloto en la Autopista Madrid Sur (Radial 4) y en Madrid-Levante (AP36). La aplicación permite el seguimiento de procesos de contratación de bienes y servicios, desde la petición de presupuestos hasta las facturas, enlazando con la aplicación financiera corporativa Fidelio.

> 2. Calidad de productos y servicios

Cintra establece en la Política de Calidad y Medio Ambiente su compromiso para la mejora continua en sus procesos, así como el enfoque al cliente en la prestación de sus servicios.

Desde el año 2000, se han implantado Sistemas de Gestión de Calidad en las diferentes áreas de negocio de Cintra, según los requisitos de la norma ISO 9001:2000. A las once concesionarias de autopistas que ya disponían del Certificado de Calidad (cuatro en España, dos en Portugal y cinco en Chile), se incorpora la concesionaria 407-ETR, en Canadá, que tras los trabajos realizados durante el año 2008 ha obtenido el certificado a su Sistema de Gestión de la Calidad en enero de 2009, según la ISO 9001 por la BSI Management Systems.



Area de negocio	Empresa	Certificados de calidad	Certificados de medio ambiente
Autopistas	Cintra, S.A.	ER-2136/2003	GA/0097/2008
	• Radial 4	ER-2136/2003	GA/0097/2008
	• Madrid-Levante	ER-2136/2003	GA/0097/2008
	• Autopista del Sol	ER-2136/2003	GA/0097/2008
	• AUTEMA	ER-2136/2003	GA/0097/2008
	• Euroscut Algarve	ER-2136/2003	GA/0097/2008
	• Euroscut Norte Litoral	ER-2136/2003	GA/0097/2008
	Cintra Chile Ltda.	ER-2027/2004	
	• Autopista del Maipo	ER-2031/2004	
	• Ruta 5: Talca-Chillán	ER-2030/2004	
	• Ruta del Bosque	ER-1671/2007	
Aparcamientos	• Ruta de la Araucanía	ER-2029/2004	
	• Ruta de los Ríos	ER-2028/2004	
	407 ETR	FS 515665	
	Cintra Aparcamientos, S.A.	ER-1721/2000	GA-0098/2008
	Estacionamientos Guipuzcoanos, S.A.	ER-0372/2006	GA-0095/2008
	Dornier, S.A.	ER-1719/2000	GA-0094/2008
	Femet, S.A.	ER-1720/2000	GA-0099/2008

En la actualidad, otras cinco autopistas, Chicago Skyway, Indiana Toll Road, Central Greece, Ionian Roads y Scut Azores, se encuentran en proceso de implantación de un Sistema de Calidad, cuya certificación está prevista realizar a lo largo del 2009. Por otro lado, la calidad del servicio pres-

tado en nuestras autopistas ha vuelto a ser reconocido por entidades independientes. De esta forma, en 2008, la autopista 407-ETR, en Canadá, ha sido premiada, por el Canadian Council for Public-Private Partnerships (CCPPP), por la excelencia del servicio prestado junto con el Gobierno

del país. Con este nuevo reconocimiento, la autopista 407-ETR se afianza como líder mundial por la calidad del servicio que ofrece a los usuarios gracias a las importantes inversiones realizadas en los últimos años.

National Awards for Innovation and Excellence Silver Award - Service Delivery (2008)



Auditorías internas y externas

Cintra controla interna y externamente la eficacia de sus sistemas de calidad en todas sus líneas de negocio mediante auditorías que evalúan los estándares de calidad de sus infraestructuras.

Durante el año 2008, se han realizado, en el área de autopistas, un total de 52 auditorías internas integradas de los Sistemas de Calidad y Medioambiente. El porcentaje de centros auditados internamente con el sistema de gestión de calidad implantado en el área de autopistas es del 100%. En el área de aparcamientos, se han auditado 109 centros, 41 de la ORA, 38 de rotación, 16 de Grúa y 14 corresponden a las delegaciones y gerencias.

Satisfacción del cliente

Cintra, en su política de calidad, establece el compromiso de conocer las necesidades y expectativas de nuestros clientes para diseñar servicios que satisfagan plenamente las mismas. Como parte de este compromiso se realizan encuestas de satisfacción para conocer, de primera mano, la percepción de los usuarios.

• Autopistas:

Las autopistas españolas, disponen en sus páginas web, de distintos cuestionarios diseñados para conocer el nivel de satisfacción del usuario. Adicionalmente se está aprovechando las consultas que se hacen a los servicios de información telefónica para preguntar por la calidad del servicio prestado. Los resultados a lo largo del año han sido positivos ya que se aprecia una mejora en la mayoría de los indicadores respecto a los resultados del año anterior.

En las autopistas chilenas, se han realizado un total de 5.154 encuestas en las cinco concesiones que gestiona Cintra. Las encuestas se han centrado sobre la atención recibida por las personas que han sido atendidas en la carretera, un parámetro muy importante para las concesionarias ya que parte de su remuneración está ligada a la seguridad. El resultado global es el que se muestra a continuación:

En Estados Unidos, en la autopista Indiana Toll Road, el Departamento de Atención al Cliente contrató un estudio a una empresa independiente para conocer la calidad del servicio prestado por el personal del departamento, mediante contactos telefónicos con casi 5.000 clientes. Los resultados mostraron un elevado grado de satisfacción, mejorando de manera sustancial la media del sector.

	ITR Customer Care Center	Sector industrial
Insatisfechos	5,7%	8,23%
Satisfechos	89,7%	60,63%

• Aparcamientos:

En el área de aparcamientos de Cintra, la atención al cliente se presta, principalmente, a través de los encargados y empleados en los aparcamientos subterráneos, mientras que esta labor se realiza a través de los controladores e inspectores en los centros de vía pública. Los centros de grúa atienden a los clientes en el depósito de vehículos. Existe, además, un segundo nivel de atención que se presta en las oficinas de los centros de ORA así como en las delegaciones y gerencias, y un tercer nivel en oficinas centrales, a través del departamento de Clientes.

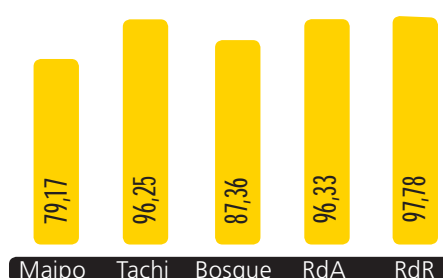
Adicionalmente, en la página web de Cintra Aparcamientos vienen publicados los teléfonos directos de cada aparcamiento subterráneo así como de las oficinas de gerencias y delegaciones. A estos se añaden los teléfonos de los centros de vía pública. Además de ofrecer información sobre nuestros servicios, la página web incorpora nuevas aplicaciones como por ejemplo, información sobre las nuevas promociones de aparcamientos para residentes.

Por otro lado, el Departamento de Atención al Cliente promueve diferentes estudios y proyectos para detectar las necesidades de los clientes, definir políticas y evaluar el grado de satisfacción de los usuarios de aparcamientos. De esta forma, periódicamente se realizan una serie de encuestas por toda la geografía española para valorar la percepción de sus servicios. Una empresa externa especializada realiza estos cuestionarios y elabora los informes oportunos.

En el estudio hecho en 2008, se han realizado un total de 4.148 encuestas, con un incremento del 42,5% respecto a las 2.911 encuestas realizadas en 2005. Los datos más destacados del estudio por área de negocio, son estos:

- En Rotación se han realizado un total de 1.390 encuestas que comparado con las 1.100 realizadas en 2005, representa un incremento del 26,4%. Valorando de 0 a 10, la Satisfacción Global se sitúa

Satisfacción autopistas chilenas





en un 6,99 en 2008. Este dato no es comparable con el resultado obtenido en 2005 ya que para la elaboración del indicador de 2008 se han incorporado nuevos aspectos que aportan una visión más completa del servicio.

Además, se ha conseguido mejorar de manera considerable los resultados anteriores en todos los aspectos medidos respecto a la calidad del servicio prestado por el personal, así como el resultado

global de satisfacción con el personal.

- En Vía Pública, se ha encuestado a un total de 2.758 personas lo que representa un incremento del 52,3%, respecto a 2005.
- Siguiendo las mismas pautas de valoración que en rotación, la valoración general media entre todos los encuestados respecto a la satisfacción del servicio en los estacionamientos regulados

en Vía Pública es de 5,94. Además, esta nota media alcanzada representa una mejora considerable respecto al 5,68 obtenido en 2005.

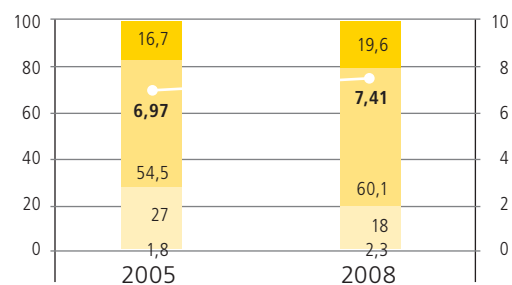
Por otro lado y de la misma manera que sucede en Rotación, se ha conseguido mejorar de manera considerable la valoración del personal realizada por las personas que han requerido de sus servicios durante el 2008, tanto a nivel de aspecto individual como global.

