



abertis autopistas · abertis telecom · abertis airports · saba · abertis logística **abertis**

informe anual **09**





# Índice

## **Carta del Presidente**

### **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
- 2.4 Aparcamientos
- 2.5 Parques logísticos

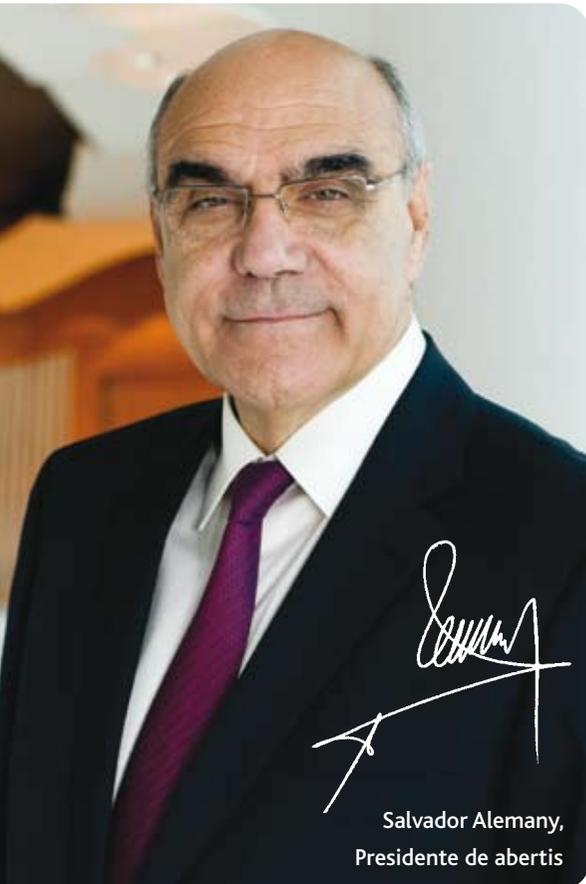
### **Responsabilidad social corporativa**

- 3.1 Visión transversal 2009
- 3.2 La **fundación abertis**
- 3.3. Indicadores 2009

### **Información económico-financiera**

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

# Carta del Presidente



Estimados accionistas,

No puedo iniciar esta primera carta a los accionistas como Presidente de **abertis** sin antes expresar mi reconocimiento a los diez años de presidencia de Isidre Fainé. Es bajo su liderazgo que nuestro Grupo ha vivido el proceso de transformación y expansión que nos ha llevado a alcanzar una dimensión global y a posicionarnos como uno de los primeros gestores de infraestructuras del mundo.

Cerramos hace unos meses un ejercicio 2009 lastrado aún por el contexto de crisis e incertidumbre –financiera en un primer momento, más centrada en la llamada economía real después–, que ha venido marcando la evolución de la economía mundial desde el último trimestre de 2007.

En este entorno, que ha puesto a prueba la solidez, coherencia y capacidad de resistencia de buena parte de las estrategias aplicadas por los distintos actores económicos durante esta primera década del siglo XXI, **abertis** logró culminar un ejercicio de máximos en sus principales magnitudes.

## Claves de un buen ejercicio para abertis

La combinación de varios efectos –mayor perímetro de consolidación, unos costes que crecieron en menor proporción a la del propio perímetro

y unos tipos de interés en niveles históricamente bajos que permitieron reducir los costes financieros–, ha tenido su reflejo en el crecimiento del Grupo.

Las páginas de este Informe recogen en detalle la evolución de todos nuestros indicadores de actividad. A título de avance destacaría que los ingresos de explotación crecieron un 7% hasta los 3.935 millones de euros. El Ebitda alcanzó los 2.435 millones, con un incremento del 7,9% respecto a 2008, y el resultado neto aumentó en un 5,6% hasta los 653 millones. Las inversiones del ejercicio alcanzaron los 1.394 millones de euros de los cuales 233 se aplicaron a inversiones operativas y 1.161 millones a expansión.

Este buen comportamiento sigue siendo deudor de dos elementos que han guiado la trayectoria de **abertis** en estos últimos años: la internacionalización y la diversificación sectorial, entendidos como factores de reequilibrio del riesgo geográfico y de consolidación del Grupo.

En línea con el ejercicio 2008, prácticamente un 48% de nuestros ingresos y un 46% del ebitda tuvieron su origen fuera de España. Asimismo, 1.000 millones de euros –un 26% de los ingresos totales– provino de las actividades que hemos dado en llamar de diversificación: telecomunicaciones, aeropuertos, aparcamientos y parques logísticos.

Un año más, el negocio de **abertis telecom**, apoyado por el despliegue progresivo de la TDT en España y la aportación creciente del negocio satelital, ha demostrado ser la actividad menos expuesta al ciclo económico y con ello uno de los componentes más estabilizadores de nuestra cuenta de resultados. A este efecto que ha permitido absorber el impacto del ciclo económico, cabe añadir el mejor comportamiento, en términos relativos, del tráfico en nuestra red de autopistas en Francia que gestiona **sanef**. Francia, confirmando el papel de la diversificación geográfica en **abertis**, supone casi un 35% del negocio global del Grupo.

En el otro lado de la balanza, y como un fenómeno especialmente relevante en España, los importantes descensos en los índices de actividad industrial y consiguientemente en el movimiento de mercancías, tuvieron su reflejo en la evolución negativa de los tráficos en las autopistas españolas, así como en las menores tasas de ocupación de los parques logísticos.

Es de esta evolución específica de nuestras actividades ya sea por sectores, ya sea por países, que resulta un balance final de signo marcadamente positivo que absorbió con eficacia el impacto del ciclo. Con unos riesgos equilibrados y con una capacidad conjunta de generación de caja que nos permite mantener una política atractiva, competitiva y previsible en la retribución a nuestros accionistas. Asimismo las previsiones de flujos procedentes del negocio permiten cubrir con suficiencia el servicio de la deuda y aportan margen para seguir explorando nuevos proyectos de crecimiento y expansión, cuando las condiciones del mercado así lo aconsejen.

Hoy, como hace un año, seguimos apostando por un periodo marcado por la consolidación de un crecimiento en el que desde 2004 y hasta 2009 hemos invertido más de 10.000 millones de euros. La opción pasa por fortalecer nuestra posición en negocios y activos prioritarios y ya conocidos, aumentando nuestra influencia o asumiendo el control cuando ello sea posible y ganando visibilidad en el balance y la cuenta de resultados. A este planteamiento responde la toma de participaciones que en 2009 concretamos en las concesionarias Rutas del Pacífico y Elqui, en Chile, y en la española Vascoaragonesa.

Gracias a estas operaciones nuestra presencia en Chile se extiende ya a cuatro sectores de actividad, y tras España y Francia, es el tercer país en volumen de negocio para **abertis**.

En 2009 nuestra acción –fiel a una política de dividendos atractiva y competitiva– recuperó tracción y cerró el ejercicio con un crecimiento del 31% que lo situó entre los 10 primeros valores del Ibx 35 en términos de revalorización. Con una capitalización superior a los 11.000 millones de euros, **abertis** se posicionó como la 7ª compañía española de la Bolsa española y mantuvo su posición de liderazgo entre los grandes grupos de concesiones del mundo.

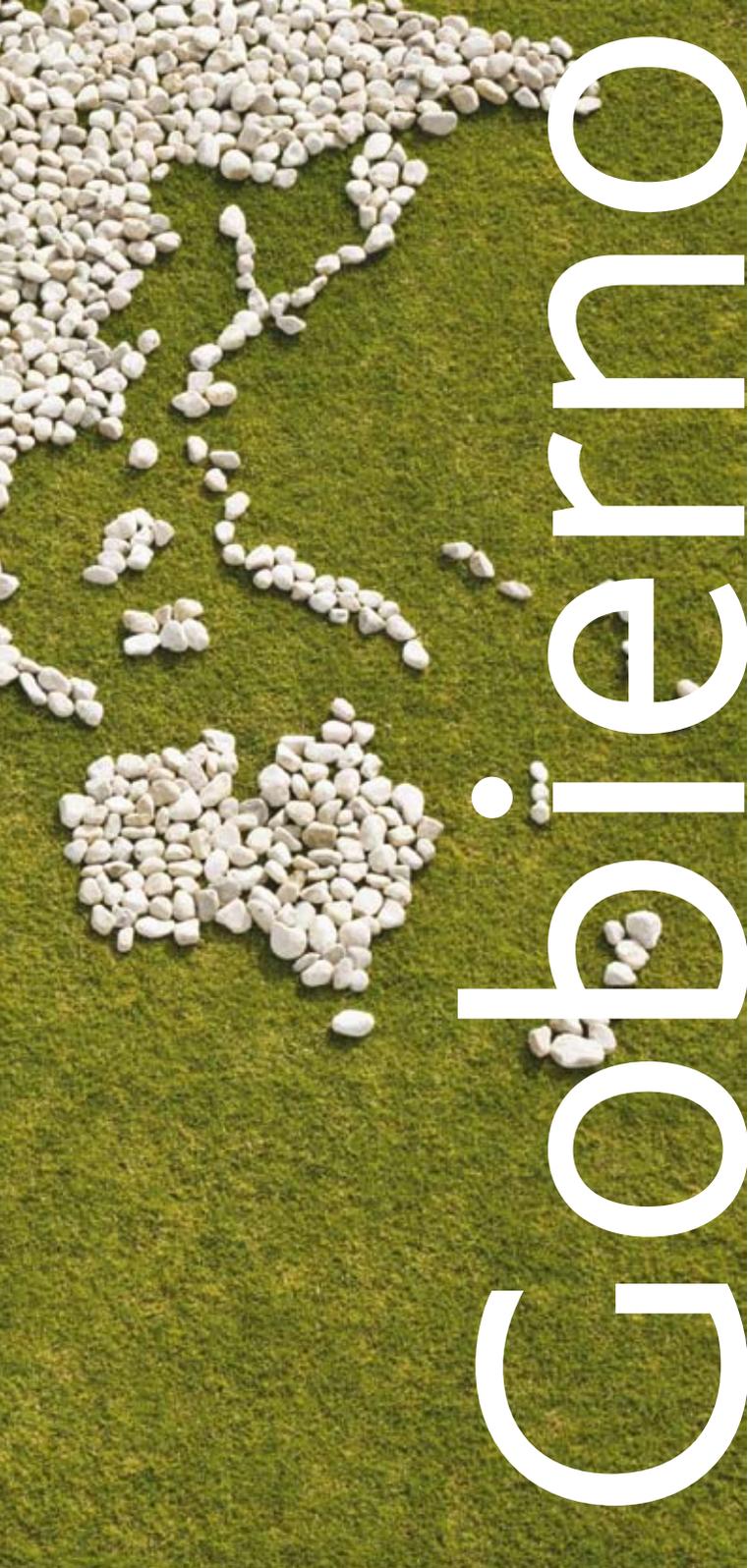
## La evolución por países y por sectores resulta en un balance final de signo marcadamente positivo que absorbió el impacto del ciclo económico

### Un modelo creíble

Las empresas que han aprovechado estos años de crecimiento económico para implantarse en nuevos mercados, diversificando su base geográfica, y que han ampliado el alcance de sus negocios, diversificando sus actividades a partir de sus capacidades de gestión, estas empresas –abertis entre ellas– han sentado las bases de un modelo de gestión equilibrado y creíble.

Los resultados que hoy se reflejan en este Informe son expresivos de las decisiones tomadas a lo largo de los últimos años. También lo son de un modo de entender nuestra actividad, de cómo tomamos nuestras decisiones y de cómo las ejecutamos. Algo que en ocasiones hemos definido como un *estilo abertis*. Rigor, prudencia, sentido de la realidad, consciencia de la naturaleza de servicio público de los activos que gestionamos. Visión de largo plazo, compromiso con los activos cuya gestión nos ha sido encomendada. Cercanía con las Administraciones Públicas y sensibilidad ante las expectativas de la sociedad y de los territorios en los que operamos y que también encuentran respuesta en las actividades de la **fundación abertis** que en 2009 ha celebrado su décimo aniversario. Compromiso con la sostenibilidad del modelo por el que hemos optado y responsabilidad ante nuestros accionistas, nuestros empleados y la sociedad. Es la misión y son los valores que nos definen. Es el proyecto que nos sigue animando.





# Gobierno

## Carta del Presidente

### **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
- 2.4 Aparcamientos
- 2.5 Parques logísticos

### **Responsabilidad social corporativa**

- 3.1 Visión transversal 2009
- 3.2 La **fundación abertis**
- 3.3. Indicadores 2009

### **Información económico-financiera**

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

# 1.1 Gobierno Corporativo





### Ante los accionistas, el mercado y los clientes

La normativa interna de **abertis** queda recogida en los Estatutos Sociales, el Reglamento de la Junta General de Accionistas y el Reglamento del Consejo de Administración. Un conjunto de normas que regula el proceso de toma de decisiones en la compañía, garantiza a los accionistas el ejercicio de sus derechos y fija las normas de conducta de los miembros del Consejo de Administración.

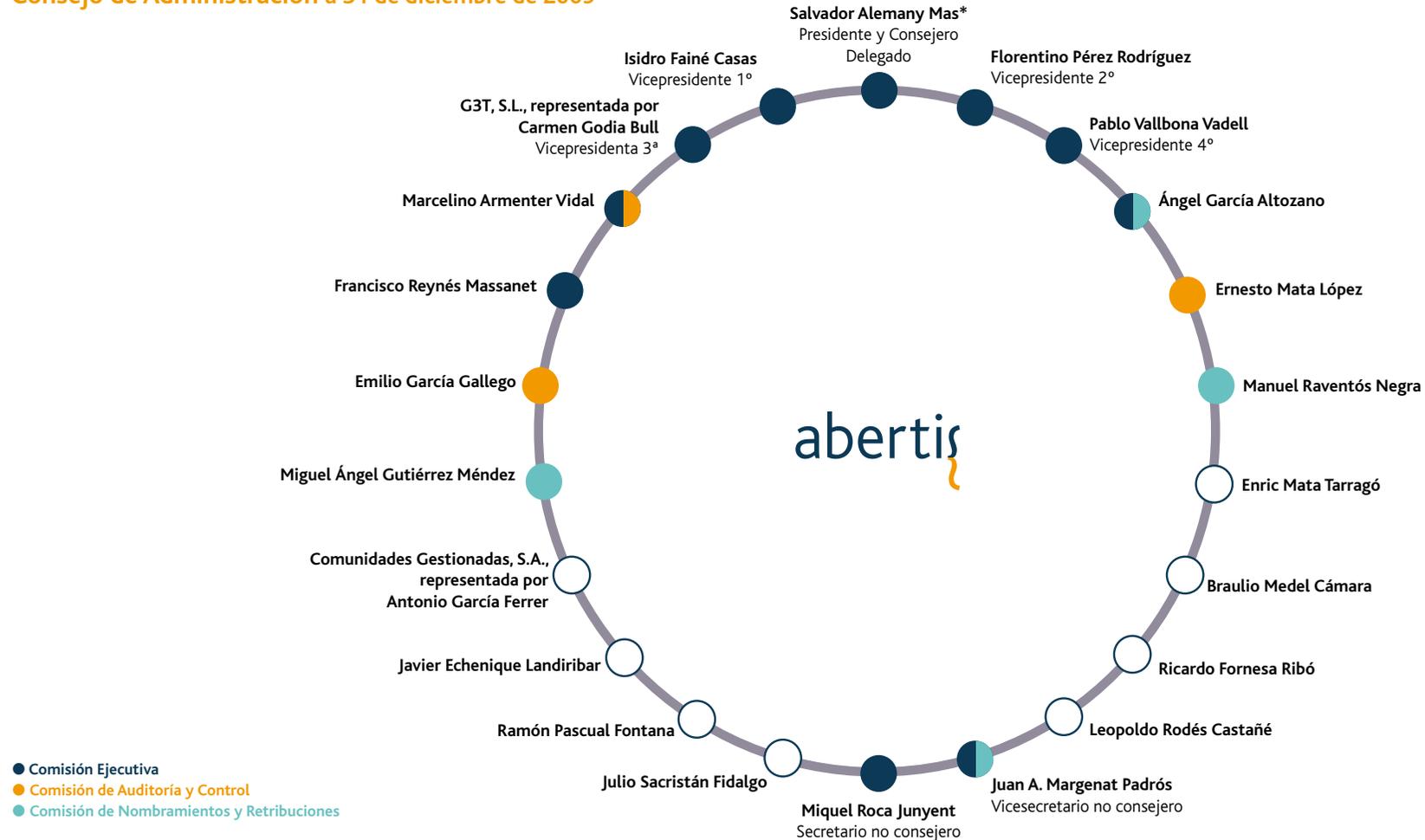
Durante el ejercicio 2009, **abertis** ha continuado trabajando en perfeccionar sus prácticas de Gobierno Corporativo con el objetivo de alinearlas a las recomendaciones de las mejores prácticas internacionales, incluido el Código Unificado de Buen Gobierno.

En este sentido, no sólo trabaja en el estricto cumplimiento de normas y recomendaciones en la materia, sino que pretende que las bases que inspiran sus prácticas formen parte de la cultura corporativa de toda la organización. Y así, durante el ejercicio, la compañía ha seguido promoviendo la incorporación entre sus filiales de las mejores prácticas en materia de Gobierno Corporativo, ya consolidadas en la sociedad cotizada.

La labor desarrollada por **abertis** ha ido dirigida también a profundizar en cada una de las competencias y funcionamiento de sus diferentes comisiones (Ejecutiva, Auditoría y Control y Nombramientos y Retribuciones). Todo ello, con el objetivo de seguir avanzando en el desarrollo de una organización sólida, transparente y rigurosa en sus prácticas y con capacidad para continuar generando valor, con la confianza de sus clientes y accionistas.

## 1.2 Órganos de Gobierno

### Consejo de Administración a 31 de diciembre de 2009



\* Nombrado Presidente en fecha 11 de mayo de 2009 en sustitución de Isidro Fainé Casas.

Durante el año 2009 se han incorporado Ricardo Fornesa Ribó, Francisco Reynés Massanet y Julio Sacristán Fidalgo, y han cesado Enrique Corominas Vila, José Luis Olivas Martínez y Dragados, S.A.

**Comisión Ejecutiva**



De izquierda a derecha: Marcelino Armenter Vidal, Francisco Reynés Massanet, Isidro Fainé Casas, Juan A. Margenat, Carmen Godia Bull, Salvador Alemany Mas, Florentino Pérez Rodríguez, Miquel Roca Junyent, Pablo Vallbona Vadell, Ángel García Altozano

**Órganos delegados de control a 31 de diciembre de 2009**

**Comisión Ejecutiva**

- Salvador Alemany Mas (presidente)
- Isidro Fainé Casas
- Florentino Pérez Rodríguez
- G3T, S.L., representada por Carmen Godia Bull
- Pablo Vallbona Vadell
- Marcelino Armenter Vidal
- Ángel García Altozano
- Francisco Reynés Massanet
- Miquel Roca Junyent (secretario no consejero)
- Juan A. Margenat Padrós (vicepresidente no consejero)

Durante el año 2009 se ha incorporado Francisco Reynés Massanet (en sustitución de Manuel Raventós Negra) y ha cesado José Luis Olivas Martínez

**Comisión de Auditoría y Control**

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

Durante el año 2009 se ha incorporado Marcelino Armenter Vidal en sustitución de Enrique Corominas Vila.

