



autopistas telecomunicaciones aeropuertos

informe anual 11
infraestructuras que funcionan **abertis**

informe anual 11



abertis

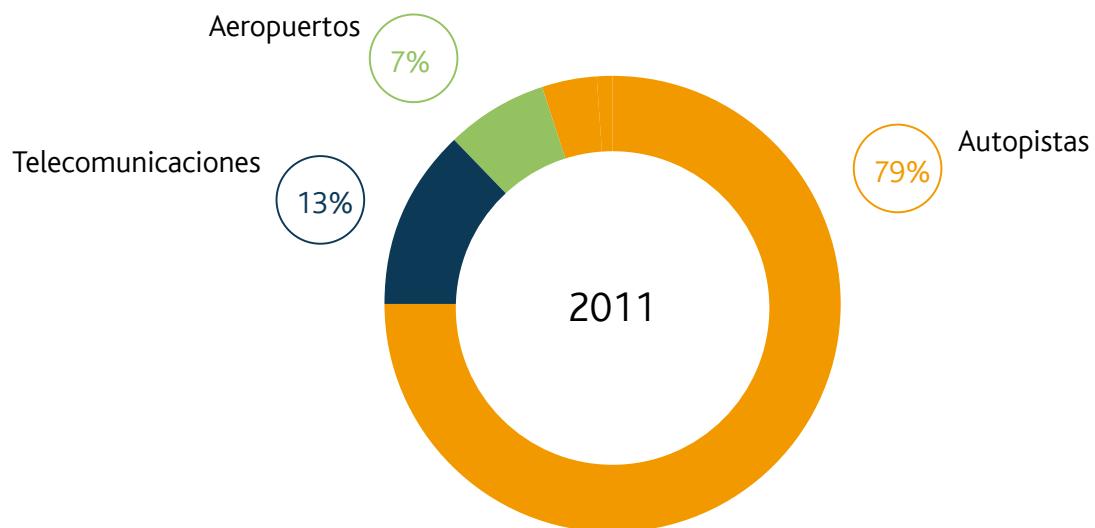
índice



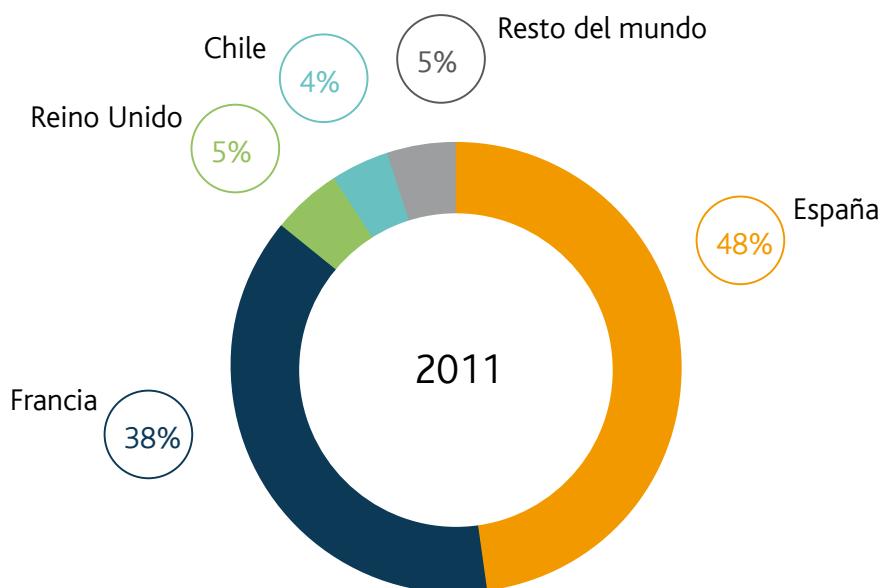
Índice

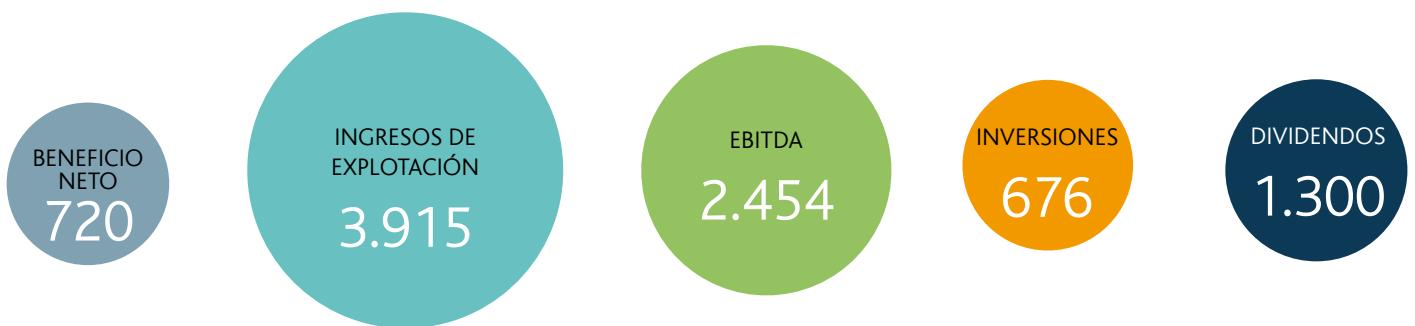
Carta del Presidente	6
Entrevista al Consejero Delegado	10
Gobierno Corporativo y Órganos de Gobierno	
1.1 Gobierno Corporativo	16
1.2 Órganos de Gobierno	18
Actividades del grupo abertis	
2.1 Autopistas	26
2.2 Infraestructuras de telecomunicaciones	40
2.3 Aeropuertos	44
Responsabilidad social corporativa	
3.1 La Responsabilidad Social Corporativa en abertis	52
3.2 Indicadores 2011	55
Información económico-financiera	
4.1 Magnitudes consolidadas	58
4.2 Gestión financiera	66
4.3 Accionistas y bolsa	70

INGRESOS POR SECTORES DE ACTIVIDAD



INGRESOS POR ÁMBITO GEOGRÁFICO



MAGNITUDES FINANCIERAS DEL GRUPO (EN MILLONES DE EUROS)**MAGNITUDES DE NEGOCIO**



Carta del Presidente

Salvador Alemany,
Presidente

Estimados accionistas,

En mis encuentros con empresarios, medios de información, grandes y pequeños inversores y ciudadanos, en general, me veo recurrentemente preguntado sobre el momento en que podemos dar por finalizada la fase bajista del ciclo económico.

La respuesta es, asimismo, recurrente. Esta es una crisis que, en muchas ocasiones, he calificado de asimétrica, expresando la idea de que si bien hace ya cuatro años que el conjunto de la economía mundial entró en crisis, no todos los países lo hicieron en las mismas condiciones. El resultado de ello, también fruto del mayor o menor coraje en el momento de acometer las reformas estructurales necesarias, ha sido el de unos escenarios y expectativas de salida claramente distintos, en función de las condiciones de entrada y de las políticas adoptadas para su corrección.

Sin ir más lejos, un indicador de actividad como es la evolución del tráfico en nuestras autopistas es fiel reflejo de esta asimetría: entre diciembre de 2007 y diciembre de 2011 el tráfico en nuestras autopistas de América creció un 16%; en la red francesa gestionada por **sanef** se mantuvo estable incluso con un ligero

crecimiento del 0,9%; y en España durante el mismo periodo la evolución fue claramente negativa con un descenso del 22%. En conjunto un retroceso del 8% para la red que gestionamos.

No es posible, por tanto, anticipar el momento en el que de un modo más o menos homogéneo habremos dejado atrás la crisis. De algún modo, compañías globales como la nuestra deben estar preparadas para convivir con escenarios de crisis prácticamente permanentes, pues éstos afectan a una u otra región económica o país de un modo secuencial y recurrente.

La globalización, y con ella la diversificación geográfica de nuestros negocios, es un factor que contribuye a atenuar el impacto de la crisis, como podemos constatar cuando analizamos la evolución de los tráficos en las autopistas o el impacto, realmente mínimo, que la crisis desde su inicio ha tenido en los resultados del Grupo. Pero, en sentido contrario, debe mantenernos en una situación de vigilancia constante respecto de la evolución de la economía en los distintos países en los que operamos con el fin de adoptar en cada caso las estrategias de respuesta más adecuadas.



La necesidad de combinar austeridad y políticas de crecimiento puede aportar nuevas oportunidades para los modelos concesionales

Claves de 2011 y perspectivas 2012

Es un hecho que 2011 se cerró con una gran sensación de inquietud tanto por lo que supuso un nuevo ejercicio marcado por la incertidumbre y la gran desconfianza de los distintos actores en la marcha de la economía, como por unas expectativas para 2012 que no son, todavía, de recuperación.

Lo que sí deberíamos esperar –y a ser posible conseguir– en este 2012 es aunar las voluntades de quienes jugamos un papel en la conformación de las condiciones necesarias para el crecimiento. Voluntad de actuar con decisión sobre aquellos ámbitos que pueden impulsar alternativas de salida de la crisis y de recuperación. No me extenderé en ello, pero es prioritario un liderazgo europeo capaz de aportar estabilidad y futuro a la zona Euro. Europa tiene que superar algunas pruebas en relación a su institucionalización. Los acuerdos de las últimas cumbres y la reforma del Tratado avanzan en este sentido y así parecen reconocerlo las medidas del BCE, en la línea de facilitar liquidez al sector financiero.

También debemos fijarnos en el plano de los países y de las distintas Administraciones (federales, regionales o autonómicas). Aquí hay que trabajar en las llamadas políticas de oferta. Reformas estructurales en los distintos ámbitos que mejoren la productividad, recuperen competitividad y devuelvan la confianza a los ciudadanos. Factores sin duda determinantes para una recuperación razonable del consumo y con él de las expectativas de crecimiento e inversión.

Junto con las medidas de ajuste, austeridad y reformas estructurales, deberemos ser capaces de apostar por políticas que estimulen el crecimiento. Es difícil ver opciones de desendeudamiento (público y privado) que no estén acompañadas de un crecimiento que lo haga posible y, sobre todo, sostenible. De lo contrario, algunos países podrían quedar instalados en una crisis con riesgo de cronificación.



La progresión de abertis

En este mismo Informe Anual el Consejero Delegado ofrece una visión más detallada de lo que 2011 significó para **abertis**. Un ejercicio marcado por la reorganización de los negocios del Grupo que culminó con la separación de la actividad de aparcamientos y parques logísticos en la nueva Saba Infraestructuras. Un proyecto que, bajo el liderazgo de Caixaholding como accionista mayoritario, ha sido capaz de atraer el interés y el compromiso accionarial de relevantes fondos de inversión y capital riesgo.

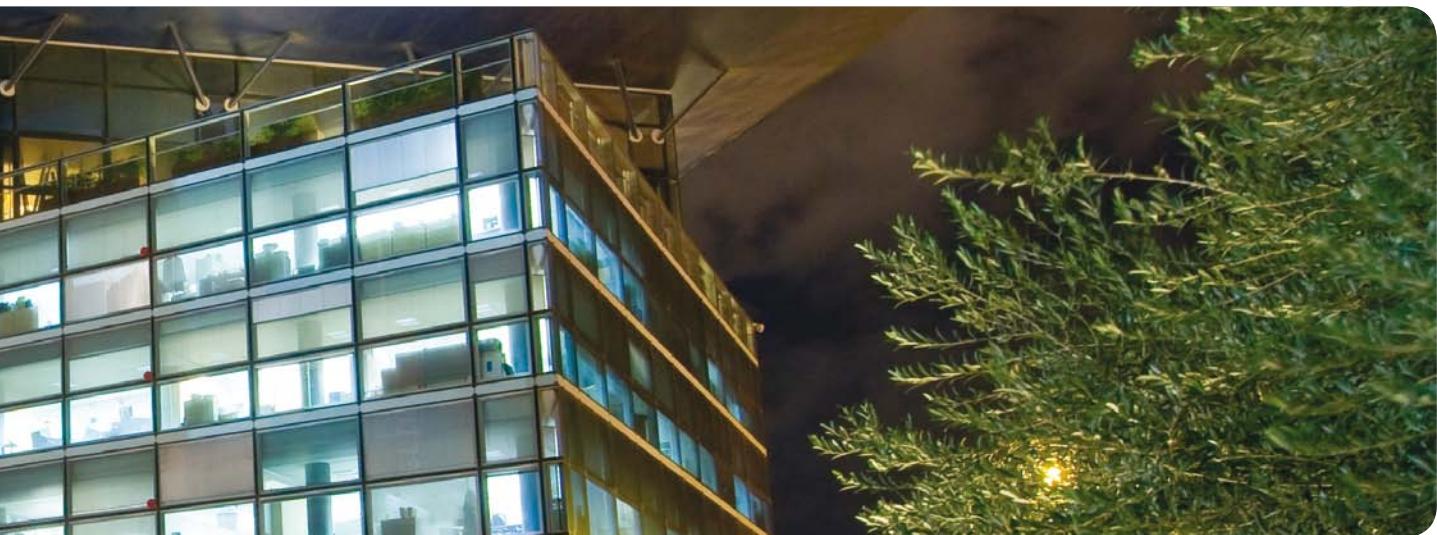
Así, **abertis** se ha centrado en los sectores de autopistas, telecomunicaciones y aeropuertos. En autopistas, un hito destacable del ejercicio fue el logro de una nueva concesión por 40 años en Puerto Rico. En este sentido, la internacionalización de nuestras actividades, con más del 50% de los ingresos generados en el exterior, reequilibra la negativa evolución del tráfico en las autopistas españolas.

También fue destacable la positiva evolución y contribución del negocio de telecomunicaciones, que logró absorber el impacto del “apagón analógico” en 2010 y de los ingresos no recurrentes en el mismo ejercicio por efecto de los proyectos de extensión de cobertura de la TDT en España. Por su parte, el negocio aeroportuario inició, asimismo, una recuperación tras un difícil 2010.

En cuanto a la evolución de nuestra acción en los mercados, 2011 fue un año en el que la acción de **abertis** se desmarcó del comportamiento bajista (-13%) del selectivo IBEX 35. En contraste, la acción creció un 3,9%. Un comportamiento que, asimismo, superó claramente al de los grupos que operan en nuestro sector, los cuales se movieron en una horquilla de descensos situada entre el -19% y el -51%. Nuestra prioridad sigue marcada por crear las condiciones que aseguren la sostenibilidad y previsibilidad de nuestra conocida política de dividendo y ampliación de capital liberada, una política que viene manteniendo un crecimiento mínimo del 5% anual de los dividendos. Cabe recordar aquí que desde el inicio de la cotización de la **abertis** fusionada en 2003 hasta el cierre de 2011, un accionista del Grupo ha acumulado una rentabilidad anualizada –dividendos, ampliaciones liberadas y revalorización de la cartera– del 13%.

En 2012 la compleja situación que afrontan las Administraciones y la necesidad de combinar austeridad y políticas de estímulo puede aportar nuevas oportunidades derivadas de la apuesta por los modelos concesionales que combinan la titularidad pública de los activos con la gestión y la financiación privada. Modelos que generan recursos, disminuyen el gasto público y mantienen y fortalecen el patrimonio de las Administraciones.

Uno de los proyectos más significativos y relevantes puede estar en la extensión del modelo de pago por uso –con la implantación



Uno de los proyectos más significativos puede estar en la extensión del modelo de pago por uso –con la Euroviñeta– al conjunto de la red viaria básica

de la Euroviñeta– al conjunto de la red viaria básica. También estaremos atentos al modelo de gestión aeroportuaria que pueda proponer el nuevo gobierno en España, y mantendremos nuestro foco en reforzar nuestra posición –con una mayor capacidad de gestión– en el sector de las telecomunicaciones, como así lo atestigua la ampliación de la participación en **Hispasat**, pendiente de aprobación por parte del Consejo de Ministros. Junto a ello, es una prioridad para el Grupo el seguimiento de nuevas oportunidades en el exterior, con EE.UU. como referencia permanente, y el mantenimiento de una marcada orientación hacia la eficiencia, que nos permita adaptar nuestros procesos y nuestra organización al contexto incierto y complejo en el que estamos operando.

La colaboración público-privada no va a resolver por sí sola la crisis actual, pero es indudable que existen todavía en Europa y

en el mundo, inversiones en infraestructuras de elevada rentabilidad socioeconómica que hay que abordar y que pueden apoyar el crecimiento económico.

Recordaba en mi carta del año pasado que este era y es nuestro mundo. Constituye nuestro relato, es el que da sentido a lo que hacemos y el porqué lo hacemos. A través de ello damos cuenta de lo que aportamos a la sociedad y de los valores que nos identifican. Leía en un artículo reciente que una empresa tiene, en un sentido amplio y radical, una función educativa. En **abertis** hemos asumido conscientemente este rol y colaboramos con las Administraciones, y con los distintos actores sociales y económicos, para hacer realidad una gestión más eficiente de las infraestructuras y con ello contribuir a la productividad, competitividad y cohesión social y económica de los territorios.



Entrevista a Francisco Reynés, Consejero Delegado

P. ¿Qué factores destacaría como claves del ejercicio 2011 para **abertis**?

R. Creo que lo más relevante de 2011 es que **abertis**, a pesar de trabajar en un entorno económico complejo –especialmente en los negocios que gestiona en España- ha seguido creciendo en sus principales magnitudes y ha cumplido sus objetivos de creación de valor para sus accionistas, empleados y para la sociedad en general.

La compañía ha cerrado el ejercicio con el mejor resultado neto de su historia, 720 millones de euros, un 9% superior a 2010. Asimismo, ha mantenido el nivel de ingresos respecto al año anterior y ha mejorado su EBITDA en un 2%, hasta los 2.454 millones de euros. Adicionalmente, se ha conseguido reducir un 3,2% los gastos de explotación, en un importante esfuerzo de gestión y contención por parte de toda la compañía. Diría que ha sido, por tanto, un buen año para **abertis** y en 2012 seguiremos trabajando en esa línea.

También ha sido un año importante debido a los cambios que se han producido en nuestro portafolio de activos, con la segregación de los negocios de aparcamientos y parques logísticos y la venta de nuestra participación en Atlantia. En este sentido, además, se inscribe la reciente venta, ya en 2012, de parte de la participación que mantenemos en Eutelsat.

El año 2011, por tanto, ha servido para poner las bases de una nueva **abertis**; más focalizada en sus tres negocios de autopistas, telecomunicaciones y aeropuertos; más eficiente, con una reducción importante de sus gastos de explotación y capex operativo; más internacional, con la incorporación de

nuevos negocios de autopistas en Puerto Rico; más robusta financieramente, con una reducción de su deuda de más de un 5,2% respecto a 2010; y en definitiva más rentable para sus accionistas, que el año pasado no solo vieron incrementada su remuneración ordinaria, como es habitual cada año, sino que además recibieron una remuneración extraordinaria. En total, **abertis** destinó en 2011 más de 1.300 millones de euros al pago de dividendos, con una rentabilidad por dividendo entorno al 14%.

P. **abertis** ha llevado a cabo un proceso de reorganización de sus negocios en 2011, con la escisión de su portafolio de aparcamientos y parques logísticos. ¿Cuál ha sido el objetivo del Grupo con esta reordenación?

R. El objetivo que nos marcamos cuando planteamos el proyecto de segregación de los negocios de aparcamientos y parque logísticos fue el crecimiento. Se trataba de propiciar las condiciones necesarias para que cada uno de los negocios tenga acceso a los recursos en un contexto en el que cualquier proyecto de crecimiento demanda una mayor capitalización y un menor recurso al endeudamiento. Entendimos que la concentración de los negocios en torno a dos sociedades gestionadas independientemente aporta a cada una de ellas foco y especialización en cuanto a sus áreas prioritarias.

Autopistas, telecomunicaciones y aeropuertos en el caso de **abertis**, y aparcamientos y parques logísticos en el caso de Saba Infraestructuras. Esto es como decir que les aporta un mayor recorrido y potencial de crecimiento, pues hay una mayor correlación entre los proyectos a desarrollar y los recursos disponibles.



La compañía ha cerrado 2011 con el mejor resultado neto de su historia, 720 millones de euros, un 9% más que el año anterior, y todo ello en un entorno económico muy complejo

Y es que, transcurridos cuatro años de crisis económica, en los cuales hemos consolidado la etapa de fuerte expansión que vivimos entre 2004 y 2008, en el Grupo nos hemos preparado para una nueva fase. El mundo ha cambiado y este cambio no es coyuntural.

P. abertis ha seguido en 2011 con su política de internacionalización con la consecución de una nueva concesión de autopistas en Puerto Rico. ¿Qué supone este proyecto para el Grupo?

R. Efectivamente, el pasado 21 de junio, el consorcio liderado por **abertis** y el fondo de inversión Goldman Sachs Infrastructure Partners II fue seleccionado por el Gobierno de Puerto Rico como *preferred bidder* en el concurso para la gestión de las autopistas PR-22 y PR-5. En septiembre, el consorcio asumió la gestión de ambas autopistas por un periodo de 40 años. Se trata de una operación en la que el consorcio desembolsó un canon concesional de 1.136 millones de dólares (830 millones de euros).

La concesión de las autopistas PR-22 y PR-5 han marcado un antes y un después en la apuesta de **abertis** por el mercado estadounidense como un objetivo estratégico de futuro. En este sentido, la operación llevada a cabo en Puerto Rico es, por su dimensión y características (con un marco jurídico y regulatorio definido, un socio financiero de clase mundial y unos activos de calidad), un referente para la compañía en cuanto a los proyectos que espera poder acometer en los próximos años en Estados Unidos.

Se trata de un mercado importante –de hecho, lo es toda América del Norte- para las infraestructuras y, en este sentido, desde finales de 2011, **abertis** dispone de una oficina en Washington con la voluntad de estudiar las oportunidades de negocio que puedan presentarse en este país. El objetivo de la compañía es trabajar directamente sobre el terreno y cerca de la Administración Federal en un momento en el que se ultiman privatizaciones en infraestructuras en un mercado suficientemente joven para que las oportunidades de negocio sean muchas.

También es un mercado emergente en el que el recorrido es amplio y largo y, por tanto, en el que **abertis** va a trabajar sin prisas. Ante cualquier operación que pueda plantearse, desde **abertis** se valoran criterios de rentabilidad, con riesgos asumibles, que permitan el desarrollo de un proyecto industrial y social con visión a largo plazo, sobre estimaciones y objetivos realizables, así como garantizar una capacidad financiera para afrontar inversiones de forma sostenible.

Este es un aspecto sobre el que me gustaría insistir y es que, cuando hablamos de crecimiento, quiero dejar claro que no vamos a crecer a cualquier precio. Por un lado, lo haremos con retornos que se ajusten a lo que nos hemos autoimpuesto como compañía. También lo haremos cuidando la estructura de nuestro balance, con lo que seguiremos creciendo pero siempre con especial atención a nuestro rating, que actualmente está entre los mejores del sector. También es importante destacar que **abertis** no se plantea crecer fuera de los tres negocios de actividad en los que estamos presentes.



En cualquier caso, nos planteamos incorporar activos que mejoren la vida media de nuestras concesiones, lo que constituye un imperativo estratégico para la creación de valor a medio y largo plazo. En este sentido, debemos acentuar aún más la vocación internacional del Grupo.

P. Otro de los aspectos que ha marcado el año 2011 ha sido el trabajo realizado en el ámbito de la eficiencia. ¿Qué resultados se han conseguido hasta el momento y cuáles son sus objetivos?