Aparcamientos de rotación

Grado de satisfacción total con el personal

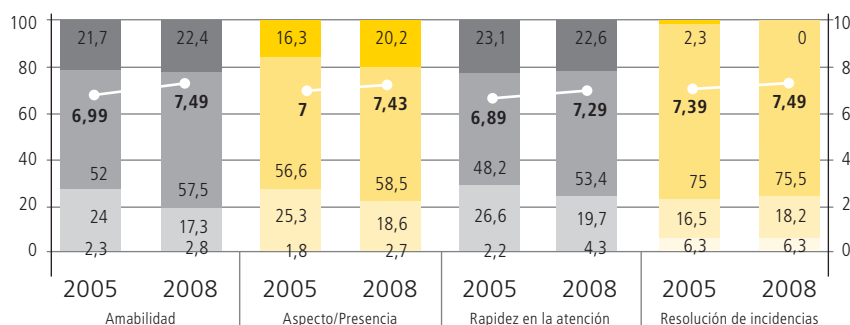
Base: Muestra total 2005 (1.100) y 2008 (1.390)

De 0 a 4 De 5 a 6 De 7 a 10 Ns/Nc Media



Grado de satisfacción con el personal por aspectos

Base: Muestra total 2005 (1.100) y 2008 (1.390)

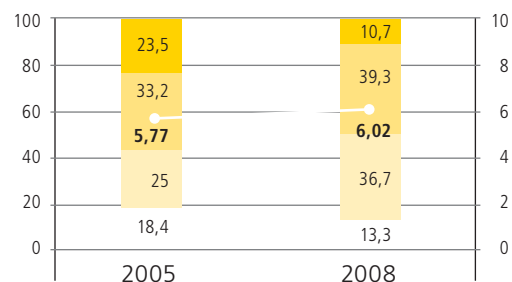


Aparcamientos de estacionamiento en la vía pública

Grado de satisfacción total con el personal

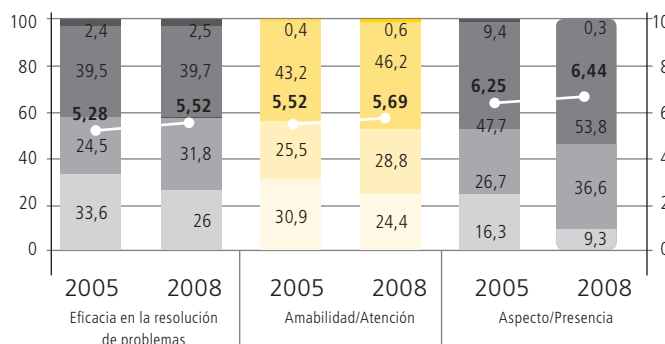
Base: Muestra total 2008 (2.758) y 2005 (1.811)

De 0 a 4 De 5 a 6 De 7 a 10 Ns/Nc Media



Grado de satisfacción con el personal por aspectos

Base: Muestra total 2008 (2.758) y 2005 (1.811)



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.

El desarrollo de la política ambiental, durante el año 2008, ha hecho especial hincapié en la ecoeficiencia, ya que Grupo Ferrovial ha publicado una nueva revisión de su política de Calidad y Medio Ambiente, a la que Cintra se acoge, en la que se apuesta por minimizar el impacto medioambiental de todas las actividades, sobre la base de los conocimientos científicos disponibles, mediante el uso responsable y eficiente de los recursos naturales, reduciendo en lo posible los residuos y vertidos que se generan, así como las emisiones atmosféricas y en particular los gases de efecto invernadero.

El programa de Acción Social de Cintra ha continuado desarrollándose bajo el respeto a la diversidad cultural, costumbres y principios vigentes entre las personas y comunidades afectas por nuestra 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.

> 1. Responsabilidad con el medio ambiente

Sistema de gestión ambiental

Nuestro compromiso con la mejora continua y el máximo respeto con el medio ambiente, se ha visto reflejado en el mantenimiento del certificado de gestión ambiental en todos los negocios de autopistas y aparcamientos que Cintra tiene en España y Portugal. Un total de 296.146 plazas de aparcamiento y 672,5 kilómetros de autopista se encuentran incluidos dentro del sistema de gestión ambiental certificado, según la norma internacional ISO 14001, lo que supone el 30,76% del total de la facturación de Cintra.

Durante 2008, se ha trabajado en la implantación del sistema de gestión ambiental en las autopistas chilenas, en las que se ha llevado a cabo un exhaustivo proceso de diagnóstico, base para la implantación del sistema de gestión ambiental, haciendo un especial esfuerzo en

Estado de los sistemas de gestión ambiental

	Certificados	Implantado o en fase de implantación	En proyecto
Oficinas centrales	X		
ETR 407			X
Chicago Skyway			X
Indiana Toll Road			X
N4/N6		X	
Maipo		X	
Ruta 5		X	
El bosque		X	
Ruta de la Araucanía		X	
Ruta de los Ríos		X	
Autema	X		
Ausol	X		
R4	X		
Madrid-Levante	X		
Scut Algarve	X		
Scut Norte	X		
Cintra Aparcamientos	X		
Eguisa	X		
Dornier	X		
Femet	X		

Autema

el cumplimiento de la legislación ambiental aplicable. Es un objetivo que en el año 2009 se consiga la certificación ambiental en dichas autopistas.

La inversión en materia de medio ambiente en Cintra fue, durante 2008, de más de 5.600.000 €, de los que 18.480,47 euros corresponden a proyectos de I+D en colaboración con universidades y otras entidades de investigación como el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

Consumos

El compromiso con el medio ambiente de Cintra se traduce en el esfuerzo de la compañía por minimizar el impacto sobre los recursos naturales, como el agua o el suelo, y reducir el consumo energético contribuyendo al desarrollo sostenible.

Como se ha mencionado anteriormente, en un esfuerzo por alcanzar la ecoeficiencia,

todos los impactos generados por nuestra actividad sobre la atmósfera, el agua o el suelo son medidos, indirectamente, mediante indicadores de consumos de recursos naturales y generación de residuos y emisiones. A continuación, se detalla la evolución de estos indicadores durante 2008.

• Electricidad

El consumo de electricidad de las principales autopistas en funcionamiento junto con la actividad de aparcamientos y las oficinas centrales alcanzó los 327.809,52 GJ, lo que representa una disminución de 0,44% respecto al ejercicio anterior, a pesar de que este año se reportan nuevos consumos con la incorporación de la autopista Euroscut Azores, la autopista Ionian Roads y las oficinas centrales en Santiago de Chile.

Esta disminución en el consumo de electricidad se debe, sobre todo, al esfuerzo

realizado en las autopistas chilenas, que en su conjunto han reducido su consumo en un 18% (más de 56.000 GJ), y en la 407-ETR, donde se produce el mayor consumo en términos absolutos, y que este año ha logrado una reducción del 24% (14.000 GJ).

• Combustible líquido

En cuanto al consumo de combustible líquido, éste ha aumentado un 29% de forma global. Cabe destacar que ha aumentado un 21% en la actividad de aparcamientos debido al incremento de nuevos contratos que necesitan vehículos para su funcionamiento. Por lo que respecta a la actividad de autopistas, el crecimiento se debe, fundamentalmente, a que se reporta el consumo de dos autopistas más, la Euroscut Azores y la Ionian Roads, y al aumento en el consumo en Euroscut Norte, Radial 4 y Chicago Skyway.

	2006	2007	2008
CONSUMO ELECTRICIDAD (GJ)			
OFICINAS CENTRALES	2.299,50	1.818,63	2.265,54
APARCAMIENTOS	55.523,23	51.812,43	57.504,17
AUSOL	31.598,65	34.320,24	29.259,37
AUTEMA	5.680,01	6.427,95	5.687,22
MADRID-LEVANTE	1.860,16	10.549,88	9.634,03
RADIAL 4	21.193,61	25.313,91	34.937,06
EUROSCUT NORTE	21.392,65	12.578,34	13.979,80
EUROSCUT ALGARVE	4.589,41	4.593,20	6.968,46
EUROLINK	3.628,07	4.989,64	5.606,77
407 ETR	55.691,82	59.080,51	45.020,85
INDIANA TOLL ROAD	20.507,49	41.662,95	42.899,20
CHICAGO SKYWAY	7.466,80	7.558,96	4.866,34
AUTOPISTA DEL MAIPO	13.433,35	11.566,66	15.576,13
AUTOPISTA DEL BOSQUE	10.440,19	22.475,26	11.942,14
RUTA DE LA ARAUCANÍA	19.121,91	11.126,33	11.607,02
RUTA DE LOS RÍOS	10.510,67	12.686,32	6.435,88
RUTA 5 (TALCA-CHILLÁN)	10.510,21	10.693,80	10.630,40
OFICINAS CHILE			162,13
EUROSCUT AZORES			7.067,02
IONIAN ROADS			5.760
TOTAL	295.447,73	329.254,98	327.809,52