**Comisión de Nombramientos y Retribuciones**

- Manuel Raventós Negra (presidente)
- Ángel García Altozano
- Miguel Ángel Gutiérrez Méndez
- Juan A. Margenat Padrós (secretario no consejero)

**Equipo directivo a 31 de diciembre de 2009**

**Presidente**

Director Corporativo de Estudios y Comunicación  
Director Corporativo de Relaciones Institucionales

**Secretario General**

Directora de Asesoría Jurídica Corporativa  
Director de Seguridad Corporativa

**Consejero - Director General Corporativo**

Director de Desarrollo Corporativo  
Director de Asesoría Fiscal Corporativa  
Director de Planificación y Control Corporativo  
Director Corporativo de Personas y Organización  
Director General de Servicios Compartidos

**Director General Financiero**

Director Corporativo de Finanzas

**Director General Negocio y Operaciones**

**Salvador Alemany Mas**

**Antoni Brunet Mauri**

**Sergi Loughney Castells**

**Juan A. Margenat Padrós**

**Marta Casas Caba**

**Luís Jiménez Arrébola**

**Francisco Reynés Massanet**

**David Díaz Almazán**

**Josep Maria García Martín**

**Jordi Lagares Puig**

**Joan Rafel Herrero**

**Francisco Reynés Massanet**

**José Aljaro Navarro**

**José Luis Viejo Belón**

**Josep Martínez Vila**

**Negocio Autopistas**

**Autopistas España**

Director General de **abertis autopistas** España

**Autopistas Francia y Europa del Norte**

Director General de **sanef**

**Autopistas Sudamérica**

Director General de Autopistas Sudamérica

**Autopistas Norteamérica e Internacional**

Director General de Autopistas Norteamérica e Internacional

**Negocio Diversificación**

**Infraestructuras de telecomunicaciones**

Director General de **abertis telecom**

**Aeropuertos**

Director General de **abertis airports**

**Aparcamientos**

Director General de **saba**

**Parques Logísticos**

Director General de **abertis logística**

**José M<sup>a</sup> Morera Bosch**

**François Gauthey**

**Gonzalo Ferre Moltó**

**Jordi Graells Ferrández**

**Tobías Martínez Gimeno**

**Carlos del Río Carcaño**

**Josep Canós Ciurana**

**Joan Font Alegret**





B

abertis



# Actividades

## Carta del Presidente

### 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
- 2.4 Aparcamientos
- 2.5 Parques logísticos

### Responsabilidad social corporativa

- 3.1 Visión transversal 2009
- 3.2 La **fundación abertis**
- 3.3. Indicadores 2009

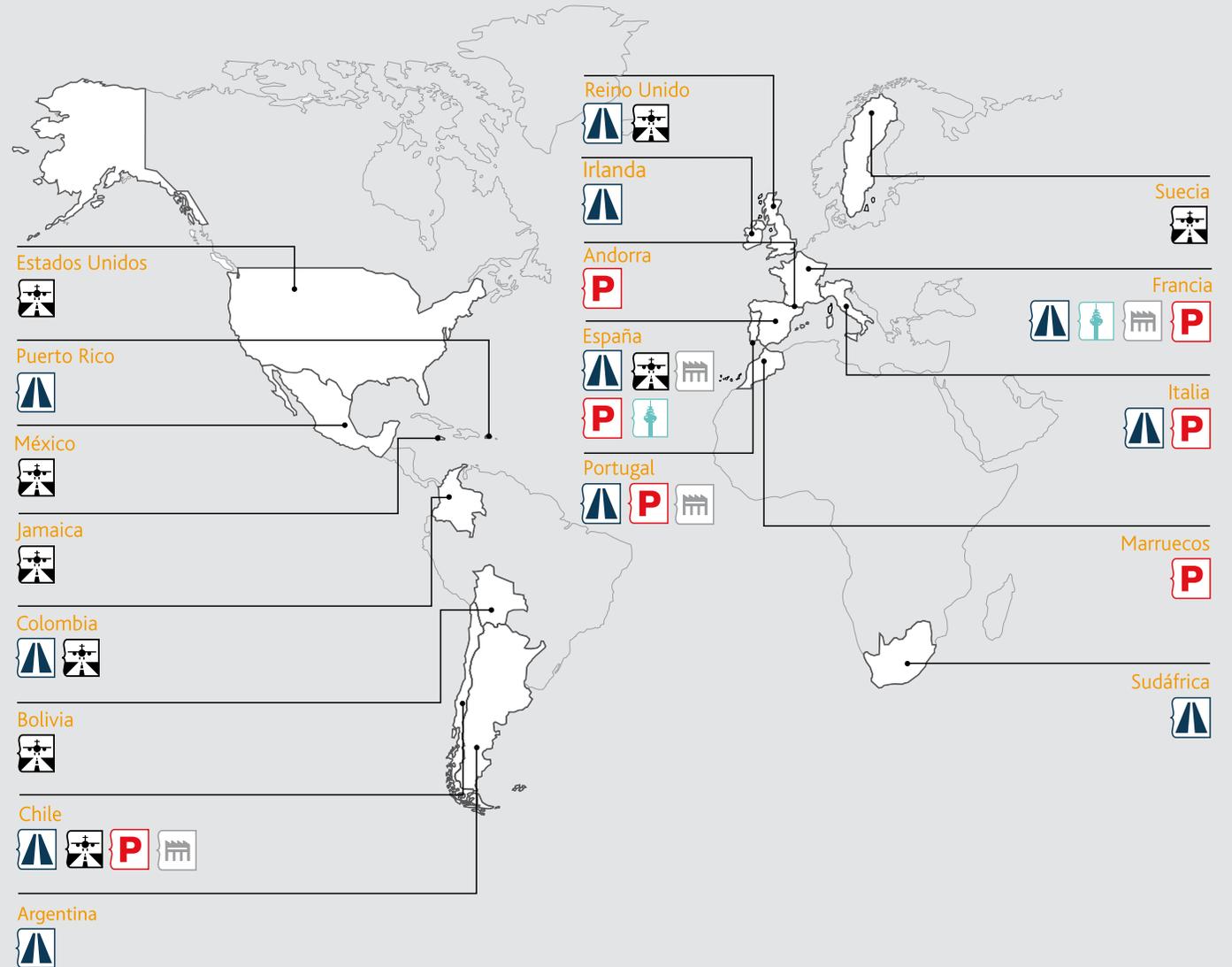
### Información económico-financiera

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

**abertis** es un grupo internacional que gestiona infraestructuras para la movilidad y las telecomunicaciones a través de cinco áreas de negocio:

-  Autopistas
-  Infraestructuras de telecomunicaciones
-  Aeropuertos
-  Aparcamientos
-  Parques logísticos

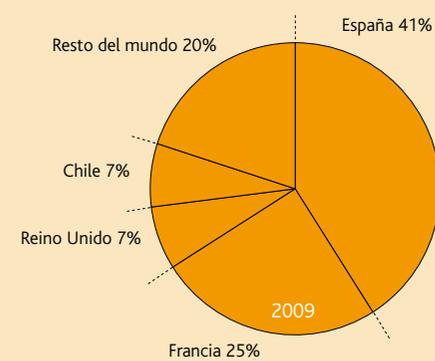
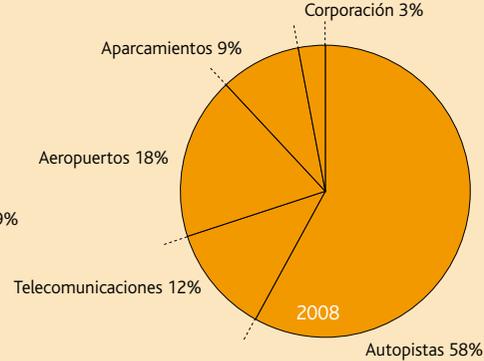
Los procesos de diversificación e internacionalización de sus actividades en los últimos años, le han permitido estar presente en la actualidad en un total de 18 países, consolidándose como uno de los líderes mundiales en el mercado de la gestión privada de infraestructuras públicas.



**Aportación de los ingresos de explotación por sectores y por ámbito geográfico:**



**Plantilla media por sectores y por ámbito geográfico:**



## Estrategia definida

### 1. Compromiso y apuesta a largo plazo

### 2. Diversificación e internacionalización

### 3. Política de inversiones selectiva y prudente

### 4. Estrategia de consolidación de participaciones

### 5. Solidez financiera

### 6. Carácter intergeneracional

El modelo de negocio desarrollado por **abertis** se fundamenta en los siguientes principios y líneas de actuación:

- Perfil industrial de su proyecto empresarial, caracterizado por el compromiso y la apuesta por el largo plazo, acompañando al propio desarrollo de la infraestructura y gestionándola durante todo su ciclo de vida.
- Progresiva diversificación e internacionalización de los procesos y actividades, propiciado por un conjunto de inversiones –más de 10.000 millones de euros en los últimos seis años–, que han permitido en la actualidad que el 48% de los ingresos y el 46% del resultado operativo (Ebitda) se generen fuera de España. La estrategia de implantación en los países se diseña en la forma en que lo haría una 'mancha de aceite', extendiendo el conjunto a partir de una primera experiencia, que aporta dimensión y conocimiento local, logrando así aprovechar las sinergias operativas y relacionales que se derivan de una presencia diversificada en un mismo país.
- Política de inversiones selectiva y prudente, apoyándose en los mercados financieros, pero comprometiendo y aplicando recursos propios de forma rigurosa y responsable. La crisis crediticia invita a una mayor selección de los proyectos y, una vez más, la apuesta por activos de calidad, generadores de flujos de caja y retornos recurrentes y estables, se convierte en una de las mejores opciones de inversión a medio y largo plazo.
- Prioridad por desarrollar a corto y medio plazo una estrategia de consolidación de participaciones, sin renunciar a la observación permanente de mercados-objetivo con el fin de seguir localizando y analizando oportunidades de inversión.
- Solidez financiera y carácter recurrente de los principales indicadores de las diferentes áreas de negocio, que permiten a **abertis** mantener un nivel de endeudamiento cómodo y realizable y absorber de forma notable el impacto del cambio de ciclo de la economía mundial.
- Reconocimiento del carácter intergeneracional de las actividades que desarrollamos y conciencia del servicio público que las infraestructuras ofrecen durante todo su período de explotación. Voluntad de participar en el debate sobre las infraestructuras y de aportar, en cada momento y circunstancia, la solución más adecuada.



## 2.1 Autopistas

km explotación directa  
**3.756**



**Refuerzo del liderazgo en Europa y Latinoamérica**  
En 2009, 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 3.756 kilómetros de autopistas en Francia, España, Chile, Argentina y Puerto Rico y la participación en la explotación en otros 5.575 kilómetros más, a través de su presencia en concesiones en Europa y Latinoamérica.

El año 2009, ha estado marcado por una desaceleración económica a nivel mundial que ha afectado a la actividad de las autopistas del Grupo, especialmente en el primer trimestre del año. A partir del segundo trimestre, se ha detectado una moderación en el ritmo de descenso del tráfico, tendencia que ha sido más evidente en el caso de **sane**, en Francia (que gestiona la mitad de la red de **abertis** y que ha registrado niveles positivos de tráfico en algunos meses del ejercicio) así como en Chile. De esta manera, se consolida el modelo de negocio y la estrategia sostenida de diversificación geográfica que **abertis** ha venido manteniendo en los últimos años.

En este entorno, el Grupo ha realizado un esfuerzo en el control de los gastos e inversiones, mantenido una política de eficiencia y optimización de costes.

**abertis** continúa analizando proyectos que permitan realizar inversiones en su red con una rentabilidad asegurada. En este sentido, se han firmado diversos convenios con las administraciones públicas para la realización de obras y ampliaciones, cuyo retorno se produce, según el caso, con una combinación de mayor tráfico, extensiones de período concesional u otras compensaciones.

Control o control compartido

Sociedades concesionarias

España	Francia	Resto del mundo
acesa	sanef	elqui
aumar	sanef aquitaine (*)	rutas del pacífico
iberpistas	sapn	apr
castellana		gco
aucat		Autopista Central
aulesa		
avasa		
Trados 45		

(\*) Sociedad dedicada a la explotación de la concesionaria A'Lienor

Sociedades telemáticas

España	Francia	Resto del mundo
	eurotoll	slovtoll
		bet'eire flow

Otras participaciones

España	Francia	Resto del mundo
Túnel del Cadí	A'Lienor	Atlantia
Accesos de Madrid	Routalis (*)	Brisa
Ciralsa	Alis	Ausol
Autema		Coviandes
Henarsa		RMG
		Pt operational Services (**)

(\*) Sociedad dedicada a la explotación de la concesionaria Alis

(\*\*) Sociedad que presta servicio de operación y mantenimiento a la concesionaria sudafricana Bakwena Platinum Corridor

abertis continúa analizando proyectos que permitan realizar inversiones en su red con una rentabilidad asegurada.

## Francia

La presencia de abertis en el negocio de autopistas en Francia se canaliza a través del grupo concesionario sanef, en el que ostenta una participación del 52,55%. sanef gestiona hasta 2029 un total de 1.743 kilómetros de autopistas de peaje en el noroeste de Francia y Normandía (en esta última zona a través de su filial sapn), que representan el 21% de la red en Francia y el 46,6% de la red de autopistas de abertis.

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

Adicionalmente, participa de forma no mayoritaria en otras dos concesiones en Francia más de 275 kilómetros.

En 2009 **sanef** ha vendido su participación del 96,58% en Masternaut, sociedad que prestaba servicios telemáticos de geo-localización.

Durante el ejercicio, el grupo **sanef** ha dirigido buena parte de su estrategia de inversión

a la ampliación y mejora de la calidad del servicio de su red, así como a inversiones en nuevas construcciones, entre las que destacan la finalización del enlace de Chambourcy, la continuación de las obras de la circunvalación del sur de Reims, la ampliación de carriles en la A13, la reestructuración del enlace de Pont-l'Évêque y la construcción de la A-65 (A'lienor).

El grupo **sanef** ha seguido avanzando en la implantación de sistemas de telepeaje confirmándose la voluntad de **abertis** de ser un actor de referencia internacional en la implantación de soluciones tecnológicas en esta materia:

- La filial **eurotoll**, que ofrece servicios de telepeaje y herramientas de gestión de flo-

tas para optimizar consumos y reforzar la competitividad de las flotas, ha alcanzado la más amplia interoperabilidad europea en telepeaje de pesados realizada hasta la fecha, cubriendo 12.000 km entre Francia y España.

- La filial **slovtoll**, en consorcio, se ha adjudicado un nuevo contrato de implantación de telepeaje vía satélite para vehículos pesados en la red de carreteras y autopistas de Eslovaquia. Esta adjudicación se suma a los proyectos desarrollados por **sanef** en Croacia, Canadá, Gran Bretaña e Irlanda y supone la antesala para la posible adjudicación del proyecto de puesta en marcha de este sistema en las red de carreteras francesas.

Ya en enero de 2010, el grupo **sanef** firmó un acuerdo (*Paquet Vert*) con el Gobierno francés por el que la compañía del grupo **abertis** invertirá un total de 250 millones de euros en tres años, destinados a la implantación de mejoras adicionales, principalmente medio-ambientales, en su red de autopistas que le permitirá, en contraprestación, alargar el vencimiento de las dos concesionarias **sanef** y **sapn** un año más, hasta 2029. La financiación del *Paquet Vert* se construye en torno a un modelo de colaboración público-privada que persigue favorecer la inversión privada a corto plazo, facilitando su retorno en varios años.

### Control o control compartido

Sociedades concesionarias	% participación	Km.	Fin concesión
<b>sanef</b>	52,55% (*)	1.375	2029
<b>sanef aquitaine (**)</b>	100,00%		
<b>sapn</b>	99,97%	368	2029
		<b>1.743</b>	

(\*) **abertis** participa en un 52,55% en **sanef**, que es la que participa en el resto de sociedades  
(\*\*) Sociedad dedicada a la explotación de la autopista A65 (A'Lienor)

### Otras participaciones

Sociedad	% participación	Km.	Fin concesión
A'Lienor	35,00%	150	2065
Routalis (*)	30,00%		
Alis	19,67%	125	2067
		<b>275</b>	

(\*) Sociedad dedicada a la explotación de la autopista A28 (Alis)

Sociedades telemáticas	% participación
<b>eurotoll</b>	100,00%
<b>slovtoll</b>	100,00%
<b>bet'eire flow</b>	80,00%

## Christian Copin

Director General de bet'eire flow

### M50 Dublín: "sanef dio el salto a una solución de cobro automático integrado, mejoró el flujo del tráfico y redujo al mínimo los costes"

#### ¿Cuál es el origen de este proyecto?

**sanef**, a través del consorcio **bet'eire flow** del que ostenta el 80%-, obtuvo en 2007 el contrato para la implantación, explotación y mantenimiento de un sistema de telepeaje en la circunvalación M50 de Dublín. La Autoridad Nacional de Carreteras irlandesa adjudicó este contrato a **sanef**, que comportaba la sustitución de las barreras de peaje por un sistema de telepeaje –con puesta en marcha para verano de 2008- que permitiera a los usuarios transitar por la M50 sin tener que detenerse. El origen del proyecto no es otro que la necesidad de las administraciones irlandesas de aplicar una solución a un problema planteado en la M50: esta vía es el principal distribuidor de la ciudad y experimentaba altos niveles de crecimiento, con 85.000 usuarios diarios, un 6% de ellos vehículos pesados.

#### ¿Cuál fue la estrategia diseñada por sanef?

Uno de los elementos principales era precisar un enfoque hacia el cliente, que necesitaba de información completa para asumir el cambio de sistema. Las ventajas de "sin monedas, sin colas" tuvieron aceptación sobre el sistema anterior, de tal forma que el público se apuntó pronto a usarlo. Era necesario, asimismo, atender a las necesidades de las diferentes tipologías de clientes (locales, larga distancia, turismo, etc) y se requería, por tanto, de una amplia variedad de instalaciones, en las que se combinara la tecnología de telepeaje free-flow pero también los sistemas tradicionales.

#### ¿Y se obtuvieron los buenos resultados?

**sanef** dio el salto a una solución de cobro automático integrado, mejoró el flujo del tráfico y redujo al mínimo los costes. Puso en marcha el sistema en un año y desde el 30 de agosto de 2008, cerca de 100.000 conductores diarios se benefician del nuevo sistema y de la mejora de la movilidad. Una vez realizada la implantación, **bet'eire flow**, que cuenta con 120 empleados y otros 180 en el centro de llamadas, controlará el sistema durante 7 años, período en el que ofrecerá servicios completos de gestión y cobro de peajes electrónicos: videopeaje, vigilancia de identificación fotográfica, control de las infracciones, gestión de abonados y mantenimiento de equipos, entre otras cuestiones. Actualmente, tenemos 159.500 dispositivos de telepeaje registrados.

Desde la puesta en marcha del servicio en 2008, más de 100.000 conductores diarios se benefician del nuevo sistema de telepeaje *free-flow*

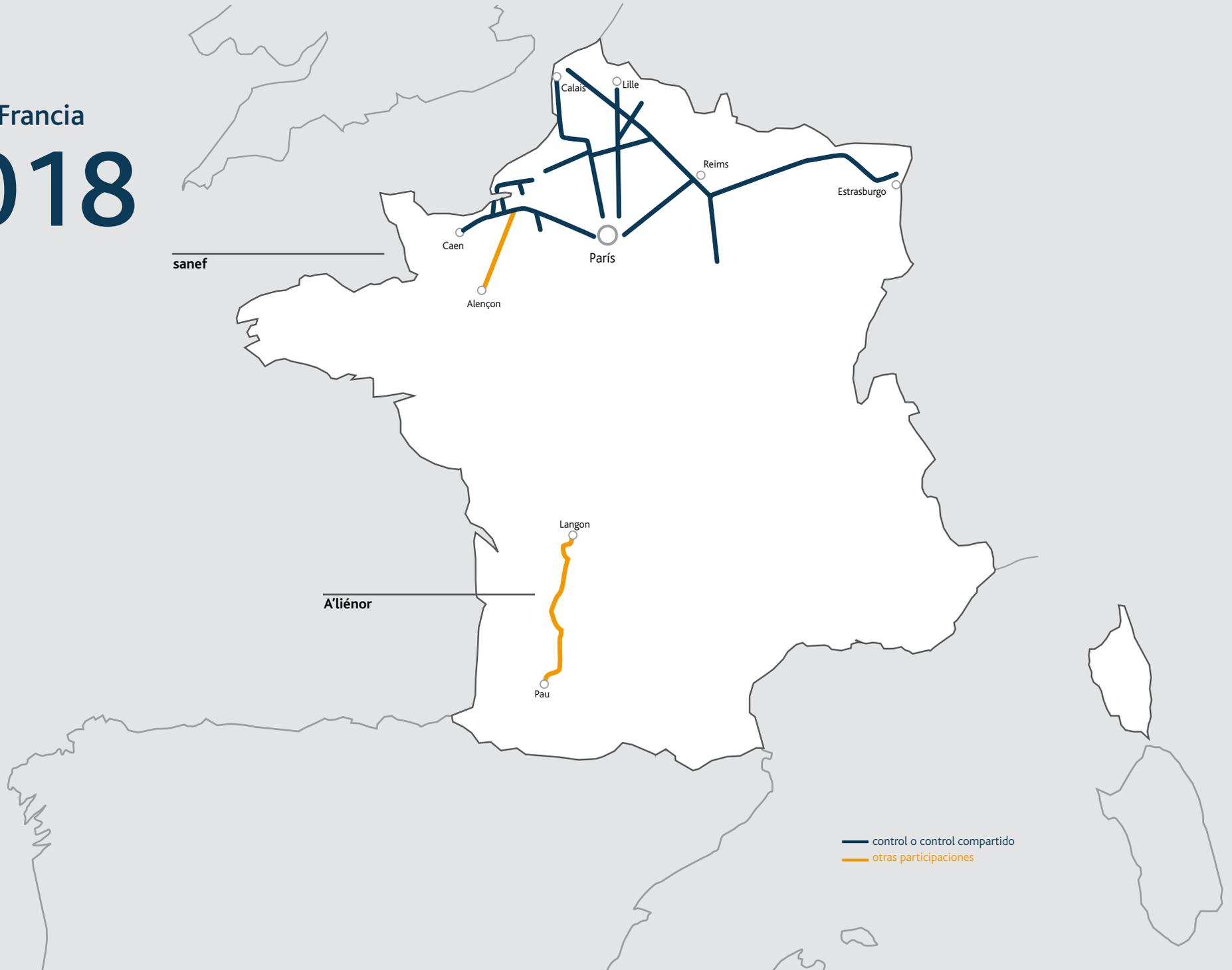


# free-flow

Total km. Francia

2.018

francia



— control o control compartido  
— otras participaciones

## Magnitudes económicas y actividad

Los ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa en Francia alcanzan los 1.413 millones de euros y el ebitda los 910 millones de euros, representando un 36% y un 37% del total de **abertis**, respectivamente.

Las magnitudes detalladas corresponden a HIT/**sanef** consolidado (incluye impactos del holding HIT y de consolidación de HIT y **sanef**).

Los ingresos de peaje de **sanef** en 2009 son de 1.290 millones de euros, un 2,4% superiores a los de 2008 y la IMD se ha mantenido respecto al año anterior.

La diferencia entre los ingresos totales y los de peaje (+123 millones de euros) se debe básicamente a los ingresos del grupo **sanef** en servicios telemáticos (afectados positivamente respecto a 2008

por el inicio de operaciones de **bet'eire flow** y de las sociedades en Eslovaquia, aunque negativamente por la venta de Masternaut), cánones de áreas de servicios, servicios de telecomunicaciones y de ingeniería.

A finales de 2009 el porcentaje de transacciones de telepeaje sobre el total de vehículos ha alcanzado ya el 34,4% (un incremento anual de 1,4 puntos) siendo el porcentaje de pesados de un 74,3% (69% en 2008).

En Francia, se han invertido 104 millones de euros en la renovación y modernización de la red existente (en renovación de peajes, mantenimiento diverso y repavimentación de firmes) y 170 millones de euros en inversiones en nuevas construcciones ya comentadas anteriormente.

### Ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa en Francia

**1.413**  
millones de euros

**36%**  
del total de abertis

### Ebitda de las concesiones de autopistas de gestión directa en Francia

**910**  
millones de euros

**37%**  
del total de abertis

#### IMD

	2009	Var. %
<b>sanef</b>	22.487	-0,55
<b>sapn</b>	27.935	1,7%
<b>Total IMD</b>	<b>22.996</b>	<b>0,0%</b>

#### C. resultados NIIF (millones de euros) (Aportaciones al consolidado de abertis)

	2009	Var. %
Ingresos de explotación	1.413	1,6%
EBITDA	910	2,5%
EBIT	515	2,2%

#### Inversiones (millones de euros)

	2009
Inversión operativa	104
Inversión en expansión	170

## España

En España, abertis es el primer operador de autopistas de peaje por kilómetros gestionados, más de 1.500 kilómetros de autopistas que suponen el 51% del total de vías de peaje en explotación del país. Asimismo, participa de forma no mayoritaria en una serie de concesiones con un total de 230 kilómetros.