R. Uno de los aspectos que ha centrado la atención y los esfuerzos del equipo directivo en los últimos meses es el de la contención de los gastos de explotación y las inversiones operativas en el conjunto de los sectores y países en los que operamos. Este es un factor fundamental en el actual escenario de incertidumbre, marcado también por el incremento del coste de la deuda. En este sentido, estamos reorganizando la estructura de gestión de la compañía bajo los criterios de una mejora sustancial de la eficiencia de las operaciones y la adaptación de la estructura de *management* a los nuevos retos.

En 2011, este esfuerzo se materializó en una reducción del 3,2% de los gastos de explotación y del 11% del capex operativo. Estas acciones se enmarcan en un programa de eficiencia del Grupo a medio plazo.

Se trata, en definitiva, de un compromiso del equipo de gestión de la compañía para generar -de forma sostenida y creciente- valor para el accionista, bajo una perspectiva de largo plazo.

P. ¿Prevé algún cambio en el portafolio de negocios del Grupo para el ejercicio 2012?

R. Nos encontramos en un momento en el que estamos reorganizando nuestro portafolio de activos, con el objetivo de reducir su complejidad de gestión y reforzar el rol industrial en los proyectos en los que coparticipamos. En este sentido, nos interesa mucho poder consolidar financieramente las participaciones que tenemos en determinados proyectos, así como profundizar en aquellos que tengan recorrido de valor y sinergias dentro del Grupo.

Asimismo, y como fue el caso de Atlantia a principios de 2011, contemplamos las alternativas de desinversión en algunas de nuestras participaciones como vía de financiación de las nuevas oportunidades de expansión que se le presentarán al Grupo y como vía de reducción de nuestro nivel de endeudamiento. Siempre, en cualquier caso, partiendo de la exigencia en los retornos esperados y la selectividad de los activos en los que invertimos.



Es el momento de seguir creciendo en el exterior, en especial en proyectos de autopistas en América

Este es el caso de la operación llevada a cabo el pasado mes de enero con la colocación de un 16% del capital de Eutelsat, que ha generado un ingreso neto de 981 millones de euros para **abertis** y unas plusvalías netas a nivel consolidado de 396 millones de euros. Con esta operación, **abertis** recupera la inversión que realizó en su momento con la adquisición del 32% de Eutelsat y además sigue disponiendo de una participación relevante de más del 15% en la compañía.

También, en la línea que apuntaba antes de consolidar participaciones, en febrero de este año hemos adquirido a Telefónica un 13,23% de **Hispasat** por 123 millones de euros, con lo que alcanzamos el 46,6% de su capital, operación pendiente de aprobación por parte del Consejo de Ministros.

P. ¿Qué expectativas tiene para el ejercicio 2012?

R. Las perspectivas son positivas en su conjunto, si bien deberemos seguir con atención la evolución de los acontecimientos en el escenario macroeconómico. La situación en Europa es muy compleja y todo hace pensar que lo seguirá siendo en los próximos meses. Todos ellos son elementos susceptibles de afectar a los escenarios de salida de la crisis y con ello a las previsiones con las que venimos trabajando, especialmente en cuanto a la evolución de los tráficos en las redes de autopistas.

Trabajamos para mantener la fuerte generación de flujos de caja de nuestros negocios. En cuanto a la actividad orgánica, y a salvo de las incógnitas ya señaladas, podemos prever que los tráficos en las autopistas españolas tiendan a estabilizarse, lo que ya se ha conseguido en Francia. En América, confiamos en que se mantengan los niveles de crecimiento.

Por otro lado, esperamos que el tráfico de pasajeros en los aeropuertos siga al alza en este ejercicio y vemos con optimismo la evolución del negocio de las telecomunicaciones, que este año afrontará importantes retos, especialmente con las actuaciones que se deriven del denominado "dividendo digital". A todo ello sumamos el foco en el control de los costes y del capex como un factor de mejora de nuestros márgenes que depende fundamentalmente de nosotros mismos y no tanto de circunstancias externas, y en el que en 2012 seguiremos trabajando.

En definitiva, la compañía seguirá buscando proyectos de crecimiento inorgánico que permitan ampliar su portafolio, con activos que sigan propiciando la generación de valor para el accionista.





Carta del Presidente

Entrevista al Consejero Delegado

Gobierno Corporativo y Órganos de Gobierno

- 1.1 Gobierno Corporativo
- 1.2 Órganos de Gobierno

Actividades del grupo abertis

- 2.1 Autopistas
- 2.2 Infraestructuras de telecomunicaciones
- 2.3 Aeropuertos

Responsabilidad social corporativa

- 3.1 La Responsabilidad Social Corporativa en **abertis**
- 3.2 Indicadores 2011

Información económico-financiera

- 4.1 Magnitudes consolidadas
- 4.2 Gestión financiera
- 4.3 Accionistas y bolsa



Gobierno corporativo

Mayor transparencia y nuevo Código Ético

abertis desarrolla su labor a través de una sólida y organizada estructura de gobierno que, configurada por el Consejo de Administración y las diferentes comisiones (Ejecutiva, Auditoría y Control, y Nombramientos y Retribuciones), ha hecho de la transparencia y el comportamiento ético sus máximas prioridades.

En 2011, los órganos de gobierno han seguido trabajando para alcanzar las mejores prácticas de Gobierno Corporativo, introducidas en España por el Código Unificado de Buen Gobierno, y que se han visto fortalecidas por la Ley de Sociedades de Capital de 2 de julio de 2010 y las modificaciones establecidas en normas posteriores como el Real Decreto-Ley 13/2010, la Ley 2/2011, de Economía Sostenible y la Ley 25/2011, que buscan una mayor transparencia en las empresas y una mayor participación de los accionistas.

En cumplimiento de estas nuevas preceptivas, **abertis** ha modificado este año su normativa interna, recogida en los Estatutos Sociales, el Reglamento de la Junta General de Accionistas y el Reglamento del Consejo de Administración. Unas modificaciones que garantizan que la toma de decisiones en el Grupo vele por el interés social de la compañía, permita a

los accionistas el ejercicio de sus derechos, y aporte, asimismo, capacidad para continuar generando valor.

Con el objetivo de mejorar las prácticas de Buen Gobierno, **abertis** ha aprobado en 2011 un nuevo Código Ético que define las pautas de actuación y comportamiento que deben regir el comportamiento laboral de las/los empleadas/os del Grupo, así como de todos los agentes que se relacionan con **abertis**. Este código viene reforzado con el trabajo de la Comisión del Código Ético, máximo organismo responsable del cumplimiento del texto.

Además, en su compromiso para acercarse al accionista y con motivo de la Junta General de Accionistas, **abertis** ha impulsado la creación del Foro Electrónico de Accionistas, con el fin de incrementar la comunicación entre el grupo y sus accionistas, así como favorecer la participación y la intercomunicación entre éstos.

abertis seguirá trabajando en su misión para que la transparencia y el buen gobierno en su actuación sigan siendo las bases que inspiren la cultura corporativa de toda la organización.

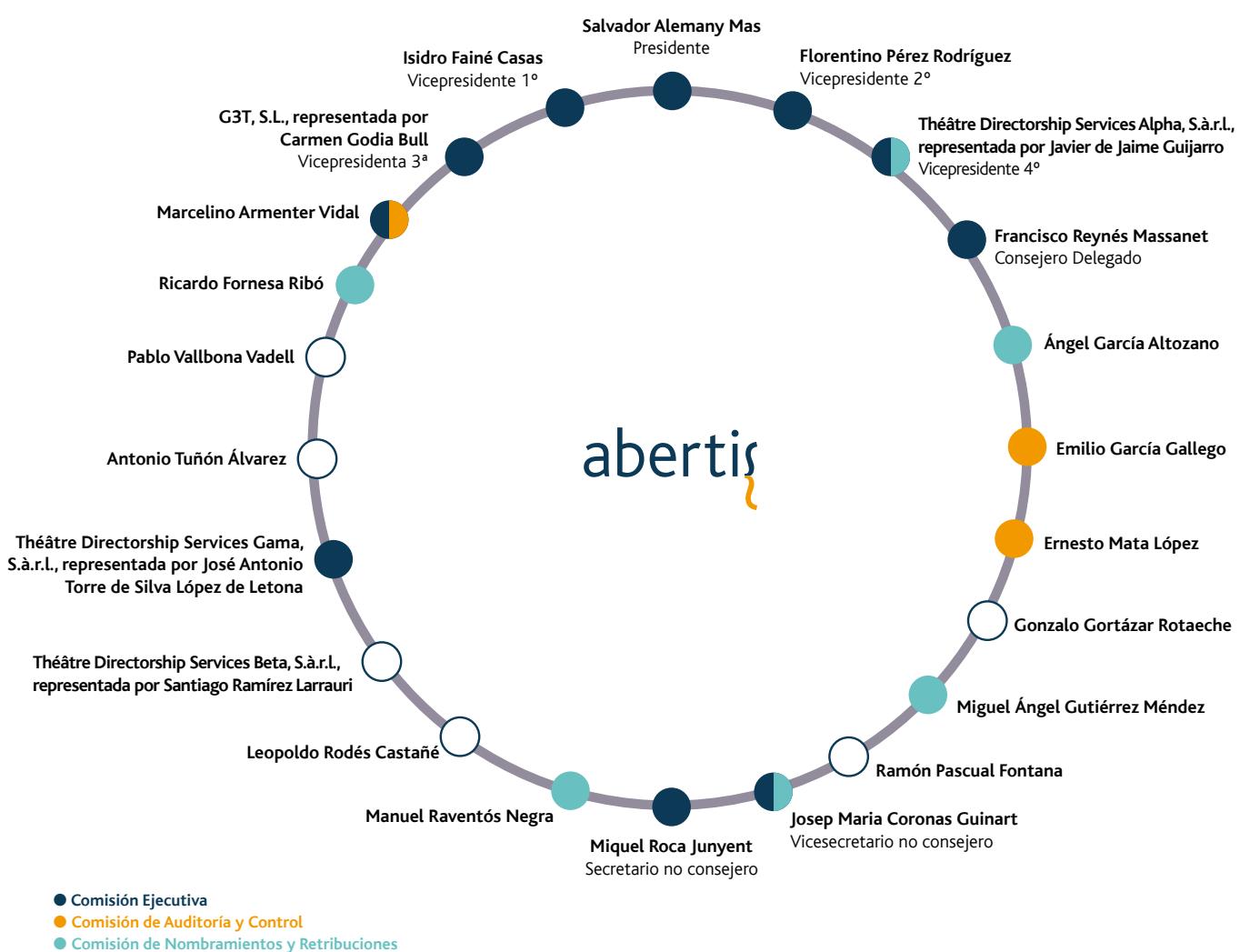


Con el objetivo de mejorar las prácticas de Buen Gobierno, **abertis** ha aprobado en 2011 un nuevo Código Ético que define las pautas de actuación y comportamiento que deben regir el comportamiento laboral de las/los empleadas/os del Grupo, así como de todos los agentes que se relacionan con **abertis**



Órganos de Gobierno

Consejo de Administración (a 31 de diciembre de 2011)



Durante el año 2011 se han incorporado Gonzalo Gortázar Rotaeche y Antonio Tuñón Álvarez y ha cesado Enric Mata Tarragó.

Comisión Ejecutiva



De izquierda a derecha: Carmen Godia Bull, Florentino Pérez Rodríguez, Isidro Fainé Casas, Salvador Alemany Mas, Francisco Reynés Massanet, Javier de Jaime Guijarro, Miquel Roca Junyent, José Antonio Torre de Silva López de Letona, Josep María Coronas Guinart, Marcelino Armenter Vidal.

Órganos delegados de control

Comisión Ejecutiva

Salvador Alemany Mas (presidente)
 Isidro Fainé Casas
 Florentino Pérez Rodríguez
 G3T, S.L., representada por Carmen Godia Bull
 Théâtre Directorship Services Alpha, S.à.r.l.,
 representada por Javier de Jaime Guijarro
 Marcelino Armenter Vidal
 Francisco Reynés Massanet
 Théâtre Directorship Services Gama, S.à.r.l.,
 representada por José Antonio Torre de Silva López de Letona
 Miquel Roca Junyent (secretario no consejero)
 Josep María Coronas Guinart (vicesecretario no consejero)

Comisión de Nombramientos y Retribuciones

Manuel Raventós Negra (presidente)
 Ricardo Fornesa Ribó
 Théâtre Directorship Services Alpha, S.à.r.l.,
 representada por Javier de Jaime Guijarro
 Ángel García Altozano
 Miguel Ángel Gutiérrez Méndez
 Josep María Coronas Guinart (secretario no consejero)

Comisión de Auditoría y Control

Ernesto Mata López (presidente)
 Marcelino Armenter Vidal
 Emilio García Gallego
 Marta Casas Caba (secretaria no consejera)

Equipo directivo
(a 31 de diciembre de 2011)



Presidente
Salvador Alemany Mas



Consejero Delegado
Francisco Reynés Massanet



Director Corporativo de
Estudios y Gabinete
de Presidencia
Antoni Brunet Mauri



Director General Financiero
y Desarrollo Corporativo
José Aljaro Navarro



Director General de Recursos
Internos y Eficiencia
Lluís Deulofeu Fuguet



Director Corporativo de
Relaciones Institucionales
Sergi Loughney Castells



Director General de
abertis autopistas
Josep Lluís Giménez Sevilla



Director General de **sanef**
François Gauthey



Director Corporativo de
Control de Riesgo y Auditoría
Internacional
Jordi Lagares Puig



Director de Planificación
Estratégica y Desarrollo Corporativo
José Manuel Aisa Mancho



Director de Control de Gestión
Corporativo
Martí Carbonell Mascaró



Director de Relaciones
con Inversores
Steven Fernández Fernández



Director Corporativo de
Organización
Jordi Fernández Montolí



Director de Compras
y Servicios Generales
Josep María Gómez Hospital



Director de Sistemas
de Información
José Carlos Moreno Montero



Secretario General
Josep Maria Coronas Guinart



Director Corporativo
de Comunicación
Juan María Hernández Puertolas



Directora de Asesoría
Jurídica Corporativa
Marta Casas Caba



Director General de
Autopistas América
David Díaz Almazán



Director General de
abertis telecom
Tobías Martínez Gimeno



Director General de
abertis airports
Carlos del Río Carcaño



Directora de Asesoría Fiscal
Corporativa
Montserrat Tomás Gil



Director Corporativo
de Finanzas
José Luis Viejo Belón



Director de
Seguridad Corporativa
Luis Jiménez Arrébola



Director Corporativo de
Personas
Joan Rafel Herrero



Director de Proyectos
Especiales
Juan Rodríguez de la Rubia López



Director de Administración
Francesc Sánchez Farré



activida



Carta del Presidente

Entrevista al Consejero Delegado

Gobierno Corporativo y Órganos de Gobierno

- 1.1 Gobierno Corporativo
- 1.2 Órganos de Gobierno

Actividades del grupo **abertis**

- 2.1 Autopistas
- 2.2 Infraestructuras de telecomunicaciones
- 2.3 Aeropuertos

Responsabilidad social corporativa

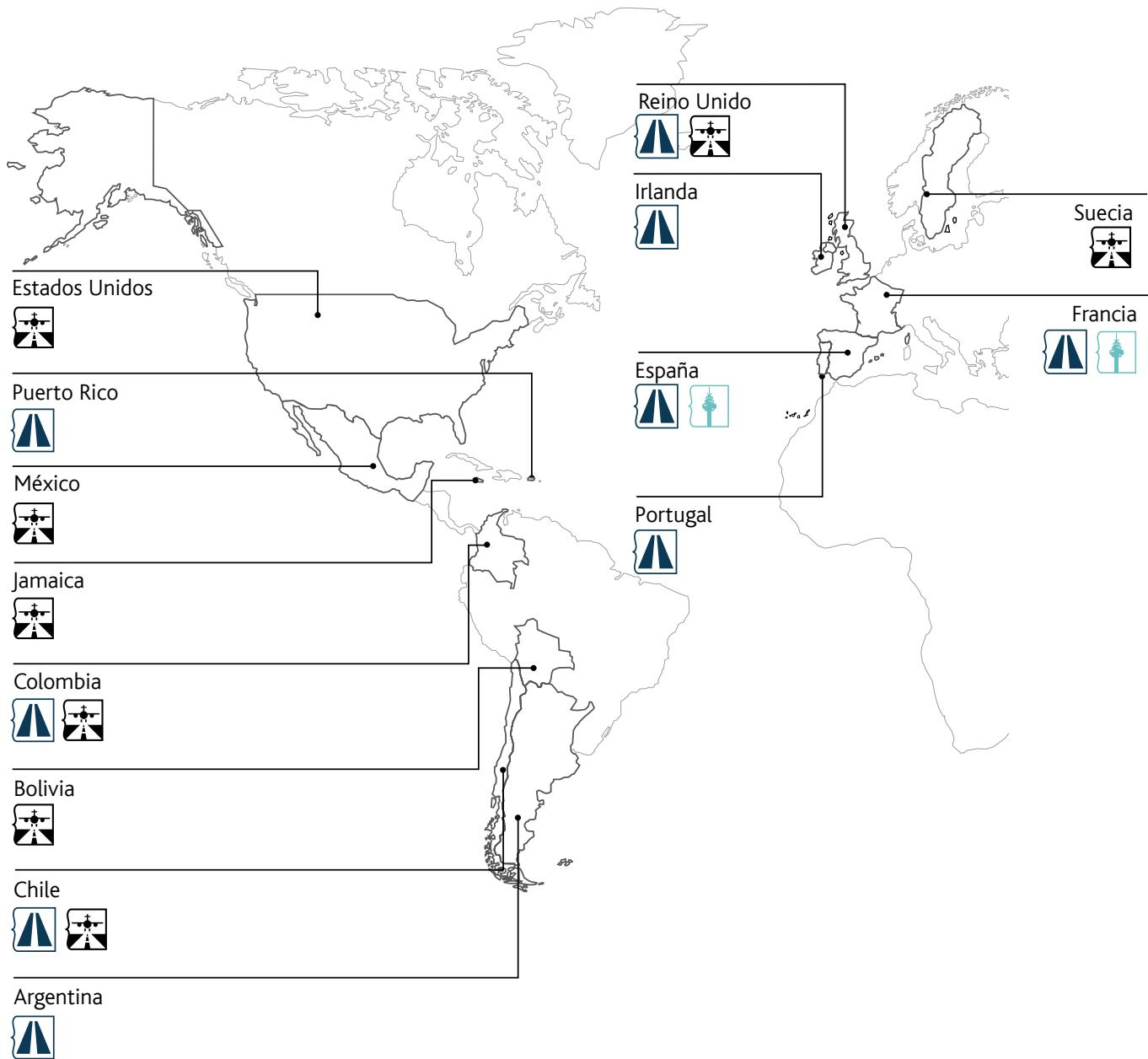
- 3.1 La Responsabilidad Social Corporativa en **abertis**
- 3.2 Indicadores 2011

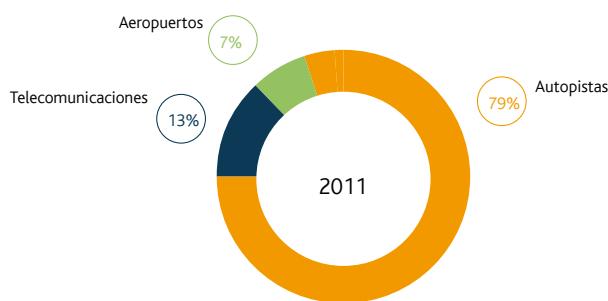
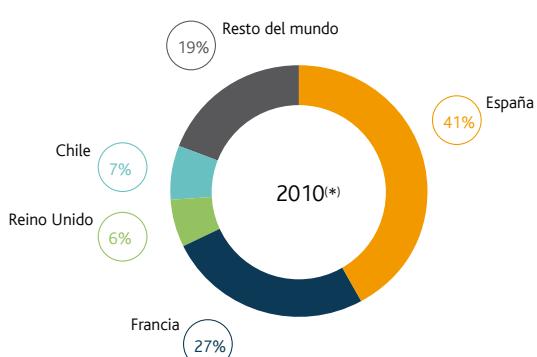
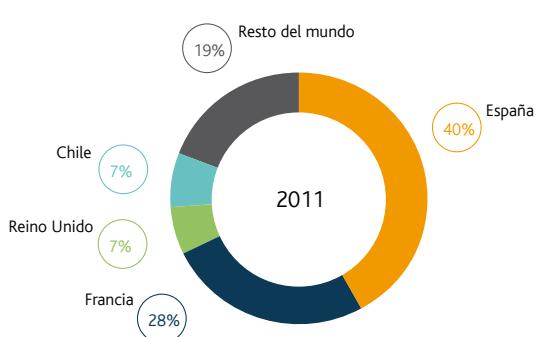
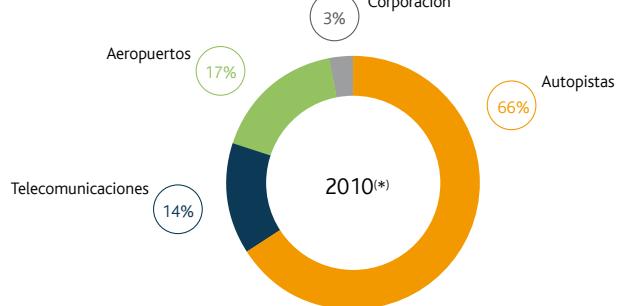
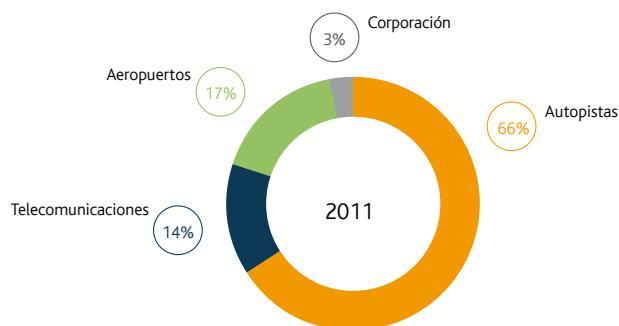
Información económico-financiera

- 4.1 Magnitudes consolidadas
- 4.2 Gestión financiera
- 4.3 Accionistas y bolsa

abertis se ha consolidado como uno de los líderes mundiales en el mercado de la gestión privada de infraestructuras públicas y está presente en un total de 14 países a través de tres áreas de negocio:

-  Autopistas
-  Infraestructuras de telecomunicaciones
-  Aeropuertos



APORTACIÓN DE LOS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN
POR SECTORES Y POR ÁMBITO GEOGRÁFICOPLANTILLA MEDIA
POR SECTORES Y POR ÁMBITO GEOGRÁFICO

(*) A efectos comparativos, se muestra la cuenta de resultados 2010 considerando el impacto de la clasificación en 2011 de los segmentos operativos de aparcamientos y parques logísticos como actividades interrumpidas.



Autopistas

Mayor internacionalización con nuevas concesiones en América

La unidad de negocio de autopistas de **abertis** ha dado en 2011 un paso más en su continuo proceso de internacionalización. La reorganización de la división, con una nueva Dirección General de Autopistas América, el refuerzo de la oficina en Washington DC (Estados Unidos) y el cierre con éxito del concurso para la gestión de dos autopistas en Puerto Rico son la muestra de que **abertis** tiene la mirada puesta en América y más concretamente en Estados Unidos; un mercado que, por su madurez, seguridad jurídica y necesidades de mejora de sus infraestructuras, es un objetivo estratégico de futuro para el Grupo.