	CONSUMO ELECTRICIDAD (GJ)		
OFICINAS CENTRALES	2.299,50	1.818,63	2.265,54
APARCAMIENTOS	55.523,23	51.812,43	57.504,17
AUTOPISTAS	237.624,99	275.623,93	268.039,81

	2006	2007	2008
CONSUMO COMBUSTIBLE LÍQUIDO (Miles de litros)			
OFICINAS CENTRALES			
APARCAMIENTOS	354,73	316,65	383,13
AUSOL	92,41	121,54	136,31
AUTEMA	52,03	49,81	48,75
MADRID-LEVANTE	137,94	205,07	187,75
RADIAL 4	162,78	139,02	179,75
EUROSCUT NORTE	166,44	34,05	170,22
EUROSCUT ALGARVE	124,37	110,61	101,83
EUROLINK	84,35	46,73	64,21
407 ETR	436,05	360,31	343,81
INDIANA TOLL ROAD	547,66	1.071,16	1.101,85
CHICAGO SKYWAY	139,61	55,48	89,00
AUTOPISTA DEL MAIPO	240,43	107,05	48,25
AUTOPISTA DEL BOSQUE	224,32	201,17	221,75
RUTA DE LA ARAUCANÍA	131,75	196,61	200,11
RUTA DE LOS RÍOS	210,32	188,50	224,90
RUTA 5 (TALCA-CHILLÁN)	110,68	123,68	62,32
EUROSCUT AZORES			10,95
IONIAN ROADS			725,16
TOTAL	3.215,87	3.327,44	3.573,98

	CONSUMO COMBUSTIBLE LÍQUIDO (Miles de litros)		
APARCAMIENTOS	354,73	316,65	383,13
AUTOPISTAS	2.861,13	3.010,79	3.916,91

• Gas Natural

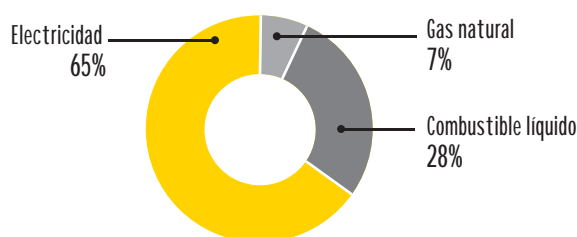
El consumo de gas disminuyó de forma absoluta durante 2008 un 7% debido, principalmente, a que se ha dejado de utilizar el combustible gaseoso en la Ruta de la Araucanía y a que la autopista Chicago Skyway ha disminuido el consumo un 35%.

• Consumo de energía por fuentes primarias

Como se puede apreciar en el gráfico, el mayor porcentaje de consumo energético corresponde al consumo eléctrico debido a la gran demanda que requiere la iluminación de autopistas y aparcamientos. Por otro lado, se ha mantenido el porcentaje de uso de las energías menos contaminantes, electricidad y gas natural, respecto a los resultados de 2007.

	2006	2007	2008
	CONSUMO COMBUSTIBLE GAS (m3)		
APARCAMIENTOS	2.834,00	3.024,00	4.198,30
APARCAMIENTOS (m3 gas/plaza)	0,012	0,011	0,014
AUTOPISTAS	514.437,19	903.598,22	839.494,61
AUTOPISTAS (m3 gas/km)	534,48	1.632,517	2.052,052

Consumo de energía por fuentes primarias



• Agua

En lo referente al consumo de agua, durante 2008 se ha aumentado un 54,7% el consumo de agua, debido a que se reportan los consumos de dos nuevas autopistas (Euroscut Azores e Ionian Roads) y al fuerte aumento en la Indiana Toll Road causado por la recalibración de caudalímetros, así como al aumento en la Chicago Skyway.

	2006	2007	2008
	CONSUMO AGUA (m3)		
OFICINAS CENTRALES			
APARCAMIENTOS	48.135,58	27.370,89	34.775,20
AUSOL	17.184,00	15.260,00	18.823,00
AUTEMA	11.167,00	4.409,50	5.629,00
MADRID-LEVANTE	2.080,92	42,91	6.757,87
RADIAL 4	580,84	572,77	458,48
EUROSCUT NORTE	31,00	2.314,00	4.656,00
EUROSCUT ALGARVE	2.421,00	5.711,00	1.133,00
EUROLINK	0,00	0,00	0,00
407 ETR	1.108,25	14.500,00	12.849,59
INDIANA TOLL ROAD	90.742,90	79.906,00	162.219,00
CHICAGO SKYWAY	24.047,74	14.188,32	21.464,38
AUTOPISTA DEL MAIPO	16.008,00	20.158,00	17.163,00
AUTOPISTA DEL BOSQUE	1.954,00	1.861,00	16.286,00
RUTA DE LA ARAUCANÍA	8.314,00	8.945,00	7.369,16
RUTA DE LOS RÍOS	9.180,00	10.470,00	15,14
RUTA 5 (TALCA-CHILLÁN)	10.807,00	8.329,00	18.377,00
EUROSCUT AZORES			2.028,00
IONIAN ROADS			1.200,00
TOTAL	243.762,23	214.038,39	331.203,817

	CONSUMO AGUA (m3)		
APARCAMIENTOS	48.135,58	27.370,89	34.775,20
AUTOPISTAS	195.626,65	186.667,50	296.428,62



Euroscut Azores



AP-36



• Generación de residuos

Los residuos que se generan en mayor volumen son los residuos asimilables a urbanos, procedentes tanto de la limpieza de las autopistas como, sobre todo, los generados por la actividad de construcción y demolición producidos durante los trabajos de conservación y mejora de las infraestructuras. Cabe señalar que el elevado incremento en la generación de residuos en 2008 frente a 2007, ha sido provocado precisamente por un aumento en la generación de residuos de construcción y demolición (RCD), de los cuales se han generado más de 25.000 toneladas más.

En las labores de limpieza y mantenimiento también se generan grandes cantidades de residuos metálicos, así como de restos de neumáticos. Normalmente, estos residuos suelen ser sometidos a procesos de reciclaje para su posterior reutilización.

Hay que destacar que la media de valorización de residuos generados en todo Cintra ha sido de un 87%, ya que los residuos de construcción y demolición, que son los que se generan en mayor cuantía, son generalmente reciclados y reutilizados.

• Emisiones a la atmósfera

Cintra es responsable directo de las emisiones a la atmósfera procedentes del consumo de su flota de vehículos y de sus instalaciones. Sin embargo, estas emisiones son muy pequeñas frente a las que realizan, de forma indirecta, los usuarios de las autopistas.

Por primera vez, se reportan las emisiones de CO₂ a la atmósfera en cada uno de los países en los que opera Cintra. La evolución, durante el año 2008, ha sido muy positiva, ya que se han emitido menos toneladas de CO₂ que en 2007 (sin tener en cuenta las emisiones generadas por las nuevas autopistas en Azores y Grecia), gracias, sobre todo, a la reducción en el consumo de electricidad y a que el consumo de combustible se ha mantenido más o menos constante.

Cabe señalar que se tiene en cuenta un enfoque de control global, es decir, que independientemente de la participación en la concesión se asumen como propias todas las emisiones y además que en la herramienta utilizada por Cintra para el cálculo de emisiones, se han actualizado, incrementándose al alza los factores de emisión de CO₂ derivados del consumo de electricidad. Por tanto, aunque la reducción en el consumo de electricidad ha sido muy signi-

	2007	2008
	RESIDUOS GENERADOS (Tn)	
ABSORBENTE CONTAMINADO	1,41	59,82
ACEITE USADO	12,90	15,32
ANIMALES	142,27	79,91
BATERIAS	4,74	4,98
ENVASES	3,83	15,16
ENVASES PELIGROSOS	2,76	0,82
FILTROS ACEITE	1,36	0,52
FLUORESCENTES	16,28	3,68
LODOS AGUAS RESIDUALES	508,80	675,72
LODOS HC	14,66	35,62
METÁLICOS	399,59	1.221,73
NEUMÁTICOS	321,49	354,98
OBJETOS PUNZANTES	0,03	0,02
PALETS	68,81	21,72
PAPEL Y CARTÓN	88,28	110,20
PILAS	6,18	17,86
RAEE	5,23	4,83
RCD	6.816,77	31.861,45
RSU	614,43	2.356,16
TONER Y CARTUCHOS TINTA	1,46	1,26
VOLUMINOSOS	21,86	36,52
VEGETALES	256,00	149,84
PLÁSTICOS		10,56
VIDRIO		0,29
TOTAL	9.309,12	37.035,95

2007	EMISIONES INDIRECTAS ⁽¹⁾ (tn)	EMISIONES DIRECTAS MÓVILES ⁽²⁾ (tn)	EMISIONES DIRECTAS ESTACIONARIAS ⁽³⁾ (tn)	TOTAL
ESPAÑA	13.856,41	2.136,88	117,78	16.111,07
PORTUGAL	2.155,98	361,00	34,71	2.551,69
CHILE	6.493,05	1.880,27	153,05	8.526,37
IRLANDA	794,18	117,33	6,44	917,95
CANADA	3.429,95	891,41	113,87	4.435,23
USA	12.196,10	2.658,43	1.834,27	16.688,80
TOTAL	38.925,67	8.045,32	2.260,12	49.231,10

