



COMUNICACIÓN A CNMV

Discurso del Consejero Delegado de Abertis Infraestructuras, S.A. Junta General Extraordinaria de Accionistas de 16 de septiembre de 2003

Señores y señores accionistas, señoras y señores consejeros, miembros del equipo directivo de **abertis**, señoras y señores, buenos días a todos.

Como ya ha dicho el Presidente, esta Junta tiene un carácter extraordinario limitado a la adopción de los acuerdos necesarios para llevar a cabo la tradicional ampliación de capital liberada y será en los primeros meses del 2004, cuando esperamos reencontrarnos para presentarles, y solicitar su aprobación, la gestión del ejercicio 2003.

Queremos, sin embargo, aprovechar esta oportunidad para:

- Hacer un repaso de lo que ha sido hasta ahora el ejercicio.
- Situar en contexto las principales magnitudes del Grupo a 30 de Junio y,
- Comentarles las operaciones de expansión llevadas a cabo en el periodo.

Asimismo, en este primer encuentro después de la fusión, querría dedicar unos minutos a comentar como hemos enfocado esta nueva etapa en términos operativos y hablarles de los planteamientos inmediatos de la gestión del Grupo para dar respuesta a los objetivos estratégicos que tenemos definidos y que ha expuesto el Presidente.

Las nuevas acciones de **abertis** iniciaron su cotización el pasado 2 de Junio.

La fusión, sin embargo, tenía como ustedes ya conocen, efectos desde el 1 de Enero de 2003. Ello nos permite presentar, ya para el conjunto de **abertis**, los datos sobre lo que está siendo este ejercicio.

El comportamiento de las actividades ha sido, en línea con lo que fue el 2002, bastante positivo.

En las autopistas los volúmenes de tránsito se incrementaron en un 4,3% en términos de IMD agregada.



En cuanto a las principales concesiones, los crecimientos registrados han sido:

- Ligeramente por debajo del 3% en la autopista Vasco-Aragonesa (de la que tenemos un 50%).
- Del 3,5% en la red de Acesa.
- Alrededor del 5% en Aumar e Iberpistas, y
- Próximos al 11% en Aucat.

En el apartado internacional, confirmación de la recuperación de la actividad en Argentina, con un crecimiento alrededor del 10%, mientras que en Puerto Rico el tráfico ha permanecido estable.

Resumiendo, pocos cambios en las autopistas, con referencia a su positivo comportamiento en el 2002.

En los otros sectores, el final del período de concesión de unas plazas de aparcamiento de Saba en Italia, llevó a una disminución del 8% en el número de vehículos que han utilizado los aparcamientos del Grupo.

Pese a ello, la incorporación de más de 4.300 nuevas plazas y el inicio de la consolidación global de la actividad en Portugal después de adquirir el 100% de nuestra participada Spel, han hecho que los ingresos consolidados en este sector aumenten cerca de un 9%.

En el apartado de la logística, el aumento de los ingresos ha sido del 27%, evidentemente sobre magnitudes más pequeñas pero confirmando una evolución claramente positiva.

En las infraestructuras de telecomunicaciones la cifra de negocios crece el 17,5%, reflejando el proceso de expansión y el desarrollo tecnológico que Tradia ha llevado a cabo en los últimos ejercicios.

Para cerrar este apartado, haré referencia a la actividad "incorporada" como novedad en la fusión, la de aeropuertos, en concreto la del aeropuerto de Bogotá en Colombia, que registró un descenso del 4% en el nivel de actividad, si bien este descenso no afectó a los ingresos de la participada, que en dólares USA fueron estables, porque la concesión actúa bajo el marco de ingresos asegurados. Si globalizamos los ingresos generados, ya en euros,



para los sectores "no autopistas", el incremento en este primer semestre ha sido superior al 9%.

En resumen, las cosas van bastante bien en el conjunto de actividades y no esperamos un cambio de tendencia para lo que queda de año.

Todo ello se traduce en unas magnitudes económicas de las que hemos sintetizado las más significativas y que, debido al salto de dimensión producido por la fusión, sólo se pueden comparar haciéndolo con el que habría sido el agregado proforma de Acesa y Aurea del primer semestre del 2002.

Los ingresos de explotación alcanzan casi los 600 millones de euros, el margen bruto de explotación o Ebitda de 426, con un incremento, en los dos casos, superior al 20% gracias al buen comportamiento de la actividad y a las nuevas incorporaciones al Grupo, en especial de Iberpistas, en el segundo semestre del año pasado.

