

índex índex índex índex índex

Carta del president

Entrevista al conseller delegat

Govern corporatiu i òrgans de govern

- 1.1 Govern corporatiu
- 1.2 Òrgans de govern

Activitats del grup abertis

- 2.1 Autopistes
- 2.2 Infraestructures de telecomunicacions
- 2.3 Aeroports
- 2.4 Aparcaments
- 2.5 Parcs logístics

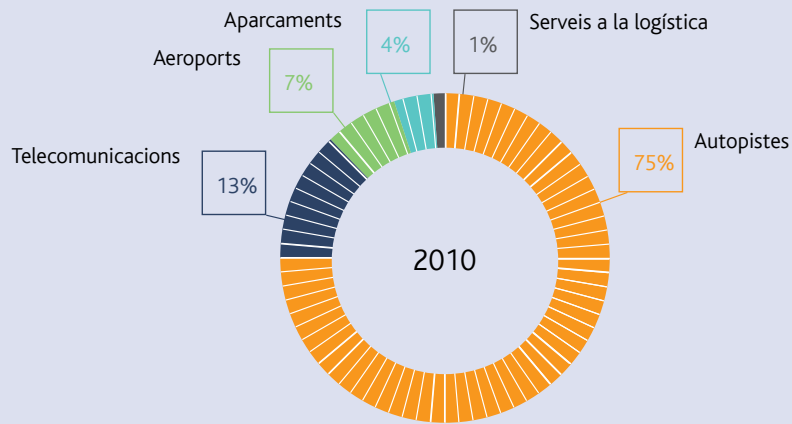
Responsabilitat social corporativa

- 3.1 Pla estratègic d'abertis
- 3.2 Indicadors 2010

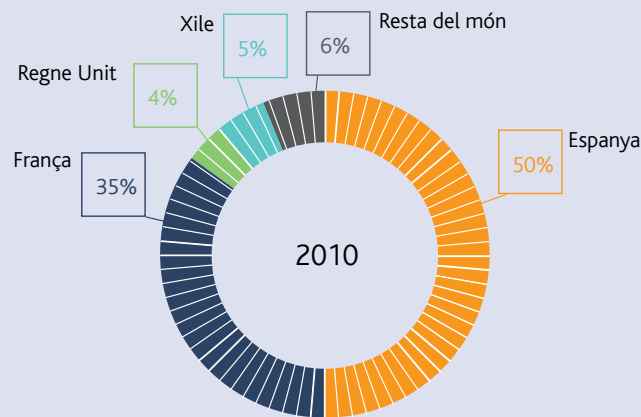
Informació economicofinancera

- 4.1 Magnituds consolidades
- 4.2 Gestió financera
- 4.3 Accionistes i borsa

INGRESSOS PER SECTORS D'ACTIVITAT



INGRESSOS PER ÀMBIT GEOGRÀFIC



■
abertis s'ha consolidat com un dels líders mundials al mercat de la gestió privada d'infraestructures públiques i opera en un total de 17 països.
■

Carta de Salvador Alemany, president

“Cada negoci del grup té un projecte de desenvolupament amb un recorregut i un perfil propis”



Benvolguts accionistes:

Una dada que caracteritza l'exercici 2010 d'**abertis** és la consistència i la fortalesa d'uns factors fonamentals que van permetre que, després de tres anys de crisi amb una especial incidència en l'evolució del trànsit a la nostra xarxa d'autopistes a Espanya, el Grup no es desviés de la seva dinàmica de creixement. Aquest creixement va ser més moderat, sí, però va afectar el conjunt de les seves magnituds.

La diversificació geogràfica –un 50% dels nostres ingressos es generen fora d'Espanya–, la visibilitat creixent de negocis com ara el de les telecomunicacions i l'evolució destacable i positiva del trànsit a les xarxes d'autopistes a França i Amèrica Llatina són determinants per interpretar les claus de la progressió del nostre Grup.

L'any 2010 va ser un exercici en el qual també vam constatar una solidesa fonamentada en la recurrència dels nostres indicadors econòmics: ingressos, resultat d'explotació, flux de caixa i resultat net. No van ser uns resultats influïts per canvis en el perímetre, ja que aquests canvis van ser poc significatius, sinó que van respondre a la dinàmica pròpia i recurrent dels nostres diferents negocis: un perfil que respon a la lògica de la consolidació de les nostres activitats després de la important fase de creixement viscuda entre 2004 i 2009.

Pel que fa a l'evolució de la nostra acció en borsa, amb un descens del 10% respecte de 2009, va ser clarament menys negativa que la de l'IBEX 35, que va acumular un descens del 17,4%. Així mateix, els grups que operen en el nostre sector es van moure en descensos d'entre el 16% i el 28%. Alguna vegada he afirmat que els mercats governen i mouen l'acció. La nostra responsabilitat rau en el compromís amb una política de retribució als nostres accionistes basada en la coneguda combinació de dividendes i ampliacions alliberades. La fortalesa, la recurrència i la solidesa dels fluxos procedents dels nostres negocis constitueixen el millor aval per a la sostenibilitat d'aquesta política i les expectatives de futur de la nostra acció.

El nostre Grup ha sabut adaptar-se a la lògica de la conjuntura econòmica: vam saber maximitzar les oportunitats de creixement en els moments de gran liquiditat i vam apostar per la consolidació, una eficiència i una exigència més grans en la gestió dels costos i de l'estructura del deute, i el potencial de creixement orgànic dels negocis quan la liquiditat es va estrènyer i les oportunitats en el mercat van minvar.

En diverses ocasions he fet referència al caràcter del projecte empresarial d'**abertis**. Es tracta d'un projecte que confia en la força dels seus arguments per treballar amb les administracions i els seus clients, i en la competència i la solvència dels seus equips per identificar –i en alguns casos, ajudar a

El projecte Duplo està orientat a la reordenació dels nostres cinc negocis al voltant de dues societats, Abertis Infraestructuras i Saba Infraestructuras, dues companyies amb la dimensió relativa i l'organització adequades als seus negocis i a les seves fases de maduració diferents.

concretar— les oportunitats que acabin proporcionant recorregut i futur als nostres negocis.