⁽¹⁾ Indirect CO₂ Emissions from the Consumption of Purchased Electricity, calculation worksheets (January 2007) v 1.2, WRI-WBCSD GHG Protocol Initiative

⁽²⁾ Mobile Combustion CO₂ Emissions Calculation Tool. June 2003. Version 1.2, WRI-WBCSD GHG Protocol Initiative

⁽³⁾ CO₂ Emissions from Fuel Use in Facilities. Version 2.0. June 2006, WRI-WBCSD GHG Protocol Initiative

2008	EMISIONES INDIRECTAS ⁽¹⁾ (tn)	EMISIONES DIRECTAS MÓVILES ⁽²⁾ (tn)	EMISIONES DIRECTAS ESTACIONARIAS ⁽³⁾ (tn)	TOTAL
ESPAÑA	15.255,76	2.517,78	44,17	17.817,71
PORTUGAL	3.877,18	753,78	21,98	4.652,94
CHILE	5.595,86	1.706,54	110,24	7.412,64
IRLANDA	909,81	67,49	122,84	1.100,14
CANADA	2.484,45	861,12	105,45	3.451,02
USA	9.364,72	1.670,46	2.788,75	13.823,93
GRECIA	1.242,39	1.960,75	7,54	3.210,68
TOTAL	38.730,17	9.537,92	3.193,43	51.461,52

⁽¹⁾ Indirect CO₂ Emissions from Purchased Electricity. Version 3.0. December 2007, WRI-WBCSD GHG Protocol Initiative

⁽²⁾ Mobile Combustion CO₂ Emissions Calculation Tool. January 2005. Version 1.3, WRI-WBCSD GHG Protocol Initiative

⁽³⁾ World Resources Institute (2008). GHG Protocol tool for stationary combustion, Version 4.0

ficativa, esto no se ha traducido en una reducción proporcional en las emisiones.

Gestión de Aspectos Ambientales

Cintra ha adquirido el compromiso que recoge la norma ISO 14001 de comunicar anualmente cuales son sus aspectos ambientales significativos en aquellos centros donde tiene implantada dicha norma, es decir aquellos aspectos sobre los que Cintra trabaja con especial hincapié para conseguir controlar y disminuir su posible impacto en el medio ambiente.

Aspectos ambientales significativos en Cintra

ASPECTOS EN CONDICIONES NORMALES	ASPECTOS EN CONDICIONES DE EMERGENCIA
Generación de residuos	No existen
Vertido de aguas residuales	
Ruido	
Consumo de combustible	
Consumo de energía eléctrica	
Emisiones a la atmósfera	
Consumo de papel	

Proyectos Ambientales Relevantes

• Preocupación por el cambio climático

Dentro de nuestra estrategia de lucha contra el cambio climático, durante 2008, se han llevado a cabo diversas actuaciones encaminadas a reducir los consumos de electricidad en las distintas actividades de Cintra.

Así, en la actividad de aparcamientos, se han instalado, en aquellas concesiones que lo han solicitado, baterías de condensadores que permiten reducir el consumo de electricidad gracias al ajuste del coeficiente de energía reactiva que se utiliza. También se ha continuado con la instalación de luminarias con balastro electrónico y para comienzos de 2009 está previsto el inicio de la instalación de paneles solares sobre las marquesinas para producir energía solar y derivarla a la red. Esta nueva experiencia se iniciará en uno de los aparcamientos que Cintra gestiona en Mérida.

En el negocio de estacionamiento regulado en vía pública se ha aumentado un 10,5 %

el número de expendedores con paneles solares que funcionan con energía fotovoltaica hasta alcanzar la cifra de 1.856.

En la autopista Talca-Chillán, se han puesto en marcha dos iniciativas encaminadas a reducir el consumo de electricidad. Por un lado, se ha procedido al cambio de luminarias halógenas por otras que utilizan tecnología LED, además de instalarse dispositivos reguladores de voltaje que evitan el despilfarro de energía. Por otra parte, se han instalado placas solares en los edificios auxiliares de una de las áreas de servicio con el fin de evitar el consumo de energía eléctrica.

Otro proyecto que merece ser destacado es el edificio de administración de la autopista Indiana Toll Road, cuyo sistema de calefacción se alimenta de energía geotérmica que para su funcionamiento utiliza la capacidad que tiene el subsuelo de permanecer a una temperatura aproximadamente constante a lo largo del año, lo que permite absorber o ceder calor en función de las necesidades. De esta manera, se ahorra energía eléctrica tanto en el sistema de calefacción como de agua caliente.

Por otro lado, y con el objeto de disminuir el impacto de las emisiones indirectas procedentes de los usuarios de las infraestructuras, se sigue potenciando el uso de sistemas automáticos de pago de peaje, que aumenta año tras año, con el objeto de disminuir los movimientos lentos que es cuando se producen las mayores emisiones a la atmósfera.

	2006	2007	2008
AUTEMA	42,41%	47,10%	
AUSOL I	18,50%	21,33%	
AUSOL II	17,95%	20,58%	
AUTOPISTA RADIAL 4	13,65%	20%	
AUTOPISTA OCAÑA LA RODA	9,54%	15,30%	
EUROLINK M4-M6	1,44%	15%	22%
CHICAGO	36,50%	41,40%	51%
407 ETR	79,20%	80,50%	80%
INDIANA TOLL ROAD	Sin datos	40,00%	47%

Por último, señalar que actualmente, Cintra está trabajando un plan de movilidad con el objeto de reducir las emisiones procedentes de la quema de combustible de su flota de vehículos.



• Gestión de residuos

Como proyectos relevantes cabe señalar el proyecto "Recicla por la sonrisa de un niño" llevado a cabo en las autopistas Ruta de la Araucanía y Ruta de los Ríos en Chile. En estas autopistas, los residuos indiferenciados procedentes de la limpieza de la vía son trasladados a un almacén donde el personal de la concesionaria separa todos los residuos plásticos (según tipo y color), metálicos, vidrio y papel y cartón. Estos residuos son entregados a plantas recicladoras autorizadas y con el beneficio obtenido por la venta se financian proyectos sociales en las comunidades locales.

En España, todos los móviles que ya no son de utilidad son enviados a las oficinas centrales desde donde, periódicamente, se envían a Cruz Roja, dentro de la campaña "Dona tu móvil". De esta manera los móviles que están en buen estado son reutilizados y vendidos y los que se encuentran fuera de uso son reciclados. Con los beneficios obtenidos se financian diversos proyectos de carácter ambiental y social a través de una ONG.

Otro proyecto interesante es el que se lleva a cabo en la autopista Indiana Toll Road, donde los restos de animales atropellados en la vía se destinan a la producción de compost que posteriormente se utiliza como abono.



• Sensibilización stakeholders

Este año, la sensibilización de los stakeholders se ha centrado, en gran medida, en los proveedores y empleados.

En lo que se refiere a los proveedores, se han editado una serie de cuadernillos personalizados, en función del tipo de actividad, que han sido distribuidos entre las distintas empresas que trabajan para Cintra. En estos cuadernillos se indica cuales son los aspectos ambientales asociados a cada uno de ellos y cual es la documentación que tienen que poseer, como por ejemplo la relativa a gestión de residuos o permisos legales, y acreditar ante Cintra para poder ser homologados en materia de medio ambiente.

Por otro lado, se han llevado a cabo diversas iniciativas para fomentar la sensibilización de los empleados ante los distintos retos que plantea el cuidado del medio ambiente. En este sentido, hay que señalar que en la autopista Indiana Toll Road se edita mensualmente un boletín ambiental con una temática monográfica en el que se señalan datos relevantes sobre el tema seleccionado y se proponen medidas para mitigar los impactos negativos en el medio ambiente.

• Biodiversidad

En la autopista AP-36, durante el año 2008, se ha continuado, de forma voluntaria, el programa de vigilancia ambiental de la avifauna esteparia, dando así continuidad a lo establecido en el Plan de Vigilancia Ambiental de dicha autopista. El seguimiento se ha llevado a cabo en un total de 30 kilómetros y el objeto del estudio ha sido analizar la distribución de la Avutarda Común y demás aves esteparias, así como valorar el posible impacto derivado de la puesta en marcha de la autopista sobre las mismas. En 2008 no se ha producido ningún atropello de aves esteparias y el número de ejemplares observados en el área de estudio se mantiene sin variaciones respecto al año pasado.

En 2008, se han continuado los trabajos relacionados con el proyecto “cernícalo primilla” que, en colaboración con el Grupo de Rehabilitación de la Fauna Autóctona (GREFA), pretendía crear una colonia estable de esta especie, catalogada como en peligro de extinción, vulnerable y de especial interés, protegida por diversa normativa, para que fuera capaz de alimentarse y reproducirse por sí mismos y de volver año tras año una vez finalizada su migración invernal en el municipio de Perales del Río, en Madrid.