### Control o control compartido

Sociedad	% participación	Km.	Fin concesión
acesa	100,00%	542	2021
aumar	100,00%	468	2019
iberpistas	100,00%	70	2031
castellana	100,00%	51	2031 (*)
aucat	100,00%	47	2039
aulesa	100,00%	38	2055
avasa	100,00%	294	2026
Trados 45	50,0%	15	2029
		<b>1.524</b>	

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

### Otras participaciones

Sociedad	% participación	Km.	Fin concesión
Túnel del Cadí	37,2%	30	2023
Accesos de Madrid	35,1%	61	2049
Henarsa	30,0%	62	2024
Ciralsa	25,0%	29	2040
Autema	23,7%	48	2037
		<b>230</b>	

Entre las operaciones corporativas ha destacado, a mediados del ejercicio, la culminación del acuerdo de compra a Citi Infrastructure Investors de un conjunto de participaciones de la concesionaria Itinere en varias sociedades en las que **abertis** ya era accionista. Esta operación ha permitido en España, controlar el 100% de la concesionaria **avasa** y consolidarse definitivamente en el eje del Ebro que, junto con la presencia de la AP-7 en el corredor mediterráneo, le permite a **abertis** reforzar su posición privilegiada en el Nordeste de la península.

Durante el ejercicio, la división de negocio de autopistas ha centrado sus prioridades en la gestión, dotando la red de un factor de calidad inherente a la construcción y al trazado de las vías, y también en el trabajo por la calidad de servicio, complementando con factores de calidad externos muy vinculados a la explotación de la vía como son la seguridad y la información, entre otros capítulos. Asimismo, otra de las prioridades ha sido la adecuación de una estructura que responda a objetivos de eficiencia operativa y visión de unidad de negocio. En este contexto, se concretó la unidad de **abertis autopistas** España, que instala un nuevo concepto de gestión en red (en sustitución de la gestión por concesionaria) y crea las direcciones de Explotación, Negocio y Corporativa.

Entre las inversiones realizadas durante el ejercicio destacan las destinadas a ampliaciones de carriles y nuevos tramos, con el objetivo de absorber una mayor capacidad de vehículos y ofrecer mejores condiciones de servicio:

- Durante el 2009 se ha seguido con las obras del proyecto de ampliación de carriles de la AP-7 al amparo del Convenio firmado por **acesa** con la Administración General del Estado. Han finalizado

las obras de ampliación a tres carriles en los tramos de Tarragona y se han iniciado las obras en los tramos de Girona. Unas actuaciones que, con una inversión total de 500 millones de euros hasta 2011, contribuirán a una mejora sustancial del corredor estratégico del Mediterráneo.

- Asimismo, **acesa** ha continuado con las obras de prolongación de la autopista C-32, desde Palafolls a Tordera, que prevén la construcción de un tramo de 4,4 kilómetros de autopista con dos carriles de circulación en cada sentido y dos viaductos. Está previsto que esta ampliación finalice en junio de 2010.
- En el centro de la península, la autopista AP-6 (**iberpistas-castellana**) ha obtenido la aprobación al proyecto de construcción de la ampliación de dos a tres carriles por calzada de un tramo de 20 kilómetros entre San Rafael -Villacastín (Segovia). Las obras de construcción, que se iniciarán durante 2010, representarán una inversión total de 75 millones de euros en los dos próximos años.

Asimismo, durante el ejercicio, se ha establecido con las administraciones central y autonómicas de La Rioja y de Aragón, un régimen de subvenciones a los vehículos ligeros que efectúan determinados recorridos y que utilicen el sistema de telepeaje en la AP-68 (**avasa**) y en la AP-2 (**acesa**). La iniciativa pretende facilitar los desplazamientos locales, mejorando la seguridad vial.

Ya en 2010, la Generalitat de Catalunya y **acesa** ha firmado el Convenio del Maresme para desarrollar un conjunto de actuaciones de mejora de las comunicaciones viarias en el Maresme y la Selva destinando 100 millones de euros.

## Josep Armengol

Director de Construcción de acesa

### Ampliación AP-7: “El desarrollo de este proyecto requiere, para su éxito, de colaboración, además de ser todo un reto de servicio a los usuarios”

**acesa firmó en 2006 el convenio de ampliación de la autopista AP-7 con el Ministerio de Fomento. Sin embargo, el trabajo comenzó mucho antes...**

El proyecto de ampliación de la AP-7 entre La Jonquera y Vila-seca/Salou a lo largo de 125 kilómetros es la respuesta a la necesidad de actuación urgente y precisa sobre uno de los ejes vertebradores de nuestro territorio y sobre uno de los corredores con más tráfico de personas y mercancías de Europa. Así, desde 2000 **acesa** defendió ante las Administraciones este proyecto, siguiendo en paralelo un camino de análisis técnicos, de estudios de tráfico, de plasmar una visión de futuro para saber cómo llevar a cabo la ampliación (qué afectaciones de territorio conllevaría) y, lo que es más importante, cómo mantener intacto el servicio al cliente.

#### ¿Hablamos de un convenio pionero?

El convenio incluye medidas destinadas a adecuar la capacidad de la vía al incremento del tráfico –ampliación de carriles a lo largo de 125 kilómetros–, y a facilitar la movilidad de vehículos –con la supresión de 4 barreras troncales–. La inversión prevista supondrá un desembolso de 500 millones de euros por parte de **acesa**. Incluye, además, el diseño de una nueva fórmula que posibilita la realización de inversiones necesarias en concesiones maduras. Por primera vez, se efectúa una inversión de gran significación por su cuantía económica y de gran trascendencia por su impacto económico y social en una autopista de concesión, sin recurrir a incrementos de tarifa o plazo.

#### ¿Cómo tener éxito en un proyecto tan complejo?

El desarrollo de este proyecto requiere, para su éxito, de colaboración. Coordinación interna: diferentes equipos humanos trabajando en paralelo para diseñar y poner en marcha 25 proyectos constructivos. De colaboración externa: trabajo conjunto con las administraciones responsables y con las instituciones del territorio. Es también todo un reto de servicio a los usuarios: la vía está siempre operativa –se dispone de dos carriles por sentido de circulación–. Para dotar de este plus diferencial es esencial minimizar los riesgos de seguridad laboral derivados de los trabajos en la vía y del tráfico y por ello las obras se ejecutan secuencialmente y por tramos, lo que permite que la ampliación sea progresiva y sostenida. Tampoco podemos olvidar las medidas medioambientales y es por eso que cuidamos la recuperación del entorno afectado por las obras, con la aplicación de diversas medidas preventivas y correctoras que se han previsto en los proyectos constructivos. El balance, de momento, nos hace pensar en que vamos por buen camino: en 2009 finalizamos el 45% del total de la ampliación (55 kilómetros de autopista) e iniciamos todas las obras de construcción de los 10 enlaces que permitirán suprimir los 4 peajes troncales a finales de 2010.

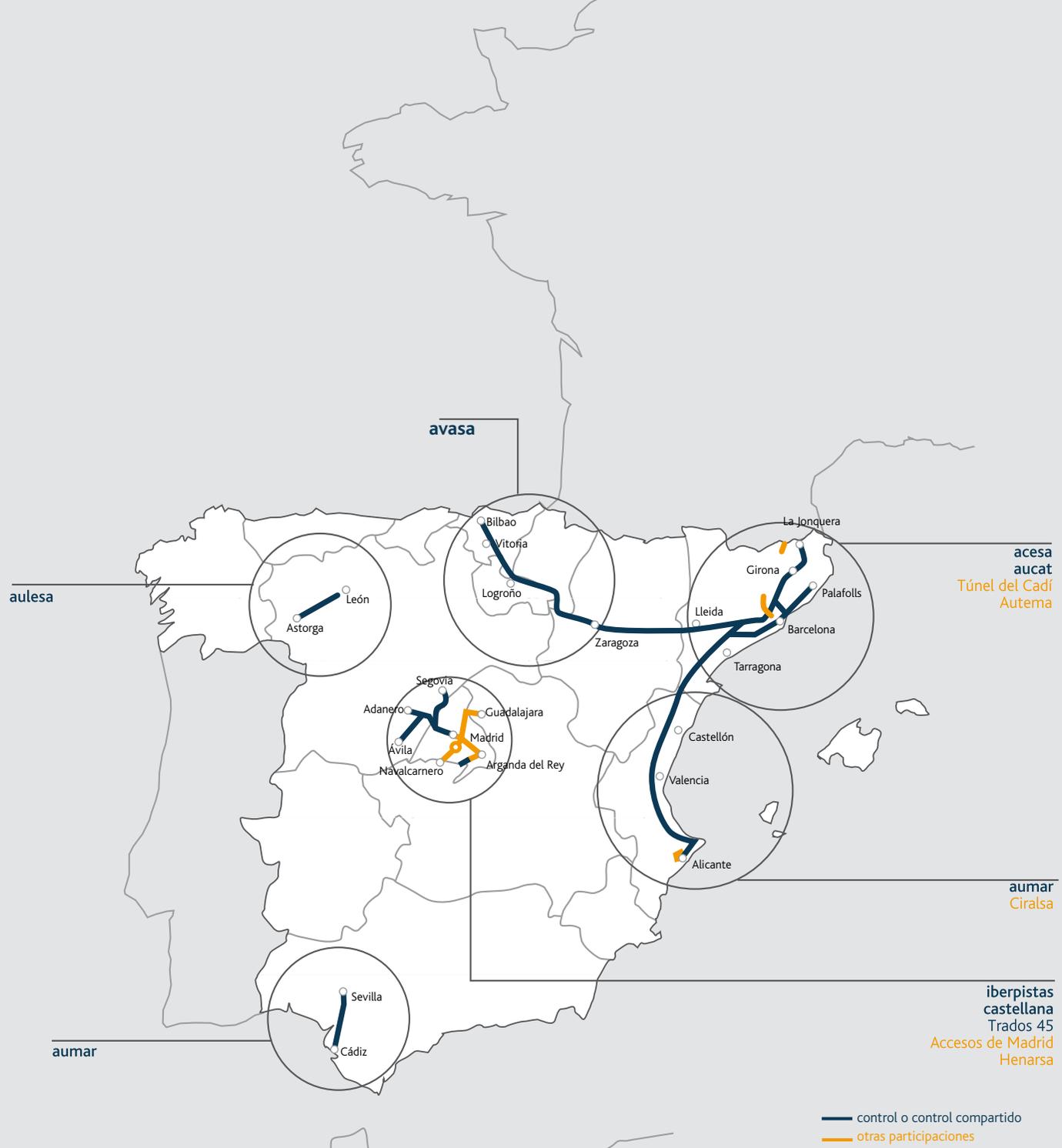
**En 2009 se terminaron 55 kilómetros del total de la ampliación a realizar, en la que acesa invertirá 500 millones de euros**



Total km. España

1.754

españa



## Magnitudes económicas y actividad

Los ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa en España alcanzan los 1.360 millones de euros y el ebitda los 1.063 millones de euros, representando un 35% y 44% respectivamente del total del grupo **abertis**.

A pesar de la negativa evolución de la actividad (-7,4%), los ingresos de explotación se han visto incrementados, además de por la revisión de tarifas de un 4,43%, por el impacto de la aportación del 50% adicional de **avasa** a partir de julio 2009 (+38 millones de euros) y por la compensación parcial del Convenio AP-7. El margen ebitda se sitúa en un 78%.

La fuerte desaceleración económica ha sido la causa principal de la evolución

de la IMD 2009 del -7,4% respecto al año anterior, destacando el importante diferencial existente entre los pesados que bajan un -18,6% y los ligeros que lo hacen un -5,5%.

Durante el año, se ha continuado invirtiendo en sistemas de telepeaje y actualmente el uso de este sistema en el conjunto de la red de autopistas de peaje en España alcanza el 33,5%, 1,2 puntos porcentuales por encima del año pasado. En **acesa** y **aucat**, donde este sistema está ya operativo desde el 2003, el porcentaje de transacciones de telepeaje alcanza ya el 37,8% y 36,0%, respectivamente. En **avasa**, este sistema entró en servicio en diciembre de 2004 tanto para ligeros como para pesados y su utilización ha experimentado un gran

aumento ya que todos los sistemas de descuentos y gratuidades van ligados a un uso obligatorio de este sistema, situándose actualmente en un 36,8% de transacciones de telepeaje.

En 2009 las autopistas españolas han realizado inversiones operativas por valor de 47 millones de euros, básicamente en mejoras de las áreas de peaje, mantenimiento y descanso, en adaptación de peajes y sistemas de información. Asimismo se han invertido 543 millones de euros en expansión, de los que 432 millones de euros corresponden a la adquisición de un 50% adicional de **avasa** y 111 millones de euros básicamente a las obras de ampliaciones de carriles y tramos descritas anteriormente.

## Ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa en España

1.360 millones de euros

35% del total de abertis

## Ebitda de las concesiones de autopistas de gestión directa en España

1.063 millones de euros

44% del total de abertis

### IMD

	2009	Var. %
<b>acesa</b>	32.908	-6,1%
<b>aumar</b>	20.444	-10,1%
<b>iberpistas</b>	28.039	-5,8%
<b>castellana</b>	7.134	11,6%
<b>aucat</b>	27.853	-11,1%
<b>aulesa</b>	5.115	-4,3%
<b>avasa</b>	13.571	-7,2%
<b>Total IMD</b>	<b>23.899</b>	<b>-7,4%</b>

### C. resultados NIIF (millones de euros) (Aportaciones al consolidado de abertis)

	2009	Var. %
Ingresos de explotación	1.360	2,4%
EBITDA	1.063	2,6%
EBIT	800	-1,0%

### Inversiones (millones de euros)

	2009
Inversión operativa	47
Inversión en expansión	543

## Resto del mundo

### Chile

En junio de 2009, **abertis** concluía el proceso de adquisición de las participaciones de Itínere en varias concesionarias en España y Chile. En este último país la operación ha supuesto la adquisición de:

- El 50% de **rutas del pacífico**, alcanzando una participación del 78,85%, sociedad concesionaria de la autopista que conecta Santiago de Chile con Valparaíso y Viña del Mar de 141 kilómetros.
- El 50% de "Rutas II", y el 50% de **Operadora del Pacífico**, esta última gestora que se encarga de la operación y mantenimiento de la autopista **rutas del pacífico**. En ambas compañías, **abertis** ha alcanzado una participación mayoritaria y el control, con un 78,85%.

- El 75% de Sociedad Concesionaria del **elqui**, titular de la concesión Los Vilos-La Serena, de 229 kilómetros, y en la que **abertis** ya poseía un 25%, alcanzando el control del 100% de la concesionaria.
- El 49% de **gestora de autopistas (gesa)**, en la que **abertis** controlaba ya el 51%. **gesa** es la sociedad encargada, entre otras, de la operación y mantenimiento de la concesionaria del **elqui**.

Con esta operación, **abertis** ha reforzado su presencia como operador de autopistas de referencia en Chile, donde gestiona una red de 430 kilómetros con activos de alta calidad que, además, mejoran la vida media de su cartera de concesiones.

### Resto del mundo: otros países de Latinoamérica y Europa

**abertis** también está presente en otros países de Latinoamérica y en Europa, donde gestiona o tiene participaciones no mayoritarias en autopistas en Argentina, Puerto Rico, Colombia, Reino Unido, Portugal e Italia.

En Argentina gestiona el **grupo concesionario del oeste (gco)**, titular de la concesión de la Autopista del Oeste, acceso oeste a la ciudad de Buenos Aires y está presente en Ausol (Autopista del Sol), titular del acceso norte de Buenos Aires. En Colombia, tiene presencia en la concesionaria **Coviandes** (Santa Fe de Bogotá-Villavicencio). En Puerto Rico, **abertis** ostenta desde hace nueve años el 75% de **autopista de puerto rico (apr)**, que explota la concesión del Puente Teodoro Moscoso en San Juan, una concesión que durante el ejercicio consiguió una extensión por un período de 17 años del plazo de explotación, hasta el año 2044.

En Europa, **abertis** mantiene su presencia en dos de los principales operadores privados de autopistas: la portuguesa Brisa, con una participación del 14,6% y en la que **abertis** mantiene un puesto en el Consejo de Administración; y la italiana Atlantia (6,7%). En Reino Unido, participa, asimismo, en la concesionaria **RMG**, titular de las concesiones de la A1-M y la A419/417.

#### Control o control compartido

Sociedad	% participación	Km.	Fin concesión	País
elqui	100,00%	229	2022	Chile
rutas del pacífico	78,9%	141	2024	Chile
apr	75,0%	2	2044	Puerto Rico
gco	48,6% <sup>(*)</sup>	56	2018	Argentina
Autopista Central	28,9% <sup>(**)</sup>	61	2031	Chile
		<b>489</b>		

<sup>(\*)</sup> 57,6% de derechos de voto.

<sup>(\*\*)</sup> **abertis** controla el 57,7% del Grupo Invin, que a su vez participa en un 50% en Autopista Central.

#### Otras participaciones

Sociedad	% participación	Km.	Fin concesión	País
Coviandes	40,0%	86	2023 <sup>(*)</sup>	Colombia
RMG	33,3%	74	2026	Reino Unido
Pt.Operational Services <sup>(**)</sup>	33,3%			Sudáfrica
Ausol	31,6%	119	2020	Argentina
Grupo Brisa	14,6%	1.378	2035 <sup>(***)</sup>	Portugal
Grupo Atlantia	6,7%	3.413	2038 <sup>(***)</sup>	Italia

<sup>(\*)</sup> Fin concesión sujeto al cumplimiento de determinados ingresos totales y estimado en 2023.

<sup>(\*\*)</sup> Sociedad que presta servicio de operación y mantenimiento a la concesionaria sudafricana Bakwena Platinum Corridor.

<sup>(\*\*\*)</sup> Se indica el fin de la concesión de peso relativo superior

## Ahmed Darwiche

Gerente General de opsa – rutas del pacífico

### “rutas del pacífico ha elevado el estándar de las carreteras chilenas”

¿Cuál ha sido el hito más importante, desde que abertis se incorporó como accionista principal de rutas del pacífico?

El inicio de las obras de seguridad normativas acordadas con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y que actualmente estamos desarrollando en la Ruta 68, desde noviembre de 2009, destinadas a mejorar los niveles de seguridad. Se trata de 35 obras asociadas a los sistemas de contención, señalización y conectividad peatonal, entre otros, con una inversión cercana a los 25 millones de euros. Con ello, demostramos nuestra voluntad de trabajar para mejorar la calidad de nuestro servicio.

¿Cuál ha sido su experiencia en su trabajo con abertis?

En estos primeros meses nos hemos dedicado principalmente a incorporar las nuevas políticas y procedimientos de gestión de la empresa y aplicar la filosofía de **abertis** a las políticas de operación y servicio de cara a nuestros clientes, en el ámbito de la gestión de infraestructuras de transporte y telecomunicaciones. En este sentido, **rutas del pacífico** implementó en 2009 diferentes modalidades de cobro en los peajes durante las fechas de alta densidad de tráfico –como períodos de vacaciones o largos fines de semana-, con el fin de evitar congestiones, obteniendo un resultado exitoso tras su puesta en marcha.

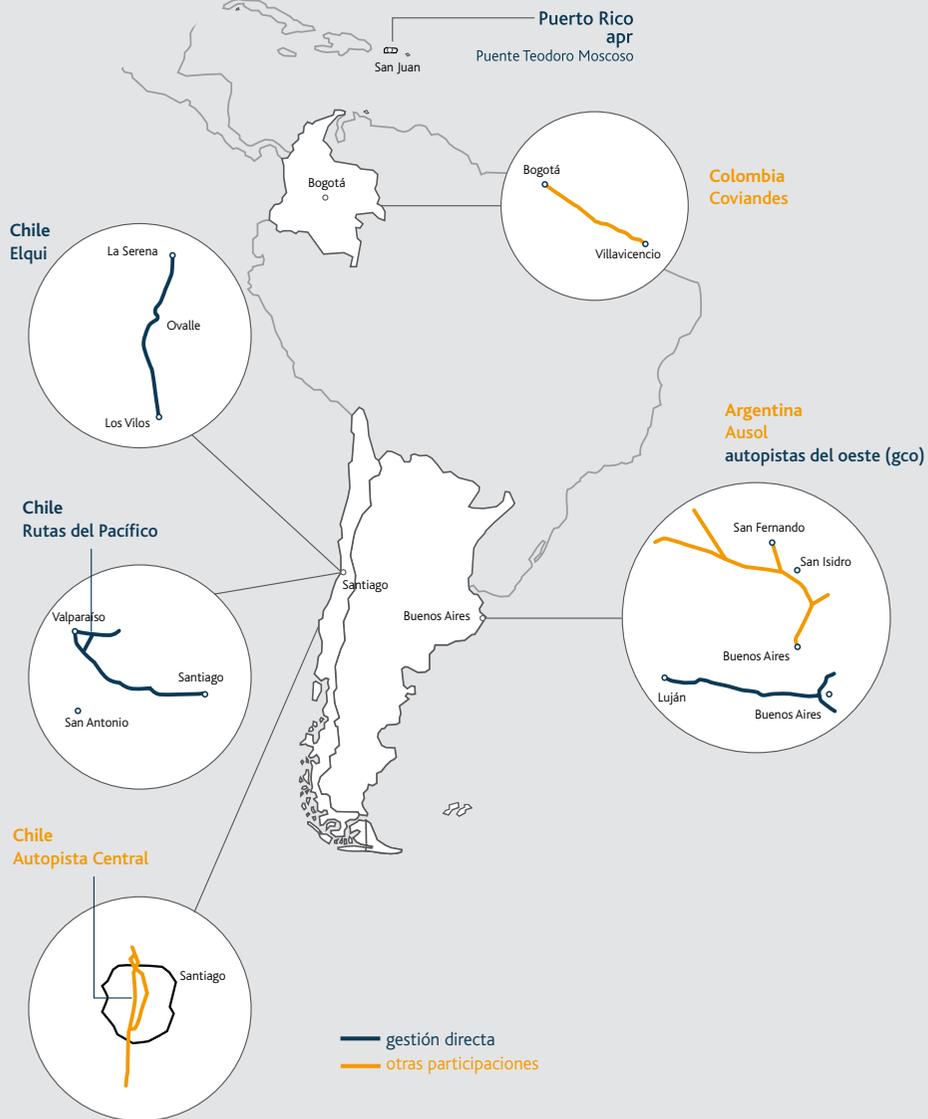
En su opinión, ¿cuáles son los desafíos pendientes para las concesiones interurbanas y cuál es el rol que puede jugar rutas del pacífico en esos desafíos?

Primero, agilizar los procesos de mejoras de nuestras infraestructuras; segundo, el desarrollo de nuevos proyectos y, tercero, la incorporación del sistema de telepeaje en nuestras autopistas interurbanas. Una vez definido esto último, el desafío de la concesionaria es que funcione en óptimas condiciones, dada las características de nuestros clientes y los niveles de tráfico. Desde el punto de vista de la imagen pública, la incorporación del telepeaje en la Ruta 68 va a tener un gran impacto mediático, convirtiéndonos en la cara visible del sistema. El desafío permanente de la empresa es mejorar los niveles de servicio de nuestras autopistas de acuerdo con las necesidades de nuestros clientes.