Aquesta capacitat i el nostre saber fer, característics dels negocis del Grup, han estat determinants en el moment de despertar l'interès de socis nous que s'han volgut unir a nosaltres i participar activament en el futur del projecte **abertis**. D'aquesta manera, el Grup s'integra amb l'experiència, la visió i el coneixement dels mercats globals que aporten. Amb ells, amb els nostres accionistes històrics, amb els petits accionistes, amb l'equip de persones que treballen en el dia a dia dels negocis, sumem i creixem.

Per als gestors d'infraestructures, les oportunitats són, i ho seguiran sent en els propers anys, grans en número i en dimensions. Probablement ho seran més del que ho han estat durant la primera dècada del segle XXI. I en aquest sentit podem constatar el protagonisme creixent dels països anomenats emergents, que s'uneixen a Europa i els EUA. Són països que confien en les seves possibilitats, que tenen un accés creixent als recursos financers i naturals, que estan aprenent a potenciar el talent de les persones, que han constituït mercats interns amb un recorregut i una dinàmica propis i que, progressivament, aniran desenvolupant marcs reguladors i un entorn de seguretat jurídica que oferiran la resta de condicions necessàries per a les nostres inversions. Uns

països i mercats que reivindiquen el seu paper en l'economia global i que tenen la convicció que ha arribat el seu moment.

Hem de preparar-nos per aprofitar les oportunitats que es presentin en les millors condicions, tant en els nostres mercats tradicionals com en aquests mercats nous. Ens hi hem d'anticipar per facilitar les condicions que impulsin el desenvolupament i l'aprofitament del potencial de creixement dels nostres negocis a mitjà i llarg termini.

El projecte Duplo ens servirà per assolir aquest objectiu. El febrer de 2011 vam iniciar-ne l'estudi, orientat a la reordenació dels nostres cinc negocis al voltant de dues societats: Abertis Infraestructuras —amb les unitats de negoci d'autopistes, telecomunicacions i aeroports— i Saba Infraestructuras —amb les unitats d'aparcaments i parcs logístics. Es tracta de dues companyies amb la dimensió relativa i l'organització adequades a les necessitats dels seus negocis i a les seves fases de maduració diferents, amb una estructura accionarial, en el cas de Saba Infraestructuras, en la qual podran confluïr accionistes del nucli de l'actual **abertis** amb nous inversors institucionals que acompanyin un creixement que és consubstancial a la naturalesa concessional dels nostres negocis. Al mateix temps, una Abertis Infraestructuras més focalitzada en tres àrees de negoci també haurà de saber identificar

i aprofitar millor les oportunitats de creixement que se li presentin.

L'objectiu que ens anima és que totes aquelles persones que tenen interès en les nostres activitats —empleats, accionistes, equip directiu, governs i administracions— i els clients als quals servim segueixin veient en cada negoci del Grup un projecte de desenvolupament amb un recorregut i un perfil propis, amb una idea clara del paper que volen fer en els seus àmbits d'actuació respectius; jugadors reals, responsables i compromesos amb una gestió orientada a la qualitat, a l'eficiència en la utilització dels recursos, a la col·laboració amb les comunitats i els territoris i a l'assoliment d'uns resultats que segueixin justificant la confiança d'accionistes i inversors.

Aquest és el nostre món, marcat per la globalitat dels mercats en els quals operem. Som conscients de la necessària interrelació sostenible entre les infraestructures i el seu entorn físic, i col·laborem amb les administracions en l'aplicació de criteris d'anàlisi de cost-benefici que ajudin a construir models de decisió objectius sobre quines infraestructures s'han de prioritzar, de quina manera s'han de finançar i com s'han de gestionar, sense perdre de vista el retorn que han d'aportar en termes econòmics i de productivitat i utilitat social.

Entrevista a Francisco Reynés, conseller delegat

“abertis segueix creixent”



P. El 2010 ha estat el seu primer exercici com a conseller delegat del Grup. Quins serien la seva valoració i el balanç de l'any?

R. Una dada important de l'any 2010 és que, després de tres anys de crisi, d'una de les crisis més rellevants dels darrers seixanta o setanta anys, **abertis**, un any més, va seguir creixent. Més enllà de la conjuntura circumstancial dels nostres negocis o dels països en els quals operem, les magnituds consolidades del nostre Grup han crescut de manera sostinguda; el creixement ha estat més moderat, certament, però ha afectat els ingressos (en un 5,2%, fins pràcticament els 4.106 milions d'euros), el marge brut d'explotació (en un 5,9%, fins els 2.494 milions d'euros) i el resultat net (també en un 6,1%, de manera que es va tancar l'any en 662 milions d'euros).

Encara que ja se sàpiga, no hem de deixar de recordar-ho: la diversificació geogràfica –fins a un 50% dels nostres ingressos es generen fora d'Espanya– i l'aportació creixent de negocis com ara el de les telecomunicacions, constitueixen factors decisius per interpretar aquesta evolució del Grup.

Crec que aquestes dades, en aquest context econòmic, són expressives de la consolidació de la trajectòria del nostre Grup i de cadascun dels seus negocis durant els últims anys. El resultat assolit el 2010 és una conseqüència directa de l'esforç de transformació realitzat durant aquests anys i de la forta expansió.