Ya en el año 2007, se consideró que tanto el número de adultos como de pollos criados de forma natural era suficiente como para hacer una colonia sostenible a largo

plazo. Durante el año 2008, 23 parejas han puesto huevos, una más que el año pasado, de los cuales 15 han llegado a buen término. La temporada reproductora ha sido algo anómala debido a las suaves temperaturas y frecuentes lluvias registradas bien entrada la primavera. A pesar de todo se puede afirmar que la temporada de cría ha sido un éxito. Durante el ejercicio de 2008 cabe destacar el seguimiento realizado a ciertos individuos, gracias al marcaje de los mismos, que confirman la movilidad entre las distintas poblaciones que existen en la Comunidad de Madrid. Esta movilidad entre poblaciones es un factor clave para la buena salud de las colonias, tanto desde el punto de vista de la variabilidad genética como del número de individuos.

En lo referente al proyecto EXPERTAL, durante el año 2008, se ha finalizado la fase de campo realizada en cinco taludes de las autopistas Radial 4 y AP-36, con un total de 360 parcelas, donde se ha evaluado el papel de los tratamientos de hidrosiembra, riego y fertilización aplicados en la restauración de taludes de carretera. La principal conclusión obtenida es la importancia de reducir la presencia de especies dominantes en las mezclas comerciales que se utilizan en las hidrosiembras. Por otro lado, también se finalizaron los muestreos de campo en los que se realizó un seguimiento de más de 500 plantones de retama con el objeto de evaluar el efecto sobre su supervivencia y crecimiento respecto a los distintos tratamientos de riego.

> 2. Compromiso con la comunidad

Responsabilidad social y respeto a culturas y costumbres autóctonas

El principal objetivo de Cintra, en materia de acción social, es armonizar nuestras inversiones sociales con nuestras responsabilidades como compañía.

Durante 2008, Cintra dedicó 1,96 millones de euros al desarrollo de 114 proyectos de iniciativa social, destinados a mejorar el bienestar social y económico, así como el patrimonio cultural de las comunidades en las que opera.

Además, Cintra se compromete a desarrollar su actividad de manera socialmente responsable y a respetar la diversidad cultural, las costumbres y los principios vigentes entre las personas y comunidades afectadas por su actividad.

Proyectos

En 2008, las contribuciones efectuadas por Cintra en materia de acción social han sido de dos tipos. Por un lado, las derivadas de los contratos de concesión o de las exigencias legales y, por otro, las de carácter voluntario, distribuidas en cinco países de tres continentes:

• Contribuciones derivadas de las exigencias legales

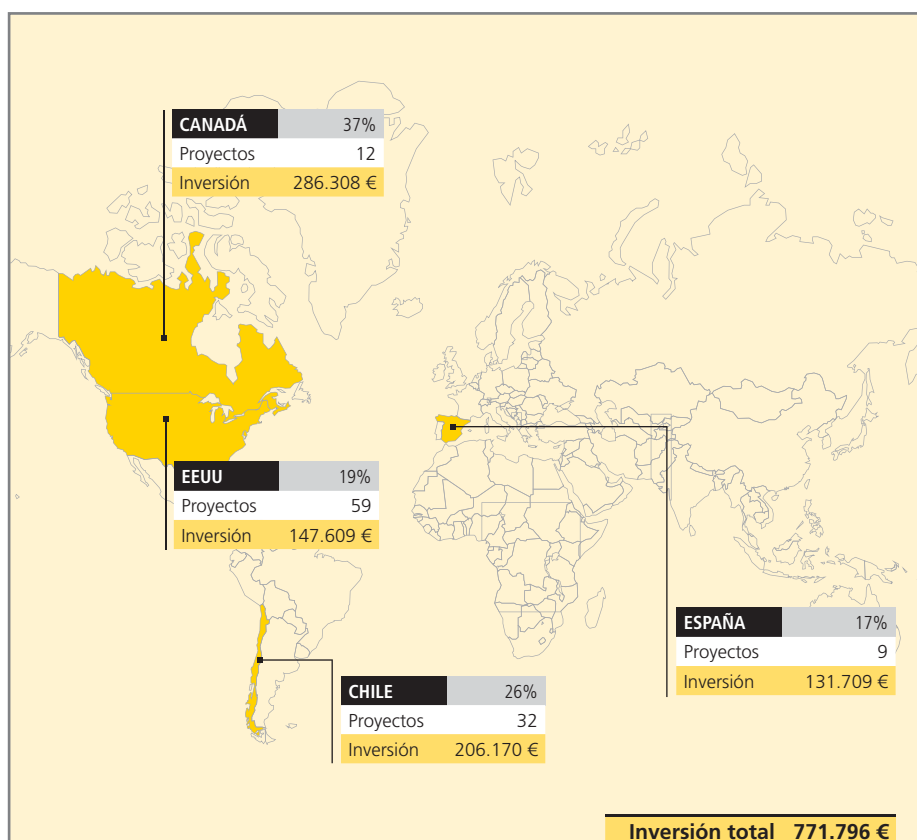
Las contribuciones obligatorias se centraron en dos proyectos cuyo importe total ascendió a 1,19 millones de euros, desarrollados en su totalidad en España y relacionados directamente con el Arte y la Cultura. Son los siguientes:

Autopista del Sol		
Proyecto de conservación y restauración de la Iglesia Mayor de Casares, en Málaga.		235.158
Autopista Madrid Sur		
Proyecto de investigación arqueológica en el yacimiento de Casa Montero. Producción y circulación de sílex en el neolítico de la Meseta.		954.642

• Contribuciones voluntarias

Las contribuciones voluntarias efectuadas en 2008 supusieron más de 771.000 euros repartidos en 112 iniciativas.

Impacto mundial de las contribuciones voluntarias



Impacto por área de actuación

El principal destino de las contribuciones ha sido el desarrollo de proyectos para la educación y el bienestar social, donde cabe destacar los siguientes:

Educación y juventud	238.079 €	31%
Salud	25.341 €	3%
Desarrollo económico	8.720 €	1%
Arte y cultura	20.935 €	3%
Bienestar social	370.317 €	48%
Ayuda humanitaria	58.204 €	8%
Otros	45.643 €	6%

407-ETR

Cada año, la autopista 407 ETR y sus empleados participan en una campaña de recaudación de fondos para United Way en la Región de York (UWYR). La recaudación en 2008 superó los 144.000 euros.

Con el objetivo de contribuir a solucionar los problemas existentes en cada comunidad, de forma global y desde su raíz, UWYR está formada por voluntarios que trabajan a favor del desarrollo social y cultural de personas que pertenecen a grupos de riesgo de la Región de York. Los organismos a los que apoya desarrollan un total de 100 programas que actúan en áreas como acceso a la vivienda, alfabetización y violencia doméstica.

AMPANS: el trabajo de un centro especial de empleo en Autema

Desde hace más de 10 años en Autema, concesionaria de la autopista Sant Cugat-Terrassa-Manresa en Cataluña, los trabajos de mantenimiento de las zonas ajardinadas y la recogida selectiva en origen de residuos en los márgenes de la autopista son realizados por Ampans. Recientemente se les ha encargado la reparación de instalaciones de peajes y edificios.

Ampans es una organización sin ánimo de lucro que favorece la inserción laboral de personas con discapacidad intelectual, según un modelo de atención integral que fomenta la autonomía personal y la ayuda a las familias.

Chile. La educación vial como objetivo

68 colegios de 15 comunas de las provincias de Talca, Linares y Nuble, en Chile, recibieron este año una contribución de 70.000 euros procedente de la campaña de seguridad vial desarrollada en Talca-Chillán, que recibe el nombre "Aprendiendo a cuidarnos". Dicha campaña pretende educar a los más jóvenes en seguridad vial, enseñándoles, entre otras cosas, a reconocer las situaciones de peligro que se les pueden presentar como viandantes.



Asociacionismo

Cintra es miembro de las siguientes Asociaciones Profesionales:

CANADÁ

- International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA)
- Canadian Council on Public-Private Partnerships (CCPPP)
- The Toronto Board of Trade
- The Ontario Chamber of Commerce
- The C.D. Howe Institute

CHILE

- Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (COPSA)
- Cámara Chilena de la Construcción A.G. (CChC)

ESTADOS UNIDOS

- Inter Agency Group (IAG)
- International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA)
- St. Joseph County Chamber of Commerce
- Elkhart County Chamber of Commerce
- Northwestern Regional Planning Commission
- Michiana Area Council of Governments
- Indiana Toll Road Economic Development Corridor
- Texans for safe reliable Transportation

ESPAÑA

- Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de peaje (ASETA)
- Asociación Española de Aparcamientos (ASEPARC)
- Asociación Española de Relaciones con Inversores (AERI)
- Asociación Nacional de Empresas de Regulación de Estacionamiento (ANERE)
- Asociación Andaluza de Empresas de Regulación del Estacionamiento y Explotación de Aparcamientos (ASEPAN)
- Asociación de Aparcamientos de Murcia
- Federación Empresarial Balear de Transportes
- Federación de Empresarios de Toledo (FEDETO)
- Federación Española de Asociaciones del Sector de Aparcamientos (FEDASA)
- Agrupación provincial de empresarios de garajes aparcamientos y estaciones de lavado y engrase de Cantabria

PORTUGAL

- Associação de Sociedades Concessionárias de Auto-estradas SCUT (ASCAS)
- Casa de España
- Câmara de Comércio e Indústria Luso-Espanhola (CCILE)
- Centro Rodoviário Português (CRP)
- Prevenção Rodoviária Portuguesa (PRP)

IRLANDA

- Irish Business and Employers Confederation (IBEC)
- Irish Toll Industry Association

INFORME DE REVISIÓN INDEPENDIENTE DEL CAPÍTULO DE RESPONSABILIDAD CORPORATIVA DEL INFORME ANUAL 2008 DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A.