La internacionalización sigue dando sus frutos. En un entorno económico que en España sigue marcado por el retroceso de la actividad económica, el negocio internacional ha permitido compensar parcialmente las aún débiles cifras de tráfico en la Península. En este sentido, cabe destacar las cifras de actividad en Chile y Argentina, donde el crecimiento económico es mayor que en otros países.

De esta manera, el negocio de autopistas de **abertis** -principal actividad del Grupo en términos de volumen de negocio y resultados- ha podido mantener durante el ejercicio el nivel de sus principales magnitudes, al tiempo que ha contribuido en la misión de la búsqueda de la máxima racionalización, eficiencia y modernización de su actividad.

En este sentido, en la red de autopistas en España se ha consolidado la organización única para simplificar los procesos y conseguir una completa integración operativa entre los diferentes centros de operaciones. También se ha simplificado

el funcionamiento de los Consejos de Administración de las concesionarias en España.

En 2011, **abertis autopistas** ha seguido apostando por la consolidación de su modelo de gestión y por la mejora de sus infraestructuras con la voluntad de dotar a su red de una mayor capacidad y calidad de servicio.

Las obras de ampliación del tercer carril de la autopista AP-7, principal corredor del litoral mediterráneo de la Península Ibérica, han quedado prácticamente completadas y verán su punto final en el primer semestre de 2012. Mientras, las obras de mejora y ampliación del tercer carril de la autopista AP-6, corredor básico para las comunicaciones entre Madrid y el noroeste de España, siguen su curso según el calendario establecido.

El ejercicio ha sido también para **abertis autopistas** el de la modernización y avances tecnológicos para impulsar la mejora de la atención al cliente y la búsqueda de la mayor comodidad en sus desplazamientos por autopista. Asimismo, ha seguido apostando por los proyectos de I+D+i y de protección del medioambiente, lo que la ha consolidado como una empresa pionera en la búsqueda de soluciones adaptadas al cliente.

Por todo ello, **abertis** ha continuado consolidando su posición de liderazgo en el mercado de la gestión de infraestructuras viarias en el mundo, con la explotación directa de 3.772 kilómetros de autopistas en cinco países, y la participación en la explotación en otros 2.224 km. más, a través de su presencia en concesiones en Europa y América.



El negocio de autopistas aportó en 2011 al Grupo el 79% de sus ingresos y un 88% de su EBITDA. El negocio ha incrementado su presencia internacional, con la incorporación de nuevos contratos de concesión en Puerto Rico

CONTROL DIRECTO O COMPARTIDO

SOCIEDADES CONCESIONARIAS

España	Francia y resto de Europa	América
acesa	sanef	elqui
invicat	sapn	rutas del pacífico
aumar	sanef aquitaine ¹	apr
iberpistas	sea14 ¹	gco
castellana		Autopista Central
aucat		gesa ¹
aulesa		opsa ¹
avasa		
Trados 45		

SOCIEDADES TELEMÁTICAS

España	Francia y resto de Europa	América
	eurotoll	
	slovtoll	
	bet'eire flow	

OTRAS PARTICIPACIONES

España	Francia y resto de Europa	América
Accesos de Madrid	A'Lienor	Coninval ¹
Ciralsa	Alis	Ausol
Autema	Routalis ¹	Coviandes
Henarsa	Brisa	metropistas
	RMG	

1. Sociedades que únicamente prestan servicios de explotación de autopistas.

Ingresos del sector autopistas del Grupo

3.098

millones de euros

79%

del total de **abertis**

Francia y el resto de Europa

La presencia de **abertis** en el negocio de autopistas en Francia se canaliza a través del grupo concesionario **sanef**, en el que tiene una participación del 52,55%. **sanef** gestiona hasta 2029 un total de 1.757 kilómetros de autopistas de peaje en el noroeste de Francia, en Normandía (en esta zona a través de su filial **sapn**) y en Aquitania (a través de su filial **sanef aquitaine**), que representa el 22% de la red en Francia y el 47% de la red de autopistas de **abertis**.

La red de **sanef** mantiene una posición privilegiada en el centro de la Europa económica, conectando París con cinco grandes ciudades europeas (Londres, Bruselas, Luxemburgo, Fráncfort y Estrasburgo) y gestionando cinco de los siete accesos por autopista a la región de Île de France.

Después de varios años de incremento de las vías en servicio, **sanef** se ha centrado durante el ejercicio en la consolidación de las nuevas autopistas incorporadas (la A-65, que une las localidades de Langon y Pau; y la variante sur de Reims, de 14 kilómetros de longitud), así como en la mejora de sus instalaciones.

En 2011, se ha acordado el nuevo "Contrato Quinquenal" con el Gobierno francés, que establece un plan de inversiones de 166 millones de euros en los próximos cinco años a cambio de un incremento de las tarifas. Con esta inversión se financiarán diferentes partidas como el telepeaje sin parada; la mejora de las áreas de servicio con el aumento de la capacidad de aparcamiento para vehículos pesados

y una mejor accesibilidad a clientes con discapacidad; la instalación de nuevos dispositivos de gestión del tráfico en los alrededores de París y Estrasburgo; y la mejora del sistema de recogida de objetos, un procedimiento que permite incrementar la seguridad en todas las actividades que se llevan a cabo en la calzada.

En el ejercicio, **sanef** ha seguido con su apuesta por el cuidado del medio ambiente con las inversiones previstas por el programa Paquet Vert, un acuerdo firmado en 2010 con el Gobierno de Francia para la inversión de 250 millones de euros en tres años en proyectos destinados a mejorar la integración de las infraestructuras en el medio ambiente.

Además, se ha seguido trabajando en el plan de renovación de las áreas de servicio y gasolineras. Con estos nuevos contratos se ha buscado mejorar la calidad de las instalaciones y de los servicios ofrecidos a los clientes, sin olvidar la sostenibilidad y la protección del medio ambiente. El objetivo de la operación es adecuar las áreas de servicio a la gran diversidad de clientes y conseguir una mejor gestión de las horas valle y las horas punta de tráfico.

2011 ha sido también el año de impulso de **europetoll**, que se ha convertido en la primera compañía europea en dispositivos de control de paso para camiones. **europetoll** está presente en diversos países de Europa del Norte y del Este.

CONTROL O CONTROL COMPARTIDO

Sociedades concesionarias	Participación	Km.	Fin concesión
sanef	52,55% ¹	1.388	2029
sapn	99,97%	368	2029
sea14²	99,97%		
sanef aquitaine³	100,00%		
		1.757	

1. **abertis** participa en un 52,55% en **sanef**, que es la que participa en el resto de sociedades.

2. Sociedad dedicada a la explotación de la autopista A14 (**sapn**).

3. Sociedad dedicada a la explotación de la autopista A65 (A'Lienor).

Sociedades telemáticas	Participación
Francia	
europetoll	100%
Resto de Europa	
slottoll	100%
bet'eire flow	100%

OTRAS PARTICIPACIONES

Sociedad	Participación	Km.	Fin concesión
Francia			
A'Lienor	35,00%	150	2061
Alis	19,67%	125	2067
Routalis ¹	30,00%		
		275	
Resto de Europa			
Brisa	14,60%	1.378	2035
RMG	33,30%	74	2026
		1.727	

1. Sociedad dedicada a la explotación de la autopista A28 (Alis)

Philippe Duthoit

Director General de eurotoll

“Los principios que regirán la Ecotasa pueden parecer complejos, pero nuestros clientes pueden contar con nuestra ayuda y consejo”

¿Qué es la Ecotasa y qué papel jugará eurotoll?

En 2013, en Francia, se aplicará una tasa kilométrica a los camiones que circulen por carreteras locales y nacionales: la Ecotasa. Esta nueva tasa afectará a los vehículos de más de 3,5 toneladas, en una red de 15.000 km que incluye autopistas nacionales y locales.

Société Habilitée de Télélépage, eurotoll, tendrá un papel central en la aplicación de la nueva normativa. El hecho de que, históricamente, siempre se haya encargado de ofrecer consejo sobre las problemáticas de peaje y de interoperabilidad lo convierten en el interlocutor legítimo de los transportistas, que, a partir de ahora, se deben preparar para repercutir en sus clientes el coste añadido que comporta la Ecotasa. Según nuestras estimaciones, el presupuesto destinado a peajes de los transportistas debería aumentar del 50% al 100% y del 7% al 10% de la carga inherente a la actividad del transporte. Los principios y decretos que regirán esta repercusión de derecho pueden parecer complejos, pero nuestros clientes pueden contar con nuestra ayuda y consejo a la hora de evaluar los incrementos, para poderlos integrar lo antes posible en sus contratos de transporte.

La Ecotasa se basará en un sistema de geolocalización. ¿Serán capaces de gestionar esta nueva tecnología?

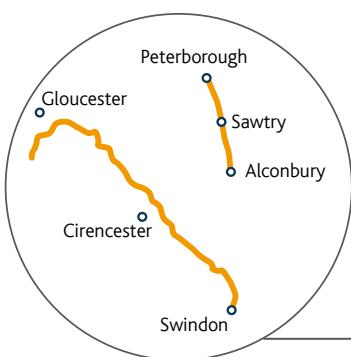
Hace años que nos avanzamos al peaje por satélite. eurotoll, una empresa pionera, desarrolló el Tribox, el primer sistema que unió telepeaje con geolocalización, cosa que permite el acceso a herramientas de gestión muy eficaces. Entre los servicios con un valor añadido que ofrece eurotoll, podemos citar: el desglose de los costes, los cuadros de mando, el soporte para decidir el mejor itinerario, el soporte a la hora de repercutir las tasas sobre los buenos clientes, etc. Para hacer todo esto posible, eurotoll refuerza su papel de consejero respecto a los entes que toman las decisiones en el mundo del transporte.

¿Cuáles son sus objetivos en el mercado europeo?

Queremos ser un actor principal de la interoperabilidad en Europa. En 2011, después de la puesta en marcha de la interoperabilidad de los peajes entre Francia y España, eurotoll ha inaugurado la interoperabilidad Alemania-Austria gracias a un dispositivo único en los vehículos, un paso suplementario hacia la unificación de las redes viarias europeas. Además, la oferta de eurotoll de 2011 se ha visto aumentada con las redes alemana, polaca y belga (túnel de Liefkenshoek en Amberes). Finalmente, como complemento de su implantación en Budapest, eurotoll persigue su desarrollo internacional y ofrece sus servicios en Polonia desde junio de 2011; de esta forma, hemos abierto una oficina comercial en Poznan, para aproximarnos todavía más a los transportistas polacos.



EUROPA

Reino Unido
RMGFrancia
sanef

A'liénor

Portugal
Brisa

En el plano institucional, destaca el nombramiento de Alain Minc como nuevo presidente de **sanef**, en sustitución de Pierre Chassigneux, que se jubiló tras haber ejercido el cargo desde 2004.

En el resto de Europa, **abertis** mantiene su presencia en la portuguesa Brisa, con una participación cercana al 15%, y cuenta con un puesto en su Consejo de Administración.

En Reino Unido, participa en la concesionaria RMG, titular de las concesiones de las autopistas A1-M y A419/417.

Por otro lado, en 2011, **abertis** salió del mercado italiano tras la venta de la participación que tenía en Atlantia (6,68%) a través de un proceso de colocación privada. La venta supuso unos ingresos para la compañía de 626 millones de euros con unas plusvalías de 151 millones de euros.

Magnitudes económicas y actividad

Las concesiones de autopistas de gestión directa en Francia y resto de Europa y otras sociedades telemáticas alcanzan unos ingresos de 1.505 millones de euros y un EBITDA de 962 millones de euros, lo que representa un 38% y un 39% del total de **abertis**, respectivamente.

Las magnitudes detalladas corresponden a **hit/sanef** consolidado.

Los ingresos de peaje a diciembre de 2011 son de 1.383 millones de euros, un 3,8% superiores a los de diciembre de 2010 gracias al aumento de un 2,2% de las tarifas y a la evolución positiva de la actividad, con un incremento de la IMD de un 1,2% (+1,9% comparable sin impacto por el nuevo tramo de la circunvalación sur de Reims).

Los otros ingresos (123 millones de euros) corresponden a prestaciones de servicios de las sociedades concesionarias (servicios de ingeniería y telecomunicaciones, cánones de áreas de servicios y otros servicios de explotación de autopistas), así como a los ingresos de las filiales, básicamente, por actividades telemáticas.

A finales de 2011, el porcentaje de transacciones de telepeaje sobre el total de vehículos ha alcanzado el 37,8% (un incremento anual de 1,6 puntos), siendo el porcentaje de pesados de un 76,9%.

En Francia, se han invertido 69 millones de euros en la renovación y modernización de la red existente (en renovación de peajes y mantenimiento de la red) y 88 millones de euros en inversiones relacionadas con el Paquet Vert, en el enlace RN13-A13 y en la finalización de trabajos de la circunvalación de sur de Reims.

IMD

	2011	Var.
sanef	23.051	0,9%
sapn	28.673	2,2%
Total IMD	23.575	1,2%

C. RESULTADOS NIIF (millones de euros) (Aportaciones al consolidado de **abertis**)

	2011	Var.
Ingresos de explotación	1.505	2,7%
EBITDA	962	4,8%
EBIT	587	4,7%

INVERSIONES (millones de euros)

	2011
Inversión operativa	69
Inversión en expansión	88



En 2011, se han invertido 69 millones de euros en la renovación y modernización de la red de autopistas en Francia

España

En España, **abertis autopistas** es el primer operador de autopistas de peaje por kilómetros gestionados: un total de 1.526 kilómetros de autopistas que representa el 52% del total de las vías de peaje del país. Asimismo, mantiene participaciones en 204 kilómetros a través de otras concesiones.

abertis autopistas ha sufrido las consecuencias de la crisis económica en España. El ejercicio se ha cerrado con cifras negativas de tráfico en España (una caída del 6,5%), aunque los ingresos se mantienen gracias al incremento de las tarifas y a las compensaciones por los convenios de la AP-7 y de la C-32 en el Maresme. Por lo que respecta al perímetro, hay que destacar la venta de la participación en la sociedad Túnel del Cadí (37,2%) en el mes de diciembre.

abertis autopistas ha centrado sus esfuerzos este año en la consolidación de la nueva organización de la unidad para impulsar la uniformidad y la simplificación de la estructura del negocio y sus procesos, así como en el incremento de la eficiencia. En el plano organizativo, la división de negocio de autopistas ha consolidado su modelo de gestión en red para conseguir una mayor eficiencia operativa y visión de unidad de negocio. También se ha avanzado en la unificación del sistema de peaje en las diferentes concesiones.

Por otro lado, se han suprimido los Consejos de Administración de las concesionarias **acesa**, **aumar** e **iberpistas**, como ya se había hecho anteriormente con **aucat**, **castellana** y **aulesa**. La labor de estos consejos ha sido asumida por un administrador único, así como por tres órganos asesores territoriales (en Madrid, Barcelona y Valencia) de carácter consultivo para las funciones institucionales.

CONTROL DIRECTO O COMPARTIDO

Sociedad	Participación	Km.	Fin concesión
acesa	100%	478	2021
invicat	100%	66	2021
aumar	100%	468	2019
iberpistas	100%	70	2031 ¹
castellana	100%	51	2031 ¹
aucat	100%	47	2039
aulesa	100%	38	2055
avasa	100%	294	2026
Trados 45	50%	14	2029
		1.526	

1. El plazo concesional podría prorrogarse hasta 2036, en función del tráfico real de los años 2015 a 2019.

En 2011, la prioridad ha seguido siendo la modernización de las instalaciones y la búsqueda del mejor servicio a sus clientes.

Entre los hitos del año, destaca la puesta en marcha de www.autopistas.com, un portal web que ofrece toda la información en tiempo real y servicios diferenciados para las diferentes tipologías de clientes –particulares y transportistas. De esta manera, **abertis autopistas** puede ofrecer el mejor servicio al cliente y responder a sus necesidades para conseguir la máxima seguridad y control en los desplazamientos por su red de autopistas.

A esta iniciativa se une la implantación en diversos corredores de paneles interactivos en las áreas de servicio, con informaciones útiles para el cliente que ya está en ruta. Además, se ha generalizado el sistema de “tiempo de recorrido” en diferentes tramos de las autopistas por el que se informa al cliente del tiempo del trayecto que le queda para su destino final o hasta una localidad próxima.

La diversidad de clientes ha animado a **abertis autopistas** a impulsar productos especializados que se adecúan a las necesidades de cada tipo de usuario. En este sentido, se enmarca la creación de los *Truck Park*, o áreas de servicio específicas para transportistas, con un área de aparcamiento vigilada y edificios exclusivos de servicios con baño y duchas, servicio de lavandería, salas de descanso, cafetería y conexión wifi.

Por su parte, **avasa** ha renovado su contrato con Áreas, lo que supondrá la remodelación integral de las áreas de servicio de la AP-68, con el foco puesto en la atención personalizada y la fidelización de los clientes.

OTRAS PARTICIPACIONES

Sociedad	Participación	Km.	Fin concesión
Accesos de Madrid	35,1%	61	2049
Henarsa	30,0%	62	2039
Ciralsa	25,0%	33	2040
Autema	23,7%	48	2037
		204	

Miquel Camacho

Director de red AP-7/AP-2

“abertis autopistas ofrece a los clientes profesionales un servicio que combina seguridad y descanso sin salir de la autopista”

¿En qué consiste el servicio *Truck Park* que ha implantado abertis autopistas?

Se trata de un nuevo concepto de áreas de servicio dirigido a los profesionales del transporte. Es el primer proyecto de estas características en las autopistas españolas que ofrece a los conductores profesionales aparcamientos vigilados, con estrictos sistemas de seguridad en el conjunto de las instalaciones y zonas de descanso exclusivas.

Los *Truck Park* existentes se emplazan en la AP-7, en las áreas de servicio ya existentes de Porta Barcelona (sentido norte) y del Montseny (sentido sur). El presupuesto destinado a este proyecto se ha aproximado a los 7 millones de euros.

abertis autopistas se ha caracterizado siempre por ser pionera en ofrecer soluciones cómodas y de calidad para los desplazamientos por autopista. Para ello, ponemos a disposición de los clientes profesionales una amplia gama de productos a medida que combinan estancia y ofertas de restauración en la propia autopista. Los *Truck Park* cuentan con plazas de aparcamiento vigiladas, además de un edificio de servicios con conexión wifi, salas de descanso con televisión, máquinas recreativas, mobiliario para el reposo, máquinas *vending*, zonas de aseo con ducha y servicio de lavandería.

Estos nuevos servicios complementan a los que en la actualidad se ofrecen al público en esas dos áreas: restauración y estación de repostaje. Para mayor comodidad del cliente, además, se ha habilitado el Vía T como medio de pago del servicio utilizado. Adicionalmente, el cliente de Vía T puede optar por la “e-factura” y recibir en su correo electrónico el recibo que justifica su estancia en el complejo. Otra novedad destacable que ofrece el servicio *Truck Park* es el sistema de control de accesos mediante reconocimiento de matrícula, la vigilancia a través de cámaras y el control del nivel de ocupación, que garantizan la seguridad al cliente durante su estancia.

¿Cuál ha sido la respuesta de los clientes durante los primeros meses de la implantación del servicio?

Los *Truck Park* de Montseny y Porta Barcelona han registrado más de 5.000 estancias desde su apertura en julio de 2011. El nivel de ocupación medio en los últimos meses sigue creciendo y ya se aproxima al 30%, con lo que se demuestra que este es un servicio necesario para que los profesionales del transporte puedan descansar con seguridad para ellos y para la carga que trasladan, y en el que cada día confían más clientes de ámbito nacional y europeo.

Las paradas en *Truck Park* pueden ser puntuales, por unas horas o estancias largas. Hasta el momento, la estancia nocturna es el servicio más demandado.

¿Tiene previsto la compañía ampliar el proyecto *Truck Park* más allá de las dos áreas que están actualmente en servicio?

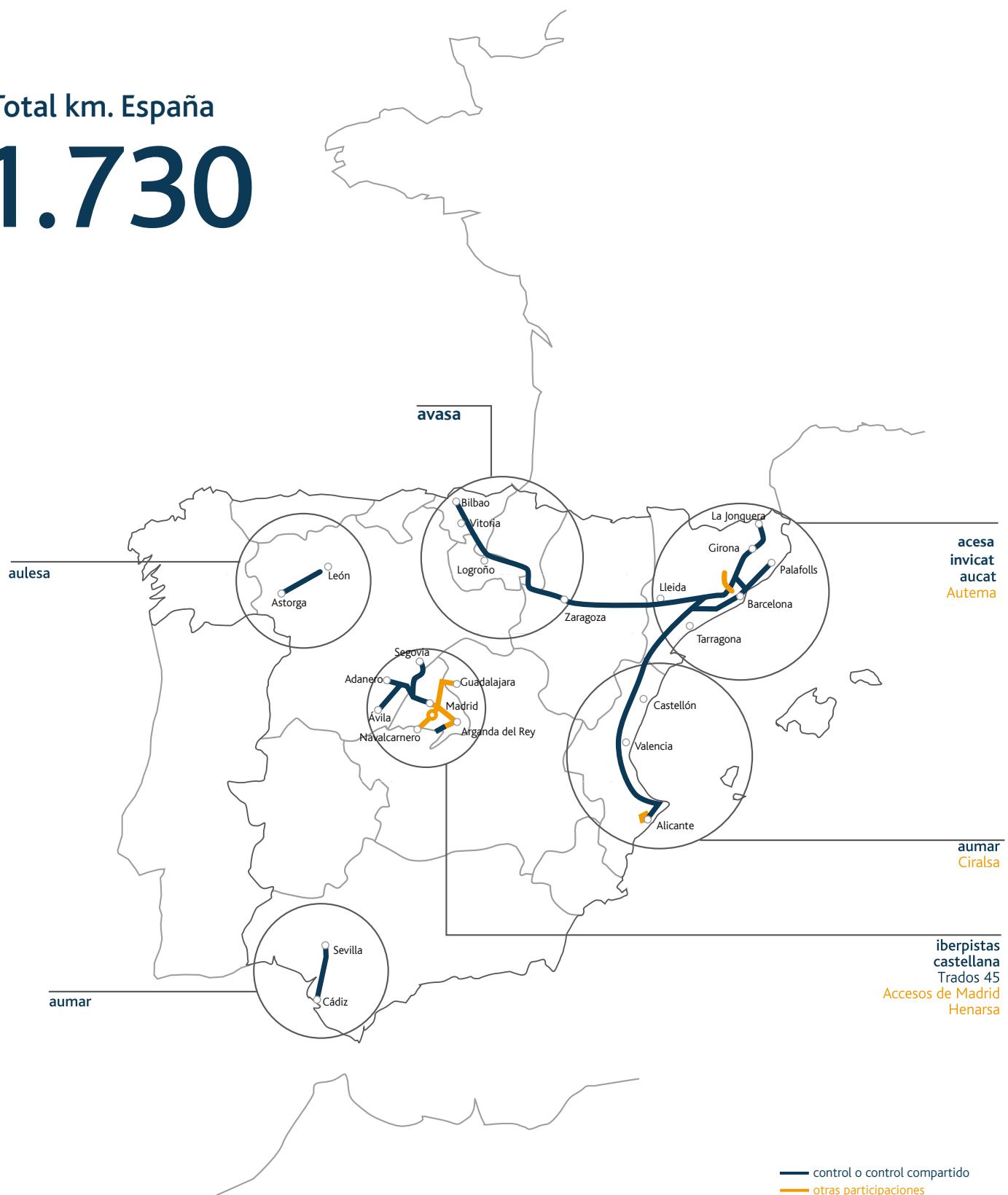
El objetivo de **abertis autopistas** es crear una red específica para transportistas con todo lo necesario para facilitar el descanso y que ésta forme parte a su vez de la red internacional de aparcamientos vigilados para transporte profesional.