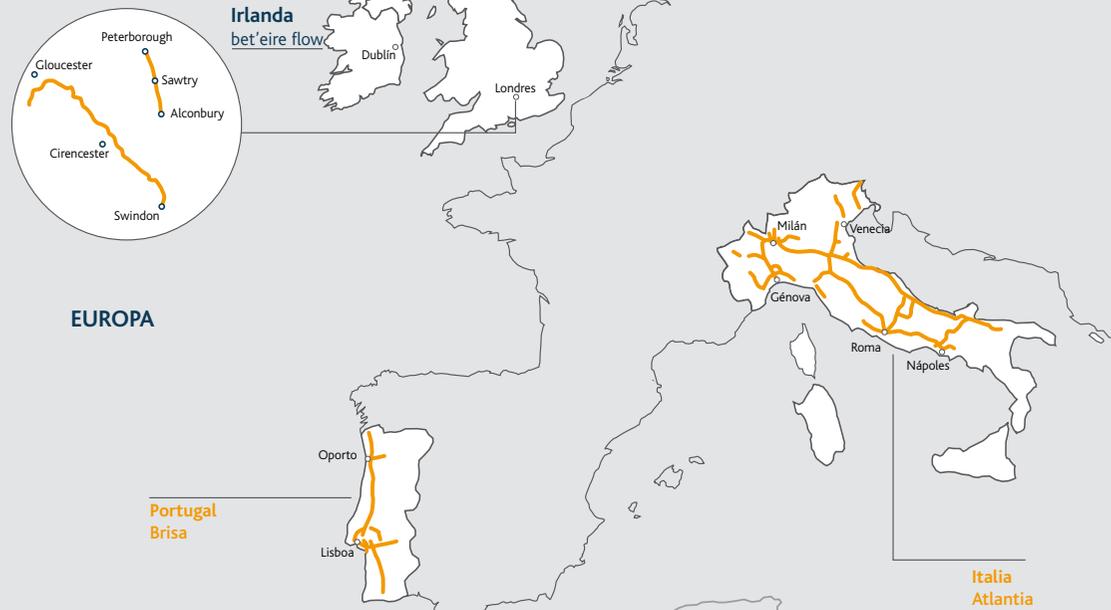
mejoras



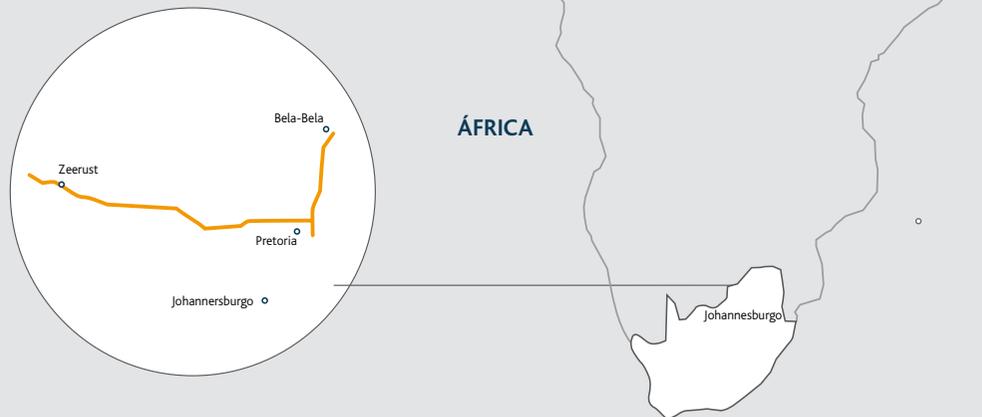
### SUDAMÉRICA



### EUROPA



### Sudáfrica PT Operational Services



### Magnitudes económicas y actividad

Los ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa del resto del mundo, ascienden a 151 millones de euros y el ebitda a 95 millones de euros, representando un 4% en ambos casos del total del grupo **abertis**.

Las magnitudes aumentan significativamente y no son comparables con el año anterior, por el impacto en la cuenta de resultados de 2009 de la incorporación de las participaciones chilenas a 31 de diciembre de 2008 y de la posterior adquisición de "activos Itínera" con efecto 30 de junio de 2009.

En Chile, la evolución de la actividad ha sido positiva en todas las concesionarias, con incrementos del 0,9% en Autopista Central, del 2,3% en **rutas del pacífico**

co y del 7,7% en **elqui**. El impacto de la crisis económica se ha visto reflejado en la disminución de los vehículos pesados, mientras que los ligeros han tenido una evolución positiva en las autopistas interurbanas, por una mayor demanda de trayectos y destinos internos. Asimismo, en 2009 se ha producido un aumento de tarifas de entorno al 10%.

En Argentina, a pesar de la disminución de la IMD en un -3,1% debido a la situación económica general, las nuevas tarifas aplicadas en **gco** desde el 10 de enero de 2009 (del +43,4% de media) y el incremento adicional desde el 14 de diciembre 2009 (del 20% en media), han permitido un aumento de los ingresos de explotación del 33%.

En 2009, las concesionarias chilenas han invertido 3 millones de euros básicamente por parte de Autopista Central en tags, nuevos equipos y hardware. En Argentina, **gco**, ha invertido 4 millones de euros, según los acuerdos con la Administración, que incluyen principalmente obras de repavimentación de la calzada principal. Asimismo se han invertido 184 millones de euros en expansión que corresponden en su totalidad a la adquisición de las participaciones chilenas ya descritas.

### Ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa en el resto del mundo

151 millones de euros

### Ebitda de las concesiones de autopistas de gestión directa en el resto del mundo

95 millones de euros

#### IMD

	2009	Var. %
<b>elqui</b>	4.579	7,7%
<b>rutas del pacífico</b>	21.660	2,3%
<b>gco</b>	68.969	-3,1%
Autopista Central	62.989	0,9%
<b>Total IMD</b>	<b>33.974</b>	<b>-0,7%</b>

#### C. resultados NIIF (millones de euros) (Aportaciones al consolidado de abertis)

	2009	Var. %
Ingresos de explotación	151	300,7%
EBITDA	95	832,2%
EBIT	22	282,6%

#### Inversiones (millones de euros)

	2009
Inversión operativa	7
Inversión en expansión	184

## 2.2 Infraestructuras de telecomunicaciones

**3.200**  
centros de difusión de señales

**Operador europeo, líder en infraestructuras terrestres y satelitales abertis telecom, como cabecera del negocio de telecomunicaciones, aglutina las participaciones del Grupo en este sector. A través de tradia y retevisión, gestiona la primera red de emplazamientos para la difusión y distribución de señales de radio y televisión en España, con más de 3.200 centros repartidos por todo el territorio español.**



**abertis telecom**, como cabecera del negocio de telecomunicaciones, aglutina las participaciones del Grupo en este sector. A través de **tradia** y **retevisión**, gestiona la primera red de emplazamientos para la difusión y distribución de señales de radio y televisión en España, con más de 3.200 centros repartidos por todo el territorio español. Por otro lado, **Hispasat**, con una flota de 6 satélites (2 de ellos a través de la sociedad pública Hisdesat), es el operador líder en las comunicaciones en español y portugués.

Asimismo participa en **Eutelsat**, operador líder en Europa y tercer operador del mundo, con una flota de 27 satélites en órbita geostacionaria dando cobertura al 90% de la población mundial y ofreciendo servicio a más de 3.400 canales de televisión y más de 1.100 emisoras de radio.

En los últimos años, **abertis telecom** se ha posicionado como el grupo líder en el segmento de las infraestructuras y servicios de telecomunicaciones terrestres en España y como operador de referencia internacional en el sector de la transmisión vía satélites.

Durante 2009, **abertis telecom** ha seguido orientando su estrategia de crecimiento en España al impulso y despliegue de la Televisión Digital Terrestre (TDT). El proceso de 'apagón analógico', previsto en abril de 2010, está articulado en 90 proyectos de transición, que recogen actuaciones en 2.782 centros de **abertis telecom**. Al final del ejercicio, se ha alcanzado una cobertura del 97% de la población (más de 45 millones de habitantes). Asimismo, desde **abertis telecom** se ha facilitado la incorporación de nuevos servicios al entorno TDT como las pruebas de emisiones en Alta Definición.

## Oriol Sitjà

Director de Negocio de abertis telecom

### “La implantación de la TDT es el proyecto de telecomunicaciones más complejo que ha afrontado España hasta el momento”

Si hablamos de despliegue digital, de apagón analógico, no basta con hacer referencia a que estamos ante un proyecto de gran complejidad...

La sustitución de la red analógica de difusión de televisión por otra exclusivamente digital es el proceso tecnológico más complejo que ha afrontado España hasta el momento. Además del tremendo impacto social del cambio, que afecta a más de 46 millones de personas, el proceso ha de coordinarse entre diversos agentes, cadenas de televisión, administraciones públicas, instaladores, asociaciones y operadores de red, para realizar la transformación dentro del plazo fijado, abril de este año, y con unas condiciones también definidas: alcanzar con el nuevo sistema una cobertura equivalente a la actual, algo que, no olvidemos, se había obtenido en el despliegue efectuado durante los últimos 50 años.

**Y abertis telecom está inmersa de lleno en este proceso.**

Todo el equipo humano de **abertis telecom** –como operador de referencia- está volcado desde el inicio del proceso para cumplir con este reto y que el proyecto de transición de la televisión analógica a la digital sea un éxito. Y lo hace colaborando estrechamente tanto con los radiodifusores como con las diferentes administraciones públicas para que la cobertura de la TDT llegue prácticamente a toda la población española antes del apagado analógico. Por su dimensión y alcance, es un proyecto en el que están implicadas todas las direcciones de la compañía, desde tecnología y explotación hasta comunicación o calidad. Hablamos de la sustitución de un sistema audiovisual por otro, que implica la renovación del equipamiento de difusión en más de 4.000 puntos en toda España. Y ese proceso de sustitución se realiza con los dos sistemas, televisión analógica y TDT, emitiendo de forma simultánea, y precisando de la colaboración de usuarios y comunidades de vecinos para adaptar la antena (individual o colectiva) y disponer del receptor adecuado.

**¿Se recogen los frutos de este trabajo intenso?**

La TDT está cumpliendo los objetivos previstos: a 31 de diciembre de 2009 más de 5 millones de habitantes ya reciben la televisión solo en formato digital y la cobertura TDT supera el 97% de la población; también hay que destacar que en el mes de julio de 2009 la TDT superó a la TV analógica en cuota de pantalla. Sin duda, el proceso de transición TDT en España está siendo un referente en Europa y por delante de países que también han iniciado un proceso de apagado analógico, como es el caso de Francia, Italia o Reino Unido, entre otros. Europa está en pleno cambio tecnológico y la TDT abre la puerta a nuevos escenarios audiovisuales (Alta Definición a corto plazo y otras opciones a medio y largo plazo), y a nuevos soportes para disfrutar de aplicaciones y servicios de ocio y comunicación.

**Todo el equipo humano de abertis telecom trabaja intensamente desde el inicio del proyecto para que la transición de la televisión analógica a digital sea un éxito.**



## Control o control compartido

Sociedad	% participación	Centros	
abertis telecom	100,00%	-	
retevisión	100,00%	2.524	emplazamientos
tradia	100,00%	693	emplazamientos
teledifusión madrid	80,0%	-	
adesal	51,1%		
overon	51,0%	-	
Hispasat	42,06% <sup>(*)</sup>	6	satélites

<sup>(\*)</sup> Se incluye la participación indirecta ostentada a través de Eutelsat

## Otras participaciones

Sociedad	% participación	Centros	
Torre Collserola	41,8%	-	
Eutelsat	31,4%	27	satélites
Cota	25,0%	-	

El área de infraestructuras de telecomunicaciones de **abertis** ha seguido trabajando en el desarrollo de servicios de telecomunicaciones para operadores, incorporando nuevos proyectos para la implantación de redes de banda ancha tanto con tecnología *wireless* como en redes de fibra óptica, además de servicios de radiocomunicaciones en el ámbito de la seguridad y emergencia como el gestionado desde mayo para la Marina Mercante y Salvamento Marítimo.

En julio ha anunciado no seguir adelante con el proceso de compra de Axió, al considerar que las condiciones notificadas por la CNC y ratificadas por el Ministerio de Economía impedían alcanzar los objetivos de los acuerdos iniciales y del proyecto industrial que daban sentido a la operación.

En la actividad satelital, se han sucedido nuevos lanzamientos en **Eutelsat** e **Hispasat**, que han permitido a ambas compañías ampliar sus flotas e incrementar su presencia en posiciones orbitales privilegiadas, así como entrar en mercados de satélites emergentes con gran potencial de crecimiento.

A finales de 2009, **Eutelsat** ha lanzado el satélite W7, equipado con hasta 70 transpondedores operativos y cinco zonas de cobertura de alto rendimiento (Europa, Rusia, África, Oriente Medio y Asia Central), duplicando el ancho de banda disponible para transmisiones digitales de servicios de video y telecomunicaciones. Todo ello supone un impulso considerable de las posibilidades comerciales en un área de importancia clave. Este satélite es clave en la flota de **Eutelsat** para telecomunicaciones y servicios de

datos, segundo pilar de la actividad de la compañía y que generó más del 18% de los ingresos en el ejercicio 2008-2009. El W7 es el tercer satélite lanzado en 2009 por **Eutelsat**, tras los de los satélites HOT BIRD™ 10, que se puso en órbita en febrero, y W2A, que se lanzó en abril. Forman parte de un programa de expansión que incluye la puesta en órbita de nueve satélites entre 2008 y 2011 y que permitirá a **Eutelsat** aumentar sus recursos orbitales en un 30% y generar bandas de frecuencia optimizadas para nuevos servicios. Así, a finales de 2010 está previsto el lanzamiento de otro satélite de alta capacidad (KaSat), cuya revolucionaria arquitectura de transmisión multicanal ofrecerá a más de un millón de hogares de Europa y de la cuenca del Mediterráneo un servicio de banda ancha comparable al ADSL2 en términos de velocidad y coste.

Por su parte, en octubre, **Hispasat** ha puesto en órbita el Amazonas 2, el mayor satélite de comunicaciones con cobertura panamericana, que incorpora la más alta tecnología para servicios de banda ancha. Con este nuevo satélite, **Hispasat** inicia una etapa de crecimiento en la que se prevé el lanzamiento de cuatro satélites durante los próximos 4 años.

Con el objetivo de promover y mantener un marco que asegure un crecimiento continuado y sostenible, **abertis telecom** aprovechará las oportunidades que ofrece este segmento de actividad. Y así, además de ampliar los mercados donde opera con su negocio tradicional y la base de sus clientes, la compañía trabaja en crear servicios de valor añadido que le aporten ventajas competitivas y disponibilidad de fuentes alternativas de ingresos.

Durante el ejercicio, se han continuado explorando a través de proyectos del I+D+i las posibilidades de las diferentes tecnologías de difusión audiovisual emergentes, con proyectos nacionales e internacionales como Furia (Futura Red Integrada Audiovisual), B21C, J-ORTIGIA (ESA) y CHORIST, basado este último en la integración de varias tecnologías de difusión para su utilización en sistemas avanzados de gestión de incidencias en situaciones de alto riesgo.

El crecimiento sigue siendo el principal objetivo a medio y largo plazo de una actividad que está demostrando su capacidad de resistencia a las incertidumbres económicas y financieras. En este sentido, **abertis telecom** seguirá trabajando en el análisis de oportunidades en Europa en el ámbito de las infraestructuras para la difusión de la señal de radio y televisión. Asimismo, seguirá acometiendo los retos derivados del cambio tecnológico, ante la digitalización de la televisión, su crecimiento en cobertura y el proceso de convergencia entre las diferentes plataformas de difusión de la televisión: TDT, TV en movilidad y TV por IP.

### Magnitudes económicas y actividad

El negocio de las infraestructuras de telecomunicaciones se sitúa en segundo lugar por aportación de ingresos, 541 millones de euros y Ebitda, 219 millones de euros, que representan sobre el total **abertis** un 14% y un 9%, respectivamente.

El sector de telecomunicaciones ha aumentado sus ingresos respecto 2008 por la revisión anual de las tarifas de todos los servicios, así como por el incremento de actividad en audiovisual (TDT e impactos nuevos contratos) y transporte y mayorista. Asimismo, hay que añadir el incremento de los ingresos no recurrentes (por extensiones adicionales de cobertura), que han pasado de 21 millones de euros en 2008 a 59 millones de euros en 2009. Asimismo, a efectos comparativos respecto 2008, el año 2009 incluye un impacto positivo en ingresos de +30 millones de euros por la consolidación por integración proporcional de **Hispasat** durante todo el ejercicio (en 2008 desde el 1 de julio de 2008) que, al tener un margen ebitda superior al de otras sociedades del sector, ha contribuido a obtener un incremento mayor del ebitda (del 31,5%).

Estas magnitudes no incluyen la aportación de **Eutelsat** ya que se consolida por puesta en equivalencia.

En 2009 **abertis telecom** ha invertido 194 millones de euros en expansión orgánica, básicamente en **retelevisión** y **tradia** en el despliegue territorial de la TDT y en **Hispasat** en los satélites Amazonas II (lanzado en octubre), Hispasat 1E e Hispasat AG-1, estos dos últimos en construcción. Adicionalmente, ha realizado 30 millones de euros de inversiones en mejora de la eficiencia de los centros, reposición y de soporte operativo, principalmente **retelevisión** y **tradia**, y en **overon**, en una nueva sede operativa en Madrid y nuevas unidades móviles.

	2009	Var. %
Nº emplazamientos (*)	3.217	0,0%
Nº servicentros (**)	55.406	132,7%

(\*) Emplazamientos: centros emisores o reemisores

(\*\*) Servicentros: equipos o instalaciones que dan servicio a distintos clientes y operadores. Dichos equipos se instalan en los Emplazamientos.

### C. resultados NIIF (millones de euros) (Aportaciones al consolidado de abertis)

	2009	Var. %
Ingresos de explotación	541	25,5%
EBITDA	219	31,5%
EBIT	108	35,7%

### Inversiones (millones de euros)

	2009
Inversión operativa	30
Inversión en expansión	194

## 2.3 Aeropuertos

**57**  
millones de pasajeros



**Un operador de referencia en el mundo**  
En 2009, abertis airports ha seguido manteniendo 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, con un tráfico global anual de 57 millones de pasajeros.

Durante el ejercicio, la actividad de gestión aeroportuaria de abertis ha estado determinada por un cúmulo de factores que han afectado al tráfico aéreo mundial, entre ellos, la persistencia de la crisis económica internacional, las adversas condiciones invernales de los meses de febrero y diciembre y, especialmente en México, los efectos en el transporte de pasajeros del brote de gripe A. En este contexto, la compañía ha centrado sus esfuerzos en la gestión activa del negocio, optimizando costes y actividades que no forman parte del *core business*, concentrando el esfuerzo inversor en la mejora operativa de las instalaciones e impulsando la actividad comercial con sus clientes, las aerolíneas.

tbi, la compañía que marcó la irrupción de abertis como operador aeroportuario de referencia hace cuatro años, gestiona en régimen de propiedad o concesión ocho aeropuertos internacionales en Europa (Reino Unido y Suecia), Estados Unidos y Bolivia. Asimismo, mantiene contratos de gestión, total o parcial, en otros cinco aeropuertos en Estados Unidos.

Durante el ejercicio, tres de sus principales aeropuertos han aumentado el número de rutas y la frecuencia de sus conexiones a destinos con una creciente demanda. En London Luton operan desde mediados de año tres nuevas aerolíneas, que han elegido este aeropuerto para operar desde allí vuelos internacionales. En

## Fernando Bosque

Consejero Delegado de MBJ Airports

### “La ampliación de Sangster International nos permite ofrecer capacidad hasta nueve millones de pasajeros anuales”

#### 1.- ¿En que ha consistido la ampliación del aeropuerto de Sangster International, que finalizó a mediados de 2009?

El principal objetivo fue ampliar la capacidad de tratamiento de pasajeros hasta nueve millones, mejorando la calidad del servicio. Para ello se desarrolló un dique con 10 puertas de embarque totalmente equipado con los servicios que un aeropuerto moderno requiere. Este nuevo dique fue puesto en servicio junto con una nueva área de llegadas y acceso al transporte público. En conjunto esta instalación ha incrementado la capacidad de tratamiento de pasajeros en un 200%.

Por otro lado, el viejo edificio ha sido rehabilitado, con el desarrollo de una extensa zona de facturación con 100 posiciones. Asimismo, se ha expandido la plataforma de estacionamiento y zona de maniobra para facilitar el movimiento de 20 aeronaves en hora punta, y se han instalado puentes de abordaje en todas las puertas de embarque. La inversión total ha sido de 183 millones de dólares, financiada con préstamos a largo plazo por importe de 90 millones y el resto por los accionistas y autofinanciación.

#### 2.- ¿Qué supone ésta ampliación tanto para el aeropuerto como para el desarrollo de Jamaica?

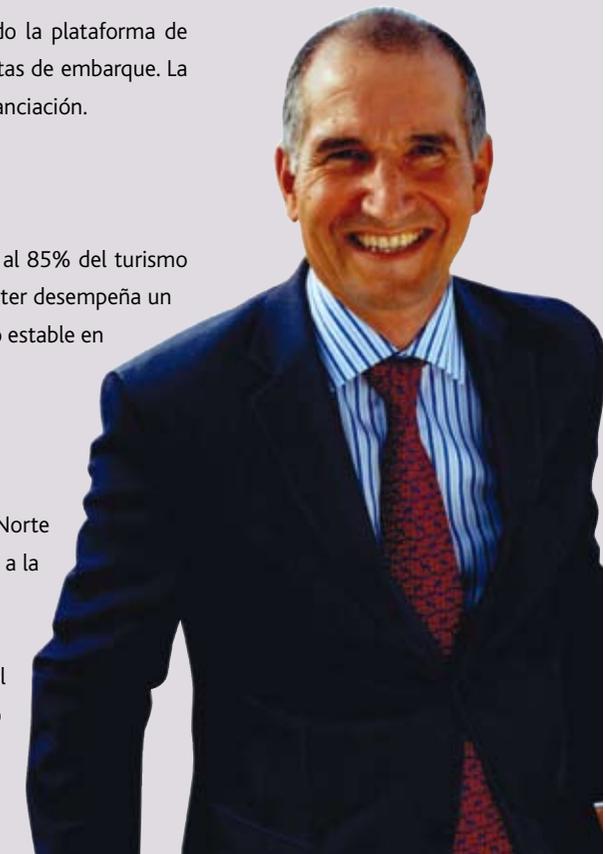
El principal punto de entrada de turismo en Jamaica es el aeropuerto de Montego Bay, con un flujo de entrada de 1,4 millones de visitantes, equivalentes al 85% del turismo recibido en el país por vía aérea. El motivo es la ubicación de los *resorts* en la zona norte y las instalaciones y conectividad que este aeropuerto ofrece. Sangster desempeña un papel fundamental en la economía del país y en su futuro desarrollo debido a la gran dependencia del turismo. La ampliación permite asegurar un crecimiento estable en el flujo de inversiones dedicadas al desarrollo del turismo y en el consiguiente crecimiento.