P. Pel que fa a l'evolució dels negocis, quins factors destacaria com als més rellevants?

R. En primer lloc, cal assenyalar l'evolució favorable del trànsit a la xarxa d'autopistes fora d'Espanya (+1,3% a França i +5,5% a la resta del negoci internacional), que ha confirmat, per un costat, la incertesa al voltant de la sortida de la crisi a Espanya i, per l'altre, la lentitud previsible de l'escenari de recuperació, i per això és el factor de reequilibri, gràcies a països com ara França o Xile, on la tendència a la recuperació és sòlida i permet compensar en bona mesura les dades negatives que encara es donen a Espanya, amb una caiguda del trànsit del 4%.

Així mateix, destaca la visibilitat creixent de negocis com el d'**abertis telecom**. En aquest cas, la culminació del desplegament de la TDT a Espanya, la diversificació de la seva oferta de serveis de transmissió de senyal, que redueix la dependència del negoci tradicional de ràdio i TV, i l'aportació creixent de l'activitat de satèl·lits desenvolupada per **Hispasat** i **Eutelsat**, són factors clau d'un negoci que ha madurat i que està contribuint al bon rendiment del Grup en el context econòmic actual. De fet,

abertis telecom ha aconseguit absorbir, amb un nou creixement de l'activitat (d'un 2%), l'impacte de l'anomenada "apagada analògica", que va suposar el final d'un període en el qual la transició d'una tecnologia a una altra i el seu solapament temporal van impulsar els ingressos d'aquesta àrea de negoci.

D'altra banda, l'activitat dels parcs logístics va ser un reflex fidel de la debilitat de la conjuntura econòmica, i l'ocupació mitjana dels nostres parcs va descendir un 9,4 punts respecte de 2009 i es va situar en el 65,6%. No obstant això, no s'ha de perdre de vista que la superfície construïda va créixer un 4,5%. En aquest sentit, destaca l'arrencada del parc logístic de Santiago de Xile que,

L'estructura del deute del Grup també és reflex de la resiliència de les nostres magnituds. La seva vida mitjana se situa en els 6,6 anys i un 84% està referenciada a tipus fixos. També resulta destacable l'evolució de la ràtio deute net/EBITDA, que s'ha situat en un múltiple de 5,9, davant del 6,2 del tancament de 2009.

El resultat assolit el 2010 respon a l'esforç de transformació realitzat durant els últims anys i a la forta expansió.

En el cas dels aeroports, el més destacable, en un context en què no es va experimentar una recuperació del nombre de passatgers als aeroports de **tbi** –especialment al Regne Unit–, va ser la millora dels ingressos per passatger com a resultat de les diferents mesures adoptades per l'equip d'**abertis airports**. En concret, els ingressos d'aquesta unitat de negoci van créixer un 5,5% en relació amb 2009.

Pel que fa al negoci dels aparcaments, l'estabilitat va ser el tret caracteritzador de l'exercici 2010, en relació amb els indicadors d'activitat de 2009. Un total de 56,3 milions de vehicles van passar pels nostres aparcaments, la mateixa xifra que el 2009, tot i que els ingressos van millorar un 2,8%.

en coherència amb el fort creixement de l'economia del país andí, va començar amb nivells d'ocupació del 100%.

La realitat de creixements situats entre l'1% i el 5% també s'ha traduït en una exigència afegida en la contenció de les despeses d'explotació, que, en termes comparables de perímetre, van descendir un 0,2% en comparació amb 2009. Aquest fet, unit a uns costos financers que, contràriament a la tendència del mercat, fins i tot van baixar lleugerament (un 4,5% davant del 4,6% anterior), va contribuir decisivament a l'escenari de creixement del Grup. Així mateix, una dada reveladora de la solidesa del Grup és la recurrència dels fluxos de caixa. D'aquesta manera, amb 1.616 milions d'euros, el flux de caixa va ser la magnitud que va créixer més: un 7,6% respecte de 2009.

Aquest conjunt de factors va ser determinant per a la confirmació dels ràtings del Grup en la perspectiva "estable".

P. Ha fet referència a l'estabilitat del perímetre. Com van evolucionar les inversions del Grup el 2010?

R. Efectivament, el perímetre de consolidació del Grup no va variar substancialment el 2010. En realitat, el nostre volum d'inversions, tot i que és significatiu –va assolir els 757 milions d'euros en el conjunt dels dotze mesos–, reflecteix, per un costat, la important moderació en els processos d'expansió resultat de l'estratègia de consolidació seguida en els darrers exercicis i, per l'altre, la dimensió de l'esforç inversor més o menys recurrent del Grup pel que fa als actius que formen la seva cartera. Per

Entrevista a Francisco Reynés, conseller delegat

la magnitud i la recurrència assenyalades, l'indicador de les inversions del Grup és una de les dades que reflecteix millor la dimensió assolida per **abertis** els darrers anys i l'important volum de recursos compromesos en el manteniment i la millora de la qualitat i l'operativitat de les infraestructures que gestionem.

Des de la perspectiva de les inversions, el 2010 també va destacar l'acord final amb el govern francès per a la inversió extraordinària de 250 milions d'euros en tres anys

atenció –i fer-hi alguna cosa segons les nostres possibilitats– l'evolució de factors externs com ara la crisi geopolítica al nord d'Àfrica i el seu impacte en els preus del petroli, la inflació i els tipus d'interès. Tots són elements susceptibles d'afectar els escenaris de sortida de la crisi i les previsions amb les quals estem treballant, especialment pel que fa a l'evolució del trànsit a les xarxes d'autopistes.

Treballem per mantenir la forta generació de fluxos de caixa dels nostres negocis. Com

tades anteriorment, podem preveure que el trànsit s'estabilitzi a Espanya, mentre que a França i a Sud-amèrica seguirà creixent. El trànsit de passatgers als aeroports també hauria d'inflexionar a l'alça. A més, veiem amb optimisme l'evolució d'**abertis telecom** després de culminar el desplegament, ja comentat, de la TDT el 2010. A tot això cal sumar-hi l'esforç per controlar els costos com a factor de millora dels nostres marges, que depèn fonamentalment de nous saltres mateixos i no tant de les circumstàncies externes.