Como complemento a estas dos áreas, en este momento se estudia la posibilidad de construir dos más en La Jonquera (Alt Empordà) y Sagunto (Valencia), y más adelante en Lleida y Zaragoza.



Total km. España

1.730



La continua modernización de los sistemas ha conllevado unas mayores facilidades de pago para los clientes. En primer lugar, con la semiautomatización de la AP-2, que implica la instalación de máquinas receptoras de todo tipo de pago (tarjeta, efectivo y Vía T). Y en segundo lugar, el avance en la interoperatividad de los sistemas de peajes con Francia. Además, en 2011 finalizó la implantación de un sistema de peaje cerrado en la autopista AP-7, que permite la circulación desde Barcelona hasta Valencia y Zaragoza sin realizar paradas.

abertis autopistas ha seguido trabajando en 2011 en favor de la mejora de la seguridad en las autopistas en España. En noviembre, llevó a cabo con éxito un simulacro de accidente múltiple con un camión de mercancías peligrosas en el túnel de Guadarrama en la autopista AP-6. En la AP-7 se completó un "Ejercicio de Coordinación Operativa" para mejorar la coordinación entre el Centro de Operaciones, la Guardia Civil y el personal de pista.

Entre los últimos avances de I+D+i cabe destacar el Proyecto Geoducto, que desarrolla un sistema de calorifugación del viaducto de Sotillo (autopista AP-6) con el objetivo de diseñar, dimensionar, valorar y comprobar la viabilidad de una instalación de intercambio de calor geotérmico para la prevención de hielo en la calzada.

Entre los objetivos de **abertis autopistas** para 2012 hay que destacar el continuo análisis de racionalización y optimización de los costes, así como el impulso a la mejora de la red de autopistas y del servicio al cliente.

Magnitudes económicas y actividad

Los ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa en España alcanzan los 1.359 millones de euros y el EBITDA los 1.048 millones de euros, lo que representa un 35% y 43%, respectivamente, del total del grupo **abertis**.

A pesar de la evolución negativa de la actividad en España, los ingresos de explotación se han mantenido en línea con el año anterior gracias a la revisión anual de tarifas media (con un alza de +1,9%), a las compensaciones por los convenios de la AP-7 y de la C-32 Maresme, así como a otros ingresos extraordinarios.

Durante el año, se ha continuado invirtiendo en sistemas de telepeaje. Actualmente, el uso de este sistema en el conjunto de la red de autopistas de peaje en España alcanza el 36,9%, 1,8 puntos porcentuales por encima del año pasado. Destaca **avasa**, con un 44% de transacciones de telepeaje, ya que todos los sistemas de descuentos y gratuidades de la concesionaria van ligados a un uso obligatorio de este sistema de pago.

A lo largo de este ejercicio 2011 se ha iniciado un proceso de modernización de las vías de pago en determinados tramos de **acesa** con la instalación de máquinas "todo pago". En los próximos años se prevé el despliegue de este tipo de máquinas en toda la red de **abertis autopistas**.

En 2011 las autopistas españolas han realizado inversiones operativas por valor de 44 millones de euros; principalmente, en sistemas de contención y mejoras de las áreas de peaje, mantenimiento y descanso, con la apertura de nuevas áreas de servicio para transportistas y otros. Asimismo, se han invertido 196 millones de euros en expansión, de los cuales 185 millones de euros corresponden básicamente a obras de ampliaciones de carriles y tramos en la AP-7, la C-32 y la AP-6.

IMD

	2011	Var.
acesa	26.714	-5,8%
invicat	54.063	-4,9%
aumar	17.305	-9,1%
iberpistas	25.158	-7,2%
castellana	6.923	-4,4%
aucat	25.200	-5,7%
aulesa	4.280	-12,8%
avasa	12.724	-5,4%
Total IMD	20.938	-6,5%

C. RESULTADOS NIIF (millones de euros) (Aportaciones al consolidado de **abertis**)

	2011	Var.
Ingresos de explotación	1.359	-0,4%
EBITDA	1.048	-1,7%
EBIT	746	-2'9%

INVERSIONES (millones de euros)

	2011
Inversión operativa	44
Inversión en expansión	196

América

La creación de la nueva Dirección General de Autopistas América y la incorporación de un nuevo contrato de concesión en Puerto Rico son un claro ejemplo de la importancia estratégica que el proceso de internacionalización de la unidad de negocio de autopistas tiene para el grupo **abertis**.

En este sentido se inscribe la reorganización del Grupo con la creación de la Dirección General de Autopistas América, que reagrupa las operaciones que anteriormente gestionaba la Dirección General de Autopistas Sudamérica en Argentina, Chile y Colombia, con los activos existentes en Puerto Rico, y la oficina de **abertis** en Washington DC (EE.UU.) En su conjunto, las infraestructuras viales gestionadas por el Grupo en América representan un total de 781 kilómetros.

En el mes de septiembre, el consorcio liderado por **abertis** y el fondo de inversión Goldman Sachs Infrastructure Partners II cerró con el Gobierno de Puerto Rico el proceso de adjudicación de la concesión para la gestión de las autopistas PR-22 y PR-5. La PR-22, también conocida como autopista José de Diego, es la autopista más transitada del país, con un tráfico diario de 84.000 vehículos. Discurre a lo largo de 83 kilómetros, conectando la capital, San Juan, con la ciudad de Arecibo por el norte de Puerto Rico, con lo que da servicio a una zona en la que se ubican grandes compañías multinacionales del sector industrial y farmacéutico.

La operación marca un antes y un después en la apuesta de **abertis** por el mercado americano como un objetivo estratégico de futuro. No sólo consolida la presencia de **abertis** como operador de autopistas en Puerto Rico, donde también gestiona

desde hace 16 años el Puente Teodoro Moscoso; sino que también refuerza el posicionamiento del Grupo como un aliado de preferencia para el desarrollo de proyectos del programa de Alianzas Público Privadas en el resto de Estados Unidos, que, por su economía madura, consolidada y a la vez dinámica, representa uno de los mercados con mayor potencial de crecimiento de las infraestructuras y clave en los planes de expansión de **abertis** para los próximos años.

La gestión directa e indirecta de un total de 691 kilómetros de autopistas en Chile, Argentina y Colombia completa la presencia de **abertis** en América y específicamente en Sudamérica (486 kilómetros de gestión directa y 205 kilómetros de participación en la gestión).

En Chile, **abertis** es uno de los gestores de infraestructuras viarias más importantes del país. Tiene presencia en Autopista Central, la autopista urbana e interurbana con mayores tráficos de Santiago de Chile y que dispone de tecnología free-flow. Asimismo, cuenta con una posición mayoritaria en **rutas del pacífico**, autopista que une Santiago-Valparaíso/Viña de Mar en la zona central del país y en la concesionaria del **elqui**, que conecta Los Vilos-La Serena, al norte del país. En conjunto, estas concesionarias gestionan cerca de 430 kilómetros de autopistas.

Chile seguirá siendo un mercado prioritario para **abertis** tras presentar en 2011 incrementos destacados en tráfico e ingresos. En 2012, se prevé realizar nuevas inversiones con el objetivo de mejorar la calidad del servicio (implementación del sistema de peaje dinámico en **rutas del pacífico**) y la seguridad.

CONTROL O CONTROL COMPARTIDO

Sociedad	Participación	Km.	Fin concesión	País
elqui	100,0%	229	2022	Chile
apr	100,0%	2	2044	Puerto Rico
rutas del pacífico	78,9%	141	2024	Chile
gco	48,6% ¹	56	2018	Argentina
Autopista Central	28,9% ²	60	2031	Chile
gesa ³	100,0%			
opsa ⁴	78,9%			
		488		

1. 57,6% de derechos de voto.

2. **abertis** controla el 57,7% del Grupo Invín, que a su vez participa en un 50% en Autopista Central.

3. Sociedad dedicada a la explotación de **elqui** y otras infraestructuras viales de terceros.

4. Sociedad dedicada a la explotación de **rutas del pacífico**.

OTRAS PARTICIPACIONES

Sociedad	Participación	Km.	Fin concesión	País
Coviandes	40,0%	86	2023 ¹	Colombia
Coninivial ²	40,0%			
Ausol	31,6%	119	2020	Argentina
metropistas	45,0%	88	2051	Puerto Rico
		293		

1. Fin concesión sujeto al cumplimiento de determinados ingresos totales y estimado en 2023.

2. Sociedad dedicada a la actividad de construcción para Coviandes.

Gonzalo Alcalde

Director de Autopistas Puerto Rico

“La presencia de **abertis** en Puerto Rico le da muy buen posicionamiento de cara a futuras operaciones en EE.UU”

¿Qué supone para **abertis** la adjudicación de las autopistas PR-22 y PR-5?

En primer lugar, supone la consolidación de nuestra presencia en Puerto Rico, iniciada hace más de quince años en el puente Teodoro Moscoso, con un nuevo proyecto para la gestión de algunas de las autopistas (PR-22 y PR-5) más transitadas de la isla, de envergadura económica (transacción de 1.136 millones de dólares) y a largo plazo (40 años).

Esta adjudicación se enmarca dentro del proceso de crecimiento y expansión geográfica de **abertis**, manteniendo su posicionamiento como líder en administración de infraestructuras de transporte y desarrollando proyectos que generen crecimiento, retorno e incremento de valor para nuestros accionistas.

Por otro lado, se refuerza igualmente nuestro modelo de crecimiento como socio estratégico industrial, acompañado en el consorcio por un socio financiero americano del prestigio de Goldman Sachs, pero aportando directivos de **abertis** a las posiciones clave de la nueva compañía.

Por último, supone la incursión definitiva en el mercado estadounidense, con un proceso que bien pudiera ser modelo a seguir para otras operaciones de este tipo en Estados Unidos, siguiendo el esquema de alianzas público-privadas como ejemplo de transición de un activo gestionado por la administración pública a una empresa privada en un muy corto período de tiempo.

Con las recientes adjudicaciones, **abertis** se convierte en un aliado de preferencia para el desarrollo de proyectos de colaboración público-privada en el resto de Estados Unidos.

Así es. El exitoso modelo de la APP en la concesión de estas autopistas, llevado a cabo conjuntamente con el Gobierno de Puerto Rico y reconocido como Proyecto del año 2011 por la American Road and Transportation Builders Association, se ha convertido sin duda en un referente para el mercado de Estados Unidos.

En una coyuntura económica como la actual, los gobiernos estatales en EE.UU. se plantean posibles operaciones con este esquema de colaboración público-privada, siguiendo la referencia de la concesión de la PR-22 y PR-5, modelo en su desarrollo y en el soporte jurídico-legal previo.

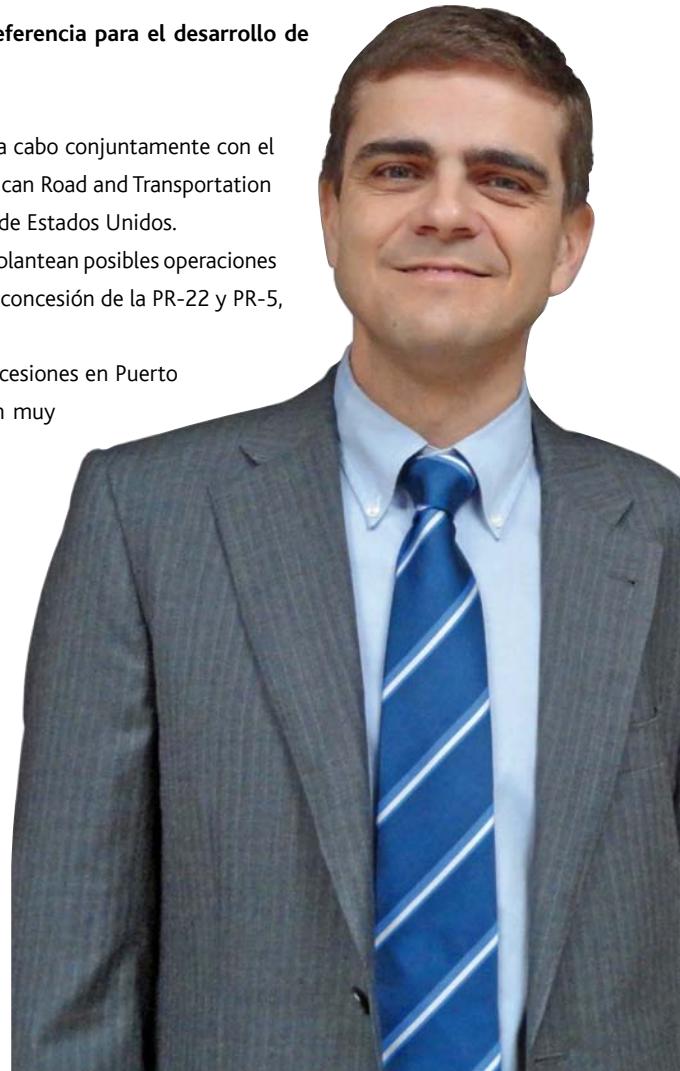
En este sentido, la presencia de **abertis** en Estados Unidos –con las citadas concesiones en Puerto Rico y con su oficina establecida de modo permanente en Washington– da un muy buen posicionamiento a la compañía de cara a futuras operaciones en el país.

¿Qué otros retos de futuro se plantea la compañía en Puerto Rico?

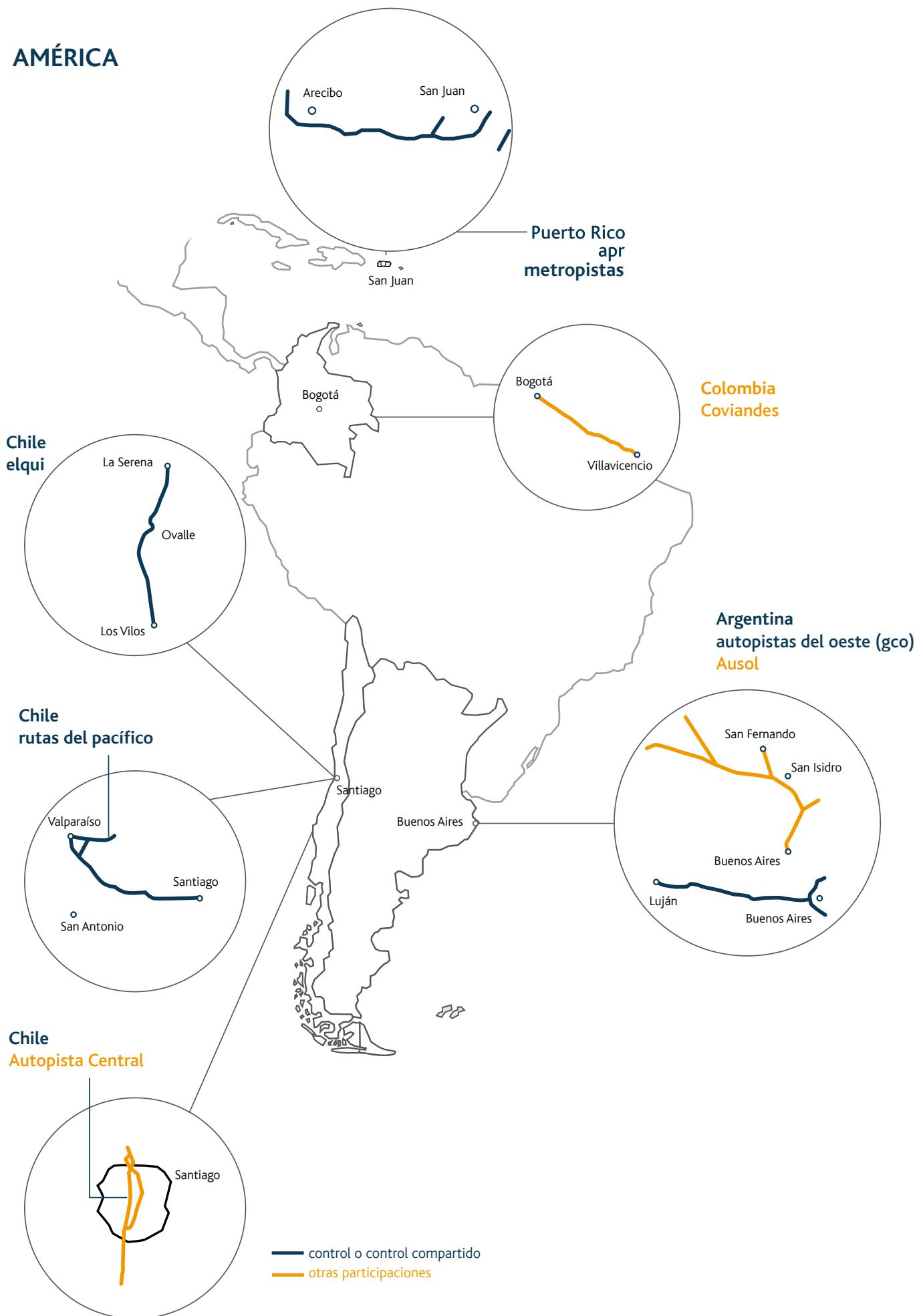
Lógicamente, no podemos descartar seguir creciendo en la isla en proyectos de esta naturaleza, consolidando así nuestra presencia en Puerto Rico y, por consiguiente, en EE.UU.

No obstante, nuestra prioridad ahora en el corto y medio plazo debe ser el responder positivamente a las expectativas creadas en cuanto a la gestión y mejora de las infraestructuras concesionadas, de acuerdo con nuestros compromisos contractuales, tal y como venimos haciendo en el puente Teodoro Moscoso, ejemplo de gestión eficiente y calidad de servicio.

Sólo si nos centramos en este objetivo en la PR-22 y PR-5, y los resultados son percibidos satisfactoriamente, seremos capaces de plantearnos otros planes de futuro en Puerto Rico.



AMÉRICA



En Argentina, **abertis** gestiona directa e indirectamente dos de los accesos más importantes a la ciudad de Buenos Aires, tanto por el número de vehículos como por la relevancia e impacto sobre la población bonaerense. En el acceso oeste de la ciudad, el Grupo Concesionario del Oeste, S. A. (**gco**) es titular de la concesión de 56 km de la Autopista del Oeste, que une Capital Federal con la población de Luján; mientras que Autopistas del Sol, S. A. es titular de la concesión de 119 kilómetros del acceso norte de la capital, conocido popularmente como la Autopista Panamericana, así como del mantenimiento de la Autopista General Paz, importantísimo eje de circunvalación de la ciudad. En 2011, el tráfico en Argentina ha experimentado incrementos que rondan el 5%.

En Colombia, **abertis** tiene participación en la compañía Coviandes, que es titular del contrato de concesión de la autopista de peaje de 86 km que une Santa Fe de Bogotá con Villavicencio. En la misma continúan a buen ritmo las obras de desdoblamiento del tramo central y de mejora de las instalaciones, proyecto de gran envergadura y complejidad que contempla importantes actuaciones hasta el año 2017. Esta infraestructura es un eje viario estratégico, ya que comunica los llanos de la selva amazónica (producción petrolífera y agropecuaria de gran importancia) con la capital y todo el norte del país.

Los resultados de la apuesta por una continuada y creciente internacionalización de los negocios en los últimos años han demostrado el éxito de la estrategia de **abertis**. La situación

de crecimiento económico en las economías del continente americano ha compensado parcialmente la aún lenta recuperación de las economías europeas y, en concreto, de la española.

Magnitudes económicas y actividad

Los ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa en América ascienden a 234 millones de euros, mientras que el EBITDA alcanza 146 millones de euros, representando un 6% en ambos casos del total del grupo **abertis**.

Todas las concesionarias de Chile, Argentina y Puerto Rico presentan una evolución de la actividad positiva, con una mejora aún mayor en vehículos pesados.

A pesar de esta positiva evolución de la actividad y de la revisión anual de tarifas media del 7,3%, los ingresos de explotación disminuyen por ingresos extraordinarios en 2010 en **rutas del pacífico** por impacto de las obras de seguridad normativa y el cobro del seguro de los daños del terremoto de febrero de 2010.

En 2011, la inversión operativa ha ascendido a 7 millones de euros, realizada, básicamente, en instalaciones, obras de seguridad, ampliación y mejoras. En expansión, se ha invertido 144 millones de euros en la adquisición del 45% de **metropistas**, sociedad concesionaria de dos autopistas en Puerto Rico.

IMD

	2011	Var.
elqui	5.179	8,0%
rutas del pacífico	24.177	5,7%
gco	76.916	4,8%
apr	16.972	2,6%
Autopista Central	68.773	4,4%
Total IMD	24.033	5,3%

C. RESULTADOS NIIF (millones de euros) (Aportaciones al consolidado de **abertis**)

	2011	Var.
Ingresos de explotación	234	-5,9%
EBITDA	146	-5,7%
EBIT	55	-13,5%

INVERSIONES (millones de euros)

	2011
Inversión operativa	7
Inversión en expansión	144



Infraestructuras de telecomunicaciones

Nuevos servicios para una nueva época

El negocio de infraestructuras de telecomunicaciones de **abertis** ha llevado a cabo en 2011 la consolidación de la Televisión Digital Terrestre (TDT) con el despliegue de tres nuevos múltiplex, al tiempo que ha impulsado una mayor diversificación para adaptarse a una nueva época con la apuesta por otros servicios como las *Smart Cities* o las redes de banda ancha.

En el ámbito del negocio audiovisual, **abertis** puso en funcionamiento tres nuevos múltiplex, permitiendo a la mayoría de los radiodifusores hacer llegar su oferta televisiva en formato de Alta Definición (HD) y poniendo fin así a uno de los proyectos de transición tecnológica más complejos en el sector de las telecomunicaciones en España: la transición a la Televisión Digital Terrestre.

Tras la llegada de la TDT se abre la puerta a nuevas oportunidades de negocio. En un momento en el que la demanda exige nuevos contenidos, en múltiples plataformas y con la máxima convergencia entre ellas, **abertis** se configura como el mejor socio industrial para el desarrollo de estos nuevos servicios. En este marco, se ha continuado con el servicio de distribución de contenidos audiovisuales en Internet, donde gracias a una infraestructura amplia se asegura una excelente calidad de audio y vídeo. Este servicio permitió la primera retransmisión en directo de un evento musical en 3D en colaboración con la Corporación Aragonesa de Radio y Televisión.

Entre las novedades en el sector destaca el modelo de Televisión Conectada, que permite la convergencia del sector audiovisual y de Internet en un entorno en el que conviven los contenidos audiovisuales propios de la TDT y los contenidos web. Con

una plataforma tecnológica basada en el estándar abierto HbbTV, y con la evolución del sello TDT Premium, el negocio de telecomunicaciones de **abertis** ofrece a sus clientes un servicio que permite la recepción doméstica en un televisor conectado de los contenidos creados por los radiodifusores para el entorno Internet, con otras funcionalidades añadidas como recepción bajo demanda, elección de horarios de programación o televisión a la carta, sin perturbar la recepción TDT habitual. Para los radiodifusores y fabricantes de electrónica de consumo, este producto permite el desarrollo de modelos de negocio innovadores en el nuevo escenario de televisión lineal y no lineal. En los últimos meses, se han firmado acuerdos de colaboración en la materia con la European Broadcast Union (EBU), Antena 3 TV, Televisió de Catalunya (TV3), La Sexta, Telemadrid, Canal Sur, Televisión de Canarias, Televisión de Galicia, Gol TV y la balear IB3.