#### 3.- ¿Cuáles son los principales retos de futuro para el aeropuerto de Montego Bay?

Al tratarse de un aeropuerto que atiende un destino turístico, la concentración de operaciones va a continuar. Una vez que las economías de América del Norte y Europa se recuperen el incremento del tráfico requerirá un nuevo esfuerzo de adaptación de las instalaciones para mantener un nivel de confort adecuado a la imagen que se pretende del país.

Por otra parte, la capacidad portante de la pista y calles de rodaje, así como las condiciones de seguridad aérea, están viéndose afectadas por la antigüedad del pavimento y configuración del campo de vuelo, por lo que en el horizonte 2010 hasta 2013 deben emprenderse obras de adaptación con un coste estimado en 25 millones de dólares. La extensión de la pista en 400 metros permitirá acceder a mercados que en la actualidad son inviables. Con las adaptaciones mencionadas, este aeropuerto continuara siendo un elemento esencial del crecimiento económico de Jamaica.

En los próximos años abordaremos la ampliación y reasfaltado de la pista de aterrizaje, lo que nos permitirá acceder a nuevos mercados



Sociedad	% particip.	En propiedad	En concesión	En gestión
dca	100,0%	-	15	-
tbi	90,0%	3	5	5
codad	85,0%	-	1	-
		<b>3</b>	<b>21</b>	<b>5</b>

A través de dca

País	% particip.	En concesión
Jamaica	74,5%	1
Colombia	33,3%	1
Chile	14,8%	1
México	5,8%	12
		<b>15</b>

A través de tbi

País	En propiedad	En concesión	En gestión
Reino Unido(*)	2	1	-
Suecia	1	-	-
Florida (EE.UU.)	-	1	-
Bolivia	-	3	-
Georgia (EE.UU.)	-	-	3
California (EE.UU.)	-	-	1
Carolina del Norte (EE.UU.)	-	-	1
	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>

(\*) Incluye la concesión del aeropuerto de London Luton

la actualidad, la red de rutas del aeropuerto británico incluye más de 100 destinos a Europa, África y Asia. Cardiff Airport, por su parte, incrementó la frecuencia de sus conexiones a Tenerife y Sharm-el Sheik (Egipto) y Orlando Sanford comenzó a operar nuevos vuelos a Bentonville (Arkansas) y Dulluth (Minnesota), entre otros, que se suman a la red de enlaces a más de 30 ciudades que se operan desde este aeropuerto. Desde septiembre, además, Orlando Sanford y Cardiff están unidos por una ruta directa que constituye, hasta la fecha, la única conexión directa del Estado de Florida con Gales.

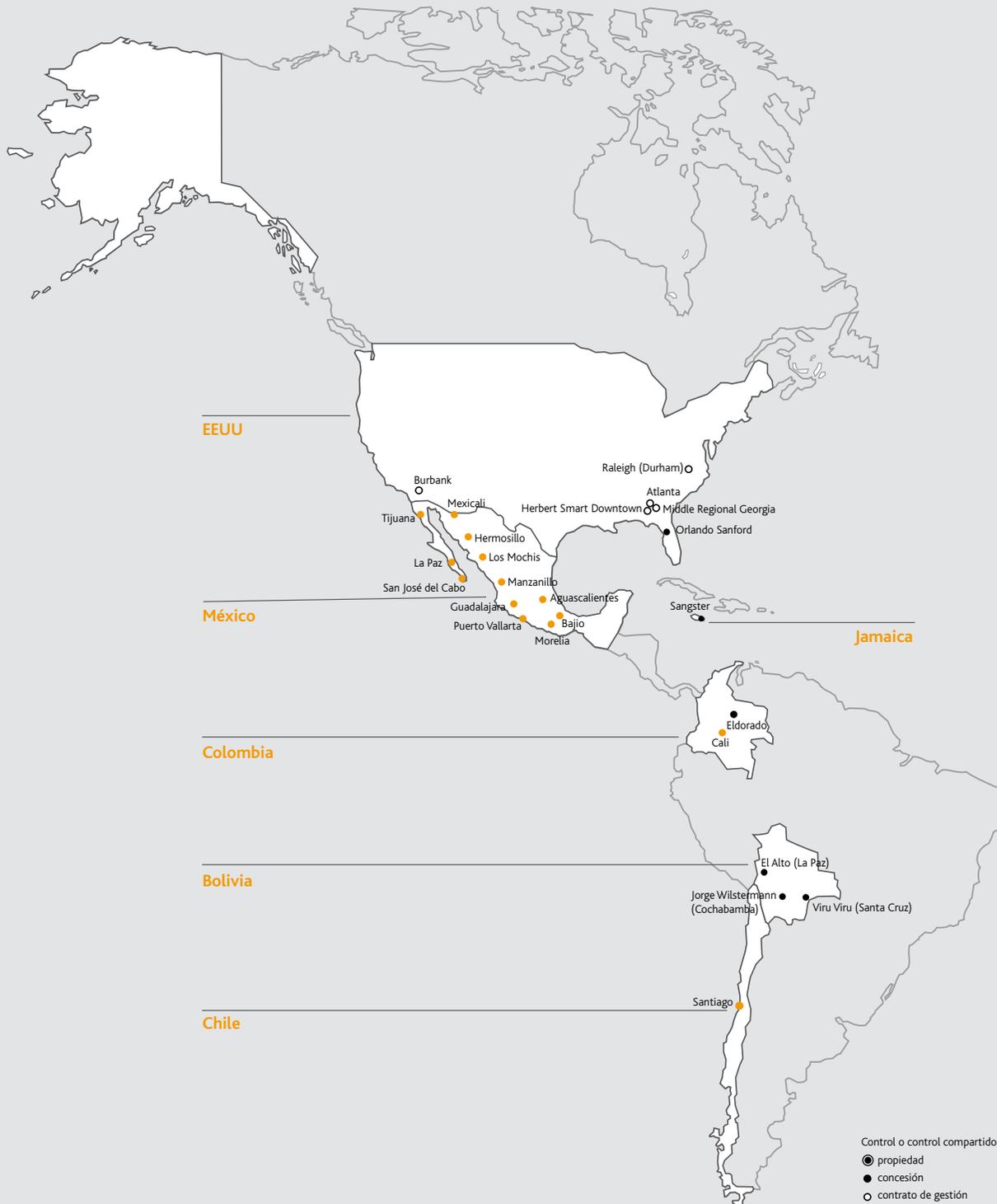
A través del grupo **desarrollo de concesiones aeroportuarias (dca)**, **abertis** mantiene intereses en un total de 15 aeropuertos en Jamaica, Chile y Colombia, destacando especialmente su posición en Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP) en México.

En febrero, ha quedado inaugurada la segunda fase de la ampliación del aeropuerto Sangster International de Montego Bay (Jamaica) y culminaba, así, un proyecto desarrollado en los últimos cinco años, que ha permitido aumentar la capacidad de la infraestructura hasta los

nueve millones de pasajeros anuales. La inversión del proyecto de ampliación –que ha duplicado la capacidad del edificio terminal, ha desarrollado 12 nuevos puentes y puertas de embarque y ha incrementado el 46% la plataforma de estacionamiento- ha alcanzado los 147 millones de euros. Asimismo, durante el ejercicio han concluido las negociaciones y consiguiente aprobación del Plan Quinquenal de GAP, que recoge un incremento de tarifas del 6% y la definición de un nuevo marco de inversiones para los próximos cinco años en los doce aeropuertos gestionados por el Grupo.

**abertis airports**, a través de Codad, opera bajo concesión dos pistas en el aeropuerto Eldorado-Bogotá.

La consolidación y el crecimiento de los activos gestionados por **abertis airports**, así como la gestión de una estructura experimentada en diferentes mercados aeroportuarios, permitirá a la compañía explorar y analizar nuevas oportunidades de inversión a medio y largo plazo, promovidas por administraciones y autoridades locales o por gestores privados en procesos de desinversión.



# europa



- Control o control compartido
- propiedad
  - concesión
  - contrato de gestión
- Otras participaciones
- otras participaciones

## Magnitudes económicas y actividad

El sector aeropuertos (que incluye **abertis airports**, el grupo **dca** adquirido en marzo 2008, ACDL/**tbi** y **codad**), supone un 7% de los ingresos y un 4% del Ebitda del grupo **abertis** en 2009.

De la actividad de 2009 del sector aeropuertos destaca la disminución de un -7,7% del número de pasajeros de **tbi** hasta alcanzar los 22,6 millones, principalmente por una reducción generalizada de la capacidad de los operadores charter en Reino Unido y EEUU, por el impacto de la crisis económica, por reducción de rutas y por el impacto del mal tiempo en febrero y diciembre en Reino Unido. Asimismo, evolución negativa de la actividad en los aeropuertos de **dca** (-8,0%) respecto a 2008 por la caída del tráfico tanto nacional como internacional, destacando la disminución de GAP que se ha visto afectada por la gripe A en México. En **codad**, el número de vuelos ha incrementado un 5,8%.

A nivel de magnitudes de ingresos y ebitda, la aportación adicional de **dca** en 2009 de 3 meses (que no aportó magnitudes en el primer trimestre 2008) no permite compensar el descenso de la actividad y la evolución del tipo de cambio libra/€ (-11% depreciación promedio de la libra respecto al euro).

El sector aeroportuario ha realizado inversiones por valor de 34 millones de euros en 2009. Se ha invertido en mantenimiento en todos los aeropuertos del grupo **tbi** (destacando Luton, Belfast y Cardiff), en la repavimentación de la pista norte de Codad, la reconfiguración del acceso de la terminal en Luton y en la reconfiguración del lado tierra/aire en Belfast y en la finalización del proyecto de expansión del aeropuerto de Jamaica inaugurado a mediados de febrero de 2009.

	2009	Var. %
Nº de pasajeros (miles)		
London Luton	9.129	-10,4%
Belfast International	4.538	-13,3%
Cardiff International	1.628	-17,9%
Orlando Sanford	1.688	-8,0%
Stockholm Skavsta	2.505	1,9%
Bolivia	3.100	12,2%
<b>Total nº de pasajeros tbi</b>	<b>22.589</b>	<b>-7,7%</b>
Nº de pasajero grupo <b>dca</b> (miles)		
Montego Bay (Jamaica)	3.244	-4,2%
Aerocali (Cali, Colombia)	2.518	9,8%
Santiago de Chile	8.957	-0,6%
GAP (México)	19.287	-13,3%
<b>Total nº de pasajeros agregados dca</b>	<b>34.005</b>	<b>-8,0%</b>
<b>Nº de vuelos codad</b>	<b>131.571</b>	<b>5,8%</b>

### C. resultados NIIF (millones de euros) (Aportaciones al consolidado de abertis)

	2009	Var. %
Ingresos de explotación	278	-7,4%
EBITDA	97	-2,4%
EBIT	32	-6,8%

### Inversiones (millones de euros)

	2009
Inversión operativa	29
Inversión en expansión	5

## 2.4 Aparcamientos

**128.240**  
plazas



### Liderazgo y refuerzo internacional

A través de **saba**, abertis es el operador líder en España y uno de los mayores de Europa en el sector de aparcamientos. Gestiona 128.240 plazas repartidas en un total de 196 unidades de explotación y está presente en 77 ciudades de España, Portugal, Italia, Chile, Francia, Andorra y Marruecos lo que la convierte en un referente en el sector.

El crecimiento orgánico en el mercado español, el refuerzo de su proceso de internacionalización - a Italia, Portugal y Chile se suma en 2009 Francia-, y la mayor participación en otros segmentos de actividad, principalmente la gestión de parkings en aeropuertos, han marcado la actividad del área de aparcamientos de **abertis** que, a través de **saba**, es uno de los operadores de referencia en el sector con la gestión de cerca de 130.000 plazas (+21%) en 77 ciudades.

Durante el ejercicio, **saba** ha seguido trabajando en un proceso de expansión más homogéneo en el territorio español, así como en la configuración de un mix de

negocio, con mayor participación de otras actividades asociadas a concursos de estacionamientos en la vía pública y la gestión de aparcamientos de aeropuertos, puertos, hospitales y centros comerciales.

Y así, durante el ejercicio, la compañía ha obtenido importantes contratos de concesión de la gestión en aparcamientos en aeropuertos (continuando con la explotación de Barcelona-El Prat y con nuevas adjudicaciones en Tenerife Sur, Girona, Reus, Almería y Pamplona), puertos (Zona Azul del Puerto de Blanes), centros comerciales (Illa Carlemany, en Andorra) y hospitales (Mataró).

## Giovanni Centurelli

### Consejero Delegado de saba Italia

## "saba Italia ha seguido creciendo de forma notable en 2009 pese a la flexión en la demanda fruto de la crisis"

### 1.- ¿Qué evolución ha tenido el portafolio de aparcamientos de saba Italia en 2009?

2009 ha sido un año muy positivo para el desarrollo de **saba** Italia, tanto desde el punto de vista territorial como desde el de la actividad. Con la adquisición de dos compañías operativas y la entrada en funcionamiento de los aparcamientos construidos directamente en Asís, Génova y Sassari, **saba** Italia está presente hoy en 19 importantes ciudades 55 núcleos de aparcamientos, ampliando de esta manera la red de núcleos de aparcamiento en las principales ciudades italianas. Desde el punto de vista de la actividad operativa, este desarrollo se ha concretado en un crecimiento igualmente importante del volumen de negocio (más del 35%), aun contando con el factor de una flexión de la demanda de aparcamiento relacionada con una situación de crisis general.

### 2.- ¿Tienen previsto seguir creciendo en los próximos años en el mercado italiano?

El crecimiento continuará en los próximos años, si bien con ritmos más moderados. La compañía tiene un portafolio de concesiones de construcción y gestión de otras 10 infraestructuras de aparcamiento que globalizan cerca de 4.500 plazas que entrarán en funcionamiento en los próximos 3-5 años.

### 3.- ¿Cuáles son los principales retos en el futuro del sector del aparcamiento en Italia y que papel cree que puede desempeñar saba en el país para ayudar a su desarrollo?

Los principales retos del sector tienen que ver con la privatización de las compañías con participación pública de los ayuntamientos y el desarrollo de grandes proyectos integrales de reestructuración urbana. **saba** Italia considera que puede desarrollar un papel importante como jugador y como promotor y actor del proyecto más innovador del sector del aparcamiento europeo: la realización de un hub urbano en el aparcamiento de Villa Borghese en Roma. Este es el mayor reto para **saba** Italia en los próximos años.

**El proyecto de Villa Borghese, en Roma, es el más innovador en el sector del aparcamiento a nivel europeo**



En el mercado internacional, **saba** ha iniciado en 2009 su actividad en el mercado francés con la concesión de dos proyectos en París, el de Lagrange (Notre Dame) y François 1er, con un total de 1.042 plazas y un período de concesión de 12 y 14 años, respectivamente. Ambas operaciones refuerzan la posición de **abertis** en un mercado estratégico y pone en valor las sinergias entre sus distintas unidades de negocio, al acudir **saba** a los dos proyectos junto a **sanef**, filial de **abertis** concesionaria de autopistas en el país.

En Italia, donde **saba** se ha consolidado como uno de los principales operadores, han avanzado las obras de los aparcamientos en construcción -con la entrada en funcionamiento de los núcleos construidos en Asís, Génova y Sassari- que le permitirán aumentar su presencia en el país hasta las 25.409 plazas; del mismo modo en Portugal, donde se gestionan más de 17.000 plazas. En Chile, se ha iniciado la explotación de un nuevo aparcamiento en Concepción (Plaza Tribunales) y se ha adquirido el de Parque Forestal en el centro de Santiago, reforzando así la presencia de **saba** en el país con una capacidad de casi 9.000 plazas en las ciudades de Santiago, Concepción y Valparaíso.

La apuesta de **saba** por contribuir con soluciones a la mejora de la movilidad se materializa anualmente con nuevas iniciativas tecnológicas, entre las que destaca este año la puesta en marcha de un centro de Gestión a Distancia de Aparcamientos (Geda); un proyecto tecnológico pionero en el control de aparcamientos y zonas reguladas de la red de núcleos que la compañía gestiona en España.

La estrategia de **saba** a medio y largo plazo irá dirigida a la mejora de la eficiencia de las actuales explotaciones, un aspecto vital en situaciones de coyuntura económica adversa, así como a la consolidación del proceso de expansión internacional, dirigido fundamentalmente al eje mediterráneo y Latinoamérica, aprovechando la presencia consolidada del grupo **abertis** en el exterior.

### Magnitudes económicas y actividad

El sector de los aparcamientos representa un 4% de los ingresos de explotación de **abertis** alcanzando los 150 millones de euros. La aportación al ebitda consolidado es de 55 millones de euros, representando un 2% del total **abertis**.

La incorporación de nuevos aparcamientos y plazas junto al incremento de las tarifas explican el incremento en 2009 de las magnitudes del sector aparcamientos, que compensan una evolución moderada de la actividad en términos comparables así como de la estancia media.

Durante el año, **saba** ha realizado inversiones en expansión por valor de 35 millones de euros en Italia, España, Chile y en Francia. Adicionalmente ha realizado inversiones operativas de reparación y conservación y adaptación a la norma por valor de 8 millones de euros.

País	% particip.	Nº de plazas	Nº ciudades presente
España	99,46%(*)	72.134	44
Portugal	100%	17.035	7
Italia	100%	25.409	19
Chile	100%	8.942	3
Francia	76,01%**	1.042	1
Andorra	60%	696	2
Marruecos	51%	2.982	1
		<b>128.240</b>	<b>77</b>

(\*) **abertis** participa en un 99,46% en **saba** aparcamientos, que es la que participa en el resto de sociedades.

(\*\*) accionariado compuesto al 50% por sociedades controladas por el grupo **abertis**, en total **abertis** ostenta el 76,01% de **saba-sanef parkings**

	2009	Var. %
Nº de aparcamientos	196	7,1%
Nº de plazas	128.240	21,0%
Nº de vehículos de rotación (millones)	56,3	9,1%
Nº abonados	34.477	6,2%

A efectos de negocio aparcamientos adicionalmente al grupo **saba** se incluye el 100% de **saba-sanef parkings** (mercantilmente dependiente de **sanef** 50%), si bien sin impacto significativo en magnitudes de la cuenta de resultados de 2009 y en 2008 aún sin impacto.

### C. resultados NIIF (millones de euros) (Aportaciones al consolidado de abertis)

	2009	Var. %
Ingresos de explotación	150	11,3%
EBITDA	55	8,0%
EBIT	32	2,2%

### Inversiones (millones de euros)

	2009
Inversión operativa	8
Inversión en expansión	35

américa

europa

Chile

Valparaíso  
Santiago  
Concepción

Francia

París

Andorra

España

A Coruña  
Porto  
Lisboa  
Sevilla  
Málaga  
Madrid  
Castellón  
Alicante  
Pamplona  
Girona  
Barcelona

Portugal

Marruecos

Las Palmas  
de Gran  
Canaria

Rabat

Italia

Girona  
Barcelona

Verona  
Trieste  
Cremona  
Milán  
Pisa  
Génova  
Venecia  
Roma  
Bari  
Brindisi



## 2.5 Parques logísticos

**511.503**  
m<sup>2</sup> de techo logístico



### Consolidación en España, Portugal y Chile

**abertis logística es la cabecera de la unidad de negocio dedicada a la promoción, desarrollo, gestión y explotación de parques logísticos.**

**abertis logística** ha seguido consolidando en 2009 su estrategia de promover un nuevo concepto de red de parques logísticos intermodales, situados en ubicaciones estratégicas y conectados a través de vías de alta capacidad, tanto en el mercado estatal como internacional, que le ha llevado en los últimos años a desarrollar proyectos en España (Barcelona, Madrid, Álava y Sevilla), Portugal y Chile. La superficie bruta gestionada por **abertis logística** ha alcanzado en 2009 las 484 hectáreas, con una superficie edificable de casi 2,4 millones de m<sup>2</sup>. A finales de 2009, la compañía contaba con 511.503 m<sup>2</sup> de techo logístico construidos, con un nivel de ocupación media del 75% y 128.000 m<sup>2</sup> de servicios asociados a la logística.

Durante el ejercicio, el sector ha asistido a un proceso de corrección, tanto de los niveles de ocupación como de los precios, factores ambos

asociados al descenso de la producción y del consumo derivados de la coyuntura económica actual. En este contexto, **abertis logística** ha desarrollado una estrategia de consolidación y gestión de sus activos, con una adecuación de los niveles de inversión y un impulso del área comercial y de ventas, flexibilizando la gestión y la oferta a los clientes para adaptarla a las necesidades cambiantes de los mismos e, incluso, cooperando en el análisis funcional de la problemática de almacenaje y distribución de dichos clientes en la búsqueda de soluciones que optimicen sus necesidades de almacenaje y distribución.

En 2009, han avanzado los proyectos de ampliación de Arasur y de la ZAL II del Puerto de Sevilla, en la que está previsto alcanzar una superficie de 43,5 hectáreas tras realizar una inversión para el desarrollo total del proyecto de 60 millones de euros en un período de seis años. Asimismo,

## Francisco Rodríguez Piñero

Director General de ZAL Sevilla

### “El principal reto de la ZAL Sevilla es consolidar su posición como proyecto de referencia en el sector logístico y portuario”

#### 1.- ¿En qué ha consistido el proyecto de desarrollo de la ZAL II de Puerto de Sevilla?

El desarrollo de la ZAL II ha supuesto la expansión natural de la ZAL I hacia el sur incrementando la superficie gestionada en 18 hectáreas y haciendo posible la urbanización de nuevas parcelas que permiten construir naves de hasta 40.000 m<sup>2</sup>, imposibles de ejecutar en la ZAL I.