El beneficio, pese al incremento del gasto financiero derivado de las inversiones realizadas, se situó en 159 millones de euros, lo que representa un crecimiento del 9%.

La distribución de la cifra de negocio por sectores de actividad en este semestre sitúa en el 85% el peso de las autopistas, en el 7% el de los aparcamientos, en el 5,6% el de las infraestructuras de telecomunicaciones, en el 1,8% el de los aeropuertos y en el 1% el de las infraestructuras para la logística.

Las principales aportaciones por sociedades son, lógicamente, las de las autopistas de Acesa con un 40%, Aumar con un 23%, Iberpistas con un 12,5% y Aucat con un 6%.

En cuanto al balance, con unos activos de 9.400 millones de euros, la estructura a 30 de Junio sigue la distribución que ya les será familiar, con un 77% de los activos correspondientes al Inmovilizado neto y un 12% al fondo de comercio.

En el pasivo, un 32% corresponde a fondos propios, un 24% a Provisiones, básicamente al fondo de reversión característico de las concesiones, y un 37% a Deuda.

Debo señalar que ésta es la estructura financiera menos endeudada de entre las compañías comparables, y que, por tanto, ofrece potencial y capacidad suficiente para afrontar aquellas nuevas inversiones que cumplan las condiciones requeridas por el Grupo.



Muestra de ello es que seguimos con un nivel de calificación crediticia de A+, que nos permite mantenernos dentro de las mejores compañías del Ibex.

Obviamente, si tuviéramos menos deuda, lo que supondría tener menos inversión o más capital, todavía tendríamos un *rating* más alto, pero ello implicaría una menor eficiencia de los recursos, considerando el sostenido bajo coste del dinero. Creemos, pues, que poseemos una muy buena estructura de balance.

En cuanto a las inversiones, en los últimos meses, se ha avanzado en diferentes frentes:

Por una parte, después de las entradas en servicio a finales del 2002 de la León-Astorga y la autopista de conexión con Ávila, sigue el desarrollo de los proyectos en curso en el sector de las autopistas, todos ellos en la zona Centro-Norte. Ya en el 2003, Castellana de Autopistas inauguró la autopista de enlace de la A-6 con Segovia, mientras se avanza en los trabajos para la ampliación de capacidad en el área de Guadarrama, y en Galicia, siguen los de construcción del segundo tramo de la autopista Central Gallega. Asimismo, en los próximos meses, se irán inaugurando las diferentes radiales de Madrid en las que participamos.

Por una parte, sigue el desarrollo de los proyectos en curso en el sector de las autopistas, destacando especialmente el de Castellana de Autopistas en la zona Centro, con la inauguración de las autopistas que enlazan la A6 con Ávila y Segovia, y también los trabajos de ampliación de capacidad en el área de Guadarrama. Asimismo, en los meses próximos se irán inaugurando las diferentes radiales en las que participamos.

En el sector de aparcamientos lo más destacado ha sido el aumento, mediante la OPA de exclusión, de la participación de **abertis** en Saba, hasta alcanzar prácticamente el 100% del capital, y el aumento de la participación desde el 50 al 100% de la participada portuguesa por la propia Saba.

En la logística estamos en un proceso de expansión territorial, ya iniciado a finales del 2002, con dos proyectos muy relevantes como son el de la Plataforma Multimodal de Álava y el de la plataforma logística del puerto de Sevilla.



En el conjunto de los sectores se han invertido, en los primeros 6 meses del año, 233 millones de euros, de los cuales, más del 81%, 189 millones, han sido aplicados a la expansión de las actividades.

Tenemos, no obstante, abiertos otros proyectos de inversión y, en particular, debemos destacar... el de Retevisión.

Como ustedes ya saben, a finales de Junio informamos a los mercados del acuerdo alcanzado con Auna para la adquisición de Retevisión Audiovisual, la compañía líder en España en el transporte y la difusión de señales audiovisuales, y más concretamente, de radio y televisión, por un importe de 82 millones de euros, que corresponden a un "enterprise value", o valor de la compañía, de 423 millones de euros, que incluyen 341 millones de deuda neta, de la propia Retevisión.