Sin embargo, **abertis** mira más allá de los servicios audiovisuales. En 2011 se ha mantenido la apuesta por otros negocios como el de las infraestructuras de telecomunicaciones para los servicios de emergencias y seguridad, los servicios a operadores finales de telecomunicaciones; así como el impulso de soluciones tecnológicas para el que será uno de los retos de la sociedad mundial en las próximas décadas: la creación de ciudades inteligentes. Así, en 2011, el 60% de los ingresos de la unidad de telecomunicaciones de **abertis** proviene ya de servicios distintos a la TDT.

En el ámbito de las radiocomunicaciones móviles para seguridad y emergencia, **abertis** sigue desarrollando el sistema AIRS (Abertis Intelligence Response System), una plataforma tecnológica para la gestión global de incidentes y emergencias en redes de comunicación, que da respuesta a un modelo de gestión operativa multiflota en tiempo real. Entre sus clientes de

Alex Mestre

Responsable de Marketing de telecomunicaciones

“El rol que podemos tener con las administraciones locales como operador neutral es clave para el desarrollo de las Smart Cities”

¿En qué consiste el concepto *Smart City*?

Ciertamente, el concepto *Smart City* puede ser muy amplio. En cualquier caso, siempre está presente la idea de una transformación en las formas en que los ciudadanos y las empresas interactúan con la ciudad y viceversa. Una *Smart City* no es simplemente un producto o un servicio tecnológico. Evidentemente, la tecnología jugará un rol clave en una *Smart City* pero únicamente como herramienta en este proceso de transformación. Las redes de infraestructuras tecnológicas urbanas serán la base para gestionar de forma distinta los servicios públicos y su relación con los ciudadanos. En realidad éste es el objetivo clave: gestionar los servicios entre ciudadano, empresa y ciudad de una forma distinta y más eficiente.

Por otro lado, el ciudadano ya se encuentra hoy en un mundo “conectado” y por tanto, demanda que los servicios que recibe de su ciudad evolucionen, así como su interacción con ella. La realidad es que, hasta ahora, los modelos de desarrollo de las ciudades se han basado principalmente en desarrollos urbanísticos, pero los modelos de gestión han permanecido invariables durante décadas.

¿Cuáles son las principales soluciones que abertis telecom ha aportado en el proyecto *Smart City*?

El concepto de “infraestructuras *smart*” está muy relacionado con la actividad que ya desarrollamos en **abertis** como operadores de infraestructuras claves para las administraciones públicas. A día de hoy ya gestionamos redes de comunicaciones móviles para servicios de emergencias o bien la red de Salvamento Marítimo que operamos para la Dirección General de la Marina Mercante. En el ámbito urbano ya hemos desplegado redes wifi municipales, y realizado varias pruebas piloto “sensorizando” elementos urbanos. También es importante destacar el proyecto iCity que la Comisión Europea acaba de concedernos, con una importante financiación durante tres años, conjuntamente con las ciudades de Barcelona, Génova, Bolonia y la Greater London Authority, entre otros, para crear un entorno abierto y estandarizable que permita la generación fácil de aplicaciones alrededor de las *Smart City*.

El rol que podemos tener con las administraciones locales como operador neutral con una visión integrada de sus necesidades tecnológicas es clave para el desarrollo de la *Smart City*. Las estructuras organizativas actuales están orientadas de forma vertical para resolver necesidades de forma especializada e independiente.

¿Cómo valora el proceso de implantación del proyecto en ciudades como Sant Cugat, Lleida o Barcelona?

El trabajo realizado con estas ciudades nos ha permitido entender las necesidades específicas para tres segmentos de ciudades distintos, y de las conversaciones mantenidas con los responsables municipales se llega a la conclusión de que el modelo podría basarse en la separación de los servicios verticales urbanos de las infraestructuras que los soportan. De manera que aparece el rol de operador de “infraestructuras *smart*” como un especialista que, además de operarlas y mantenerlas con elevados niveles de calidad, debe tener el perfil financiero adecuado para poder desplegar las inversiones requeridas en cada momento para el desarrollo de la *Smart City*. Ello debería ir acompañado de la definición de nuevos modelos relacionales entre las administraciones locales, sus ciudadanos y las empresas para poder desplegar de forma paulatina las infraestructuras requeridas en cada momento para el desarrollo de la *Smart City*.



redes de Seguridad y Emergencia destacan RESCAT (Cataluña), COMDES (Comunidad Valenciana), RADIERCAM (Murcia), Red TETRA de la Comunidad de Navarra, redes municipales como las de Jerez o Sevilla y la red de comunicaciones para la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo.

La actividad en el negocio a operadores finales de telecomunicaciones ha sido una de las líneas que más crecimiento ha desarrollado durante el ejercicio 2011, ampliando los servicios de conectividad ofertados a estos clientes (mediante servicios de conectividad Ethernet o la conexión de embajadas internacionales mediante soluciones satélite), y ampliando los servicios de operación y mantenimiento.

Dentro del negocio de telecomunicaciones, uno de los proyectos más destacados del ejercicio ha sido el de las denominadas *Smart Cities*, o ciudades inteligentes, que impulsan una mejora de la movilidad, de los servicios urbanos, del medio ambiente y de los servicios al ciudadano gracias a los avances tecnológicos. En este marco, la unidad de telecomunicaciones de **abertis** se adjudicó el servicio para el despliegue de la red wifi para el Ayuntamiento de Barcelona y la instalación y mantenimiento de la cobertura wifi en un total de 32 poblaciones. Asimismo, se ha desplegado alrededor de su sede corporativa en Barcelona la primera *Smart Zone* de España, donde se ubican los sistemas e infraestructuras necesarios para reproducir una ciudad inteligente a pequeña escala. También en este ejercicio, **abertis** ha anunciado su participación en el proyecto europeo i-City, que tiene el objetivo de desarrollar un entorno europeo de pruebas en el ámbito de las Smart Cities.

Mientras, **abertis** se mantiene como operador de prestigio internacional en el sector de la transmisión vía satélite por su participación de referencia en los operadores Eutelsat e

Hispasat. El negocio satelital de **abertis** ha cerrado el año 2011 con una muy buena evolución, fruto de la mayor diversificación del portafolio de la empresa y de nuevos lanzamientos tanto en **Hispasat** como en Eutelsat.

Para **Hispasat**, 2011 ha sido un año de cambios con la entrada de Carlos Espinós como nuevo consejero delegado. El nombramiento es una muestra de la apuesta estratégica de **abertis** por la compañía y su interés por intensificar el desarrollo futuro de la sociedad. Por otro lado, en mayo inició el servicio comercial del satélite Hispasat 1E, lanzado a finales de 2010. Mientras, siguen los preparativos para el lanzamiento del Amazonas 3.

También Eutelsat ha vivido cambios en su organización con el nombramiento de Jean-Martin Folz como presidente del consejo, en sustitución de Giuliano Berretta. Además, ha reforzado la carrera por ampliar la cobertura satelital. En 2011 se lanzaron con éxito el Eutelsat W3C y el Atlantic Bird 7, mientras que se inició la comercialización de los servicios de banda ancha del KaSat. Este año, Eutelsat continuará su línea de crecimiento con el lanzamiento de dos nuevos satélites.

En enero de 2012, **abertis** redujo su participación en Eutelsat hasta el 15,35%, convirtiéndose en el segundo mayor accionista de la compañía, tras la colocación con éxito de un paquete del 16% entre inversores institucionales.

2012 será para **abertis** el del desarrollo de nuevos servicios audiovisuales y de la mayor diversificación. El principal reto al que se enfrenta la división es el de impulsar la internacionalización, la exportación del conocimiento y la experiencia que han hecho de la compañía un grupo líder en el segmento de las infraestructuras y los servicios de telecomunicaciones.

CONTROL DIRECTO O COMPARTIDO

Sociedad	Participación	Centros
abertis telecom	100,00%	-
retevisión	100,00%	2.679 emplazamientos
tradia	100,00%	661 emplazamientos
adesal	51,00%	
overon	51,00%	-
Hispasat	42,06% ¹	5 satélites

1. Se incluye la participación indirecta ostentada a través de Eutelsat

OTRAS PARTICIPACIONES

Sociedad	Participación	Centros
Torre Collserola	41,8%	-
Eutelsat	31,4%	29 satélites
Cota	25,0%	-

Magnitudes económicas y actividad

El negocio de las infraestructuras de telecomunicaciones se sitúa en segundo lugar por aportación de ingresos (512 millones de euros) y EBITDA (228 millones), que representan un 13% y un 9%, respectivamente, del total de **abertis**.

El sector de telecomunicaciones ha incrementado los ingresos recurrentes gracias a una mayor actividad en televisión digital (tres nuevos múltiplex), compensando el "apagón" analógico de abril de 2010, y a una mayor capacidad satelital de **Hispasat** por la mayor comercialización del satélite Amazonas 2 –lanzado en diciembre 2009– y del 1E –lanzado en diciembre 2010. La disminución en ingresos de explotación se debe a los menores ingresos no recurrentes por las extensiones de TDT.

Estas magnitudes no incluyen la aportación de Eutelsat, ya que se consolida por puesta en equivalencia, y que en 2011 ha aportado al Grupo 89 millones de euros, un 6,8% más que en 2010.

En 2011, **abertis** ha realizado inversiones operativas por 19 millones de euros, básicamente, en **retevisión** y **tradia** en mejoras en eficiencia de centros, soporte operativo y renovación y mejoras en equipos.

Adicionalmente, en expansión ha invertido 83 millones de euros en **Hispasat**, en instalaciones "on-ground" del satélite 1E para su seguimiento desde tierra y en la construcción del Amazonas III y Small Geo (AG-1).



El 60% de los ingresos de la unidad de telecomunicaciones de **abertis** proviene de servicios distintos a la TDT, como servicios de emergencias y seguridad o a operadores finales de telecomunicaciones

	2011	Var.
Nº emplazamientos	3.340	0,8%
Nº servicentros	74.709	18,4%

C. RESULTADOS NIIF (millones de euros)
(Aportaciones al consolidado de **abertis**)

	2011	Var.
Ingresos de explotación	512	-7,1%
EBITDA	228	4,7%
EBIT	120	13,7%

INVERSIONES (millones de euros)

	2011
Inversión operativa	19
Inversión en expansión	83



Aeropuertos

Un operador de referencia mundial en crecimiento

En 2011, **abertis airports** ha mantenido su posición como uno de los operadores de referencia en el sector de las infraestructuras aeroportuarias en el mundo, una actividad que desarrolla en 29 aeropuertos en Europa, Estados Unidos y América Latina. La unidad de negocio sigue en crecimiento gracias a que el tráfico global anual se ha incrementado hasta los 62 millones de pasajeros (+6% respecto a 2010), con gran protagonismo del continente americano y una ligera recuperación en Europa.

El ejercicio ha sido para la actividad de gestión aeroportuaria de **abertis** también el año de la mejora de sus resultados, lo que la convierte en la división que mejor se comporta en cuanto a crecimiento de EBITDA y beneficio neto. Estos resultados se han debido principalmente al éxito de la estrategia de control de costes y la mejora de la eficiencia.

En el actual contexto económico, **abertis airports** ha centrado sus esfuerzos en la gestión activa del negocio, con una política de control de costes y apostando por otras actividades más allá de su negocio principal, como es el impulso de la actividad comercial con sus clientes.

tbi, la compañía que supuso la entrada de **abertis** en el sector aeroportuario, gestiona en régimen de propiedad o concesión ocho aeropuertos internacionales en Reino Unido, Suecia, Estados Unidos y Bolivia. Asimismo, mantiene contratos de gestión, total o parcialmente, en otros cinco aeropuertos, principalmente en Estados Unidos.

Esta división ha visto un incremento en el número de pasajeros. Es el resultado de una estrategia de inversiones para la mejora de las instalaciones. En el caso del aeropuerto sueco de Stockholm Skavsta, se ha procedido a la ampliación de la terminal, mientras que el aeropuerto británico de London Luton ha instalado un nuevo radar de superficie y un nuevo sistema automatizado de revisión de equipaje de mano que permite una mayor seguridad y rapidez en las operaciones.

Por su parte, el aeropuerto de Cardiff, en Gales, ha estrenado un nuevo radar y ha seguido con el desarrollo de su Plan de Gestión Medioambiental integral, con el objetivo de disminuir el consumo de energía, agua y la producción de ruido en el ámbito del aeropuerto.

En 2011, **tbi** ha mantenido su apuesta por la mejora de la atención al cliente. Los aeropuertos europeos de London Luton, Cardiff, Belfast International y Stockholm Skavsta han estrenado en el ejercicio el rediseño unificado de sus respectivas páginas web. Los portales han sido adaptados al abanico de necesidades de sus clientes, facilitando la usabilidad y el acceso rápido a la información.

En América, **abertis** también tiene intereses en un total de 15 aeropuertos en México, Jamaica, Chile y Colombia, a través de la compañía Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias (**dca**). Destaca especialmente su presencia en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), que es el mayor operador privado de aeropuertos en el continente americano.

Dot Gade Kulovuori

Directora General de Stockholm Skavsta

“Los ingresos generados por el turismo han crecido de manera estable a lo largo de la última década y esperamos que sigan así”

¿En qué consiste la expansión de la terminal de Skavsta?

La terminal actual se construyó para poder hacer realidad la expansión de 2003-2004, momento en que Ryanair estableció una base en el aeropuerto. La zona de embarque, de 1.600 m², experimentó un tráfico muy intenso durante el verano de 2011; nunca antes se habían acogido a tantos pasajeros y la oferta de rutas era la más amplia de la historia del aeropuerto. Este éxito conllevó, naturalmente, muchos retos y dificultades que se tuvieron que superar. Para no detener el crecimiento y facilitar el funcionamiento de las concesionarias en la zona de embarque, estamos ampliándola en casi un 50% con la inclusión de 670 m². La nueva área añadirá espacio para hacer cola en las puertas, lo cual mejorará el tráfico de los pasajeros por la tienda y el restaurante. También se añadirá mobiliario nuevo para que el espacio sea más fresco y acogedor.

El aeropuerto de Stockholm-Skavsta es el tercero más grande de Suecia, con unos 2,6 millones de pasajeros al año.

¿Qué significará esta nueva extensión para el aeropuerto y para el desarrollo de la región?

Nuestra asociación con la Administración local (propietaria del 9,9% del aeropuerto) hizo posible un esfuerzo conjunto que asegure el crecimiento futuro. Tanto la Administración local como la regional se dan cuenta de la importancia del aeropuerto y de sus pasajeros. Los ingresos generados por el turismo han crecido de manera estable a lo largo de la última década y esperamos que siga así. Para conseguirlo, el Gobierno sueco ha puesto en marcha una estrategia con el objetivo de doblar estos ingresos hasta 2020. Con un plan tan ambicioso, es importante poder contar no sólo con la implicación del sector turístico local y regional, sino que también debe existir la infraestructura necesaria para acoger a los visitantes adicionales.

Después de ampliar el abanico de rutas del aeropuerto durante 2011, ¿tenéis pensado seguir añadiendo destinos nuevos en 2012?

Siempre intentamos aumentar el número de destinos disponibles, por lo cual estamos en contacto constante con toda una serie de aerolíneas. La última noticia de nuestro cliente más importante, Ryanair, es que introducirá tres nuevos destinos: Ancona, en Italia; Khania, en Creta, y Pafos, en Chipre.

¿Cuáles son los próximos retos del aeropuerto de Stockholm Skavsta?

Mientras muchos sectores padecen la recesión, los resultados del mercado de la aviación de bajo coste durante estas etapas suelen ser siempre mejores, ya que los pasajeros continúan viajando, pero buscan las ofertas más económicas. La situación financiera global del aeropuerto supone un reto constante, porque los ingresos comerciales son cada vez más importantes. La voluntad de incluir más aerolíneas a nuestra lista de operadores seguirá siendo una de nuestras prioridades.





2011 ha sido para la división aeroportuaria de **abertis** el año de la mejora de sus resultados, lo que la convierte en la unidad que mejor se comporta en cuanto a crecimiento de EBITDA y beneficio neto. Esto se debe principalmente al éxito de la estrategia de control de costes y la mejora de la eficiencia

Los aeropuertos de **dca** han tenido una evolución positiva en lo que respecta a los ingresos por pasajero, pudiéndose constatar que la quiebra de la aerolínea Mexicana de Aviación apenas ha tenido efecto sobre las cuentas de los aeropuertos mexicanos donde **abertis airports** está presente.

Las inversiones de **dca** se han centrado en los aeropuertos de GAP en México, donde se ha apostado por la ampliación de algunas de sus instalaciones más destacadas, como es el caso del aeropuerto internacional de Los Cabos (construcción de la nueva terminal 4), el aeropuerto internacional de Guadalajara (obras de ampliación de diferentes zonas) y el aeropuerto internacional de Tijuana (modernización de las instalaciones y aumento de la capacidad). En 2012, se harán nuevas inversiones para la mejora del aeropuerto de Puerto Vallarta.

En Estados Unidos, donde **abertis airports** opera a través de **tbi** US, se ha formalizado la renovación del contrato de gestión del aeropuerto Hartsfield-Jackson Atlanta International por 5 años más prorrogables, con la incorporación de una nueva terminal,

que incrementará de manera destacada el número de pasajeros que gestiona la compañía.

El aeropuerto Hartsfield-Jackson Atlanta es, con más de 90 millones de pasajeros y cerca de un millón de operaciones de tráfico aéreo, el aeropuerto con más tráfico del mundo. **abertis airports** gestiona hasta el momento la terminal internacional, por donde pasaron en 2011 trece millones de pasajeros. Cuando la nueva terminal adjudicada funcione a plena capacidad, se sumarán siete millones de pasajeros más. Además, **abertis airports** gestiona y controla muchas de las instalaciones ordinarias del aeropuerto, así como los paneles de información de vuelos y pistas aéreas.

En 2012, **abertis airports** quiere seguir con su política de consolidación del negocio para mantener su prestigio como gestor de infraestructuras aeroportuarias. En un contexto como el actual en el que los gobiernos apostarán cada vez más por el modelo concesional y la colaboración público-privada, **abertis airports** seguirá explorando y analizando nuevas oportunidades de inversión promovidas por las diferentes administraciones públicas.

Sociedad	Particip.	En prop.	En concesión	En gestión
dca	100%	-	15	-
tbi	90%	3	5	5
codad	85%	-	1	-
		3	21	5

A TRAVÉS DE **dca**

País	Particip.	En concesión
Jamaica	74,5%	1
Colombia	33,3%	1
Chile	14,8%	1
México	5,8%	12
		15

A TRAVÉS DE **tbi***

Ubicación	Partici- cip.	En propiedad	En concesión	En gestión
Reino Unido (London Luton, Belfast y Cardiff)	100,0%	2	1	-
Suecia	90,1%	1	-	-
Florida (EE.UU.)	100,0%	-	1	-
Bolivia	100,0%	-	3	-
Georgia (EE.UU.)	100,0%	-	-	3
California (EE.UU.)	100,0%	-	-	1
Carolina del Norte (EE.UU.)	100,0%	-	-	1
		3	5	5

***abertis** participa en un 90% en **tbi**, que es la que participa en el resto de sociedades.



Control o control compartido

● propiedad

● concesión

○ contrato de gestión

Otras participaciones

● otras participaciones



Magnitudes económicas y actividad

El sector de aeropuertos supone un 7% de los ingresos y un 4% del EBITDA del grupo **abertis** en 2011.

A pesar de la crisis económica mundial, el número de pasajeros en los aeropuertos de **tbi** aumenta un 7,3% hasta alcanzar los 23 millones de pasajeros. Destaca la buena evolución de London Luton (gracias, en parte, al impacto negativo por la erupción del volcán islandés Eyjafjallajökull en 2010 y las tormentas de nieve en el primer trimestre del año), de Orlando Sanford y de los aeropuertos de Sabsa en Bolivia.

Asimismo, se registra una evolución positiva de la actividad de **dca** y de **codad**, de un 5,0% y 3,6%, respectivamente.

El mayor número de pasajeros en **tbi** y **dca** permite que los ingresos de explotación aumenten hasta un 5,4%, a pesar de la leve disminución del ingreso por pasajero de **tbi** y a la desfavorable evolución de los tipos de cambio de la libra y el dólar respecto al euro.

El sector aeroportuario ha realizado inversiones por valor de 23 millones de euros en 2011; principalmente, en London Luton, en equipamientos de seguridad y otras mejoras, y en el inicio de los trabajos de repavimentación de las pistas de Belfast International y Montego Bay (Jamaica).

	2011	Var.
Nº de pasajeros (miles)		
London Luton	9.527	8,9%
Belfast International	4.121	1,8%
Cardiff Airport	1.212	-13,5%
Orlando Sanford	1.556	36,7%
Stockholm Skavsta	2.557	2,7%
Bolivia	4.116	11,5%
Total nº de pasajeros tbi	23.089	7,3%
Nº de pasajeros (miles)		
Montego Bay (Jamaica)	3.328	1,4%
Aerocali (Cali, Colombia)	3.102	-0,4%
Santiago de Chile	11.978	17,9%
GAP (México)	20.208	-0,1%
Total nº de pasajeros agregados dca	38.616	5,0%
Nº de vuelos codad	155.221	3,6%

C. RESULTADOS NIIF (MILLONES DE EUROS) (Aportaciones al consolidado de abertis)

	2011	Var.
Ingresos de explotación	293	5,4%
EBITDA	86	5,8%
EBIT	34	27,8%

INVERSIONES (millones de euros)

	2011
Inversión operativa	22
Inversión en expansión	1





Carta del Presidente

Entrevista al Consejero Delegado

Gobierno Corporativo y Órganos de Gobierno

- 1.1 Gobierno Corporativo
- 1.2 Órganos de Gobierno

Actividades del grupo abertis

- 2.1 Autopistas
- 2.2 Infraestructuras de telecomunicaciones
- 2.3 Aeropuertos

Responsabilidad social corporativa

- 3.1 La Responsabilidad Social Corporativa en **abertis**
- 3.2 Indicadores 2011

Información económico-financiera

- 4.1 Magnitudes consolidadas
- 4.2 Gestión financiera
- 4.3 Accionistas y bolsa



La Responsabilidad Social Corporativa en **abertis**

- Durante 2011, **abertis** ha sido reconocida con la distinción de Bronze Class en el sector del transporte industrial otorgada por Sustainable Asset Management (SAM) en relación a la trayectoria de sostenibilidad 2011-2012, junto con la renovación, por octavo año consecutivo, de la presencia en el índice Dow Jones Sustainability World.
- La base de datos de gestión de RSC y los indicadores vinculados han sido actualizados de acuerdo a los nuevos requerimientos de GRI. Se ha incorporado la versión G3.1 y el suplemento sectorial de aeropuertos.
- El desarrollo de nuevos servicios y la consolidación de actuaciones a favor de la seguridad vial en autopistas, la consecución del nivel EFQM 500+ en telecomunicaciones y la implantación de nuevas páginas web en aeropuertos, enfocadas a potenciar la comunicación con el cliente han contribuido a mantener el grado de satisfacción de éste.
- El desarrollo profesional y la formación, con una media de 17 horas por persona trabajadora, disponen de nuevos canales como **Intrabertis 2.0** o el "hub" virtual para compartir el conocimiento, que permiten responder de forma simultánea a objetivos de eficiencia y excelencia. El mantenimiento de los beneficios sociales como la inversión en actividades extralaborales, que ha alcanzado 1,2 millones de euros, contribuyen junto con los planes de incentivos a largo plazo y las evaluaciones de desempeño a la retención del talento.
- Las acciones llevadas a cabo en materia de gestión ambiental están produciendo resultados significativos, mejorando considerablemente la eficiencia de la organización en cuanto al consumo de recursos, que ha logrado reducir un 15% las emisiones de CO₂. Los sistemas de gestión ambiental, como marco común de trabajo (junto con acciones específicas vinculadas a impactos significativos, como el ruido, la biodiversidad o la gestión de aguas residuales y la implicación de los grupos de interés en la campaña de comunicación "Aristos"), permiten a **abertis** avanzar en la mitigación de impactos.
- El nuevo protocolo de homologación de proveedores ha sido implantado en España y ha iniciado su implantación en Reino Unido, con un total de 3.475 proveedores evaluados, de los que 618 han sido homologados en base a criterios sociales y ambientales. De estos, un 55% ha sido homologado según criterios de RSC, y un 32% ha recibido una calificación en materia de RSC.
- La participación activa en 140 organizaciones de la comunidad local ha permitido establecer canales de comunicación y diálogo bidireccionales, que, junto a la acción social de la organización, establece un vínculo con el entorno en el que opera **abertis**.