Amb 1.616 milions d'euros, el flux de caixa va ser la magnitud que més va créixer: un 7,6% respecte a 2009.

a canvi de l'extensió d'un any, fins a 2029, de la concessió de les autopistes de **sanef**. Aquesta iniciativa, batejada com a "Paquet Vert" pel fet de tractar-se d'inversions orientades a reduir impactes mediambientals, és un exemple de la capacitat de convocar importants fluxos d'inversió privats a curt termini en les xarxes d'infraestructures, amb mecanismes de retorn –en aquest cas, l'extensió de la concessió– que no graven a l'erari públic.

P. Què ens pot avançar en relació amb les expectatives per a l'exercici 2011?

R. Crec que les perspectives, en conjunt, són positives, tot i que haurem de seguir amb

en el cas d'Atlantia, a principis de 2011 contemplem les alternatives de desinversió en algunes de les nostres participacions com a via de finançament de noves oportunitats d'expansió que se li presentaran al Grup. En qualsevol cas, partim sempre de l'exigència en els retorns esperats i la selectivitat dels actius en els quals invertim. En aquest sentit, i juntament amb altres projectes, seguim amb una gran atenció el procés de redefinició del model de gestió aeroportuària a Espanya, que pot obrir les portes a la concessió de la gestió d'alguns dels principals aeroports del país.

Pel que fa a l'activitat orgànica, un cop fora de perill respecte de les incògnites esmen-

Un aspecte afegit que centra l'atenció de l'equip directiu d'una manera més intensa, si és possible, en aquest exercici 2011, és el de la contenció de les despeses d'exploració i les inversions en expansió en el conjunt dels nostres sectors i dels països en els quals operem. Aquest factor és fonamental en l'escenari actual d'incertesa, marcat també per l'increment del cost del deute.

P. Què persegueix el Grup amb el projecte de reordenació dels seus negocis actuals al voltant de dues societats?

R. El punt de mira està posat en el creixement. Després de tres anys de crisi econòmica en els quals hem consolidat l'etapa de



forta expansió que vam viure entre 2004 i 2008, hem de preparar-nos per a una nova fase. Incorporar actius que millorin la vida mitjana de les nostres concessions constitueix un imperatiu estratègic per a la creació de valor a mitjà i llarg termini. Aquest és l'objectiu que ens hem marcat. Propiciarem les condicions necessàries perquè cadascun dels negocis actuals tingui accés als recursos, en un context en el qual qualsevol projecte de creixement demanda una capitalització més gran i un recurs més petit a l'endeutament.

Entenem que la concentració dels negocis al voltant de dues societats gestionades de manera independent aporta a cadascuna d'aquestes empreses focalització i especialització pel que fa a les seves àrees prioritàries: autopistes, telecomunicacions i aeroports en el cas d'**abertis**, i aparcaments i parcs logístics en el cas de Saba Infraestructuras. Això és el mateix que dir que els aporta un recorregut i un potencial de creixement més grans, ja que hi haurà una correlació més gran entre els projectes

■
Incorporar actius
que millorin la
vida mitjana
de les nostres
concessions és
un imperatiu
estratègic per a la
creació de valor
a mitjà i llarg
termini.
■

que cal desenvolupar i els recursos disponibles. Una de les virtuts del projecte planejat és la possibilitat que es brinda als accionistes d'**abertis** de seguir vinculats a tots els negocis actuals del Grup, ja que tenen l'oportunitat d'integrar-se en l'accionariat de la nova Saba Infraestructuras. D'aquesta manera, passarien a ser accionistes de dues societats que operaran amb independència, amb equips de direcció propis i estructures accionàries diferenciades, tot i que una part dels accionistes ho siguin de les dues companyies. No podem oblidar que una part significativa del nostre accionariat és de llarg recorregut i ha acompanyat el creixement del Grup durant els últims anys; ara té l'oportunitat de participar activament en una nova etapa, en què viurà el desenvolupament futur d'**abertis** i de Saba Infraestructuras.

ern govern govern govern gove

rn govern govern govern govern

Carta del president

Entrevista al conseller delegat

Govern corporatiu i òrgans de govern

- 1.1 Govern corporatiu
- 1.2 Òrgans de govern

Activitats del grup abertis

- 2.1 Autopistes
- 2.2 Infraestructures de telecomunicacions
- 2.3 Aeroports
- 2.4 Aparcaments
- 2.5 Parcs logístics

Responsabilitat social corporativa

- 3.1 Pla estratègic d'abertis
- 3.2 Indicadors 2010

Informació economicofinancera

- 4.1 Magnituds consolidades
- 4.2 Gestió financera
- 4.3 Accionistes i borsa



1.1 Govern corporatiu

Actuació basada en la transparència i el rigor

abertis desenvolupa la seva tasca a través d'una estructura de govern sòlida i organitzada que, configurada pel Consell d'Administració i les diferents comissions (Executiva, Auditoria i Control, i Nomenaments i Retribucions), ha fet de la transparència i el rigor l'eix de la seva actuació.

D'aquesta manera, els òrgans de govern s'alineen amb les millors pràctiques de govern corporatiu, recollides en el Codi Unificat de Bon Govern i que s'han vist enfortides per la legislació mercantil, especialment la normativa sobre el mercat de valors i la normativa societària. Pel que fa a aquest darrer aspecte, s'ha aprofundit en l'aplicació dels preceptes continguts en el Reial Decret Legislatiu 1/10, de 2 de juliol, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de Societats de Capital.