Esta adquisición está, como ya se dijo en su momento, condicionada a la preceptiva autorización por parte de las autoridades de Defensa de la Competencia, proceso que está actualmente en curso.

Como recordaran, nuestra entrada en el sector de las infraestructuras de telecomunicaciones se produjo el año 2000, al comprar, al *Centre de Telecomunicacions de la Generalitat*, la mayoría del capital de DDST, que actualmente es Tradia. Próximamente, esperamos confirmar la adquisición del 5% que nos queda para tener la totalidad de su capital.

Desde Tradia, hemos trabajado en la mejora y desarrollo de estas "autopistas de transporte de señales" y esta experiencia ha sido fundamental para valorar el interés que para **abertis** tenía la adquisición de Retevisión.

El proceso de compraventa fue ampliamente recogido por los medios, con informaciones a menudo contradictorias, cambios en el "ranking de favoritos" entre los compradores, especulaciones y noticias a menudo confusas sobre la marcha de la operación.

Entretanto, los equipos de **abertis** trabajaban para presentar una oferta suficientemente competitiva y, a su vez, compatible con los requerimientos de rentabilidad y coherencia estratégica que exigimos a nuestras inversiones... y conseguimos cerrar el acuerdo.

Retevisión es una red estatal y es un aspecto común y diferencial de las infraestructuras la dificultad de "tejer" una red.



No sólo es cuestión del coste económico y de tiempo, sino que también los aspectos urbanísticos y medioambientales condicionan de forma importante los proyectos. Las infraestructuras de telecomunicaciones no son tampoco diferentes en esto.

La presencia en el territorio, la experiencia en la gestión y la capacidad técnica para afrontar los retos que la mejora tecnológica constante requiere en este campo, son elementos clave para entender el atractivo de una compañía como Retevisión.

Por las propias características de la actividad, este es con seguridad un sector con pocos "jugadores", tanto en España como en el resto de Europa y prácticamente, en todo el mundo.

Es por ello que son las propias administraciones las que juegan a menudo un activo papel en la construcción de la red y, posteriormente, en su regulación.

En cualquier caso, "lo que toca ahora" es esperar la decisión de las autoridades sobre el tema y como venimos haciendo tradicionalmente, pese a que somos optimistas, no especularemos sobre la decisión final que se pueda adoptar, porque entendemos que es la postura más correcta y adecuada.

Cerrando el apartado de las inversiones, les hablaré también sobre nuevos proyectos.

El gobierno español ha convocado concurso para 5 nuevas autopistas de peaje, en diferentes zonas del país, con un total de 540 Km. y una inversión total estimada de más de 2.000 millones de euros.

Los proyectos son la autopista de Ocaña-La Roda, la circunvalación de Alicante, la Cartagena-Vera, provincia de Almería, la Madrid-Toledo, y finalmente la Parbayón-Zurita en Santander.

No es necesario que diga que ya estamos trabajando en el análisis de estos proyectos, donde licitaremos probablemente con otros socios, pero seguramente no en todos ellos.

Seguimos atentos a posibles proyectos en el ámbito internacional: Francia, otros lugares de Europa, Latinoamérica, etc... Tenemos confianza que también, en algunas de estas áreas, irán saliendo oportunidades interesantes, tanto en autopistas, como en los otros sectores en los que estamos presentes.



Hemos preparado nuestra estructura para poder aprovechar las nuevas oportunidades, porque somos optimistas en cuanto a las perspectivas de poder seguir ampliando nuestra cartera de infraestructuras.

Cada vez hay más coincidencia en las actuaciones políticas, aquí y fuera de aquí, en dos líneas que siempre hemos defendido.

Por un lado, la propia lógica del pago por el uso de las infraestructuras se va extendiendo en toda Europa y, por otro lado, se constata la imposibilidad de que los presupuestos públicos puedan dar respuesta a las crecientes necesidades de construcción y conservación de las infraestructuras, sin recurrir a la participación de la iniciativa privada.

Hemos visto en los últimos meses, numerosas señales en esta dirección:

- Las nuevas autopistas, algunas de ellas nombradas aquí, que amplían o introducen el peaje en diferentes zonas de España;
- La aprobación de la nueva ley de concesiones, que establece bases para la extensión del sistema concesional no sólo a las nuevas auto-pistas, sino también a otras infraestructuras;
- Los movimientos de los países europeos (Alemania, Austria, Reino Unido, etc...) que hasta ahora casi no tenían peajes, para introducirlos progresivamente; y, finalmente,
- El reconocimiento explícito, por la Unión Europea, del grave déficit en las redes de comunicación y de la necesidad de la colaboración entre los sectores público y privado, para que este déficit no ahogue el crecimiento.