Alberto Jiménez

Jefe del Sistema de Gestión Integrada de autopistas en España

“*abertis* ha realizado mejoras para incrementar la eficiencia energética y un uso más racional de los recursos”

¿Cuáles son los pilares básicos en los que se sustenta el Sistema de Gestión Ambiental de *abertis* autopistas?

Nuestro Sistema de Gestión Ambiental está basado en la norma ISO 14001, cuyos pilares básicos son la minimización de los efectos negativos que pueden causar las actividades de la compañía sobre el medio ambiente, el cumplimiento legal y reglamentario que sea de aplicación y la mejora continua en el desempeño medioambiental.

Para todo ello, es básica una buena planificación de acuerdo a tres elementos de gestión fundamentales: identificación y evaluación de aspectos ambientales, control exhaustivo de la legislación y programación de objetivos y metas.

¿Cuáles son las principales medidas que la compañía ha implantado en 2011 en sus autopistas?

Uno de nuestros retos durante 2011 ha sido emprender un proceso de homogeneización de sus diferentes Sistemas de Gestión existentes en sus redes, asegurando su coherencia con el compromiso y política medioambiental, con el objetivo de implantar un único Sistema de Gestión para toda la unidad de autopistas en España.

Entre las actividades que se han llevado a cabo, destacan una serie de mejoras tecnológicas que permitirán incrementar la eficiencia energética y un uso más racional de los recursos reduciendo las emisiones de CO₂, así como campañas dirigidas a aumentar el uso del Vía-T, que permitirán una reducción en las emisiones de CO₂ de nuestros clientes. También es importante la adecuación de puntos limpios de residuos, mediante la implantación de una nueva señalización que facilita la adecuada segregación de los mismos, así como la puesta en marcha de una campaña de sensibilización ambiental, “Aristos viaja por *abertis autopistas*”. Siguiendo la línea estratégica de RSC de *abertis*, se ofrecen consejos y recomendaciones ambientales para la eficiencia y sostenibilidad, tanto dentro como fuera del trabajo.

¿Qué proyectos futuros tiene previstos para mitigar los efectos producidos por el cambio climático?

abertis contribuye a la reducción de los efectos producidos por el cambio climático ajustándose a la búsqueda y aplicación de nuevas tecnologías que permitan reducir el consumo energético y aplicando medidas que permitan limitar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

Puede destacarse, entre sus próximas medidas, la mejora del destino de los residuos generados, en la que se priorizará su valorización y reutilización. Se continuará implantando sistemas de iluminación y señalización con tecnología LED, además de actuaciones medioambientales de restauración paisajística y campañas de control y seguimiento de los consumos de recursos naturales dirigidos a la mejora del uso del agua como bien escaso y a un uso más racional de los combustibles fósiles, tanto para el uso de climatización como para el parque móvil.



La fundación **abertis**

La **fundación abertis** ejerce de centro neurálgico de gestión y promoción de la acción social en el Grupo en los ámbitos de la seguridad vial, el medio ambiente y el ámbito socio-cultural. El castillo de Castellet, sede de la fundación, ha albergado la reunión anual de Organizational Stakeholders de Global Reporting Initiative (GRI), la reunión del patronato de la Fundación Consejo España-EE.UU y los ciclos de conferencias sobre el Museo del Prado, entre otras.

De las acciones llevadas a cabo durante el año 2011, cabe destacar la autoescuela virtual Autoroute Académie y el proyecto "Cooperante Viario" que junto con la continuidad de la campaña "Te queda una vida en la carretera", galardonada con el premio Rombo de Publicidad gráfica de La Vanguardia, han potenciado las actuaciones en el ámbito de la seguridad vial.

Mientras que la renovación de la colaboración con el programa "Espai Terra" y la finalización de tres investigaciones destacan en el ámbito de medioambiente, la celebración de la tercera jornada del voluntariado corporativo en diferentes localizaciones de ámbito internacional, las actuaciones educativas de los aeropuertos y la relación de largo plazo de **abertis** con algunas organizaciones de la comunidad local como Cáritas han protagonizado las acciones del ámbito socio-cultural de la organización.

Cátedras **abertis**

cátedra abertis - UPC de Gestión de Infraestructuras del Transporte cuyo foco es la formación y la investigación en el campo de la gestión de las infraestructuras, ha celebrado en 2011 su VIII convocatoria del premio **abertis**, con dos trabajos de investigación premiados.

cátedra abertis - IESE de Regulación, Competencia y Políticas Públicas. Durante 2011 ha coordinado la conferencia "Perspectivas económicas de la Eurozona" junto con diferentes jornadas y coloquios.

cátedra abertis - ESADE de Liderazgos y Gobernanza Democrática. Ha proseguido su labor de formación, investigación y proyección social tanto de organizaciones como de los actores que asumen el reto de gobernar un mundo que es global y local a la vez.

cátedra abertis - FEDEA de Economía de las Infraestructuras y Transportes. Ha participado en tres proyectos de investigación relacionados con la integración del transporte aéreo y el ferroviario, las nuevas posibilidades de transporte intermodal y la evaluación económica de proyectos de transporte, además de crear el observatorio del transporte aéreo y llevar a cabo diferentes jornadas y seminarios.

cátedra abertis - ENPC - IFSTTAR, creada conjuntamente por la **fundación abertis** y l'École des Ponts ParisTech-IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux) ha convocado de forma coordinada con la **cátedra abertis** - UPC el premio **abertis** internacional.



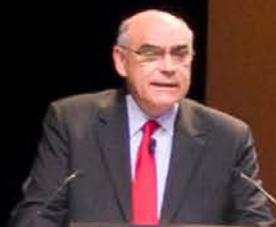
La **fundación abertis** ejerce de centro neurálgico de gestión y promoción de la acción social en el Grupo en los ámbitos de la seguridad vial, el medio ambiente y el ámbito socio-cultural

ESTRATEGIA Y MONITORIZACIÓN DE RSC	
Indicadores recopilados	>200
% cifra de negocio incluida en el alcance del plan estratégico de RSC	94%
CLIENTES	
Cifra de negocio que dispone de un sistema de calidad implantado	91%
Índice de satisfacción de los clientes	7,6
Consultas, quejas y sugerencias atendidas	99%
MEDIO AMBIENTE	
Cifra de negocio que dispone de un sistema de gestión ambiental implantado	95%
Toneladas de CO ₂ (por cada millón de euros de cifra de negocio)	42,19
Uso del telepeaje (respecto al total de transacciones)	33%
Residuos valorizados (respecto al total de residuos generados)	70%
Inversión medioambiental (respecto al beneficio neto consolidado)	2,77%
RECURSOS HUMANOS	
Mujeres en la plantilla (respecto al total de la plantilla)	33%
Trabajadores con contrato indefinido (respecto al total de la plantilla)	88%
Recursos invertidos en formación	3.711.112€
Promedio de horas de formación por empleado	17
Cifra de negocio que dispone de un sistema seguridad laboral implantado	92%
Trabajadores con discapacidad contratados (directa e indirectamente)	1,82%
COMUNIDAD INVERSORA	
Reuniones con gestoras	350
Opiniones y consultas atendidas de accionistas	8.602
PROVEEDORES	
Número de proveedores evaluados	3.475
Scoring de RSC medio de las empresas proveedoras homologadas	A
Porcentaje de concursos con cláusulas sociales y ambientales	94%
Porcentaje de compra local	95%
COMUNIDAD	
Aportación a la comunidad (respecto al beneficio neto consolidado)	0,9%
Inversión en accesibilidad social y desarrollo económico (respecto al total de aportación a la comunidad)	37%
Asociaciones y colectivos con participación activa	140

Créixer

- Nove
- Allarg

abertis



coinformación
financi



Carta del Presidente

Entrevista al Consejero Delegado

Gobierno Corporativo y Órganos de Gobierno

- 1.1 Gobierno Corporativo
- 1.2 Órganos de Gobierno

Actividades del grupo abertis

- 2.1 Autopistas
- 2.2 Infraestructuras de telecomunicaciones
- 2.3 Aeropuertos

Responsabilidad social corporativa

- 3.1 La Responsabilidad Social Corporativa en **abertis**
- 3.2 Indicadores 2011

Información económico-financiera

- 4.1 Magnitudes consolidadas
- 4.2 Gestión financiera
- 4.3 Accionistas y bolsa



Magnitudes consolidadas

Resultados

Los resultados del 2011 han estado marcados por la reorganización societaria en lo relativo a la venta de Atlantia y la desinversión en las actividades de aparcamientos y logística. En consecuencia, tanto en las cifras del 2011 como en las del 2010, se han eliminado todos los impactos económicos derivados de ambas decisiones, reclasificándolos de cada uno de los epígrafes de la cuenta de resultados y contabilizando su importe neto en el epígrafe "resultado reorganización societaria". Por tanto, los resultados presentados del 2011 son totalmente comparables

con los del 2010, a excepción de los recogidos en la línea anteriormente citada.

El resultado de **abertis** en 2011 ha sido de 720 millones de euros, lo que supone un incremento respecto al año anterior de un +8,8%, que, sin los impactos de la reorganización societaria, que incluye la desinversión en las actividades de aparcamientos y logística, así como la plusvalía por la venta de Atlantia, pasaría a ser un incremento del 11,7%.

(millones de euros)	Consolidado		
	2011	2010 (*)	Var.
Ingresos de explotación	3.915	3.917	0%
Gastos de explotación	-1.461	-1.510	-3%
EBITDA	2.454	2.407	2%
Dotación amortización y pérdidas deterioro	-936	-923	
Resultado explotación	1.517	1.484	2%
Resultado financiero	-617	-668	
Resultado sociedades puestas en equivalencia	125	117	
Resultado antes de impuestos	1.025	933	10%
Impuesto sobre sociedades	-250	-223	
Resultado del ejercicio	775	710	9%
Intereses de los minoritarios	-74	-81	
Resultado accionistas de la sociedad	702	628	11,7%
Resultado reorganización societaria	18	33	
Resultado accionistas de la sociedad	720	662	8,8%

(*) Cuenta de resultados 2010 considerando el impacto de la clasificación en 2011 de los segmentos operativos de aparcamientos y parques logísticos como actividades interrumpidas

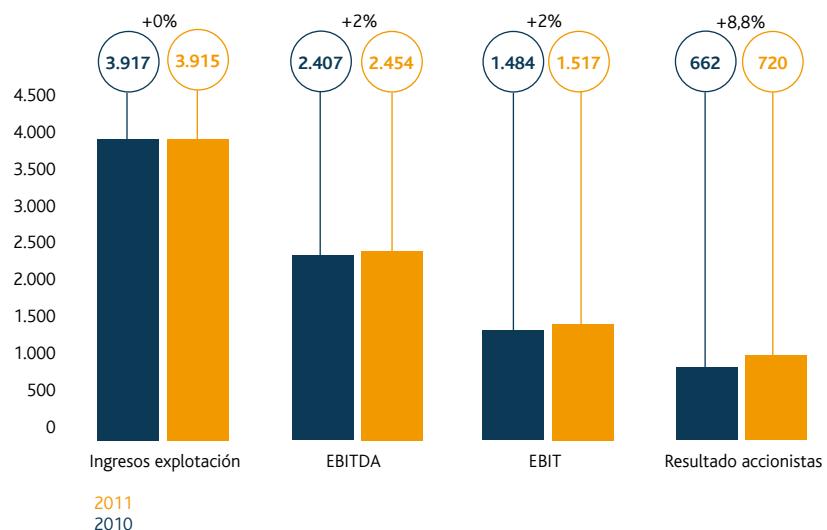
La cuenta de resultados adjunta presenta por su valor neto de 0 los ingresos y gastos correspondientes a los servicios de construcción o mejora de las infraestructuras realizados durante el ejercicio (265 Mn€ de ingresos y de gastos), que a efectos de presentación en las cuentas anuales consolidadas de **abertis** se registran de forma separada, atendiendo a lo establecido por la CINIIF 12.



El resultado de **abertis** en 2011 ha sido de 720 millones de euros, lo que supone un incremento respecto al año anterior de un +8,8%

La positiva evolución de la actividad de las autopistas de **abertis** en Francia y América, así como de los aeropuertos; la revisión de tarifas de las concesionarias de autopistas; el impacto positivo de la compensación por los convenios de la AP-7 y de la C-32 Maresme y otros ingresos extraordinarios, así como la reducción en gastos de explotación, compensan la evolución negativa del tráfico en las autopistas de **abertis** en España

y los menores ingresos no recurrentes en 2010 en **abertis telecom**, en autopistas en Francia y en Chile. Todo ello, junto con la disminución del resultado financiero negativo, la mejor aportación de las sociedades por puesta en equivalencia y otros impactos positivos no recurrentes en impuestos, permite un incremento del resultado de las actividades continuadas de un 11,7%.



Ingresos

Los ingresos de explotación han alcanzado los 3.915 millones de euros, en línea con el ejercicio anterior, y aumenta hasta el 52% el porcentaje de ingresos que se generan fuera de España, procedentes principalmente de Francia, Reino Unido y Chile.

El mantenimiento de los ingresos se debe a la evolución positiva de la actividad de la diversificación geográfica –especialmente, en el caso de las autopistas de **abertis** en Francia y en América– y sectorial –tanto en el sector de aeropuertos, con incremento del número de pasajeros en **tbi** y **dca**, como en telecomunicaciones, con una mayor actividad terrestre (digital) y satelital–; a la revisión de tarifas de las concesionarias de autopistas; al impacto positivo de la compensación por los convenios de la AP-7 y de la C-32 Maresme y a otros ingresos extraordinarios. Todo ello compensa la evolución negativa del tráfico en las autopistas de **abertis** en España y el impacto negativo por menores ingresos no recurrentes en 2010 en **abertis telecom** por extensiones de TDT, en Francia por obras en la A65, y en Chile por obras de seguridad normativa.

En general, se mantiene sin variaciones significativas el peso relativo de los ingresos generados fuera de España, así como el peso de las distintas unidades de negocio.



INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (millones de euros)

	2011	%	2010 (*)	%
Autopistas	3.098	79%	3.078	79%
Telecomunicaciones	512	13%	552	14%
Aeropuertos	293	7%	277	7%
Servicios corporativos y otros	12	0%	9	0%
TOTAL	3.915	100%	3.917	100%

INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (millones de euros)

	2011	%	2010 (*)	%
España	1.885	48%	1.928	49%
Francia	1.481	38%	1.440	37%
Reino Unido	183	5%	177	5%
Chile	162	4%	180	5%
Resto del mundo	203	5%	192	5%
TOTAL	3.915	100%	3.917	100%

(*) A efectos comparativos, se muestra la cuenta de resultados 2010 considerando el impacto de la clasificación en 2011 de los segmentos operativos de aparcamientos y parques logísticos como actividades interrumpidas.

Resultado bruto de explotación (EBITDA)

Los gastos de explotación corresponden básicamente a gastos de personal y gastos de mantenimiento de las infraestructuras y disminuyen en un 3%, fruto del esfuerzo de contención en el marco de la política de eficiencia que está llevando a cabo el Grupo. Asimismo, ha habido una disminución en costes por la realización en 2010 de operaciones no recurrentes (en obras de autopistas y extensiones de cobertura de TDT).

Las medidas de mejora de la eficiencia y optimización de los costes de explotación han permitido que el margen EBITDA al cierre del ejercicio se sitúe en el 62,7%, respecto al 61,5% de 2010.

La plantilla media en 2011 alcanza los 10.995 empleados, manteniéndose el peso relativo de los empleados situados fuera de España, que se sitúa en un 60%.

Amortizaciones y deterioro de activos

Se produce un ligero incremento de las amortizaciones como consecuencia de las inversiones realizadas en 2010 y 2011, básicamente por la apertura de un nuevo tramo en la circunvalación sur de Reims.

Los fondos de comercio, bajo NIIF, no se amortizan sistemáticamente, pero sí se deprecian en base al resultado de las pruebas de deterioro que se han de realizar sobre ellos. De los resultados de la realización de pruebas sobre los fondos de comercio existentes en el grupo **abertis** no se ha desprendido la necesidad de realizar ningún ajuste significativo.

Resultado financiero

La mejora del resultado financiero negativo se debe, básicamente, a la menor deuda media existente, que compensa el incremento de tipos, permitiendo una reducción del gasto financiero de la deuda de un 1,3%. Asimismo, el resultado financiero negativo de 2011 incluye un impacto positivo no recurrente en **castellana** ligado al cobro de compensaciones por sobrecostes que, junto a otros impactos negativos no recurrentes en 2010, compensan las mayores diferencias negativas de cambio y otros.

Resultado de sociedades puestas en equivalencia

El resultado de sociedades puestas en equivalencia aumenta hasta alcanzar los 125 millones de euros y refleja la buena evolución de Eutelsat y Coviandes en el ejercicio, lo que ha motivado su significativo incremento.

EBITDA (millones de euros)

	2011	%	2010 (*)	%
Autopistas	2.155	88%	2.138	89%
Telecomunicaciones	228	9%	218	9%
Aeropuertos	86	4%	81	3%
Servicios corporativos y otros	-15	-1%	-30	-1%
TOTAL	2.454	100%	2.407	100%

EBITDA (millones de euros)

	2011	%	2010 (*)	%
España	1.261	51%	1.254	52%
Francia	955	39%	914	38%
Gran Bretaña	48	2%	48	2%
Chile	120	5%	124	5%
Resto del mundo	69	3%	66	3%
TOTAL	2.454	100%	2.407	100%

(*) A efectos comparativos, se muestra la cuenta de resultados 2010 considerando el impacto de la clasificación en 2011 de los segmentos operativos de aparcamientos y parques logísticos como actividades interrumpidas.

Impuesto sobre Sociedades

En 2011, el gasto por impuesto de sociedades está afectado por el impacto positivo no recurrente, consecuencia de la disminución de los impuestos diferidos pasivos tras la reforma fiscal aprobada en Reino Unido. Ésta reduce un 2% adicional el tipo impositivo del Impuesto sobre Sociedades (del 27% al 26% ya efectivo en 2011 y del 26% al 25% efectivo a partir del 2012) y afecta tanto a la cuenta de resultados como a los saldos por impuestos diferidos pasivos pendientes de pago.

Sin el citado impacto, la variación del tipo efectivo no es significativa, como consecuencia del mantenimiento del resultado antes de impuestos objeto de tributación (el resultado de sociedades puestas en equivalencia tributa en origen).

Cash flow

Durante 2011, **abertis** ha generado un cash flow bruto (antes de inversiones y pago de dividendos) de 1.533 millones de euros.

	2011	2010	Var.
Cash-flow bruto (M€)	1.533	1.539	-0,30%

Balance

Las variaciones más significativas en activos y pasivos se deben básicamente al impacto de la venta en octubre de 2011 de los negocios de aparcamientos y logística que afecta a todas las partidas de balance, así como a la venta del 6,68% de participación de Atlantia que a diciembre de 2010 estaba clasificada como activos mantenidos para la venta.

Los activos totales a 31 de diciembre de 2011 han alcanzado los 22.749 millones de euros, de los que cerca del 60% corresponde a inmovilizado material y otros activos intangibles (excluyendo fondo de comercio), básicamente, concesiones, en línea con la naturaleza de los negocios del Grupo relacionados con la gestión de infraestructuras. Este porcentaje está, a su vez, en línea con el del ejercicio anterior.

Asimismo, destaca la clasificación de la participación del 14,61% en Brisa como entidad asociada (pasando a consolidar por puesta en equivalencia) al haberse producido unas circunstancias en el

BALANCE (MILLONES DE EUROS)

ACTIVO	Consolidado		PASIVO	Consolidado	
	2011	2010		2011	2010
Activos no corrientes	21.403	23.214	Patrimonio neto	4.416	5.453
Inmovilizaciones materiales	1.742	2.325	Capital y prima	1.928	2.376
Fondo de comercio	4.263	4.398	Reservas	416	983
Otros activos intangibles	11.217	12.550	Resultado	720	662
Participaciones en entidades asociadas	1.899	1.461	Socios externos	1.351	1.433
Otros activos no corrientes	2.282	2.480			
			Pasivos no corrientes	16.328	17.545
			Deudas financieras	13.452	14.238
			Otros pasivos no corrientes	2.876	3.307
Activos corrientes	1.346	1.466	Pasivos corrientes	2.005	2.293
			Deudas financieras	820	895
Activos mantenidos para la venta	0	612	Otros pasivos no corrientes	1.185	1.398
TOTAL ACTIVO	22.749	25.292	TOTAL PASIVO	22.749	25.292

ejercicio que han permitido al cierre de 2011 concluir sobre la presunción de influencia significativa en esta sociedad.

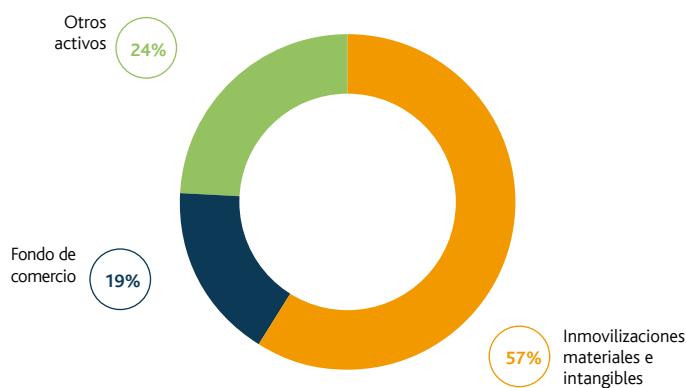
El patrimonio neto consolidado ha alcanzado los 4.416 millones de euros. La variación respecto a 2010 es debida, básicamente, al impacto de la distribución de dividendos en 2011 por 1.246 millones de euros (que incluye un dividendo extraordinario a cuenta 2011 de 495 millones de euros y una devolución de aportación accionistas de 296 millones de euros), superior al resultado del ejercicio, al impacto negativo de la valoración de Brisa (-234 millones de euros), al impacto negativo por diferencias de conversión generadas en el ejercicio y a la compra de autocartera, compensando el impacto positivo por valoración de derivados y otros.