Al Comité de Dirección de Cintra, Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. (en adelante Cintra):

Alcance del trabajo

Hemos realizado la revisión de la adaptación de los contenidos incluidos en el capítulo de Responsabilidad Corporativa (RC) del Informe Anual 2008 publicado por Cintra, a los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta de la norma AA 1000 AccountAbility Principles Standard 2008 (AA 1000 APS). Asimismo, hemos revisado los indicadores de Responsabilidad Corporativa (RC), especificados en la página 170 del Informe Anual 2008, seleccionados por Cintra como de mayor relevancia para sus grupos de interés.

La preparación del capítulo de RC 2008 así como el contenido del mismo, es responsabilidad de la dirección de Cintra, que también es responsable de definir, adaptar y mantener los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información y de desarrollar las bases y criterios para la preparación de los indicadores de RC detalladas en la página 171 a 173 del Informe Anual 2008. Nuestra responsabilidad es emitir un informe independiente basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión sobre los siguientes aspectos:

- Que el capítulo de RC 2008 ha sido preparado de acuerdo a los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta de la norma AA 1000 AccountAbility Principles Standard 2008 (AA 1000 APS).
- Que los indicadores de RC, incluidos en la página 170 del Informe Anual 2008 de Cintra, han sido preparados de forma consistente de acuerdo a las bases y criterios descritos en las páginas 171 a 173.

No ha sido objeto de este trabajo la revisión del resto de indicadores contenidos en el capítulo de Responsabilidad Corporativa del Informe Anual 2008 de Cintra.

Criterios y estándares para realizar la revisión

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de revisión para un aseguramiento limitado de acuerdo con la Norma ISAE 3000 Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information (Limited Assurance Engagements) emitida por el International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre trabajos de revisión de Informes de Responsabilidad Corporativa emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España. Asimismo, hemos aplicado la norma AA1000 Assurance Standard 2008, (AA1000 AS), para proporcionar una seguridad moderada sobre la aplicación de los principios establecidos en la norma AA 1000 APS y sobre los indicadores de RC, incluidos en la página 170 del Informe Anual 2008 de Cintra (revisión moderada de tipo 2).

Nuestro trabajo de revisión ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las diversas unidades de Cintra que han participado en la elaboración del capítulo de RC 2008, y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que, con carácter general, se describen a continuación:

- Reuniones con el personal de Cintra para conocer los enfoques de gestión aplicados y obtener la información necesaria para la revisión externa
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los datos presentados en la tabla de indicadores de RC descritos en la página 170.
- Revisión de las actuaciones realizadas en relación con la identificación y consideración de las partes interesadas a lo largo del ejercicio, en función del entendimiento de Cintra de los requerimientos de los grupos de interés.

- Análisis de la adaptación de los contenidos del Capítulo de RC 2008 a los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta de la norma AA1000APS (2008).
- Revisión de los resultados obtenidos en los procesos de diálogo con los grupos de interés y análisis de información pública sobre los aspectos relevantes para Cintra.
- Comprobación, mediante pruebas de revisión en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa y cualitativa de los indicadores de RC elaborados conforme a las bases y criterios indicados en las páginas 171 a 173 y su adecuada compilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Cintra.

El alcance de una revisión es sustancialmente inferior al de un trabajo de seguridad razonable. Por tanto la seguridad proporcionada es también menor. El presente informe en ningún caso puede entenderse como un informe de auditoría.

Independencia

El trabajo ha sido realizado por un equipo de especialistas en sostenibilidad y revisión independiente de información no-financiera. Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por el Código Ético de la International Federation of Accountants (IFAC).

Conclusión

Como resultado de nuestra revisión no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que el capítulo de RC 2008 de Cintra no ha sido preparado, en todos sus aspectos significativos, de acuerdo con los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta de la norma AA 1000 APS y que los indicadores de RC incluidos en la página 170 no se han preparado de acuerdo con las bases y criterios descritos en las páginas 171 a 173 o contienen errores significativos.

Recomendaciones

Adicionalmente, del proceso de revisión realizado surgen algunas observaciones y recomendaciones relativas a las áreas de mejora en la gestión de la RC y en la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta. A continuación se presenta un resumen de las recomendaciones más significativas presentadas a la dirección de Cintra, las cuales no modifican las conclusiones expresadas en el presente informe,

Inclusividad

Es recomendable que Cintra avance en la involucración de los grupos de interés en el proceso de identificación de temas e indicadores relevantes de RC, en los sistemas de diálogo y consulta con las partes interesadas en todos los países en los que está presente.


Relevancia

Es recomendable que Cintra avance en la definición de los indicadores clave de RC en consonancia con su definición de sus asuntos relevantes. Adicionalmente, es recomendable que Cintra utilice estándares públicos de reporting y de responsabilidad corporativa en la definición de los indicadores a incluir en el capítulo de RC.

Capacidad de respuesta

Es recomendable que Cintra continúe con la consolidación de los actuales sistemas y procesos de recopilación de la información y la inclusión progresiva de todo el perímetro del grupo para avanzar en la mejora de su capacidad de respuesta a los grupos de interés

PricewaterhouseCoopers Asesores de Negocios, S.L.



Guillermo Massó
Socio
30 de marzo de 2009

Tabla de indicadores de Responsabilidad Corporativa

INDICADORES	2008	Perímetro de la información ¹	% Volumen de negocio correspondiente ²
Desempeño económico			
Ventas Netas (millones de €)	736	Completo	100%
Otros Ingresos de Explotación (millones de €)	-		100%
Ingresos Financieros (millones de €)	-454		100%
Gastos de explotación (millones de €)	335		100%
Resultado del ejercicio atribuido a la Sociedad dominante (millones de €)	-56		100%
Impactos económicos indirectos			
Patrocinios y bonificaciones (€)	1.189.800	España	<50%
Inversión en proyectos I+D de medio ambiente (€)	18.480,48	España	<50%
Desempeño ambiental			
Consumo de recursos			
Electricidad (en GJ)	139.287,39	España	<50%
Combustible líquido (miles de litros)	935,69		<50%
Consumo de Agua (m3)	66.443,55		<50%
Emisiones CO2 (tn)			
Emisiones directas móviles (tn)	2.517,78	España	<50%
Porcentaje de negocio bajo sistemas de gestión certificado ISO 14001 (%)			
ISO 14001	30,76%	Completo	100%
Desempeño social			
Empleo			
Plantilla media (nº personas)	2.826	España	<50%
Edad media de la Plantilla (años)	38,8		<50%
Promedio de años de antigüedad (años)	6,1		<50%
Porcentaje de hombres y mujeres (%)	56% / 44%		<50%
Índice de rotación (%)	4,42%		<50%
Número de discapacitados en plantilla	95		<50%
Porcentaje de discapacitados en plantilla (%)	3,38%		<50%
Relación empresas/trabajador			
Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo (%)	100,00%	España	<50%
Salud y Seguridad en el trabajo			
Número de horas de formación en prevención de riesgos laborales	13.644,2 horas	España	<50%
Índice de Incidencia	46,69		<50%
Índice de Gravedad	0,56		<50%
Índice de Frecuencia	29,1		<50%
Formación y educación			
Número total de horas de formación	31.882	España	<50%
Inversión total realizada en formación (€)	620.216		<50%
Número total de participantes en formación	3.734		<50%
Satisfacción clientes institucional en apacamientos			
Nivel de satisfacción de los usuarios de parking	7,41	España	<50%
Nivel de satisfacción de los usuarios con el servicio de establecimiento regulado	6,02		<50%
Relaciones con la comunidad financiera			
Número de reuniones con inversores y analistas	159	Completo	100%
Número de roadshows	11		100%

¹ España: Se refiere a las sociedades dependientes y asociadas en España de Cintra Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A.
Completo: Se refiere a Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas en todos los países en los que opera. (Grupo consolidado).