Con una inversión cercana a los 5 millones de euros la ejecución de la ZAL II mantiene los mismos parámetros de diseño tanto por la calidad constructiva como por el diseño funcional que la ZAL I, pero con una geometría distinta. El esquema elegido ha posibilitado el desarrollo de parcelas de gran superficie manteniendo el mismo acceso y optimizando la ocupación de parcelas logísticas sobre la superficie total. Incluso se ha mejorado el ratio de ocupación existente en la ZAL I, ya de por sí elevado para proyectos de este tipo.

#### 2.- ¿Cuáles son las principales características del proyecto llaves en mano de nave para Decathlon?

El proyecto llaves en mano para Decathlon supone un nuevo hito en la gestión de la ZAL. Destaca por tener unas características muy distintas y ambiciosas técnicamente, y mucha envergadura en cuanto a su gran tamaño, que cuadruplica la superficie de las primeras naves ejecutadas en Sevilla por **abertis logística**. La superficie total en planta de la nave es de 30.000 m<sup>2</sup> con 500 m<sup>2</sup> de entreplantas y en su interior caben hasta cuatro campos de fútbol reglamentarios para la liga de campeones. El desarrollo de este proyecto ha supuesto una gran experiencia para **abertis logística**, no solo para Sevilla, si no también para su aplicación al resto de su red de parques.

#### 3.- ¿Cuáles son los principales retos de futuro para la ZAL Sevilla?

El principal reto de la ZAL Sevilla es mantener lo conseguido en los últimos cinco años como proyecto de referencia no solo para Sevilla y Andalucía, si no para todo el sistema portuario español. Pese a las actuales circunstancias económicas, el proyecto debe mantener las mismas características constructivas y de calidad de los servicios prestados a sus clientes y usuarios. Y todo ello debemos hacerlo posible adaptándonos a un mercado muy debilitado en la demanda y con una oferta muy competitiva, primando aumentar el nivel de ocupación de las naves.

Además, la próxima puesta en marcha de la nueva esclusa del Puerto de Sevilla hará posible el incremento del tráfico de mercancías del puerto, con lo que la ZAL deberá responder a las crecientes necesidades de los operadores logísticos en cuanto a almacenamiento y servicios de valor añadido. En este sentido nuevos proyectos como la incorporación de la terminal ferroviaria de contenedores a la ZAL deben posibilitar dicho objetivo.

El proyecto para Decathlon ha supuesto una gran experiencia para toda la red de parques de abertis logística



han finalizado las obras de la segunda fase del proyecto **abertis logisticspark coslada**, situado en pleno Corredor del Henares, que ha iniciado su proceso de comercialización.

También, en el mercado español, y con el objetivo de aunar capacidades y esfuerzos comerciales, **abertis logística** y la Autoridad Portuaria de Barcelona han firmado un acuerdo para activar un proyecto conjunto destinado a la promoción y desarrollo de actividades logísticas en el territorio de Catalunya y su zona de influencia, a través de la sociedad **ConSORCI de Parcs Logístics**.

En Portugal, ha avanzado la definición y desarrollo de los accesos por carretera al **abertis logisticspark lisboa**, la primera infraestructura de estas características en el país, situada a tan sólo 30 kilómetros de la capital lusa y próxima a los principales nodos viarios y ferroviarios del país. El parque logístico ha iniciado también los movimientos de tierras que preceden su proceso de urbanización.

En Chile, han avanzado las obras del primer parque logístico integral de Santiago, **abertis logisticspark santiago**. El proyecto, con una superficie de 63,3 hectáreas, contempla la construcción de 350.000 m<sup>2</sup> de almacenes y más de 15.000 m<sup>2</sup> de servicios para empresas. La primera etapa del parque, que incluye los primeros 20.000 m<sup>2</sup> de naves, se inaugurará en el primer semestre de 2010.

**abertis logística** continuará trabajando a medio plazo en el desarrollo de su modelo, principalmente en España, Portugal y Chile, explorando a su vez nuevas oportunidades de negocio y nuevos modelos de gestión.

**Control o control compartido**

Sociedad	% particip.	Parques logísticos	Ciudad	Superficie total parcela (hectáreas)	Estado actual
<b>abertis logística</b>	100,0%	CIM Vallés	Barcelona	7,0	Operativo
		<b>abertis logisticscenter camarma</b>	Madrid	4,4	En construcción
		<b>abertis logisticscenter henares</b>	Madrid	10,6	En construcción
		<b>abertis logisticscpark penedés</b>	Barcelona	14,2	Operativo
<b>abertis logisticscpark coslada</b>	Madrid	10,7	Operativo		
<b>Chile logística</b>	100,0%	<b>abertis logisticscpark santiago</b>	Chile	63,3	En construcción
<b>abertis Portugal Logística</b>	100,0%	<b>abertis logisticscpark lisboa</b>	Portugal	100,0	En construcción
<b>sevisur</b>	60,0%	<b>zal puerto de sevilla</b>	Sevilla	43,5	Operativo / En construcción
Parc Logístic Zona Franca	50,0%	Parc Logístic Zona Franca	Barcelona	40,9	Operativo / En construcción
Arasur	44,0%	Arasur	Álava	190,0	Operativo / En construcción
				<b>484,6</b>	

**Otras participaciones**

Sociedad	% particip.	Parques logísticos	Ciudad	Superficie total parcela (hectáreas)	Estado actual
Cilsa	32,0%	Zal Barcelona / Zal Prat	Barcelona	227,0	Operativo / En construcción

américa

europa

Chile

Santiago

Francia

París

España

Portugal

Lisboa

Sevilla

Álava

Madrid

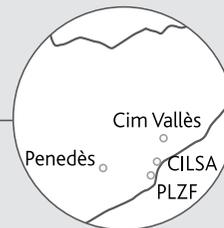
Barcelona

Penedès

Cim Vallès

CILSA

PLZF





### Magnitudes económicas y actividad

La unidad de negocio de parques logísticos aporta unos ingresos de explotación de 30 millones de euros y un ebitda de 12 millones de euros al consolidado de **abertis**, representando un 1% y un 0,5%, respectivamente, del total del Grupo.

En 2009, el decremento de los ingresos de explotación (-32%) se debe principalmente al impacto en 2008 de la plusvalía por la venta de Port Aventura (12 millones de euros). Sin el impacto señalado, los ingresos de explotación disminuyen un -2,4%, principalmente por la reducción de los ingresos de Areamed (menor actividad), reducción de los precios medios y decremento de los m<sup>2</sup> alquilados medios, básicamente en PLZF, Cim Vallès y Penedès que no se ven compensados por el incremento en **sevisur** y Arasur. Adicionalmente, la ocupación media se reduce un -14,4% por la entrada en explotación de Coslada II en el mes de mayo (sin que en 2009 se hubiera alquilado alguna nave) y la no comercialización al 100% de las nuevas naves de Arasur y Sevisur.

En este sector las principales inversiones corresponden a inversiones en expansión, 29 millones de euros, al ser un sector todavía en fase de desarrollo, siendo las principales inversiones en **sevisur**, **abertis logística Chile** y en **abertis logística Portugal**. Asimismo se ha realizado una inversión de un millón de euros en el acondicionamiento de Coslada II.

#### C. resultados NIIF (millones de euros) (Aportaciones al consolidado de abertis)

	2009	Var. %
m <sup>2</sup> naves y oficinas construidos	511.503	22,1%
% de ocupación media	75,0%	-14,4%

	2009	Var. %
Ingresos de explotación	30	-32,1
EBITDA	12	-52,1
EBIT	3	-84,1

#### Inversiones (millones de euros)

	2009
Inversión operativa	1
Inversión en expansión	29







RSC

## Carta del Presidente

### 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
- 2.4 Aparcamientos
- 2.5 Parques logísticos

### Responsabilidad social corporativa

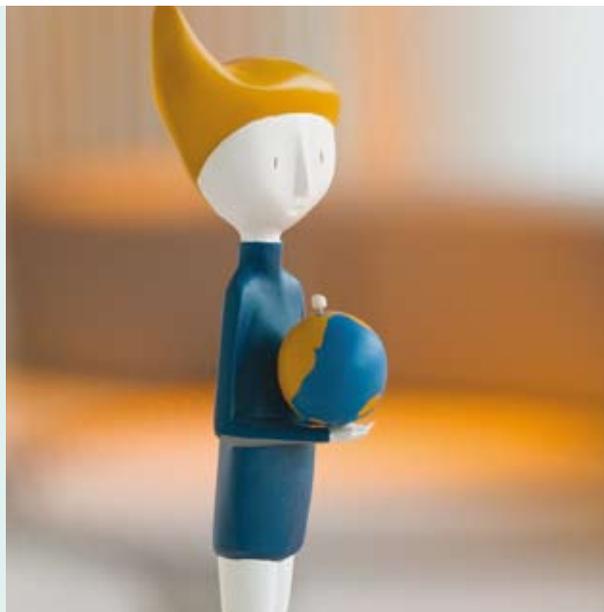
- 3.1 **Visión** transversal 2009
- 3.2 La **fundación abertis**
- 3.3. Indicadores 2009

### Información económico-financiera

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

### 3.

## Responsabilidad Social Corporativa



**El dinamismo y flexibilidad de la estrategia de responsabilidad social han permitido incorporar de forma a nuevas unidades de negocio mediante la realización de diagnosis previas en relación a las líneas estratégicas del plan estratégico de responsabilidad social.**

### Una visión transversal del año 2009

Durante el 2009 **abertis** ha recibido diferentes reconocimientos entre los cuales cabe destacar la distinción de Gold Class en reconocimiento a la trayectoria de sostenibilidad 2009-10 en el sector del transporte industrial otorgada por Sustainable Asset Management (SAM) y el Premio de la Asociación Multisectorial de Empresas (AMEC) por su trayectoria internacional. Asimismo revalido su presencia en los DJSI.

El trabajo continuo de **abertis** para mejorar el servicio ofrecido a sus clientes se ha materializado mediante medidas como el incremento del porcentaje de sistemas de gestión de la calidad implantados en el Grupo, el fomento de actuaciones encaminadas a reducir la siniestralidad en las carreteras y la consolidación de canales de comunicación en el proceso del apagón analógico.

En relación al medio ambiente y para continuar reduciendo el impacto ambiental derivado de su actividad, se han incrementado el porcentaje de sistemas de gestión ambiental implantados en el grupo, junto con la inversión en actuaciones ambientales. De igual modo, ha llevado a cabo actuaciones encaminadas a incrementar la eficiencia energética y reducir los consumos de recursos.

Durante el año 2009 se ha trabajado con el objetivo de priorizar el mantenimiento de los puestos de trabajo, fidelizar y retener el talento del personal, fomentar la igualdad y mejorar la comunicación interna y la seguridad laboral.

En el año 2009 se ha incrementado el número de concursos que incluyen cláusulas ambientales y sociales y se ha desarrollado un procedimiento de homologación y evaluación conjunta de proveedores.

**abertis** consolida las alianzas con entidades y organizaciones generadoras de conocimiento y opinión del entorno en que actúa, mediante acuerdos de colaboración con las principales entidades de los países donde opera.

## La fundación abertis: el año de su 10º aniversario

La **fundación abertis** ha cumplido 10 años reforzando su compromiso con la sociedad. Como exponente de la RSC de abertis, uno de sus principales cometidos es la promoción y divulgación de investigaciones sobre el impacto de las infraestructuras en el entorno. También ha continuado su labor en materia de seguridad viaria, impulsando jornadas de debate con expertos y profesionales de distintos ámbitos. La iniciativa más destacada del 2009 fue la puesta en marcha en Cataluña del programa 'Te queda una vida': una acción de éxito, pionera en Europa, dirigida a fomentar los buenos hábitos entre los conductores menores de 30 años.

Uno de los hitos alcanzados este año ha sido la apertura de la Delegación Italiana, en Roma, dentro del proceso de internacionalización que se irá completando con la inauguración de actividades, la próxima en París. También se ha creado la **cátedra abertis-LUMSA**.

Se ha presentado un estudio que analizaba los efectos del turismo en la Antártida. Las soluciones pasan necesariamente por la educación ambiental a los visitantes.

El castillo de Castellet ha potenciado su papel de difusor del conocimiento y la cultura albergando actos de toda índole y actualizando la exposición que explica su historia de 2.500 años bajo el título 'Un castillo, un camino'.

La **fundación abertis** ofrece por segunda vez la posibilidad de conocer online su memoria de actividades. Publicada en cinco idiomas, ha recibido un total de 25.262 visitas desde su lanzamiento hasta finales del año 2009.

### las cátedras abertis

La firma del convenio con la Universidad LUMSA, en Italia ha dado como fruto la cátedra abertis-LUMSA, que tiene por objeto investigar y compartir ideas sobre la repercusión de las infraestructuras en los países del arco mediterráneo.

La cátedra abertis-UPC ha impartido una nueva edición de los Seminarios de Transporte y del Curso de Tráfico. El Premio abertis ha distinguido dos trabajos sobre aeropuertos y autopistas.

La cátedra abertis-IESE ha continuado formando a directivos. Foros, mesas redondas y talleres, la mayoría centrados en la crisis, han marcado la agenda.

Entre las actividades de este año de la cátedra abertis-FEDEA de Economía de las Infraestructuras y Transportes resalta el Workshop 'Privatización y regulación de aeropuertos', celebrado en Barcelona.

A través de la Cátedra de Liderazgos y Gobernanza Democrática, abertis y ESADE incentivan el diálogo entre entidades y personas clave que asumen el desafío de gobernar en un mundo global y local al mismo tiempo.

## Los indicadores más significativos

### ESTRATEGIA Y MONITORIZACIÓN DE RSC

Indicadores recopilados	270
<b>CLIENTES</b>	
Cifra de negocio que dispone de un sistema de calidad implantado	93%
Índice de satisfacción de los clientes	7,03
Consultas, quejas y sugerencias atendidas	96%
<b>MEDIO AMBIENTE</b>	
Cifra de negocio que dispone de un sistema de gestión ambiental implantado	96%
Toneladas de CO <sub>2</sub> (por cada millón de euros de cifra de negocio)	57,89 Tn
Uso del Telepeaje (respecto al total de transacciones)	32%
Residuos valorizados (respecto al total de residuos generados)	87%
Incremento del uso de Biodiesel	33%
Inversión medioambiental (respecto el beneficio neto consolidado)	3%
<b>RECURSOS HUMANOS</b>	
Mujeres en la plantilla (respecto al total de la plantilla)	33%
Trabajadores con contrato indefinido (respecto al total de la plantilla)	81%
Recursos invertidos en formación	3.844.428€
Promedio de horas de formación por empleado	18,2
Cifra de negocio que dispone de un sistema seguridad laboral implantado	89%
Trabajadores con discapacidad contratados (directa e indirectamente)	1,9%

### COMUNIDAD INVERSORA

Reuniones con inversores institucionales	280
Incremento del importe recibido por los accionistas	8,5%
Opiniones y consultas atendidas de accionistas	6.105
Asistentes en los encuentros del Programa Próximo	401

### PROVEEDORES

Incremento del número de proveedores evaluados bajo criterios sociales y ambientales	80%
Incremento del número de concursos con cláusulas sociales y ambientales	40%
Porcentaje de compra local	90%

### COMUNIDAD

Aportación a la comunidad (respecto el beneficio neto consolidado)	1,1%
Proyectos adjudicados bajo el manual de compromisos con la comunidad	95
Inversión en accesibilidad social y desarrollo económico (respecto el total de aportación a la comunidad)	53%
Total de entidades del tercer sector con acuerdos de colaboración	>100

## Sagrario Huelin

Jefe de Responsabilidad Social Corporativa de abertis

### “El programa de voluntariado corporativo representa un paso más en el compromiso de abertis con la comunidad”

#### 1.- ¿Qué es el programa Voluntaris, iniciado en 2009, y qué finalidad persigue?

Voluntaris es el programa de voluntariado corporativo de **abertis**, fruto de la iniciativa de los empleados de la compañía, con el apoyo del Grupo. Es un proyecto participativo en el que hemos trabajado con los voluntarios, inicialmente de **abertis telecom**, y con el equipo de comunicación interna de la Dirección Corporativa de Personas y Organización. Este proyecto supone un paso más dentro del compromiso de involucración con la comunidad de **abertis**, y tiene como objetivo lograr una mayor implicación en el tejido social a través de las competencias de los empleados del Grupo. Aprovechando el marco del décimo aniversario de la **fundación abertis**, que se ha celebrado en 2009, en diciembre se organizó el Primer Día del Voluntariado Corporativo, dirigido a los empleados de la compañía.

#### 2.- ¿En qué consistió la organización de este Día del Voluntariado?

Los días 1 y 2 de diciembre, en diversas sedes y centros de abertis en España, se organizaron actividades dirigidas a informar y sensibilizar a los empleados sobre las oportunidades de realizar tareas de voluntariado. Las actividades de sensibilización consistieron en invitar a 15 entidades sin ánimo de lucro para que explicaran su labor. A través de puntos informativos en la sede corporativa en Barcelona y en el centro de Explotación y Control de **iberpistas** de San Rafael, nuestros empleados tuvieron la oportunidad de conocer la actividad de dichas organizaciones, interesarse por su labor y también participar en sus proyectos de voluntariado y ayuda. También se promovió la recogida de alimentos y ropa a favor del Banco de los Alimentos, Roba Amiga, Cáritas y el Cottolengo en las sedes de Barcelona, Madrid y en los centros de **abertis telecom**, **aumar** e **iberpistas** de toda España.

A mediados de diciembre se organizó una marcha solidaria a favor del proyecto “Apadrina un tratamiento” del Hospital San Juan de Dios de Barcelona, en la que participaron más de 200 empleados y sus familiares, haciendo posible con su contribución la realización de 100 tratamientos a niños y niñas de Sierra Leona.

#### 3.- ¿Qué valoración hace de esta iniciativa y cuáles son sus perspectivas de futuro?

Muy positiva. Nos satisfizo especialmente la involucración de nuestro presidente, Salvador Alemany, quien acudió a las presentaciones y posteriormente mantuvo un encuentro con los representantes de las 15 ONG’s invitadas, y la oportunidad de información y sensibilización que supuso para los empleados de la compañía.

En 2010 seguimos trabajando en la consolidación del programa de voluntariado en España, con la creación de la red de voluntarios y la puesta en marcha de acciones. El siguiente paso es extender el proyecto y el Día del Voluntariado Corporativo a otros países en los que opera abertis, también durante 2010.

**En 2010, tenemos el objetivo de extender el Día del Voluntariado a otros países en los que está presente el Grupo**





A

abertis



# Financiera

## Carta del Presidente

### 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
- 2.4 Aparcamientos
- 2.5 Parques logísticos

### Responsabilidad social corporativa

- 3.1 Visión transversal 2009
- 3.2 La **fundación abertis**
- 3.3. Indicadores 2009

### Información económico-financiera

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

## 4.1 Magnitudes consolidadas



Resultado

**653**  
millones de euros

**+5,6%**  
respecto a 2008

### Resultados

#### Resultado

El resultado de **abertis** 2009 ha sido de 653 millones de euros lo que supone un incremento respecto al año anterior de un +5,6%.

La negativa evolución de la actividad, especialmente en los sectores de autopistas y aeropuertos como consecuencia de la actual coyuntura económica, y el incremento de las amortizaciones y el resultado financiero negativo, por el impacto de las adquisiciones realizadas durante los ejercicios 2009 y 2008, se compensan por la positiva evolución del sector de telecomu-

nicaciones (reflejo de la diversificación sectorial), por el impacto contable derivado de la compensación por el convenio de la AP-7 firmado en 2006 con la Administración y por las revisiones de tarifas.

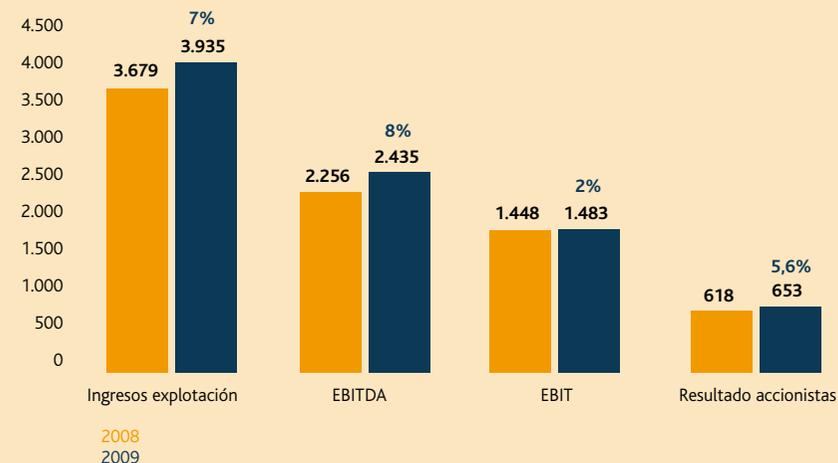
#### Ingresos

Los ingresos de explotación han alcanzado los 3.935 millones de euros, lo que supone un incremento del +7% respecto al ejercicio precedente.

Este incremento se explica por la positiva evolución de la actividad de la diversificación geográfica y sectorial (especialmente en el caso del sector de las telecomunicaciones como consecuencia del despliegue de la Televi-

Resultados (millones de euros)

	Consolidado		Var.
	2009	2008	
Ingresos de explotación	3.935	3.679	7%
Gastos de explotación	(1.500)	(1.424)	5%
<b>EBITDA</b>	<b>2.435</b>	<b>2.256</b>	<b>8%</b>
Dotación amortización	(952)	(807)	
<b>Resultado explotación</b>	<b>1.483</b>	<b>1.448</b>	<b>2%</b>
Resultado financiero	(573)	(548)	
Resultado sociedades puestas en equivalencia	78	79	
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>988</b>	<b>979</b>	<b>1%</b>
Impuesto sobre sociedades	(266)	(294)	
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>722</b>	<b>685</b>	<b>5%</b>
Intereses de los minoritarios	(69)	(67)	
<b>Resultado accionistas de la sociedad</b>	<b>653</b>	<b>618</b>	<b>5,6%</b>



Ingresos de explotación

+7%

## Ingresos de explotación (millones de euros)

	2009	%	2008	%
Autopistas	2.923	74%	2.756	75%
Telecomunicaciones	541	14%	431	12%
Aeropuertos	278	7%	301	8%
Aparcamientos	150	4%	135	4%
Servicios de logística	30	1%	44	1%
Servicios corporativos y otros	12	0%	13	0%
<b>Total</b>	<b>3.935</b>	<b>100%</b>	<b>3.679</b>	<b>100%</b>

## Ingresos de explotación (millones de euros)

	2009	%	2008	%
España	2.035	52%	1.906	52%
Francia	1.388	35%	1.379	37%
Gran Bretaña	166	4%	203	6%
Chile	120	3%	13	0%
Resto del mundo	226	6%	178	5%
<b>Total</b>	<b>3.935</b>	<b>100%</b>	<b>3.679</b>	<b>100%</b>

## Ebitda (millones de euros)

	2009	%	2008	%
Autopistas	2.068	85%	1.934	86%
Telecomunicaciones	219	9%	167	7%
Aeropuertos	97	4%	100	4%
Aparcamientos	55	2%	51	2%
Servicios de logística	12	0%	25	1%
Servicios corporativos y otros	-17	-1%	-20	-1%
<b>Total</b>	<b>2.435</b>	<b>100%</b>	<b>2.256</b>	<b>100%</b>

## Ebitda (millones de euros)

	2009	%	2008	%
España	1.316	54%	1.246	55%
Francia	910	37%	891	39%
Gran Bretaña	41	2%	58	3%
Chile	84	3%	4	0%
Resto del mundo	84	3%	56	2%
<b>Total</b>	<b>2.435</b>	<b>100%</b>	<b>2.256</b>	<b>100%</b>

## Cash-flow neto (millones de euros)

	2009	2008	Var %
Cash-flow neto	1.550	1.417	9%

sión Digital Terrestre), por las revisiones de tarifas y por la integración durante un ejercicio completo de las magnitudes de **dca**, **Hispsat** e **Invin**, así como durante el segundo semestre de 2009 de la totalidad de las magnitudes de **avasa**, **rutas del pacífico** (antes consolidadas por integración proporcional) y **elqui** (antes registrada por el método de la participación). Estos impactos positivos han compensado la peor actividad de las autopistas (especialmente en España) y de los aeropuertos, que en el caso del Reino Unido se han visto afectados adicionalmente por el impacto negativo de la evolución del tipo de cambio €/libra.