En este escenario, nuestra filosofía es relativamente sencilla: Trabajar con el máximo rigor, para identificar oportunidades de inversión, siempre en el ámbito de las infraestructuras, que presenten una relación rentabilidad-riesgo adecuada.

Para cerrar este apartado de las inversiones es obligada una referencia a un tema de actualidad como es la posibilidad de inversiones en infraestructuras que ya tenemos en servicio como es el caso de la A-7.

Evidentemente y por diversos motivos, para nosotros tiene mucho sentido invertir en ampliaciones de lo que ya tenemos cuando la



demanda lo requiere, y creemos que la ampliación de carriles de la autopista A-7 es la respuesta más rápida a la creciente demanda de movilidad que se plantea, en un corredor tan fundamental para la movilidad interior y la conexión del Sur, Levante y Catalunya con Europa.

Entendemos que es necesario arbitrar la fórmula administrativa para resolver una situación que, además de generar importantes costos económicos al conjunto del país, crea unos problemas de servicio a nuestros clientes, que nosotros no podemos evitar.

Hemos analizado este tema ya con anterioridad y mucho trabajo ya está hecho y queremos mostrar, como ya hemos hecho en otras ocasiones, nuestra disposición a establecer los convenios necesarios con la Administración para financiar esta importante inversión.

Hemos visto ya algunos aspectos de esta nueva etapa. Sin duda alguna, venimos de un proceso de crecimiento intenso y, parece lógico, considerar que debemos abrir una fase de consolidación.

Hace pocos días presentamos una nueva estructura que va en este camino.

Estamos adaptándonos a lo que necesitamos con la nueva dimensión y, al mismo tiempo, preparándonos para mejorar en aquello que ya hacíamos y poder seguir creciendo.

Lo estamos haciendo, aprovechando la existencia de un colectivo profesional potenciado que, como decía el Presidente, es el mejor activo de la nueva realidad.

Hemos reforzado el Centro de Servicios Compartidos, **serviabertis**, que tiene que dar servicio a las diferentes unidades de negocio para asegurarnos la máxima eficiencia.

También se refuerzan las unidades de negocio, ya que es en cada una de ellas donde se generan nuestros ingresos y donde, día a día, convivimos con nuestros clientes y con los territorios.

Hemos creado la Dirección General de Autopistas Internacionales y hemos introducido la figura de los Directores Territoriales en el ámbito de las Autopistas Nacionales, pero también hemos diseñado vías de coordinación e intercambio que permitan aprovechar, para todas, las mejores prácticas de cada una de ellas.



Finalmente hemos redefinido funciones y responsabilidades en la sociedad cabecera del Grupo para asegurar el desarrollo armónico del conjunto.

Hemos hablado de muchos temas, de resultados, de crecimiento y de proyectos, pero quiero que sepan que no olvidamos que si queremos seguir siendo útiles a nuestros clientes y al desarrollo económico y social de los territorios donde invertimos, hemos de seguir siendo rigurosos en la gestión de los recursos que nos han confiado. Y.. sabemos que tenemos que retribuir esta confianza.

Esta retribución al accionista y a su crecimiento sostenido siguen siendo, por lo tanto, los referentes clave en nuestra gestión como ya ha comentado el Presidente.

Ya para acabar, les diré que percibo que, entre todos, hemos hecho nacer un gran grupo empresarial que se llama **abertis**, que hereda y aglutina importantes historias empresariales, pero que quiere proyectarse al exterior con una imagen nueva, fresca y abierta.

Lo hemos explicado primero aquí, como correspondía, y lo iremos haciendo en otros auditorios, en diferentes ámbitos. Será, haciendo un símil con el mundo político, una campaña "puerta a puerta", que intentará llegar a todo el mundo.

Queremos que compartan con nosotros la creencia de que **abertis**, como elemento aglutinador de un conjunto de marcas de prestigio reconocido, ha pasado ya a ser una referencia clave en el mundo de las infraestructuras y esperamos poder seguir contando con su confianza y apoyo en este proyecto.

Muchas gracias por su amable atención.