² Esta información ha sido aportada por Concesiones de Infraestructuras de Transporte para clarificar el perímetro de cobertura de los indicadores verifica-

dos, según su volumen de negocio aplicable para cada indicador y no forma parte del alcance de la revisión efectuada por PricewaterhouseCoopers. El 100% corresponde a una cobertura del indicador equivalente al 100% de volumen de negocio de Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas. El símbolo <50% significa una cobertura del indicador menor de 50% del volumen total de negocio de Concesiones de Infraestructuras de Transporte S.A. y sus sociedades dependientes y asociadas.

Bases y criterios

para la elaboración de los indicadores de Responsabilidad Corporativa

AA1000 APS

El presente informe está basado en la norma internacional de aseguramiento AA1000 APS (2008). Esta norma se basa en tres principios básicos:

- **Inclusividad:** la organización debe realizar el análisis de la relevancia para los stakeholders de la compañía en los aspectos materiales.
- **Relevancia:** la organización debe tener en cuenta los aspectos y temas más relevantes tanto para el desarrollo de su actividad como para sus stakeholders.
- **Capacidad de respuesta:** la organización informante debe responder a las preocupaciones, políticas y normas relevantes de las partes interesadas.

INDICADORES	2008
Desempeño económico	
Ventas Netas	Ventas netas en 2008, según información contenida en las Cuentas Anuales de Concesiones Infraestructuras y Transportes, S.A.(Cintra)
Otros Ingresos de Explotación	Otros ingresos de explotación en 2008, según Cuentas Anuales Consolidadas de Cintra
Ingresos Financieros	Ingresos financieros en 2008 según información contenida en las Cuentas Anuales de Cintra
Gastos de explotación	Gastos de explotación en 2008 según información contenida en las Cuentas Anuales de Cintra
Gastos de personal	Gastos de personal en 2008 según información contenida en las Cuentas Anuales de Cintra
Resultado del ejercicio atribuido a la Sociedad dominante	Resultado del ejercicio atribuido a la Sociedad dominante en 2008, según información contenida en las Cuentas Anuales de Cintra
Impactos económicos indirectos	
Patrocinios y bonificaciones	Cantidades satisfechas por Concesiones Infraestructuras y Transportes, S.A cuya iniciativa reviste del ordenamiento jurídico del mercado donde opera. Engloba contribuciones obligatorias relativas a trabajos de conservación del Patrimonio Histórico Español con el 1% del presupuesto total de obra pública (presupuesto de ejecución material, sin IVA) ligada a concesiones de infraestructura de acuerdo con la Ley 16/1985 de 25 de junio de Regulación del Patrocinio Histórico Nacional
Inversión en proyectos I+D de medio ambiente (euros)	Inversiones realizadas en proyectos de I+D de medio ambiente en España en 2008
Desempeño ambiental	
Consumo de recursos	
Electricidad	Consumo de electricidad en sus oficinas centrales, aparcamientos y autopistas en España durante 2008
Combustible líquido	Consumo de combustible líquido (gasolina/gasoil) de vehículos en sus aparcamientos y autopistas en España durante 2008
Consumo de Agua	Consumo de agua en los aparcamientos y autopistas de Cintra en España durante 2008
Emisiones CO2	
Emisiones directas móviles (tn)	Toneladas de CO2 equivalentes emitidas directamente por el consumo de combustibles líquidos en fuentes móviles en los aparcamientos y autopistas en España durante 2008
Porcentaje de negocio bajo sistemas de gestión certificado ISO 14001	
ISO 14 001	Porcentaje de actividad certificada bajo ISO 14001 durante el 2008 respecto a su facturación consolidada de acuerdo con las Cuentas Anuales Consolidadas de Cintra

Desempeño social

Empleo

Plantilla media (nº personas)	Número medio de empleados dados de alta en España durante 2008
Edad media de la Plantilla (años)	Edad media del personal en plantilla en España a 31 de diciembre de 2008
Promedio de años de antigüedad (años)	Antigüedad de la plantilla en España a 31 de diciembre de 2008
Porcentaje de hombres y mujeres	Porcentaje de hombres y mujeres sobre el total de la plantilla en España a cierre a 31 de diciembre de 2008
Índice de rotación	Total de bajas voluntarias producidas sobre la media anual de plantilla en España durante 2008
Número de discapacitados (nº personas)	Número medio de trabajadores discapacitados en plantilla en España a lo largo de 2008
Porcentaje de discapacitados en plantilla	Número de discapacitados con respecto a la plantilla media en España a 31 de diciembre de 2008

Relación empresas/trabajador

Porcentaje de empleados cubiertos por un convenio colectivo	Porcentaje de empleados con contrato en explotación (no estructura) y empleados con salario garantizado (otro personal) negociados en los convenios correspondientes a 31 de diciembre de 2008
---	--

Salud y Seguridad en el trabajo

Número de horas de formación en prevención de riesgos laborales	Horas en formación en materia de prevención de riesgos laborales que se han impartido en cada una de las empresas de Cintra en España en 2008
Índice de Incidencia	Número de accidentes producidos durante la jornada laboral por cada mil personas expuestas en Cintra en España durante 2008. Se calcula aplicando la fórmula $II = \text{Nº de accidentes con baja acaecidos en la jornada laboral} \times 1000 / \text{Nº medio de trabajadores}$. 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 de cada 1000 horas trabajadas en Cintra en España durante 2008. Se calcula aplicando la fórmula $IG = \text{Nº de jornadas perdidas en el año} \times 1000 / \text{Nº de horas reales trabajadas}$. El Nº de horas totales trabajadas se calcula multiplicando las horas establecidas en el Convenio Colectivo correspondiente por la FTE (Full Time Equivalent) media de cada sociedad. $FTE = \text{Nº Empleados de alta durante el mes} \times \text{Nº de días de alta durante el mes} \times \text{coeficiente de reducción de jornada} / \text{Nº de días natural}$. 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 por cada millón de horas trabajadas en Cintra en España durante 2008. Se calcula aplicando la fórmula $IF = \text{Nº total de accidentes con baja producidos durante la jornada laboral} \times 1.000.000 / \text{Nº de horas trabajadas}$. El Nº de horas totales trabajadas se calcula multiplicando las horas establecidas en el Convenio Colectivo correspondiente por la FTE (Full Time Equivalent) media de cada sociedad. $FTE = \text{Nº Empleados de alta durante el mes} \times \text{Nº de días de alta durante el mes} \times \text{coeficiente de reducción de jornada} / \text{Nº de días natural}$. 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

Formación y educación	
Número total de horas de formación	Número de horas de formación recibidas por los trabajadores de Cintra en España durante 2008
Inversión total realizada en formación (€)	Gastos incurridos en la realización de los cursos de formación ofrecidos en Cintra en España durante 2008
Número total de participantes en formación	Número de asistentes a los cursos de formación ofrecidos en Cintra en España durante 2008
Satisfacción clientes institucional en apacamientos	
Nivel de satisfacción de los usuarios de parking	Puntuación que expresa el nivel de satisfacción de los clientes de parkings, basado en entrevistas personales realizadas a 1.390 personas en 35 localidades comprendidas en 7 delegaciones geográficas (Andalucía, Castilla-La Mancha, Centro, Nordeste, Canarias, Levante y Norte)
Nivel de satisfacción de los usuarios con el servicio de establecimiento regulado	Puntuación que expresa el nivel de satisfacción de los clientes del servicio de estacionamiento regulado, basado en entrevistas personales realizadas a 2.758 personas en 28 localidades comprendidas en 7 delegaciones geográficas (Andalucía, Castilla-La Mancha y Extremadura, Centro, Nordeste, Baleares, Levante y Norte)
Relaciones con la comunidad financiera	
Número de reuniones con inversores y analistas	Número de reuniones con inversores y analistas realizadas por las sociedades que cotizan en el mercado de valores en 2008
Número de roadshows	Número de roadshows llevados a cabo por las sociedades que cotizan en el mercado de valores en 2008

Principales hechos 2008/2009



ENE

La autopista Chicago Skyway comenzó a aplicar, siguiendo lo establecido en el Contrato de Concesión, las nuevas tarifas de la autopista. El peaje para vehículos ligeros se aumentó hasta 3 dólares, desde los 2,5 dólares anteriores.

Se realizó la transferencia, por parte del Estado Griego, del tramo operativo de la autopista Ionian Road. Desde ese momento, la concesionaria comienza a cobrar el peaje en dicho tramo.

La autopista 407-ETR refinanció la deuda con vencimiento en el año 2008 a través de dos emisiones de bonos distintas. La primera fue una emisión de bonos senior por importe de 250 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2011 y un cupón fijo del 4,50%. La segunda fue una emisión de bonos subordinados por importe de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2011 y un cupón fijo del 5%.



FEB

La autopista 407 ETR comenzó a aplicar las nuevas tarifas de la autopista. Por primera vez, la tarifa varía, no sólo en función del momento del día (hora pico/ hora valle) sino también en función de los distintos tramos recorridos. Las nuevas tarifas suponen un incremento del 9,4% en hora punta en la "Regular Zone" (entre las Autovías 401 y 404), y del 8,0% en hora punta en la "Light Zone" (resto de la autopista). El aumento para la hora valle en toda la autopista fue del 7,1%.