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

## Resultado bruto de explotación (Ebitda)

Los gastos de explotación corresponden básicamente a gastos de personal y gastos de mantenimiento de infraestructuras y aumentan en un 5%, principalmente por el impacto de las adquisiciones realizadas durante el ejercicio 2008 y el ejercicio 2009, y por la mayor actividad en los sectores de telecomunicaciones y aparcamientos (este último por la apertura de nuevos centros). Las nuevas adquisiciones han permitido una mejora del margen ebitda, que al cierre de 2009 se sitúa en el 61,9%.

La plantilla media en 2009 alcanza los 12.484 empleados, manteniéndose el peso relativo de los empleados situados fuera de España.

### Amortizaciones y deterioro activos

El incremento de las amortizaciones se debe sobre todo a la incorporación de las nuevas adquisiciones realizadas durante el ejercicio 2009 y el pasado ejercicio 2008.

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 dichas pruebas sobre fondos de comercio existentes en el grupo **abertis** no se ha desprendido la necesidad de realizar ningún ajuste significativo.

### Resultado financiero

El aumento del resultado financiero negativo es consecuencia del continuo proceso de expansión que ha llevado a cabo el Grupo tanto en 2009 como en 2008.

Cabe señalar sin embargo, que el incremento de la carga financiera derivado de las adquisiciones antes señaladas, se ha visto mitigado por la disminución de los tipos de interés (con impacto significativo en la deuda a tipo variable, que al cierre de 2009 se sitúa en el 16%), por el impacto positivo no recurrente por diferencias de cambio y por los mayores ingresos financieros por el registro del dividendo procedente de Atlantia (éste último compensa parcialmente la no inclusión en 2009 de su resultado por puesta en equivalencia).

### Resultado de sociedades puestas en equivalencia

El resultado de sociedades puestas en equivalencia se ve afectado positivamente por la buena evolución de **Eutelsat** en el ejercicio, si bien disminuye ligeramente respecto 2008 principalmente por el hecho que durante todo el ejercicio 2009, la participación del 6,68% que **abertis** ostenta sobre Atlantia, se ha registrado como un activo financiero disponible para la venta (hasta el 30 de junio de 2008 se registró por el método de la participación).

### Impuesto sobre Sociedades

En 2009 se produce una reducción del gasto por impuesto de sociedades a pesar del incremento del resultado antes de impuestos, como consecuencia de que el ejercicio 2008 incluye un gasto extraordinario no recurrente por impuestos de -32 millones de euros (con un impacto final en el resultado de **abertis** de -29 millones de euros) derivado de la eliminación progresiva en el Reino Unido de la deducción de la amortización de los activos clasificados como edificios industriales.

### Cash flow

Durante el 2009, **abertis** ha generado un cash flow neto (antes de inversiones y pago de dividendos) de 1.550 millones de euros, un 9% superior al del año anterior y en línea con la evolución del Ebitda.

**abertis ha generado un cash flow neto un 9% superior al año anterior**

## Balance

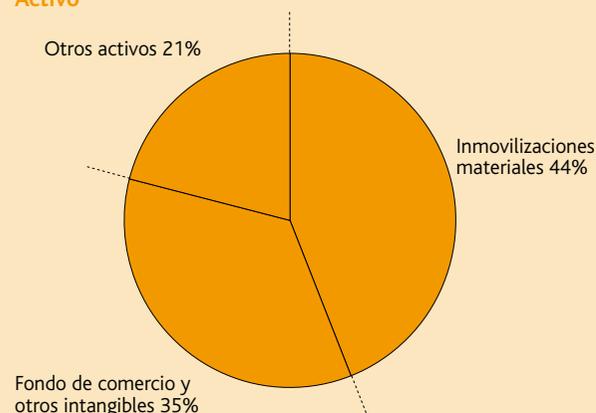
El balance refleja el efecto de la incorporación al Grupo durante 2009 de la adquisición, con efecto 30 de junio de 2009, de las participaciones en sociedades de las que **abertis** ya era accionista al cierre del ejercicio 2008: principalmente integración global de **avasa** y **rutas del pacífico** (hasta la citada fecha consolidadas por integración proporcional), así como del **elqui** que hasta el 30 de junio de 2009 se registraba por el método de la participación.

Los activos totales a 31 de diciembre de 2009 han alcanzado los 24.637 millones de euros lo que supone un incremento del 11% sobre el ejercicio anterior. Del total activo, alrededor de un 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, porcentaje, a su vez, en línea con el del ejercicio anterior.

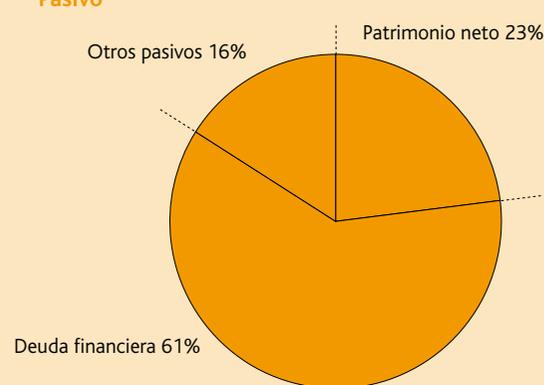
El patrimonio neto consolidado ha alcanzado los 5.762 millones de euros, un 21% superior al del ejercicio precedente, principalmente por las plusvalías netas de 319 millones de euros registradas por la valoración a mercado de los activos y pasivos que **abertis** ya ostentaba en **avasa**, antes de la adquisición de un 50% adicional de esta sociedad, en aplicación de la NIIF 3 (adquisición por etapas) y por el resultado no distribuido del ejercicio, que compensan la distribución del dividendo complementario del ejercicio 2008 y del dividendo a cuenta del ejercicio 2009.

Activo	Consolidado		Pasivo	Consolidado	
	2009	2008		2009	2008
Activos no corrientes	23.393	20.994	Patrimonio neto	5.762	4.779
Inmovilizaciones materiales	10.801	10.239	Capital y prima	2.374	2.328
Inmovilizaciones inmateriales	8.705	7.561	Reservas	1.265	426
Participaciones en entidades asociadas	1.374	1.340	Resultado	653	618
Otros activos no corrientes	2.512	1.853	Socios externos	1.470	1.406
			Pasivos no corrientes	16.487	14.651
			Deudas financieras	13.837	12.751
			Otros pasivos no corrientes	2.650	1.900
Activos corrientes	1.245	1.227	Pasivos corrientes	2.388	2.791
			Deudas financieras	1.094	1.607
			Otros pasivos no corrientes	1.294	1.184
<b>Total activo</b>	<b>24.637</b>	<b>22.221</b>	<b>Total pasivo</b>	<b>24.637</b>	<b>22.221</b>

### Activo



### Pasivo



El endeudamiento bruto pasa de 14.358 millones de euros en 2008 a 14.932 millones de euros en 2009. Este incremento de 574 millones de euros se debe básicamente a la financiación de las inversiones del año, compensado parcialmente por el cash flow generado durante el ejercicio. La deuda financiera bruta representa el 61% del pasivo y patrimonio neto, porcentaje en línea o inferior al de los otros grandes operadores de infraestructuras internacionales. 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.

## Inversiones

Las inversiones del Grupo en el ejercicio 2009 han sido de 1.394 millones de euros, de los que 1.161 millones, un 83%, corresponden a proyectos de expansión y el resto, 233 millones de euros, a inversión operativa.

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

- En autopistas, la adquisición por 616 millones de euros de diversas participaciones en sociedades de las que **abertis** ya era accionista al cierre del ejercicio 2008 (50% de **avasa**, de **rutas del pacífico**, **rutas II** y de **operadora del pacífico**, un 75% de **elqui** y un 49% de **gesa**).
- En **sanef**, nuevas construcciones (finalización del enlace de Chambourcy y circunvalación sur de Reims), nuevos carriles y aportaciones de capital en A'lienor para la construcción de la A65. En **acesa** los trabajos de ampliación de carriles de la AP-7 sur y de la AP-7 norte y la construcción del tramo Palafolls-Tordera.
- En infraestructuras de telecomunicaciones, la inversión en expansión corresponde principalmente al despliegue territorial y ampliación de cobertura de la TDT y a la inversión de **Hispasat** en el desarrollo de satélites.

- En aeropuertos, la inversión en expansión del ejercicio corresponde a **tbi**, básicamente por la reconfiguración del acceso a la Terminal en Luton y la reconfiguración del lado tierra/aire en Belfast, y a la finalización de la fase II del proyecto de expansión del aeropuerto de Jamaica.
- La inversión en expansión en aparcamientos corresponde principalmente a la expansión en Italia y, en menor medida, en España y en Chile. Adicionalmente, cabe mencionar la adquisición de la concesión de dos aparcamientos en Francia mediante el compromiso de inversiones futuras.
- De la inversión en expansión de parques logísticos, destaca en **sevisur** la construcción de nuevas naves y la urbanización del ZAL-II, así como los trabajos de urbanización que se están llevando a cabo para el desarrollo del futuro parque logístico de Lisboa y Santiago de Chile, actualmente en construcción.

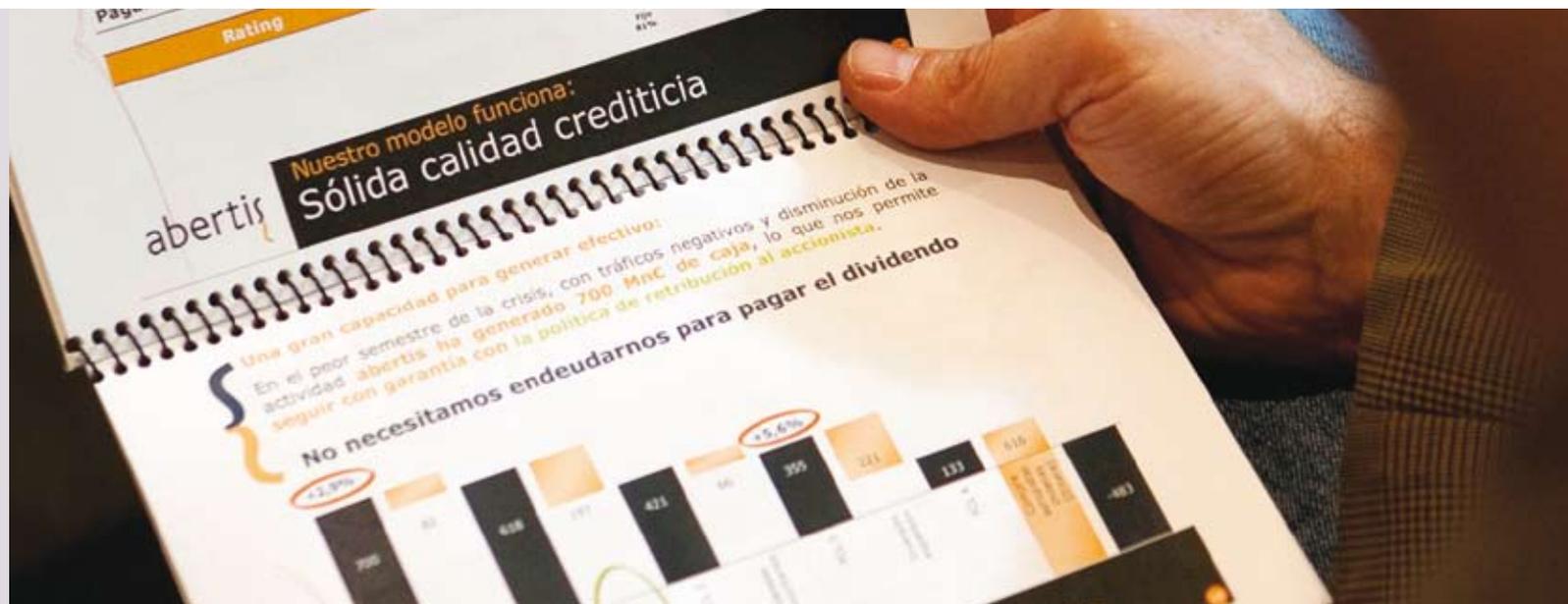
Las inversiones operativas más significativas se han producido en el sector de autopistas sobre todo en **sanef**, y **acesa** por un importe de 130 millones de euros. Las inversiones se han concentrado en renovación de peajes, barreras de seguridad, áreas de peaje y en modernización de la red existente. Cabe mencionar igualmente la inversión realizada por el sector de telecomunicaciones básicamente en mejora de la eficiencia de los centros, reposición y soporte operativo, y en el sector de aeropuertos las inversiones en mantenimiento realizadas por los distintos aeropuertos destacando el de Luton.

Cabe destacar que la inversión en expansión del ejercicio 2009 no incluye importe alguno relacionado con la firma por parte de **acesa** del Convenio del Maresme, ni con la firma por parte de **sanef** del "Paquet Vert" o Plan de Relance (ambos acuerdos cerrados en enero de 2010).

### Inversiones (millones de euros)

Inversiones	Operativa	%	Expansión	%	Total
Autopistas	158	68%	898	77%	1.056
Telecomunicaciones	30	13%	194	17%	224
Aeropuertos	29	12%	5	0%	34
Aparcamientos	8	4%	35	3%	43
Logística	1	0%	29	3%	30
Holding/Serviabertis	6	3%	0	0%	6
<b>Total</b>	<b>233</b>	<b>100%</b>	<b>1.161</b>	<b>100%</b>	<b>1.394</b>

## 4.2 Gestión financiera



**abertis** en el ejercicio 2009 ha incrementado su participación en filiales donde ya tenía presencia, consolidando el crecimiento llevado a cabo en los últimos ejercicios. La deuda neta del Grupo se ha situado en 14.590 millones de euros frente a los 14.059 millones de euros en 2008.

El incremento de 531 millones de euros en la deuda neta se debe básicamente a la compra de participaciones de Itínere en sociedades de España y Chile. Operación que ha permitido que **abertis** pasará a tener el 100% de la participación de **avasa** en España, el 100% de **elqui** en Chile y obtener el control de **rutas del pacífico** con un 79%, también en Chile.

	2009	2008
Deuda neta	14.590	14.059
Deuda neta / EBITDA	6,0	6,2
Deuda neta / Patrimonio neto	2,5	2,9
Cobertura intereses FFO / Intereses Netos	2,8	2,6

## Estructura Financiera / Política de Financiación

La estructura financiera en 2009 ha mejorado, si cabe, el habitual perfil conservador de **abertis**, llevando la proporción de deuda a largo plazo al 94%. Se sigue primando la financiación vía no bancaria para el largo plazo. Ello permite disponer de un alto margen de maniobra entre las entidades financieras para acometer nuevas adquisiciones o proyectos donde la financiación bancaria, en una primera instancia, es más flexible. Al cierre de 2009 la financiación obtenida de fuentes no bancarias se situaba en el 69% frente al 66%, en 2008.

Siguiendo la política de gestión de la liquidez y cobertura de riesgos, la adquisición de participaciones llevadas a cabo en 2009 ha sido financiada mediante un préstamo con estructura de club deal de 515 millones de euros y un préstamo en moneda local por 69.000 millones de pesos chilenos, ambos con vencimiento a tres años.

El vencimiento medio de la deuda en 2009 se sitúa en 7,19 años.

Durante 2009 también se ha producido la cancelación del club deal de 1.050 millones de euros utilizado para financiar las adquisiciones de 2008 mediante una emisión de obligaciones por 1.000 millones de euros a 7 años. Dicha operación nos ha permitido aumentar el peso de los Bonos y Obligaciones en los instrumentos de financiación hasta el 42% en 2009, frente al 36% en 2008.

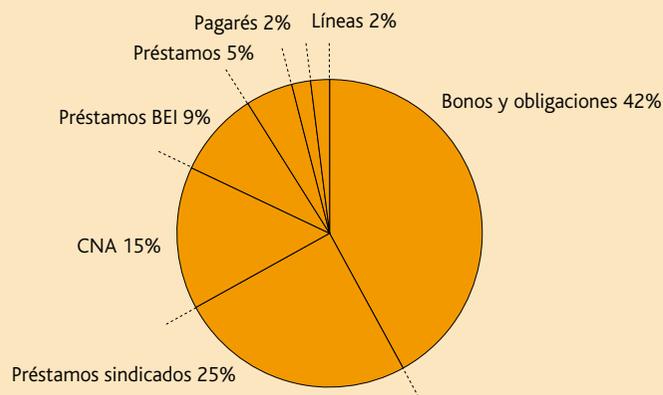
Al cierre 31 de diciembre de 2009 el 84% (78% en 2008) de la deuda financiera era a tipo de interés fijo o fijado a través

de coberturas, por lo que no se estima que eventuales variaciones en los tipos de interés pudieran tener un impacto significativo en relación con las presentes cuentas anuales consolidadas.

Durante 2009 se registró en la CNMV el cuarto programa de emisión de pagarés por un saldo vivo máximo de 1.000 millones

de euros y una vigencia de un año. Los programas de pagarés nos han dado acceso a una financiación a corto plazo flexible y con un coste inferior al del mercado bancario. El volumen total emitido en el transcurso del año pasado asciende a 420 millones de euros, situándose el saldo vivo a finales del ejercicio en 244 millones de euros.

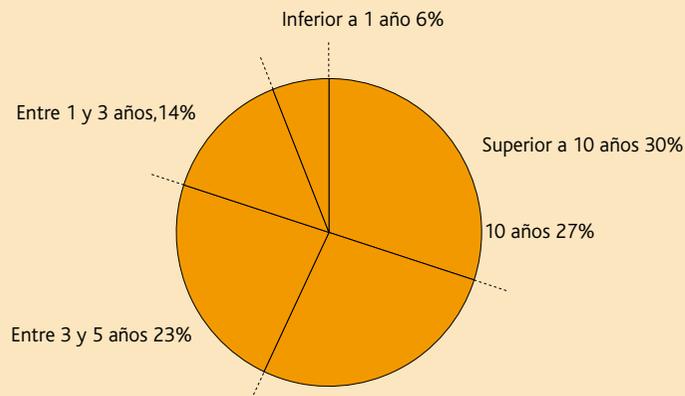
Instrumentos financiación 2009



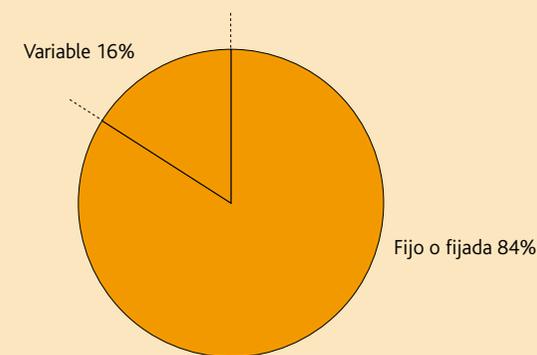
Instrumentos financiación 2008



Vencimiento de la deuda



Tipo de deuda



## Cobertura de riesgos financieros

Las actividades del Grupo están expuestas a diversos riesgos financieros: riesgo de tipo de cambio, riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo del tipo de interés. El programa de gestión del riesgo global del Grupo considera la incertidumbre de los mercados financieros y trata de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera del mismo.

### Riesgo de tipo de cambio

El Grupo opera en el ámbito internacional y posee activos en el Reino Unido, Chile, Estados Unidos, México y otras participaciones menores en Sudamérica y Sudáfrica, por tanto, está expuesto a riesgo de tipo de cambio por operaciones en divisas, especialmente el US dólar, libra esterlina, peso mexicano y peso chileno.

El riesgo de tipo de cambio sobre los activos netos de las operaciones del Grupo en monedas distintas del euro se gestiona principalmente mediante deuda financiera denominada en las correspondientes monedas extranjeras y a través de contratos de swaps de divisa.

### Riesgo de crédito

El Grupo no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito.

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 rating. Las categorías de rating de cada entidad se revisan periódicamente con el fin de llevar una gestión activa del riesgo de contrapartida.

### Riesgo de liquidez

El Grupo realiza una gestión prudente del riesgo de liquidez que implica la disponibilidad de financiación por un importe suficiente a través de facilidades de crédito comprometidas así como por la capacidad de liquidar posiciones de mercado. 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 crédito comprometidas. Para ello, al cierre del ejercicio 2009, **abertis** disponía de líneas de crédito confirmadas por un importe de 1.025 millones de euros.

### 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** utiliza instrumentos de cobertura global de tipo de interés para reducir el riesgo de variaciones en la carga financiera. Estos derivados son designados contablemente, en general, como instrumentos de cobertura.

## Calificación crediticia

**abertis** posee la calificación "A-"; *Investment grade-high credit quality*, otorgada por la agencia crediticia internacional Standard & Poor's para el largo plazo. Dicha calificación fue asignada en abril de 2008 y confirmada en abril 2009

Por otra parte, **abertis**, posee la calificación "A-", *Investment grade-high credit quality*, otorgada por la agencia crediticia internacional Fitch Ratings para el largo plazo y rating "F2", *high credit quality*, para el corto plazo. Dichas calificaciones fueron asignadas en julio de 2009.