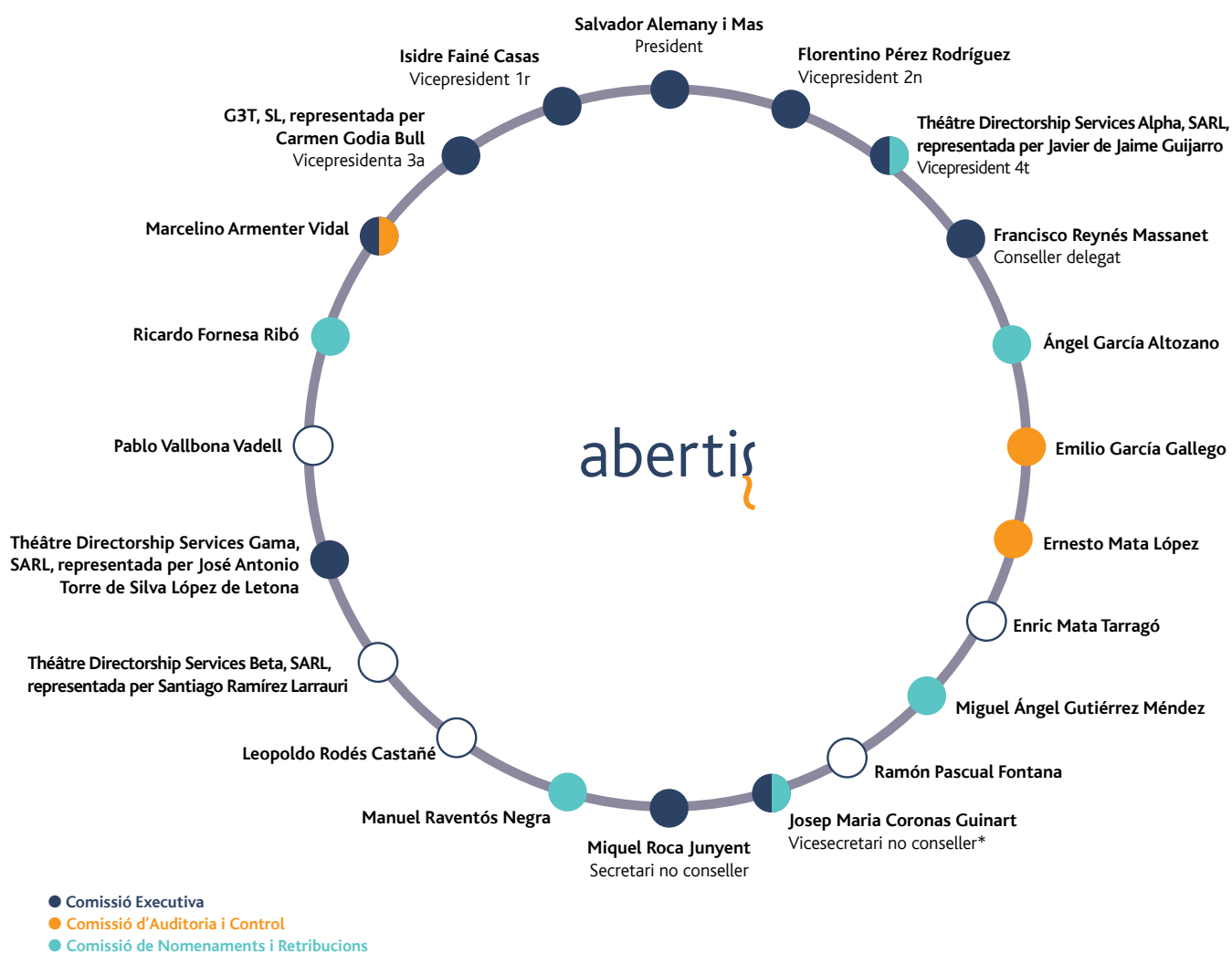
En aquest sentit, **abertis** no només treballa pel compliment estricte de les normes i recomanacions en la matèria, sinó que pretén que les bases que inspiren les seves pràctiques formin part de la cultura corporativa de tota l'organització. I així, durant 2010 la companyia ha seguit promovent la incorporació en les seves filials de les millors pràctiques en l'àmbit del govern corporatiu, ja consolidades a la societat cotitzada.

La normativa interna d'**abertis**, recollida als Estatuts Socials, al Reglament de la Junta General d'Accionistes i al Reglament del Consell d'Administració, fixa les normes de conducta dels membres del Consell d'Administració i garanteix que la presa de decisions vetlli per l'interès social de la companyia, que permeti als accionistes l'exercici dels seus drets i que aporti capacitat per continuar generant valor.



1.2 Òrgans de govern

Consell d'Administració (a 31 de desembre de 2010)



* Nomenat vicesecretari no conseller amb data 8 de juny de 2010, en substitució de Juan A. Margenat Padrós. Al seu torn, també és secretari no conseller de la Comissió de Nomenaments i Retribucions (vegeu la pàgina següent).

Durant l'any 2010 s'hi han incorporat Théâtre Directorship Services Alpha, SARL, Théâtre Directorship Services Beta, SARL i Théâtre Directorship Services Gama, SARL, i han cessat Comunidades Gestionadas, SA, Javier Echenique Landiribar, Braulio Medel Cámara i Julio Sacristán Fidalgo.

Comissió Executiva



D'esquerra a dreta: Carmen Godia Bull, Florentino Pérez Rodríguez, Isidre Fainé Casas, Salvador Alemany i Mas, Francisco Reynés Massanet, Javier de Jaime Guijarro, Miquel Roca Junyent, José Antonio Torre de Silva López de Letona, Josep Maria Coronas Guinart, Marcelino Armenter Vidal.

Òrgans delegats de control

Comissió Executiva

Salvador Alemany i Mas (President)
Isidre Fainé Casas
Florentino Pérez Rodríguez
G3T, SL, representada per Carmen Godia Bull
Théâtre Directorship Services Alpha, SARL, representada per Javier de Jaime Guijarro
Marcelino Armenter Vidal
Francisco Reynés Massanet
Théâtre Directorship Services Gama, SARL, representada per José Antonio Torre de Silva López de Letona
Miquel Roca Junyent (Secretari no Conseller)
Josep Maria Coronas Guinart (Vicesecretari no Conseller) *

* Nomenat Vicesecretari no Conseller amb data 8 de juny de 2010, en substitució de Juan A. Margenat Padrós.