Cierre de la sindicación de € 400,9 millones de deuda senior de la autopista Ionian Roads, en la que Cintra participa con un 33,34% del capital.



MAR

La Sociedad SH-130 Concession Company, en la que Cintra participa en un 65%, cerró la financiación para la construcción y explotación de los segmentos 5 y 6 de la autopista SH 130. La inversión total prevista durante la fase de construcción es de \$ 1.358,3 millones, que se financiarán con deuda TIFIA por importe de \$ 430 millones más \$ 45,5 millones de intereses capitalizados durante la fase de construcción; deuda bancaria por importe de \$ 685,8 millones y fondos propios de \$ 197 millones aportados por los socios en proporción a su participación en el consorcio. Adicionalmente, existen fondos propios contingentes, para expropiaciones y como línea de liquidez, por un importe máximo de \$ 65 millones.



ABR

La autopista Indiana Toll Road procedió a aplicar las nuevas tarifas de la autopista que han supuesto un incremento medio para vehículos pesados del 20%. Además, se terminó la implantación del peaje electrónico en toda la autopista. A partir de este momento, comienza el periodo durante el que la Indiana Finance Authority (IFA) subvencionará la subida de las tarifas para vehículos ligeros de 2 ejes que utilicen transponder. El periodo de subvención se extenderá hasta el 20 de junio de 2016.

Finalizan las obras de rehabilitación de la autopista Note Litoral (Portugal) con la Apertura del enlace de Vila do Mouros, de 5 km de longitud, entre Viana do Castelo y Vila Nova de Cerveira.



MAY

Adjudicación de los contratos de servicio de estacionamiento regulado en Pozuelo de Alarcón (Madrid) con un total de 3.354 plazas, durante 10 años y con una prórroga adicional de 2 años.



JUN

Cintra cerró la refinanciación de toda la deuda de la concesionaria Autema, con vencimiento en el corto plazo, sustituyéndola por un préstamo a largo plazo por importe de € 292 millones. Adicionalmente, Cintra estructuró financieramente su participación en Autema, permitiendo una distribución extraordinaria por importe de € 316 millones.



JUL

Adjudicación del contrato de gestión, durante 5 años, de los servicios de aparcamientos y autobuses del aeropuerto londinense de Stansted, que se realizará conjuntamente con National Express Limited. El contrato consta de 28.363 plazas de estacionamiento repartidas en seis diferentes tipos de aparcamientos ubicados en las inmediaciones del aeropuerto.

Inauguración de la Vía Rápida Lagoa / Ribera Grande, en el eje Norte – Sur de Euroscut Azores cumpliendo con los plazos contractuales. (23 de julio).

Inicio de las obras correspondientes al eje Sur de Euroscut Azores.

NOV

El período de asignación gratuita de la ampliación de capital liberada se produjo entre los días 6 y 20 de noviembre, y las nuevas empezaron a cotizar el 8 de diciembre.

DIC

Adjudicación del contrato de concesión para la gestión del aparcamiento de aeropuerto de Vigo, con un total de 1.137 plazas en rotación, durante un plazo de un año más dos prórrogas de un año cada una.

ENE 09

La autopista 407-ETR anunció la refinanciación de la deuda con vencimiento en 2009 a través de dos emisiones de bonos distintas. La primera, por importe de 300 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2012 y un cupón fijo del 4,65%. La segunda, por importe de 200 millones de dólares canadienses, con vencimiento en enero 2014 y un cupón fijo del 5,10%.

La autopista Radial 4 extendió los términos y condiciones del paquete financiero de 556,6 millones de euros durante un plazo de dos años.

El consorcio liderado por Cintra (90%) resultó adjudicatario del concurso para el diseño, construcción, financiación y explotación de la autopista de peaje A1 en Polonia. El proyecto, de 180 km de longitud, forma parte de la Autopista Transeuropea Norte-Sur. El plazo de concesión es de 35 años desde la firma del contrato y la inversión prevista asciende a 2.100 millones de euros.

La propuesta presentada por el consorcio liderado por Cintra, fue seleccionada por la Comisión de Transportes de Texas como "Propuesta más Favorable" ("Best Value Proposal") para la construcción, mantenimiento y explotación de 21,4 km (13,3 millas) de la autopista North Tarrant Express, ubicada en la zona Dallas/Fort Worth de Texas, Estados Unidos.

El Consejo de Administración ha aceptado iniciar el estudio de una posible fusión de la Sociedad con Grupo Ferrovial, S.A., su accionista mayoritario, que se ha manifestado interesado en avanzar en el análisis de esta opción estratégica, sin hacer referencia, por el momento, a ninguna posible relación de canje.

La tutela del proceso de estudio y decisión sobre la fusión ha sido encomendada a la Comisión de Operaciones Vinculadas, que se ha constituido a estos efectos como "Comisión de Fusión". De esta Comisión forman parte exclusivamente los Consejeros externos no dominicales, en su mayoría independientes.

Asimismo, el Consejo de Administración ha acordado designar como asesor financiero de la Sociedad en relación con el proceso a una entidad financiera, que realizará los trabajos de valoración adecuados para la emisión, en su momento y en su caso, de una "fairness opinion" sobre la ecuación de canje. En esta designación se ha tenido muy en cuenta la ausencia de conflictos de interés y en particular la inexistencia de relaciones significativas recientes de financiación o de negocio entre dicha entidad y el grupo Ferrovial.

FEB 09

Entrada en vigor de las nuevas tarifas en la 407 ETR. La tarifa para vehículos ligeros en hora punta, se sitúa en 19,85 céntimos en la Regular Zone (al oeste de la autopista 400) y en 19,25 céntimos de dólar en Light Zone (el este de la autopista 400). La tarifa en hora valle y durante los fines de semana en toda la autopista es de 18 céntimos para los vehículos ligeros. El cambio de tarifas, también incluye la reducción del video-peaje para vehículos ligeros, la rebaja del alquiler mensual del transponder y la disminución de la tarifa para el mantenimiento de la cuenta de video-peaje. Adicionalmente, se cobrará una tarifa por cada viaje en la autopista, en función del tamaño del vehículo, que para los vehículos ligeros será de 25 céntimos por viaje.

La propuesta presentada por el consorcio liderado por Cintra, fue seleccionada por la Comisión de Transportes de Texas como "Propuesta más Favorable" ("Best Value Proposal") para la construcción, mantenimiento y explotación de 27,2 Km de autopista de peaje, del proyecto IH-635 Managed Lanes, ubicado en la zona metropolitana de Dallas en Texas, Estados Unidos.



**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**
Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou.
28020 Madrid
Tel.: +34 900 10 11 38
Fax: +34 91 555 69 98
e-mail: ir@cintra.es
accionistas@cintra.es

**CINTRA CONCESIONES DE
INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE
DE CHILE LIMITADA**
Avda. Andres Bello 2711 - 18°.
Las Condes. SANTIAGO CHILE
Tel.: +562 560 6250
Fax: +562 335 7806

**CINTRA CONCESIONES
DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE, S.A.
(SUCURSAL EN PORTUGAL)**
Avda. Duque D' Avila 46, 8°.
1050-083 LISBOA
Tel.: +35 121 351 2150
Fax: +35 121 315 1462

WEBSITES DE AUTOPISTAS:
www.407etr.com
www.autopistadelsol.com
www.autema.com
www.autopistamadridlevante.es
www.m45.es
www.radial4.com
www.eurolink-m4.com
www.eurolink-m3.ie
www.chicagoskyway.org
www.cintrachile.com

APARCAMIENTOS

CINTRA APARCAMIENTOS, S.A.
Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou.
28020 MADRID
Tel.: +34 91 418 56 00
Fax: +34 91 556 91 27
www.cintraaparcamientos.es

DELEGACIONES:

NORDESTE
Escocia, 50/58, esc. Dcha.
08016 BARCELONA
Tel.: +34 93 243 44 10
Fax: +34 93 243 44 11

ANDALUCIA
Isla de la Cartuja, s/n.
Edificio Expo. B50.
41092 SEVILLA
Tel.: +34 95 448 83 99
Fax: +34 95 448 82 83

BALEARES Y CANARIAS
Pascual Ribot, 3 - 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 02
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

GAUCIA
Torreiro, 13/15 - 6º E.
15003 LA CORUÑA
Tel.: +34 98 121 69 23
Fax: +34 98 121 68 92

CINTRA-NATIONAL EXPRESS
Room 144, Enterprise House.
Stansted Airport - ESSEX CM241QM.
REINO UNIDO
Tel.: +44 127 968 02 43
Fax.: +44 127 968 02 43

DORMIER, S.A.
Plaza Manuel Gómez Moreno, 2
Edificio Alfredo Mahou.
28020 MADRID
Tel.: +34 91 418 56 00
Fax: +34 91 556 91 27

FEMET, S.A.
Rio Tormes, nave 73.
Poligono Industrial El Nogal.
28110 ALGETE. MADRID
Tel.: +34 91 628 22 20
Fax: +34 91 628 12 32