## 4.3 Accionistas y bolsa



### Evolución bursátil del año 2009

Los mercados bursátiles en 2009 se han caracterizado por la reducción de los volúmenes de actividad en los mercados financieros y la volatilidad.

El volumen se ha reducido en línea con el constante descenso del crédito y de las transacciones comerciales a escala internacional. El miedo, la desconfianza y la destrucción de valor en muchos activos han provocado una retracción de los movimientos de capital.

En cuanto a la volatilidad, a medida que transcurría el año se fue viendo un progresivo ritmo de descenso de la incertidumbre. El comportamiento del Ibex 35, así lo plasma.

El selectivo español registró su nivel más bajo en marzo, descontando una segunda Gran Depresión. La mala situación del sector financiero que en ese mes vio rebajada la calificación de algunos de sus principales bancos hundió al mercado, perdiendo un 15% en el trimestre. Sin embargo, las medidas públicas de emergencia resultaron efectivas y lograron estabilizar las economías, a lo que se unió unos resultados empresariales mejores de lo esperado, que ayudaron a que protagonizara una fuerte recuperación.

El Ibex 35 subió un 29,84% en 2009, siendo el segundo mejor ejercicio bursátil de los últimos diez años. Esta evolución se produce en un contexto económico en España con cifras de PIB negativas y con una perspectiva de salida de la recesión más tardía que otros países cuyos indicadores bursátiles han tenido una rentabilidad menor. Las razones de este comportamiento diferencial radican en las características del grupo de compañías que forman parte del selectivo, compañías internacionales cuya facturación se realiza en buena medida en mercados exteriores, como es el caso de **abertis**.

## abertis en el mercado de valores: evolución de la acción

Las acciones de **abertis** cerraron el ejercicio con una revalorización de un 31%, cerrando a 15,720 euros.

A lo largo del año el precio mínimo de cierre se marcó el 6 de marzo, dibujando una tendencia de descenso en la cotización como la llevada a cabo por el mercado. Fue un trimestre en el que se registraron descensos del tráfico nunca vistos con anterioridad y que el mercado descontó rápidamente. A partir de entonces

la tendencia fue de mejora trimestre a trimestre hasta tocar un máximo de cierre el 19 de octubre cuando cerró a 15,965 euros.

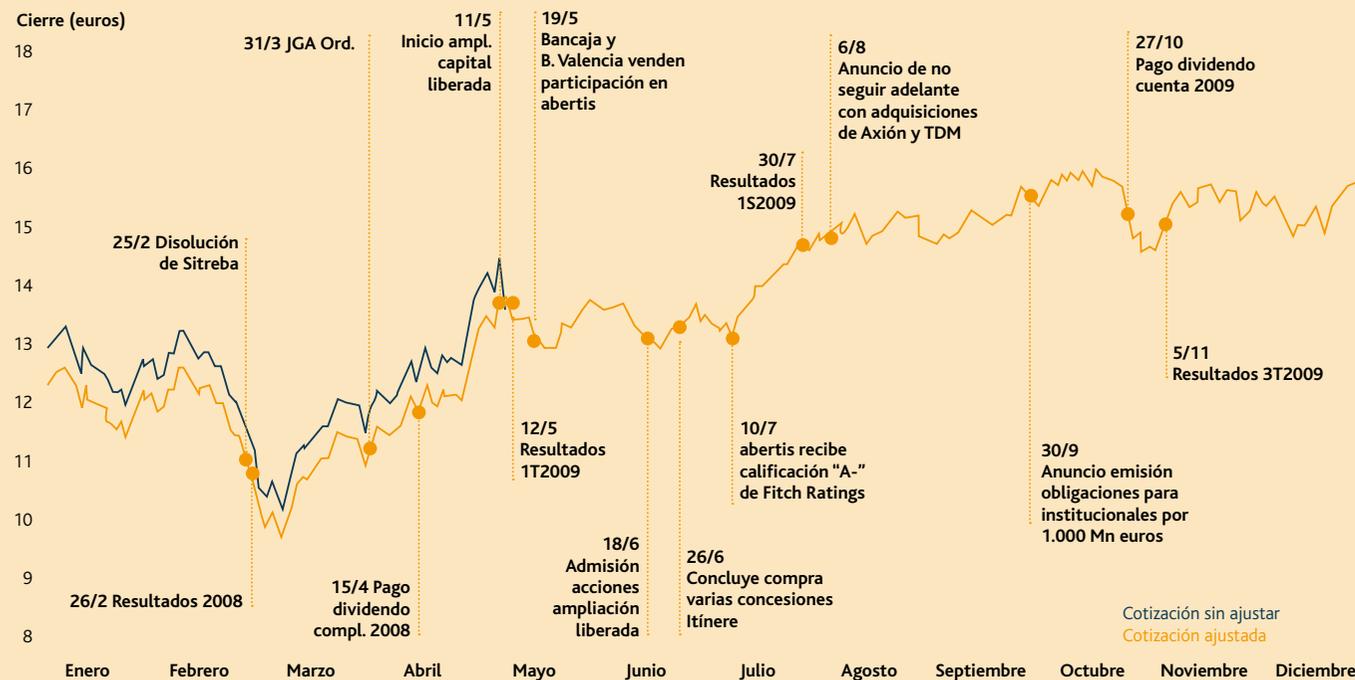
Para la acción **abertis**, el 2009 ha sido el tercer mejor ejercicio de la década, y como se observa en el gráfico de la siguiente página, en los últimos diez años sólo ha cerrado un año en negativo, lo que demuestra su valor defensivo y su gran atractivo a largo plazo (en la última década las acciones de **abertis** se han revalorizado en un 165%, sin tener en cuenta los dividendos).

## Revalorización de la acción

**+31%**

cerrando el año a 15,720 euros

Evolución acción abertis 2009



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

La asignación gratuita de acciones nuevas no varía el patrimonio total de la empresa, aunque pasa a estar 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.**

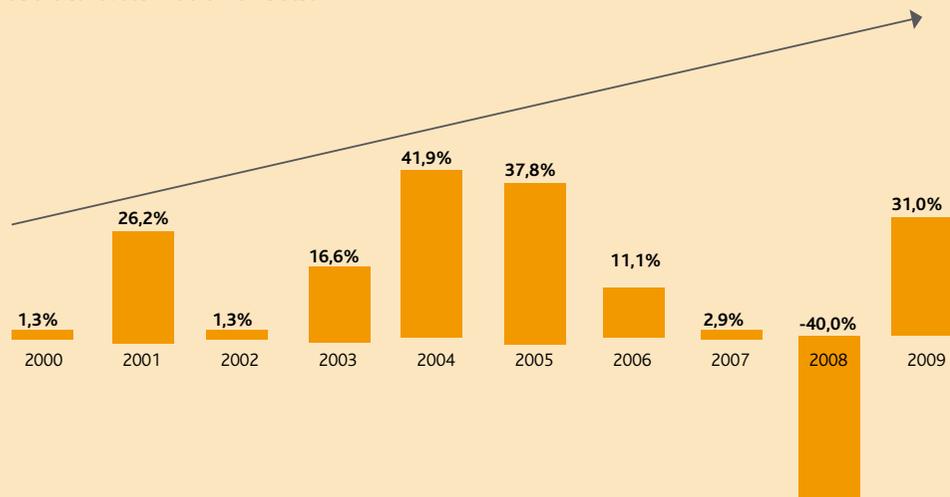
**abertis** ocupa la séptima posición por peso en el Ibex 35, y se sitúa en la doceava posición en el ranking por capitalización en bolsa, 11.064 millones de euros al cierre 2009.

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 índice selectivo Ibex 35 y también están presentes en otros destacados índices internacionales como el Standard & Poor's Europe 350, el FTSE Eurofirst 300 y en los índices mundial y europeo de Dow Jones Sustainability (DJSI World y DJSI Stoxx).

Capitalización en bolsa  
**11.064**  
millones de euros

**abertis: revalorización en bolsa**

CAGR: +10,3%



Variación acumulada  
**+165%**  
en la última década

## Rentabilidad de la acción

Crear valor para el accionista representa una de nuestras principales responsabilidades.

**abertis** se marca como objetivo proporcionar 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.

En el año 2009, aún caracterizándose por ser un año de crisis, el modelo de diversificación sectorial y geográfica del Grupo sumado a una política estricta de contención de costes, ha conseguido absorber el impacto del ciclo económico.

Aún con tráficos negativos y disminución de la actividad, **abertis** continúa siendo **una gran generadora de caja**, lo que nos permite seguir con garantía con la política de retribución al accionista.

### Combinación de dividendo + ampliación de capital

El dividendo está distribuido en dos pagos anuales. **abertis** abonó en el mes de abril un dividendo complementario del ejercicio 2008 de 0,30 euros brutos por acción, mientras que en octubre de 2009 hizo efectivo el pago de un dividendo a cuenta del ejercicio 2009 por un importe bruto de 0,30 euros por acción.

El Consejo de Administración de **abertis** ha acordado proponer a la Junta General Ordinaria de Accionistas 2010, que está previsto se celebre el 27 de abril, además de la ampliación de capital liberada de 1x20, un dividendo complementario de 2009 de 0,30 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 de 0,60 euros brutos con cargo al beneficio de 2009.

Asimismo, la Junta General de Accionista celebrada el 31 de marzo 2009, acordó llevar a cabo una nueva ampliación de capital liberada, en la proporción de 1 acción nueva por cada 20 antiguas. Entre el 11 y el 25 de mayo se negociaron los derechos, con un precio máximo de 0,72 euros y un mínimo de 0,63 euros. El valor teórico del derecho fue de 0,69 euros.

Las nuevas acciones fueron admitidas a cotización el 18 de junio 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 2009.

El comportamiento histórico de la distribución del dividendo demuestra una clara mejora en la retribución a nuestros accionistas y nuestro compromiso con la rentabilidad.

Dividendo totales (millones de euros)



## Rentabilidad del decenio

El siguiente cuadro presenta la rentabilidad bursátil de la acción **abertis** en el último decenio en diferentes supuestos temporales de compra y venta del valor. Se compara la rentabilidad de la acción **abertis** con el Ibex 35. La intersección indica la rentabilidad obtenida por la acción **abertis** y el mercado, respectivamente para el periodo seleccionado (año de entrada y año de salida).

Así, un inversor que invirtió 9,65 euros comprando una acción de **abertis** al final del 1999 (inversor que acudió a las sucesivas ampliaciones de capital liberadas y teniendo en cuenta los dividendos cobrados), a 31 de diciembre de 2009 tiene una cartera por un valor de 25,61 euros y ha cobrado 6,50 euros por dividendos, lo que supone una rentabilidad acumulada del 232,7%.

El comportamiento de la acción **abertis** en el conjunto del período ha sido superior al mercado.

## Rentabilidad acumulada 1999-2009

# 232,7%

## Rentabilidad acumulada 2008-2009

# 35,9%

Año de entrada <sup>(1)</sup>	Año de salida <sup>(1)</sup>	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
		1999	ABE	6,1%	37,7%	44,7%	71,7%	140,8%	228,5%	268,5%	285,8%
	Ibex-35	-21,7%	-27,9%	-48,1%	-33,5%	-22,0%	-7,8%	21,5%	30,4%	-21,0%	2,6%
2000	ABE		31,2%	38,1%	64,8%	132,9%	219,6%	259,0%	276,1%	151,9%	223,7%
	Ibex-35		-7,8%	-33,7%	-15,1%	-0,3%	17,8%	55,3%	66,7%	0,9%	31,1%
2001	ABE			5,5%	26,6%	80,6%	149,3%	180,5%	194,1%	95,7%	152,5%
	Ibex-35			-28,1%	-7,9%	8,1%	27,8%	68,5%	80,8%	9,5%	42,2%
2002	ABE				20,9%	74,2%	141,9%	172,8%	186,1%	89,0%	145,1%
	Ibex-35				28,2%	50,4%	77,8%	134,3%	151,5%	52,3%	97,8%
2003	ABE					45,7%	103,8%	130,3%	141,8%	58,5%	106,6%
	Ibex-35					17,4%	38,7%	82,8%	96,2%	18,9%	54,3%
2004	ABE						41,0%	59,6%	67,7%	9,0%	42,9%
	Ibex-35						18,2%	55,8%	67,2%	1,3%	31,5%
2005	ABE							13,5%	19,4%	-23,2%	1,4%
	Ibex-35							31,8%	41,4%	-14,3%	11,2%
2006	ABE								5,3%	-33,1%	-10,9%
	Ibex-35								7,3%	-35,0%	-15,6%
2007	ABE									-37,3%	-15,7%
	Ibex-35									-39,4%	-21,4%
2008	ABE										35,9%
	Ibex-35										29,8%

<sup>(1)</sup> 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

## Capital social y autocartera

El capital social de **abertis** ascendía, a 31 de diciembre, a 2.112 millones de euros, constituido por 703.845.508 acciones ordinarias representadas en anotaciones en cuenta, de 3 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas y todas ellas de la misma clase. La totalidad de la acciones se encuentran admitidas a cotización en las cuatro Bolsas de Valores españolas.

En el 2009 se ha incrementado el capital social en 33.516.452 acciones, lo que ha supuesto un aumento de 100,6 millones de euros, correspondientes a la ampliación de capital liberada.

Respecto a la autocartera, al cierre del ejercicio 2009 **abertis** era titular directo de 13.971.452 acciones, que representa un 1,985% del capital social, frente a las 13.382.267 acciones de 2008 (1,996% del capital social al cierre de dicho ejercicio).

Capital social de abertis  
a 31 de diciembre 2009

# 2.112

millones de euros

## Estructura del accionariado de abertis

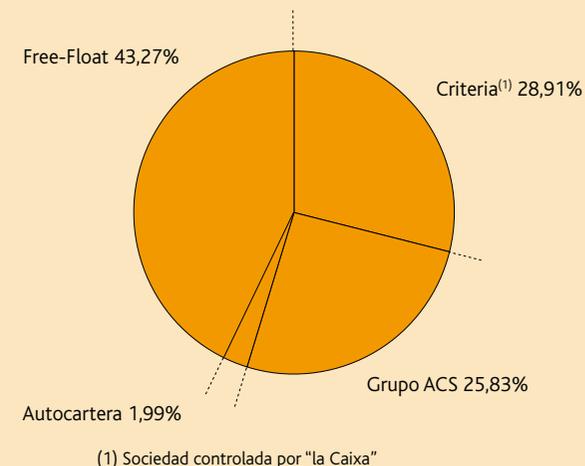
La compañía no dispone de un registro nominal de sus accionistas, por lo que sólo puede conocer la composición de su accionariado por la información sobre participaciones significativas que se hace pública en aplicación de la normativa vigente (que obliga a comunicar, con carácter general, las participaciones superiores al 3% del capital), por la información que facilita la sociedad Iberclear con ocasión únicamente 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 2009, el cual forma parte de este informe anual, las participaciones significativas (\*) a fecha de cierre del ejercicio son: Critería CaixaCorp, S.A. (28,91%) y ACS, Actividades de Construcción y Servicios, S.A. (25,83%).

Asimismo, tal como se indica en el apartado anterior, **abertis** posee un 2% de acciones propias.

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

Distribución de la propiedad del capital a 31/12/09

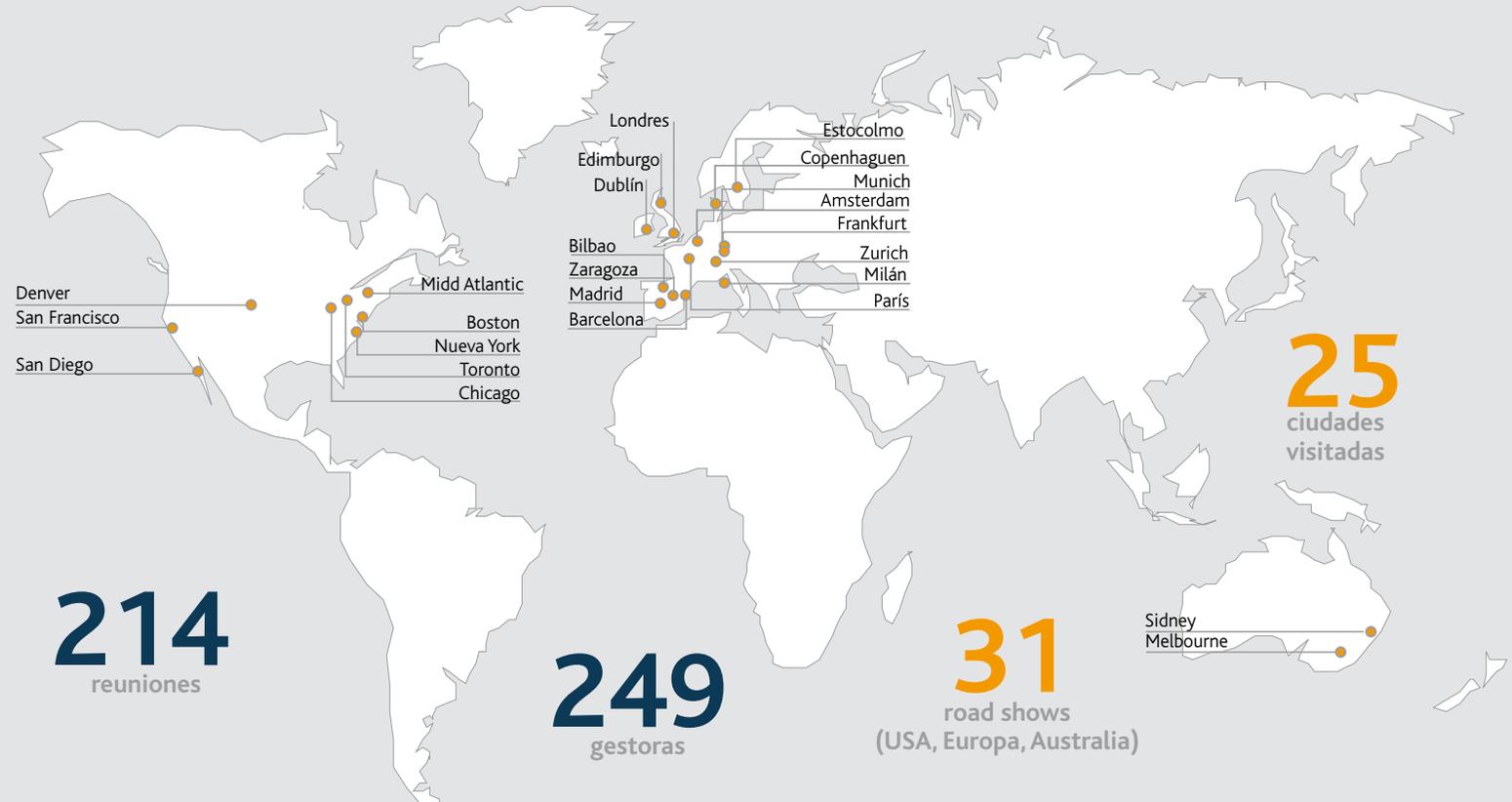


## abertis con sus accionistas e inversores

abertis tiene como objetivo el de proporcionar información clara, regular, transparente e imparcial a toda la comunidad inversora.

Para conseguir este objetivo y adaptar esta información a las necesidades de todos los colectivos, hemos desarrollado una política de comunicación activa y amplia que incluye reuniones con inversores institucionales y analistas financieros, *conference calls*, reuniones con accionistas, la revista del accionista, *call center* del accionista y una página web permanentemente actualizada.

abertis de forma constante está adoptando medidas para mejorar la calidad de sus informes financieros para transmitir los mensajes de la forma más fácil posible, cuestión de gran importancia en un grupo empresarial que desarrolla sus actividades en distintos sectores de actividad.



## Departamento de Relaciones con Inversores y Oficina del Accionista

El **departamento de Relaciones con Inversores** diseña y ejecuta la estrategia de comunicación hacia los mercados financieros nacionales e internacionales, manteniendo una interlocución permanente con analistas e inversores. Mediante la comunicación y explicación de las principales estrategias de negocio, organizativas y operativas de **abertis**, se dan los elementos para intentar una adecuada fijación del precio de la acción y de otros activos financieros emitidos por **abertis**.

Dentro de las funciones del departamento 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.

El departamento de Relaciones con Inversores se marca como meta diaria la accesibilidad y el contacto directo con la compañía, así como proveer información en tiempo "útil" e intentar responder eficazmente a las cuestiones planteadas por la comunidad de analistas e inversores.

En el 2009 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 Australia, lo que viene exigido por la globalidad y diversificación de la base accionarial del Grupo y de su negocio.

Se han mantenido encuentros a lo largo del año 2009 con 249 instituciones de inversión (gestoras) en 214 reuniones visitando 25 ciudades, algunas de ellas en varias ocasiones.

Por su parte, la relación con los 80.000 accionistas no institucionales que aproximadamente tiene la compañía, está encomendada a la **Oficina del Accionista**, que es además la responsable de confeccionar e implantar los programas de información en distintas ciudades españolas, así como de tener una atención personalizada en todos los canales de comunicación con que cuentan los accionistas no institucionales.

Estos canales son principalmente el **Teléfono de Atención al Accionista** (que funciona 24 horas, 365 días al año) y la **web corporativa** (con un apartado específico para la comunidad inversora dónde se puede encontrar información permanentemente actualizada, entre otras temáticas, sobre la evolución de la compañía, su crecimiento, su evolución bursátil y la política de retribución). También se dispone del **correo electrónico**, canal cada vez más utilizado por su inmediatez, así como el **correo tradicional**.

Todo ello se refuerza con las reuniones periódicas, el llamado **Programa PRÓXIMO**, iniciativa pionera entre las empresas no bancarias, que nació en el 2005 y que consiste en organizar reuniones alrededor de la geografía española, para poner a disposición de los accionistas e inversores en general la información sobre el Grupo, explicar sus perspectivas, y atender todo tipo de consultas y sugerencias que se presenten.

Con ocasión de la **Junta General Ordinaria de Accionistas de 2009**, que tuvo lugar el 31 de marzo, la Oficina del Accionista también da soporte en las cuestiones relativas a la organización y cobertura a 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 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 se constituyó con la asistencia de un total 6.528 socios concurrentes con derecho a voto (75,68% del capital social), de los cuáles 753 asistieron personalmente (6,12% del capital social) y 5.775 asistieron por representación (69,56% del capital social).

---

**Edita:** Dirección Corporativa de Estudios y Comunicación, **abertis**

**Diseño:** **Gosban** consultora de comunicación

B-18867-2010

Impreso en papel ecológico