Durant l'any 2010 s'hi han incorporat Théâtre Directorship Services Alpha, SARL i Théâtre Directorship Services Gama, SARL, en substitució d'Ángel García Altozano i Pablo Vallbona Vadell.

Comissió d'Auditoria i Control

Ernesto Mata López (President)
Marcelino Armenter Vidal
Emilio García Gallego
Marta Casas Caba (Secretària no Consellera)

Comissió de Nomenaments i Retribucions

Manuel Raventós Negra (President)
Ricardo Fornesa Ribó
Théâtre Directorship Services Alpha, SARL, representada per Javier de Jaime Guijarro
Ángel García Altozano
Miguel Ángel Gutiérrez Méndez
Josep Maria Coronas Guinart (Secretari no Conseller)*

* Nomenat Secretari no Conseller amb data 8 de juny de 2010, en substitució de Juan A. Margenat Padrós.

Durant l'any 2010 s'hi han incorporat Ricardo Fornesa Ribó i Théâtre Directorship Services Alpha, SARL.

Equip directiu (a 31 de desembre de 2010)



President
Salvador Alemany i Mas

Staff de Presidència



Director Corporatiu
d'Estudis i Comunicació
Toni Brunet Mauri



Director Corporatiu de
Relacions Institucionals
Sergi Loughney Castells

Secretaria corporativa



Secretari General
Josep M. Coronas



Directora d'Assessoria
Jurídica Corporativa
Marta Casas Caba



Director de
Seguretat Corporativa
Luis Jiménez Arrébola

Direcció general financera



Director General de
Finances i Recursos
Corporatius
José Aljaro Navarro



Director Corporatiu de
Finances
José Luis Viejo Belón



Director de Relacions
amb Inversors
Steven Fernández Fernández

Direcció general de negoci i operacions



Director General de
Negoci i Operacions
Josep Martínez Vila



Director General
d'**abertis autopistas**
**Josep Lluís
Giménez Sevilla**



Director General
de **sanef**
François Gauthey



Director General
d'Autopistes Amèrica del
Nord i Internacional
Jordi Graells Ferrández