El endeudamiento bruto se sitúa en 14.273 millones de euros en 2011, con una deuda neta de 13.882 millones de euros, lo que

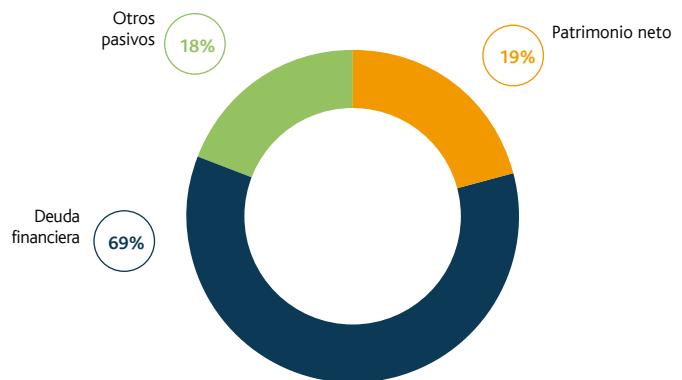
representa un decremento respecto a la deuda neta en 2010 de 769 millones de euros. Esta disminución se debe básicamente al cash generado en las ventas de la participación en Atlantia y de los negocios de aparcamientos y logística, tanto por el cash obtenido por la venta como por la de deuda propia de los negocios. Esta deuda se deja de consolidar como consecuencia de su salida del perímetro. El decremento de la deuda neta también se debe al cash flow generado en el ejercicio, que compensa el pago del dividendo extraordinario y la devolución de la aportación a los accionistas (688 millones de euros desembolsados).

La deuda financiera bruta representa el 63% del pasivo, en línea con el cierre del ejercicio 2010. Siguiendo una política de minimización de la exposición a los riesgos financieros, al cierre del ejercicio una parte importante de la deuda (84%) se encontraba a tipo fijo o fijado a través de coberturas.

ACTIVO



PASIVO



Inversiones

Las inversiones del Grupo en el ejercicio 2011 han sido de 676 millones de euros, de los que 511 millones, un 76%, corresponden a proyectos de expansión y el resto, 165 millones de euros, a inversión operativa.

Las inversiones en expansión más significativas del ejercicio son las siguientes:

- En autopistas, la inversión en expansión corresponde fundamentalmente a **acesa** (149 millones de euros), principalmente por los trabajos de ampliación de carriles de la AP-7 y la construcción del tramo Palafolls-Tordera; a **iberpistas**, por la ampliación de carriles del tramo San Rafael-Villacastín (35 millones de euros); y a **sane**, en inversiones relacionadas principalmente con el Paquet Vert (42 millones de euros), así como en el enlace RN13-A13 y en la finalización de trabajos de la circunvalación sur de Reims. También a Autopistas América, por la adquisición del 45% de **metropistas** por 144 millones de euros.
- En infraestructuras de telecomunicaciones, la inversión en expansión corresponde principalmente a las inversiones de **retevisión** y **tradia** para posibilitar el transporte y transmisión de las señales digitales con el despliegue de tres nuevos

múltiplex de TDT y a las inversiones de **Hispasat** en la construcción del Amazonas III y del AG-1, así como inversiones relacionadas con **Hispasat 1E**.

- En aeropuertos, la inversión en expansión del ejercicio corresponde a **tbi**, básicamente en la ampliación del lado aire de la terminal del aeropuerto de Stockholm Skavsta, subvencionado en su totalidad por la autoridad local (proyecto 2011-12).

Las inversiones operativas más significativas se han producido en el sector de autopistas y se han concentrado en sistemas de contención, renovación de peajes, barreras de seguridad, áreas de peaje y modernización de la red existente. Cabe mencionar la inversión realizada por el sector de telecomunicaciones, básicamente, en mejoras en eficiencia de centros, soporte operativo y renovación, así como en equipos de **retevisión** y **tradia**.

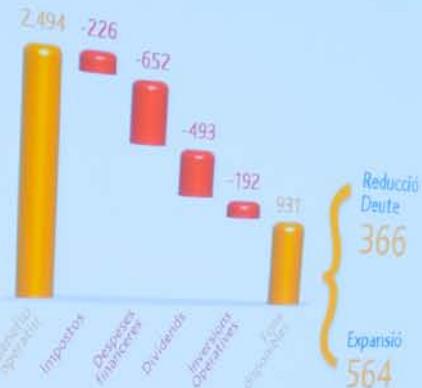
En el sector de aeropuertos destacan las inversiones operativas en equipamientos de seguridad y otras mejoras en London Luton, y el inicio de los trabajos de repavimentación de las pistas en Belfast International y Montego Bay (Jamaica).

INVERSIONES (millones de euros)

	Operativa	%	Expansión	%	Total
Autopistas	120	73%	428	84%	548
España	44	26%	196	38%	239
Francia	69	42%	88	17%	157
Internacional	7	4%	144	28%	151
Telecomunicaciones	19	11%	83	16%	101
Aeropuertos	22	13%	1	0%	22
Holding/ serviabertis	5	3%	0	0%	5
TOTAL	165	100%	511	100%	676



Fons generats (M€)



✓ L'objectiu es va situar en la reducció del deute, a l'espera d'oportunitats d'inversió apropriades

Fondos generados (M€)



✓ El objetivo se situó en la reducción de deuda a la espera de oportunidades de inversión apropiadas





Gestión financiera

En un año marcado por la crisis de deuda soberana en la zona euro y la desaceleración del crecimiento de la economía global, **abertis** ha mantenido un año más una alta capacidad de generación de EBITDA con 2.454 millones de euros a cierre de 2011 (comparable a 2.407 millones de euros en 2010).

La resiliencia del Grupo ha permitido a la Dirección General Financiera acudir a los mercados de deuda para financiar la reorganización de los negocios de aparcamientos y parques logísticos, refinanciar deuda de Holding d'Infraestructures de Transport S.A.S (**hit**) con la emisión de un bono, así como conseguir la financiación necesaria para hacer frente a la inversión en las autopistas PR-22 y PR-5 de Puerto Rico.

abertis ha reducido la deuda neta del Grupo en 769 millones de euros, pasando de 14.651 millones de euros en 2010 a 13.882 millones de euros a cierre de 2011. Por un lado, la reorganización y posterior segregación de los negocios de aparcamientos y

parques logísticos supuso una reducción de deuda de 517 millones de euros, y por otro, la venta de la participación que **abertis** ostentaba en Atlantia S.p.a. por 626 millones de euros permitió la devolución anticipada de un préstamo sindicado de 515 millones de euros con vencimiento en 2012, así como de parte de los 183 millones de euros dispuestos en líneas de crédito.

La emisión de un bono de 750 millones de euros por parte de **hit** con un cupón 5,75% y vencimiento a siete años permitió la refinanciación parcial de la deuda sindicada existente hasta ese momento con vencimiento en 2013 y la consiguiente mejora de la vida media de la deuda.

Finalmente, cabe destacar que el consorcio formado por **abertis** y Goldman Sachs Infrastructure Partners II se adjudicó la privatización de las autopistas PR-22 y PR-5 en Puerto Rico. El proyecto fue valorado en 1.136 millones de dólares.

	2011	2010
Deuda neta	13.882 (*)	14.651 (*)
Deuda neta/EBITDA	5,7	5,9
Deuda neta/Patrimonio neto	3,1	2,7
FFO/Intereses Netos (*)	3,5	2,4

(*) Incluye el impacto de las plusvalías obtenidas por **abertis** por la venta de la participación que ostentaba en Atlantia S.p.A



A cierre de 2011, la deuda a largo plazo representaba el 94% del total y el vencimiento medio de la deuda se situaba a cierre en 6,33 años

Estructura Financiera / Política de Financiación

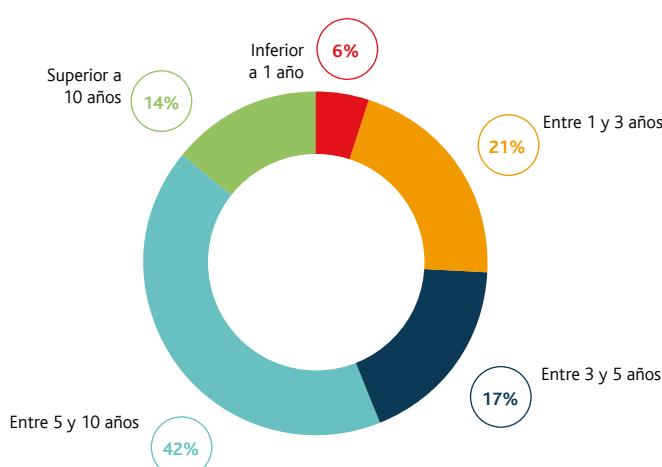
Siguiendo las políticas definidas por el Consejo de **abertis**, la estructura financiera del Grupo busca limitar los riesgos a los que está expuesto por la naturaleza de los mercados en los que opera.

En cuanto a la distribución de la deuda con terceros, a cierre del ejercicio 2011, la deuda a largo plazo representaba el 94% del total frente el 96% en 2010. Por otro lado, el vencimiento medio de la deuda se situaba a cierre de 2010 en 6,33 años, respecto a los 6,55 años en 2010.

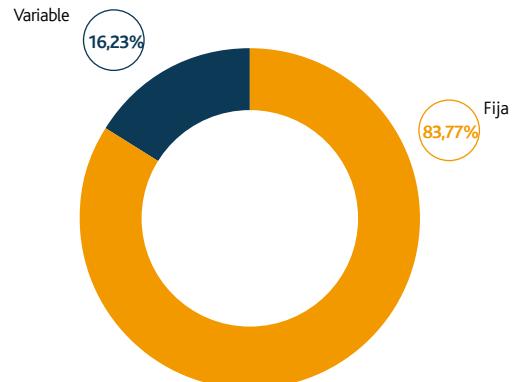
Para minimizar la exposición al riesgo de tipo de interés, **abertis** mantiene un alto porcentaje de la deuda a tipo fijo. A cierre del ejercicio 2011 dicha proporción era del 84%, en línea con la de 2010.

A cierre del ejercicio 2011, Abertis Infraestructuras, S.A. posee líneas de crédito cuyo límite asciende a 1.350 millones de euros (1.195 millones en 2010), de las cuales 300 millones de euros corresponden a líneas con vencimiento a un año y 1.050 millones a líneas con vencimiento a más de un año. El incremento en el límite total de las líneas permite fortalecer la posición de liquidez y afrontar los próximos vencimientos a corto plazo con un riesgo bajo de refinanciación.

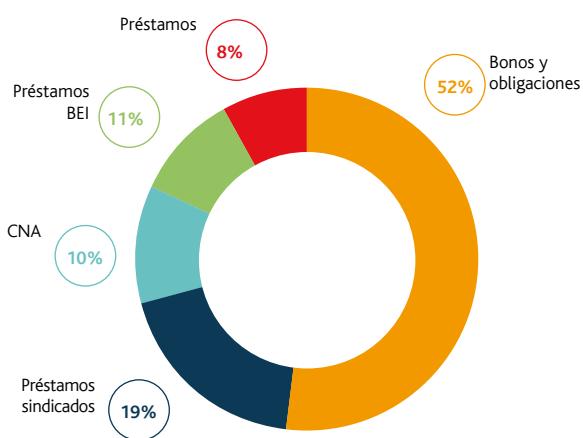
VENCIMIENTO DE LA DEUDA



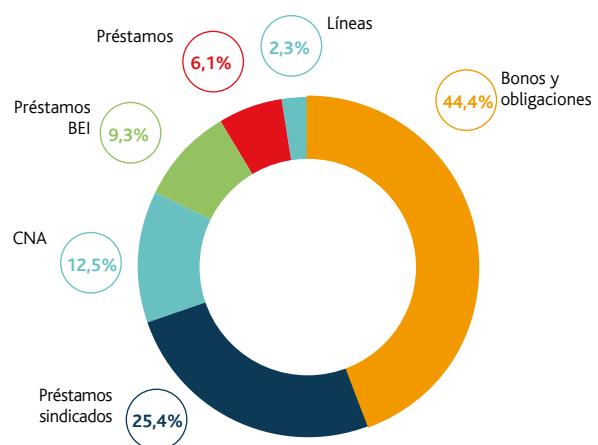
TIPO DE DEUDA



INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN 2011



INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN 2010



Gestión del riesgo financiero

El grupo **abertis** opera en el ámbito internacional y sus activos se encuentran distribuidos geográficamente entre Europa, Estados Unidos y Latinoamérica.

Por la naturaleza de los mercados de crédito en los que operan y se financian las empresas del grupo **abertis**, éste está expuesto a riesgos de tipo de cambio, tipo de interés, riesgos de crédito y riesgos de liquidez.

La gestión de los distintos riesgos financieros está controlada por la Dirección General Financiera, previa autorización del máximo ejecutivo de **abertis**, en el marco de la correspondiente política aprobada por el Consejo de Administración.

Riesgo de tipo de cambio

Las actividades de las empresas que forman el grupo **abertis** y que se encuentran en países cuya moneda operativa es distinta del euro suponen una potencial exposición al riesgo de tipo de cambio. Desde la Dirección General Financiera se gestiona el riesgo de tipo de cambio, principalmente mediante la contratación de deuda financiera denominada en las correspondientes monedas extranjeras, así como a través de contratos de cobertura de divisa.

Riesgo de contrapartida de crédito

Desde la Dirección General Financiera de **abertis** se monitoriza de forma activa y periódica el riesgo de contrapartida de crédito. Con el fin de evitar concentraciones significativas de riesgo que puedan afectar a la solvencia del grupo, **abertis** busca siempre diversificar las fuentes de financiación tanto dentro del ámbito nacional en el que operan las compañías como en el ámbito internacional, de forma que el riesgo queda también geográficamente distribuido.

Según la política de gestión de riesgos, el Grupo puede contratar operaciones financieras con entidades que tengan una categoría mínima de rating "A-" por reconocidas agencias internacionales de calificación. Las categorías de "rating" de cada entidad se actualizan periódicamente con el fin de llevar una gestión activa del riesgo de contrapartida.

Riesgo de liquidez

El grupo **abertis**, tal y como viene haciendo históricamente, realiza una gestión prudente del riesgo de liquidez. Durante el año 2011 se han seguido con especial atención las indicaciones de liquidez de las agencias de "rating" y la evolución de los mercados de crédito en la zona Euro, para llevar a cabo dicha gestión.



Para evitar concentraciones significativas de riesgo que puedan afectar a la solvencia del grupo, **abertis** busca siempre diversificar las fuentes de financiación

La implementación de la gestión de la liquidez consiste en la obtención de financiación a través de líneas de financiación comprometidas, así como en la gestión de tesorería y activos líquidos. Dado el carácter dinámico de los negocios del Grupo, la Dirección General Financiera tiene como objetivo mantener la flexibilidad en la financiación mediante la disponibilidad de líneas de financiación comprometidas.

Riesgo de tipo de interés

El objetivo de la gestión del riesgo de tipos de interés es alcanzar un equilibrio en la estructura de la deuda que permita minimizar la volatilidad en la cuenta de resultados en un horizonte plurianual.

abertis gestiona mediante instrumentos de cobertura global de tipo de interés el riesgo de variaciones en las cargas financieras. Estos derivados son designados contablemente, en general, como instrumentos de cobertura.

Calificación Crediticia

abertis posee la calificación "BBB+", otorgada por la agencia crediticia internacional Standard & Poor's para el largo plazo. Dicha calificación fue asignada en abril de 2010, posición que fue confirmada en diciembre de 2011.

Por otra parte, **abertis** posee la calificación "A-", otorgada por Fitch Ratings para el largo plazo, y "F2" para el corto plazo. Dichas calificaciones fueron asignadas en julio de 2009 y se confirmaron en noviembre de 2011.



Accionistas y bolsa

Evolución bursátil del año 2011

Durante 2011 los mercados de valores se han caracterizado por una incertidumbre permanente sobre la capacidad de las economías desarrolladas de consolidar la recuperación iniciada en 2010 y volver a una senda sostenible de crecimiento. El riesgo de que el ritmo de crecimiento económico se viese reducido, a medida que se iban agotando las medidas monetarias y fiscales en los países desarrollados, se materializó durante el segundo semestre del año, al tiempo que se agudizaba la crisis fiscal en muchos de estos países. Las expectativas de crecimiento mínimo han acentuado las dudas sobre la capacidad de hacer frente a los volúmenes de deuda acumulados por los sectores público y privado, y sobre la situación del sector bancario en Europa y Estados Unidos.

El principal foco de tensión financiera mundial en 2011 ha sido el área euro. La arquitectura de la moneda única se ha mostrado insuficiente para afrontar momentos de gran inestabilidad como los vividos en los mercados por la deuda soberana de Portugal, España, Italia, Bélgica e incluso Francia a final de año. Siguiendo los pasos de Grecia e Irlanda en 2010, Portugal perdía en mayo el acceso a los mercados de deuda pública y se acordaba su rescate por la Unión Europea y el Fondo Monetario Internacional (FMI). Posteriormente, a finales de julio, la Unión Europea y el FMI anuncian un segundo rescate de Grecia, cuya negociación se ha dilatado hasta finales de año. La deuda de España e Italia, por su parte, experimentaba fuertes tensiones especialmente durante la segunda mitad del año, rompiendo niveles récord de la prima de riesgo desde el nacimiento de la moneda única. Ya en diciembre, en un intento de poner freno a los riesgos de desintegración de la zona euro, la gran mayoría de los países del

área llegaban a un acuerdo para iniciar una nueva etapa basada en reglas fiscales muy estrictas.

Ha sido un año difícil para los mercados bursátiles mundiales que veían diluirse, a medida que avanzaba el año, las expectativas de vuelta a los niveles previos a la crisis. Los índices de Europa continental quedaban de forma generalizada por debajo de la media mundial con castigos muy relevantes, como en el caso del índice griego (ASE: -52%), el austriaco (ATX: -36%), el italiano (FTSE MIB: -26%), el portugués (PSI: -28%), el belga (Bel-20: -19%), el alemán (DAX: -15%) o el francés (CAC 40: -17%).

En el caso de España, el Ibex 35 encadenaba un nuevo ejercicio con pérdidas (-13%), penalizado como en 2010 por el aumento del riesgo país. La alta volatilidad se ha visto reflejada en los fuertes movimientos del índice español. El índice se ha movido en una amplia banda a lo largo de 2011, que comprende desde el máximo anual del 17 de febrero (11.113,0 puntos) hasta el mínimo anual del 12 de septiembre (7.640,7 puntos).

abertis en el mercado de valores: evolución de la acción

Durante 2011 las acciones de **abertis** se han visto afectadas por la evolución de la bolsa española. El llamado "riesgo-país" ha pesado más que su solidez financiera y la calidad de sus activos, factores que le han permitido publicar para 2011 un crecimiento del EBITDA del 1,9% y del resultado neto recurrente del 11,7%.

La acción de **abertis** cerró 2011 con una revalorización del 3,9%, a un precio de 12,34 euros/acción. A lo largo del ejercicio, el

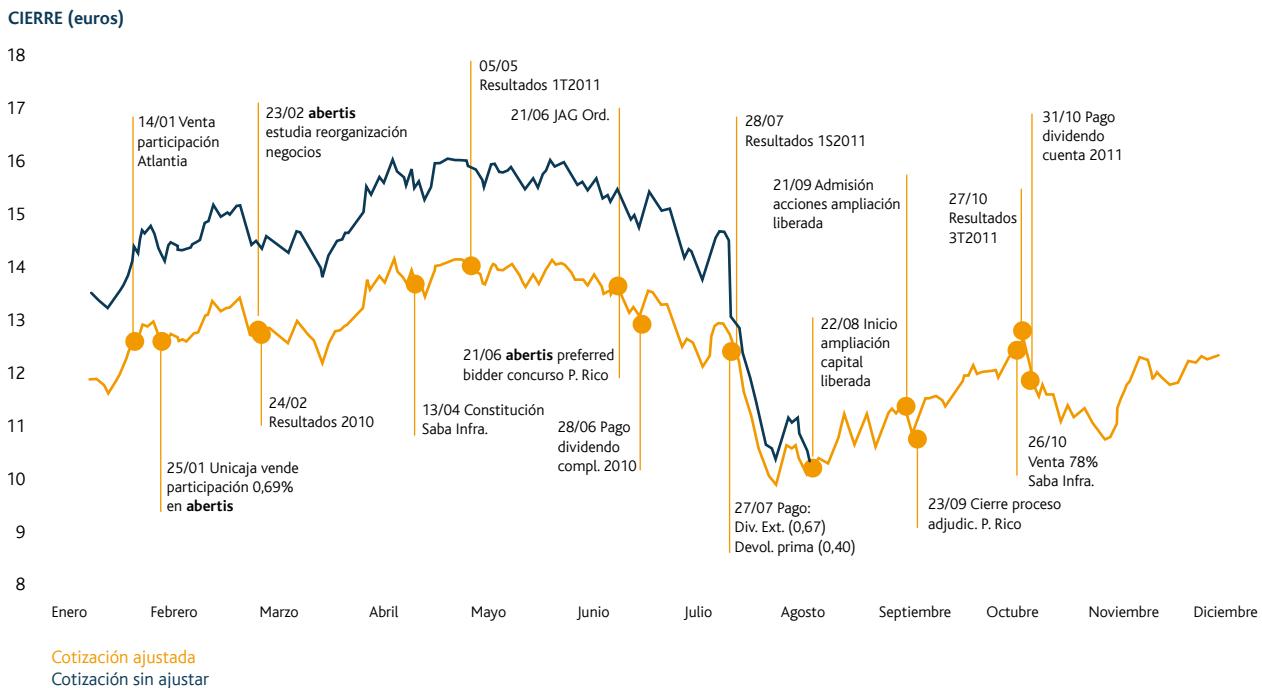


La acción de **abertis** acumula una revalorización durante los últimos 10 años del 94%, considerando el pago de dividendos, lo que demuestra la buena evolución de la acción

precio máximo de cierre se marcó el 31 de mayo (14,14 euros) y el mínimo de cierre, el 10 de agosto (9,86 euros), dibujando una tendencia en la cotización como la llevada a cabo por el mercado la mayor parte del año. No obstante, la acción escaló posiciones con fuerza durante el mes de marzo a la estela del anuncio de

la reorganización de los negocios de **abertis**, que culminó con la segregación de los negocios de logística y aparcamientos y el pago de un dividendo extraordinario a todos aquellos accionistas que se acogieron a esta opción.