Conseller Delegat
Francisco Reynés Massanet

Direccions Corporatives de Gestió



Director d'Estratègia i
Desenvolupament
Corporatiu
David Díaz Almazán



Director de Control
Corporatiu i Administració
Jordi Lagares Puig



Director Corporatiu
de Persones i Organització
Joan Rafel Herrero



Director d'Assessoria
Fiscal Corporativa
Josep Maria García Martín



Director de Sistemes
d'Informació
José Carlos Moreno Montero



Director de Compres
i Serveis Generals
José María Gómez Hospital



Director General
d'Autopistes
Amèrica del Sud
Gonzalo Ferre Moltó



Director General
d'abertis telecom
Tobías Martínez Gimeno



Director General
d'abertis airports
Carlos del Río Carcaño



Director General
de saba
Jordi Díez Díez



Director General
d'abertis logística
Joan Font Alegret

activitats activitats activitats

activitats **activitats** activitats

Carta del president

Entrevista al conseller delegat

Govern corporatiu i òrgans de govern

1.1 Govern corporatiu

1.2 Òrgans de govern

Activitats del grup abertis

2.1 Autopistes

2.2 Infraestructures de telecomunicacions

2.3 Aeroports

2.4 Aparcaments

2.5 Parcs logístics

Responsabilitat social corporativa

3.1 Pla estratègic d'abertis

3.2 Indicadors 2010






Informació economicofinancera

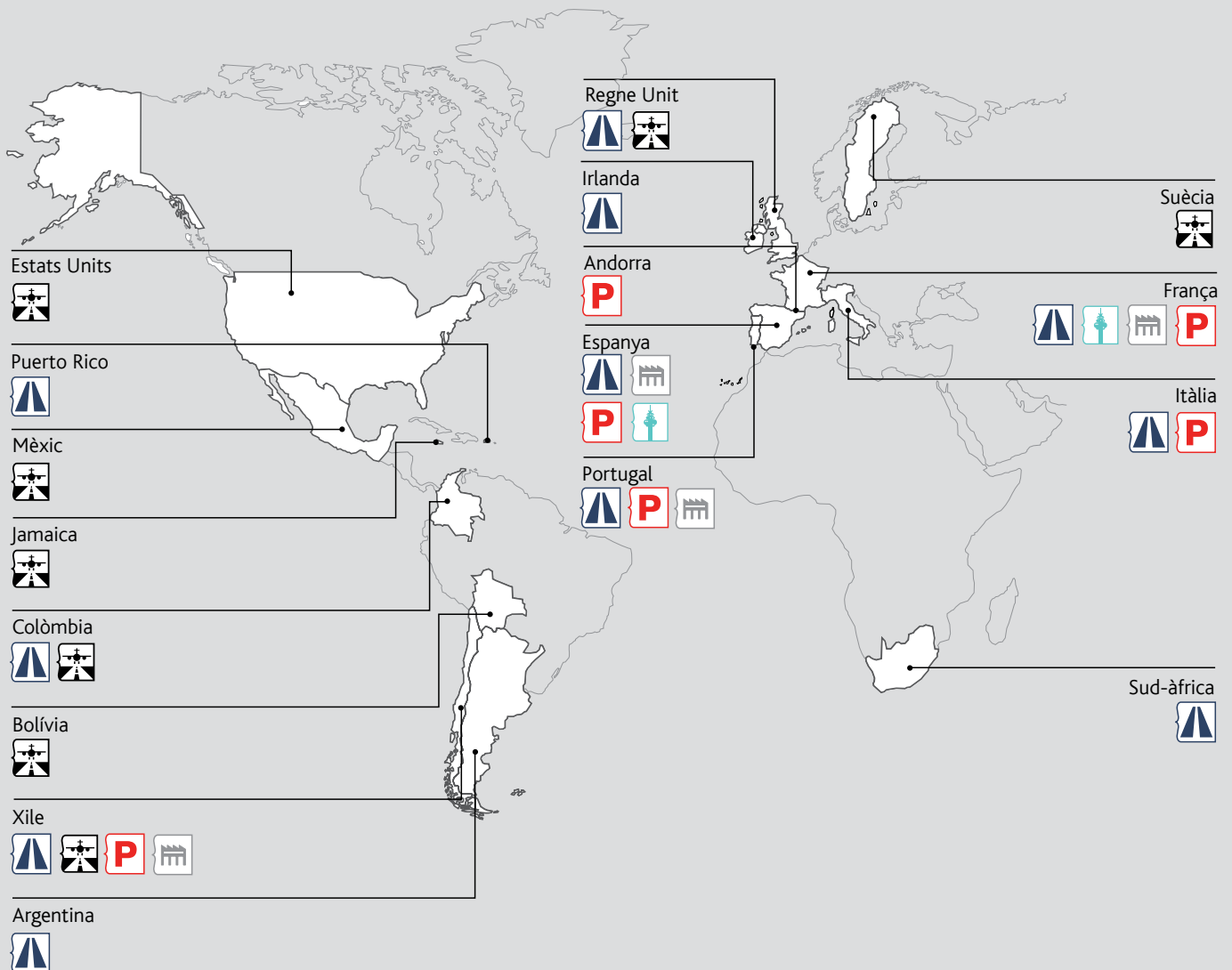
4.1 Magnituds consolidades

4.2 Gestió financera

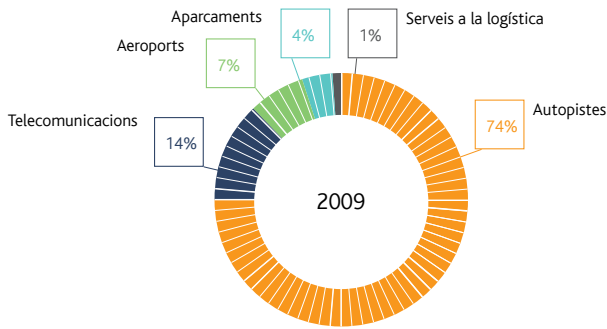
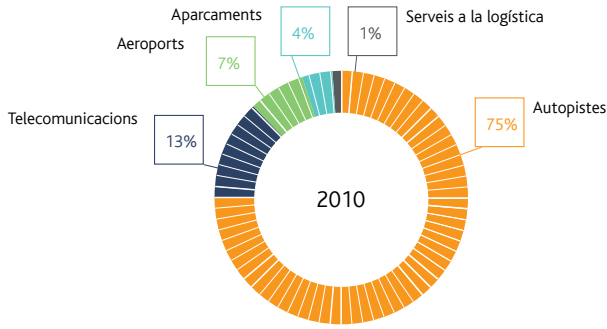
4.3 Accionistes i borsa

abertis s'ha consolidat com a un dels líders mundials en el mercat de la gestió privada d'infraestructures públiques i durant el 2010 ha estat present en un total de 17 països a través de cinc àrees de negoci:

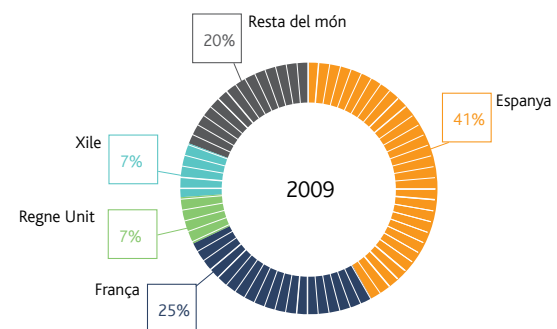
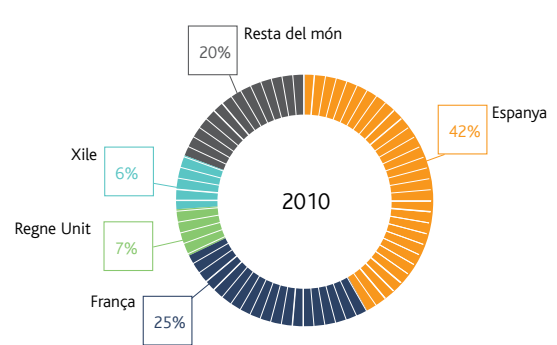
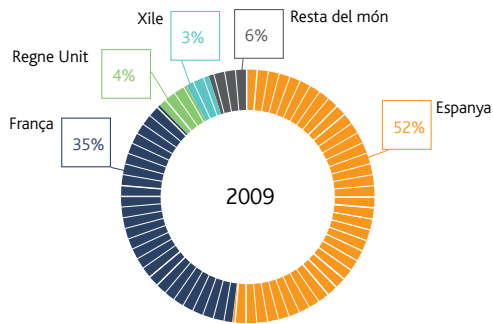
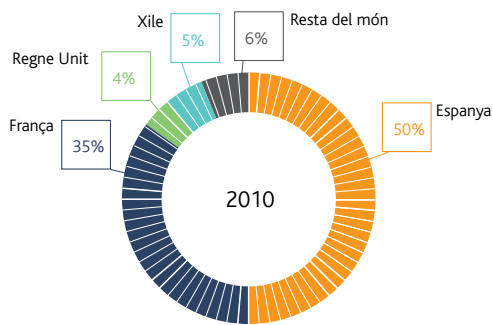
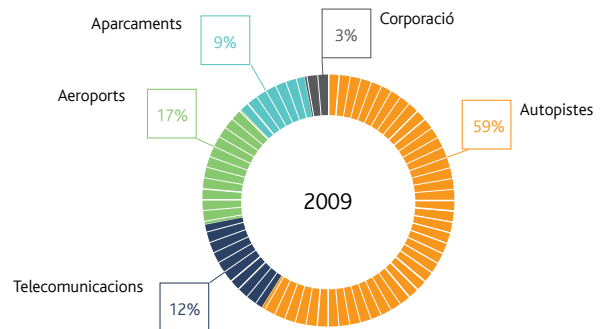
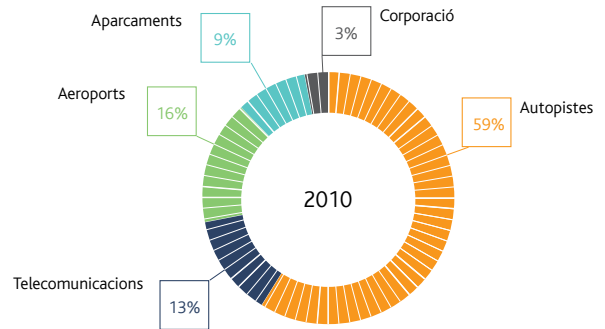
-  Autopistes
-  Infraestructures de telecomunicacions
-  Aeroports
-  Aparcaments
-  Parcs logístics