Evolución acción abertis 2011



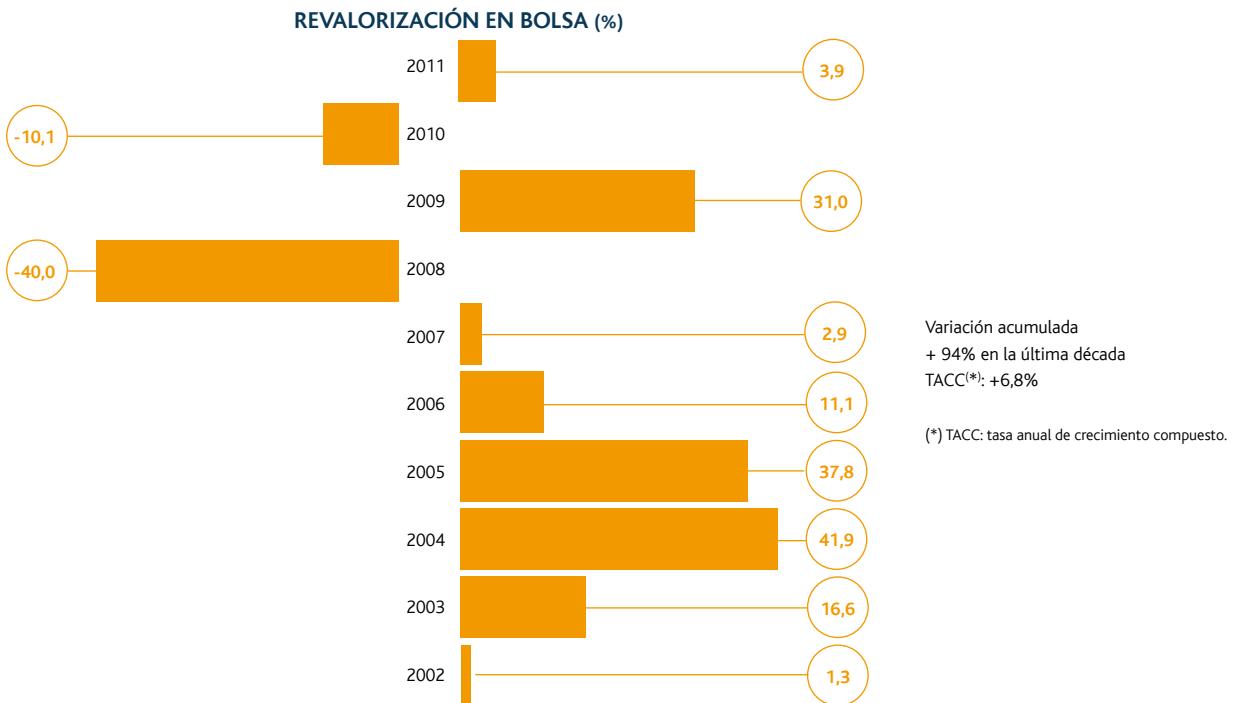
Nota sobre el ajuste de las cotizaciones por la ampliación de capital liberada:

La asignación gratuita de acciones nuevas no varía el patrimonio de la empresa, aunque está dividido en un número de acciones mayor.

Todo accionista que ha invertido con anterioridad a la ampliación recibe acciones gratuitas sin desembolso; por tanto, no varía la inversión de su cartera, aunque posee un número de acciones mayor. Es por ello que es necesario ajustar las cotizaciones históricas anteriores a la ampliación para poder comparar los precios pre-ampliación y post-ampliación.

Nota sobre el ajuste de las cotizaciones por el pago de dividendo extraordinario:

La distribución de un dividendo a cuenta del ejercicio 2011 por un importe bruto de 0,67€ por acción, así como la devolución de aportaciones con cargo a la cuenta de prima de emisión por un importe de 0,40€ por acción, tienen la consideración de pagos extraordinarios. Al no tratarse, por tanto, de eventos esperados por el mercado, es necesario ajustar las cotizaciones históricas anteriores a estos pagos para poder comparar los precios pre-dividendo extraordinario y post-dividendo extraordinario.



La acción de **abertis** acumula una revalorización durante los últimos 10 años del 94%, considerando el pago de dividendos, lo que demuestra la buena evolución de la acción incluso en períodos de crisis.

abertis cierra 2011 con una capitalización de 9.576 millones de euros, ocupando la octava posición por peso en el Ibex 35, y situándose en la decimoprimerá posición en el ranking por capitalización bursátil.

Todas las acciones de la sociedad están admitidas a cotización oficial en las bolsas de valores de Barcelona, Bilbao, Madrid y Valencia, y se negocian a través del sistema de interconexión bursátil español. Los títulos de **abertis** forman parte ininterrumpidamente desde 1992 del selectivo Ibex 35 y también están presentes en destacados índices internacionales como el Standard & Poor's Europe 350, el FTSE Eurofirst 300 y el Dow Jones Sustainability (DJSI World).

Rentabilidad de la acción

abertis se marca como objetivo ofrecer a sus accionistas la mejor combinación de crecimiento y rentabilidad. La acción empresarial y las decisiones estratégicas de la compañía se enfocan en la creación de valor para sus accionistas.

Durante el año 2011 –aun caracterizándose por ser el cuarto año consecutivo de crisis– el modelo de diversificación geográfica del Grupo, sumado a una política estricta de contención de costes, ha conseguido absorber el impacto del ciclo económico.

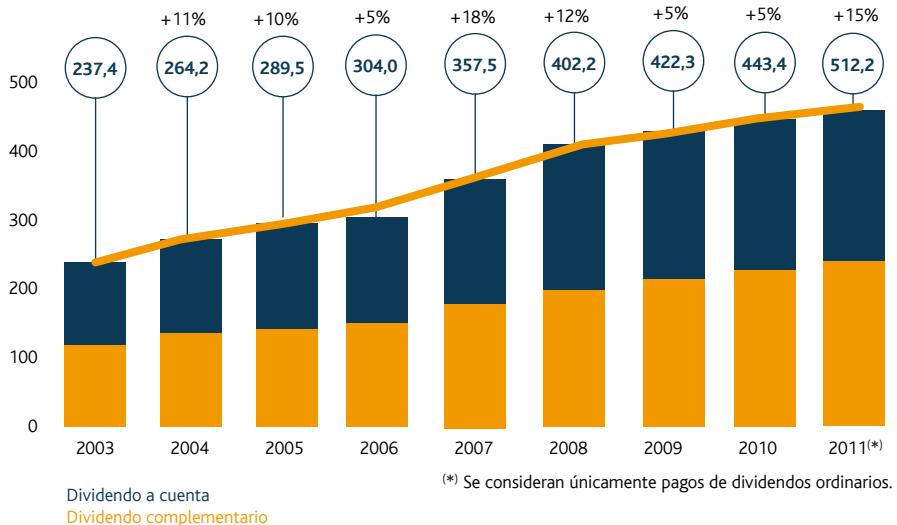
Aun con una disminución de la actividad y con tráficos que se mantienen negativos (básicamente en España), **abertis** continúa siendo una gran generadora de caja, lo que permite a la compañía mantener con garantía la política de retribución al accionista.

Dividendo

abertis abonó en el mes de junio un dividendo complementario del ejercicio 2010 de 0,30 euros por acción, mientras que en octubre de 2011 hizo efectivo el pago de un dividendo a cuenta del ejercicio 2011 por un importe bruto de 0,30 euros por acción.

Asimismo, en el mes de julio, **abertis** abonó un dividendo extraordinario a cuenta del ejercicio 2011 por un importe bruto de 0,67 euros por acción y la devolución de aportaciones con cargo a la cuenta de prima de emisión por un importe de 0,40 euros por acción. La distribución del dividendo extraordinario se enmarcó dentro del proceso de reorganización del grupo **abertis** y se articuló según la elección de los accionistas mediante el

DIVIDENDOS PAGADOS (millones de euros)



pago en efectivo de dicho importe (0,54 euros importe neto por acción + 0,13 euros por acción en concepto de retención) o mediante la adjudicación de acciones de Saba Infraestructuras a razón de una acción de esta compañía por cada una de **abertis**. Un 78,06% de acciones optó, bien de forma expresa o por defecto, por recibir el pago de este dividendo en efectivo.

El Consejo de Administración de **abertis** ha acordado proponer a la Junta General Ordinaria de Accionistas 2012, que se celebra el 27 de marzo, además de la ampliación de capital liberada de

1x20, un dividendo complementario de 2011 de 0,36 euros brutos por acción.

Este importe, sumado al dividendo a cuenta pagado en el mes de octubre, supone una retribución directa al accionista en forma de dividendos ordinarios de 0,66 euros brutos con cargo al beneficio de 2011, lo que supone un importe máximo a abonar en concepto de dividendos de 512,2 millones de euros, un 15% superior a la cantidad abonada con cargo a 2010.

Ampliación de capital

Asimismo, la Junta General de Accionistas de 2011 celebrada el 21 de junio acordó llevar a cabo una nueva ampliación de capital liberada, en la proporción de una acción nueva por cada 20 antiguas. Entre el 22 de agosto y el 5 de septiembre de 2011, se negociaron los derechos, con un precio máximo de 0,563 euros y un mínimo de 0,453 euros. El valor teórico del derecho fue de 0,504 euros.

Las nuevas acciones fueron admitidas a cotización el 22 de septiembre con idénticos derechos políticos y económicos que las acciones ya existentes, concediendo a sus titulares derecho al dividendo sobre los beneficios que se obtengan desde el 1 de enero de 2011.

Reorganización de **abertis**

En febrero de 2011 la compañía informó del inicio de un proceso de reorganización de la estructura del Grupo, cuyo objetivo era crear el marco y las condiciones necesarias que permitiesen a las cinco unidades de negocio del Grupo afrontar una nueva etapa de crecimiento. El Grupo reordenó sus negocios en torno a dos sociedades, la actual Abertis Infraestructuras (autopistas, telecomunicaciones y aeropuertos) y la sociedad no cotizada Saba Infraestructuras (aparcamientos y parques logísticos). El proceso se articuló en base a la distribución de un dividendo extraordinario por parte de **abertis** que permitía su cobro en efectivo o bien en acciones de la nueva Saba Infraestructuras, a decisión del accionista, y finalizó el 26 de octubre con la transmisión del 78,06% de las acciones de Saba Infraestructuras titularidad de **abertis** a dicha fecha al consorcio formado por Torreal, Proa Capital y Criteria CaixaHolding, S.A.

Rentabilidad del decenio

El siguiente cuadro presenta la rentabilidad bursátil de la acción de **abertis** en el último decenio en diferentes supuestos temporales de compra y venta del valor. Se compara la rentabilidad de la acción de **abertis** con el Ibex 35 con dividendos. La intersección indica la rentabilidad obtenida por la acción y el mercado, respectivamente para el periodo seleccionado (año de entrada y año de salida). El Ibex 35 con dividendos, que está constituido por los mismos valores que forman el selectivo español, es un indicador que incorpora la variación de precios de los valores, así como la rentabilidad obtenida por el reparto de dividendos y otros pagos al accionista. De esta forma, el índice muestra el impacto que este tipo de retribuciones tiene sobre una cartera réplica del índice Ibex 35.

Así, un inversor que invirtió 11,19 euros comprando una acción de **abertis** a final de 2001 (inversor que acudió a las sucesivas ampliaciones de capital liberadas), y teniendo en cuenta los dividendos cobrados a 31 de diciembre de 2011 tiene una cartera por un valor de 20,10 euros y ha cobrado 8,56 euros por dividendos (incluyendo distribuciones extraordinarias), lo que supone una rentabilidad acumulada del 156,1%.

Se tiene en cuenta la revalorización en bolsa, las ampliaciones de capital liberadas y la rentabilidad por dividendo. En ningún caso se contempla que el accionista hubiera realizado desembolsos de efectivo adicionales a los del día en que compró las acciones.

Capital social y autocartera

El capital social de **abertis** ascendía, a 31 de diciembre, a 2.328 millones de euros, constituido por 775.989.672 acciones ordinarias representadas en anotaciones en cuenta, de tres euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas y todas ellas de la misma clase. La totalidad de las acciones se encuentran admitidas a cotización en las cuatro Bolsas de Valores españolas.

En 2011 se ha incrementado el capital social en 36.951.889 acciones, lo que ha supuesto un aumento de 110,9 millones de euros, correspondientes a la ampliación de capital liberada.

Respecto a la autocartera, al cierre del ejercicio 2011 **abertis** era titular directo de 29.885.288 acciones, que representan un 3,851% del capital social, frente a las 14.551.098 acciones de 2010 (1,969% del capital social al cierre de dicho ejercicio).

Estructura del accionariado de **abertis**

La compañía no dispone de un registro nominal de sus accionistas, por lo que sólo puede conocer la composición de su accionariado por la información sobre participaciones significativas que se hace pública en aplicación de la normativa vigente (que obliga a comunicar, con carácter general, las participaciones superiores al 3% del capital), por la información que facilita la sociedad Iberclear con ocasión de la celebración de la Junta General de Accionistas y por las comunicaciones que los propios accionistas puedan hacer con ocasión de la publicación del Informe Anual.

Según consta en el Informe de Gobierno Corporativo 2011, el cual forma parte de este informe anual, las participaciones significativas (*) a fecha de cierre del ejercicio son Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona "la Caixa" (27,406%) y Acción concertada Trebol Holding / ACS (25,832%).

Año de entrada ⁽¹⁾	Año de salida ⁽¹⁾	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
2001	ABE	5,5%	26,6%	80,6%	149,3%	180,5%	194,1%	95,7%	152,5%	139,6%	156,1%
	Ibex-35 con div.	-26,5%	-2,8%	17,6%	43,5%	95,2%	116,1%	37,2%	89,8%	65,2%	52,4%
2002	ABE		20,9%	74,2%	141,9%	172,8%	186,1%	89,0%	145,1%	132,4%	148,6%
	Ibex-35 con div.		32,2%	60,1%	95,3%	165,6%	194,1%	86,7%	158,2%	124,8%	107,4%
2003	ABE			45,7%	103,8%	130,3%	141,8%	58,5%	106,6%	95,7%	109,6%
	Ibex-35 con div.			21,1%	47,7%	101,0%	122,5%	41,3%	95,3%	70,1%	56,9%
2004	ABE				41,0%	59,6%	67,7%	9,0%	42,9%	35,2%	45,0%
	Ibex-35 con div.				22,0%	66,0%	83,7%	16,7%	61,3%	40,5%	29,6%
2005	ABE					13,5%	19,4%	-23,2%	1,4%	-4,2%	2,9%
	Ibex-35 con div.					36,0%	50,6%	-4,4%	32,2%	15,1%	6,2%
2006	ABE						5,3%	-33,1%	-10,9%	-15,9%	-9,5%
	Ibex-35 con div.						10,7%	-29,7%	-2,8%	-15,4%	-21,9%
2007	ABE							-37,3%	-15,7%	-20,6%	-14,4%
	Ibex-35 con div.							-36,5%	-12,2%	-23,5%	-29,5%
2008	ABE								35,9%	27,7%	38,1%
	Ibex-35 con div.								38,3%	20,4%	11,1%
2009	ABE									-6,2%	1,7%
	Ibex-35 con div.									-12,9%	-19,7%
2010	ABE										8,8%
	Ibex-35 con div.										-7,7%

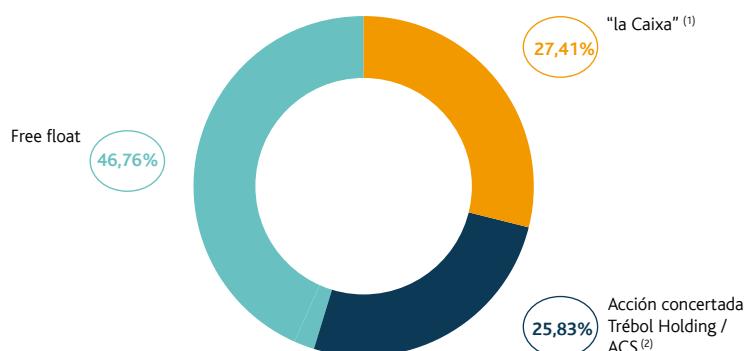
Notas:

(1) Entrada y salida en el último día del año indicado.

Se tiene en cuenta la revalorización en bolsa, las ampliaciones de capital liberadas y la rentabilidad por dividendo. En ningún caso se contempla que el accionista hubiera realizado desembolsos de efectivo adicionales a los del día en que compró las acciones.

En agosto de 2010 se anunció el acuerdo alcanzado entre Actividades de Construcción y Servicios S.A. (ACS) y la sociedad gestionada por CVC, Trebol Holdings S.á.r.l. (Trebol), para la participación conjunta en dos sociedades que adquirirían participaciones de **abertis**. Con posterioridad al acuerdo, en el marco de una acción concertada, ACS y Trebol poseen una participación indirecta a través de dos sociedades participadas, Trebol International BV y Admirabilia S.L., que poseen, respectivamente, una participación del 15,55% y del 10,28% en el capital social de **abertis**.

DISTRIBUCIÓN DE LA PROPIEDAD DEL CAPITAL A 31/12/11



(1) Participa indirectamente a través de la sociedad controlada Criteria CaixaHolding, S.A., en un 19,65% y a través de otras sociedades de su grupo en un 7,75%.

(2) Acción concertada Trebol Holdings / ACS a través de las sociedades Trebol International BV y Admirabilia, S.L., que poseen respectivamente una participación en **abertis** del 15,55% y del 10,28% respectivamente.

(*) Se han considerado las participaciones significativas a efectos del Real Decreto 1362/2007, de 19 de octubre.

abertis con sus accionistas e inversores

Dirección de Relaciones con Inversores

La Dirección de Relaciones con Inversores tiene como meta facilitar, de forma clara y en tiempo útil, toda la información referente sobre la marcha de la compañía y explicación de las principales estrategias de negocio, organizativas y operativas de **abertis**, con la finalidad de que se den los elementos fundamentales para contribuir a la adecuada fijación del precio de la acción y de otros activos financieros emitidos por **abertis**.

La accesibilidad y el contacto directo con la compañía, con el fin de responder eficazmente a las cuestiones planteadas por la comunidad inversora, es otro de los propósitos de esta Dirección.

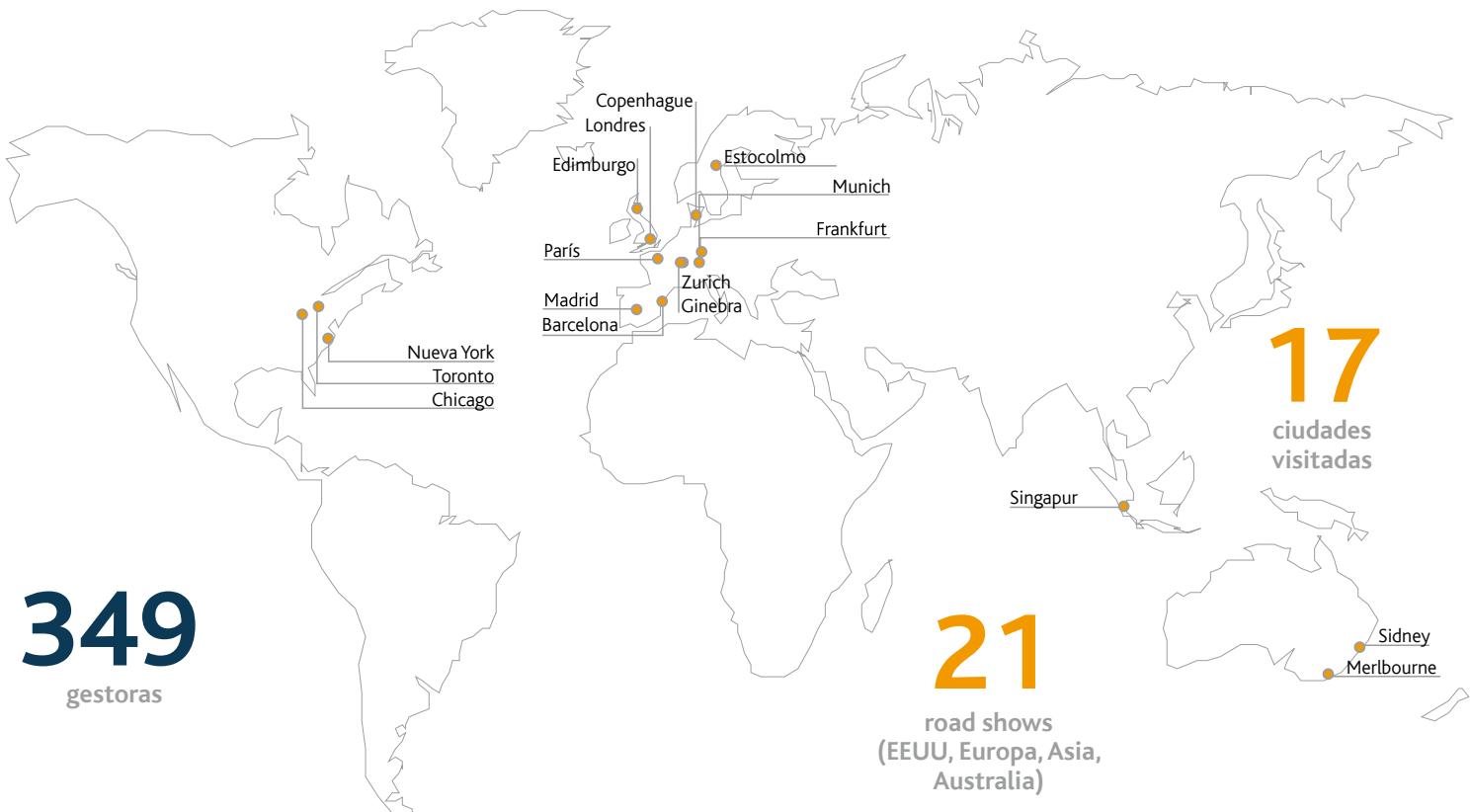
Para conseguir estos objetivos y adaptar la información a las necesidades de todos los colectivos, Relaciones con Inversores diseña y ejecuta la estrategia de comunicación hacia los mercados financieros nacionales e internacionales. Así, ha

desarrollado una política de comunicación activa y amplia que incluye reuniones con inversores institucionales y analistas financieros, *conference calls*, encuentros con accionistas, una revista del accionista, así como un *call center* y una página web permanentemente actualizada.

Dentro de las funciones de la Dirección también se encuentra la de mantener puntualmente informada a la alta dirección de la compañía acerca de la opinión de los mercados sobre la entidad o sobre cualquier otro asunto que pueda afectar a la cotización.

En 2011 se ha mantenido un alto nivel de actividad con inversores institucionales y analistas financieros a través de distintas reuniones en las plazas financieras más relevantes de Europa, Estados Unidos y Asia, lo que viene exigido por la globalidad y diversificación de la base accionarial del Grupo.

A lo largo de 2011 se han celebrado reuniones con 349 instituciones de inversión (gestores), visitando 17 ciudades, algunas de ellas en varias ocasiones.



La Oficina del Accionista

La relación con los cerca de 80.000 accionistas no institucionales que tiene la compañía está encomendada a la Oficina del Accionista, que es además la responsable de mantener una atención personalizada en todos los canales de comunicación con que cuentan estos accionistas.

Dichos canales son el Teléfono de Atención al Accionista, que funciona 24 horas, 365 días al año; la web corporativa, con un apartado específico para la comunidad inversora donde encontrar información permanentemente actualizada sobre la evolución de la compañía, su crecimiento, su evolución bursátil y la política de retribución, entre otras temáticas; así como el correo tanto electrónico –canal cada vez más utilizado por su inmediatez– como el tradicional.

Con ocasión de la Junta General Ordinaria de Accionistas de la compañía, la Oficina del Accionista también da soporte en las cuestiones relativas a la organización del evento y cobertura de

todas las solicitudes de información. El derecho de información de los accionistas se encuentra recogido en el Reglamento de la Junta General de la Sociedad en su artículo 7, así como en los artículos 212 y 144 de la Ley de Sociedades Anónimas. De este modo, se pone a disposición de los accionistas, con carácter previo a la celebración de cada Junta, toda la información necesaria, y la Oficina del Accionista da aclaración ante cualquier duda al respecto.

La última Junta General de Accionistas, celebrada el 21 de junio de 2011, se constituyó con la asistencia de un total 6.184 socios concurrentes con derecho a voto (71,14% del capital social), de los cuales 688 asistieron personalmente (0,88% del capital social) y 5.496 lo hicieron por representación (70,27% del capital social).

Coordinación de contenidos: Dirección Corporativa de Comunicación
Edición y producción: Dirección Corporativa de Estudios y Gabinete de Presidencia
Diseño: gosban consultora de comunicación
Depósito legal: B-

Impreso en papel ecológico



abertis.com

abertis

Av. Parc Logístic 12-20
08040 Barcelona
+34 93 230 50 00