**APORTACIÓ DELS INGRESSOS D'EXPLOTACIÓ
PER SECTORS I PER ÀMBIT GEOGRÀFIC**



**PLANTILLA MITJANA PER SECTORS
I PER ÀMBIT GEOGRÀFIC**





2.1 Autopistes

El 2010 ha estat l'any de la consolidació del model de gestió d'**abertis autopistas** i de la recuperació del trànsit, gràcies, sobretot, al procés reeixit d'internacionalització, que li ha permès consolidar la seva posició a França i a Sud-amèrica, on la fortalesa econòmica és més pronunciada que en altres països.

Recuperació del trànsit gràcies a la internacionalització

El negoci d'autopistes d'**abertis** –activitat principal del Grup en termes de volum de negoci i resultats– ha mantingut durant l'exercici el nivell de les seves magnituds principals, en un entorn que segueix marcat pel retrocés de l'activitat econòmica en alguns dels seus negocis principals. El trànsit, castigat de manera important durant els mesos anteriors, ha moderat el seu descens en els darrers mesos de l'any, fins a tancar 2010 pràcticament pla respecte de l'any anterior.

En aquest context, **abertis autopistas** ha apostat aquest any per la consolidació del seu model de gestió i per la millora de les seves infraestructures, amb la voluntat de dotar d'una capacitat i qualitat de servei més grans a la seva xarxa.

Així, han continuat les obres d'ampliació del tercer carril de l'autopista AP-7, principal corredor del litoral de la península Ibèrica. El 2010 s'ha portat a terme la

inauguració d'un nou tram a Girona i l'inici de les últimes obres, que permetran tancar 2011 amb un tercer carril fins a la frontera amb França, a la localitat de la Jonquera.

També estan en marxa les obres de millora i ampliació de l'autopista AP-6, corredor bàsic per a les comunicacions entre Madrid i el nord-oest d'Espanya, unes obres que permetran la construcció d'un tercer carril per cada sentit en el tram San Rafael-Villacastín.

En la seva aposta per millorar l'atenció al client i oferir-li els darrers avenços tecnològics, **abertis autopistas** ha anunciat diverses iniciatives que la converteixen en pionera en la recerca de solucions adaptades al client. En aquest sentit, cal destacar la instal·lació de punts interactius d'informació i la creació d'àrees de servei dedicades als professionals del transport pesat.

El 2010 **abertis autopistas** ha seguit mostrant la seva consciència ambiental després de l'acord amb el govern de França per invertir 250 milions d'euros en millores ambientals de les infraestructures, dins de l'anomenat "Paquet Vert", a canvi de prolongar un any les concessions de **sanef** i **sapn** fins al 2029.

Per tot això, **abertis** ha seguit consolidant la seva posició de lideratge en el mercat de la gestió d'infraestructures viàries en el món, amb l'explotació directa de 3.772 quilòmetres d'autopistes a cinc països i la participació en l'explotació en uns altres 5.579 quilòmetres més, a través de la seva presència en concessions a Europa, Amèrica Llatina i Àfrica.

El repte d'**abertis autopistas** per a 2011 és la millora contínua de la seva xarxa d'autopistes i del servei al client. En aquest sentit, **abertis** seguirà treballant per dotar el conjunt de la xarxa d'un factor de qualitat inherent a la construcció i al traçat de les vies, i també seguirà amb l'esforç per augmentar la qualitat del servei, complementant-la amb factors externs molt vinculats a l'explotació de la via com ara la seguretat i la informació, aplicant mesures de millora de l'eficiència i l'optimització dels costos d'explotació. Així mateix, l'aposta també passa per exercir un paper important en l'avenç tecnològic, amb l'impuls del te-lepeatge, i en la implantació d'iniciatives que afavoreixin la mobilitat.

CONTROL O CONTROL COMPARTIT

SOCIETATS CONCESSIONÀRIES

Espanya	França	Resta del món
acesa/invicat	sanef	elqui
amar	sapn	rutas del pacífico
iberpistas	sanef aquitaine¹	apr
castellana	sea¹⁴	gco
aucat		Autopista Central
aulesa		gesa¹
avasa		opsa¹
Trados 45		

1. Societats que únicament presten serveis d'explotació d'autopistes

SOCIETATS TELEMÀTIQUES

Espanya	França	Resta del món
	eurotoll	slovtoll
		bet'eire flow

ALTRES PARTICIPACIONS

Espanya	França	Resta del món
Túnel del Cadí	A'Lienor	Atlantia
Accesos de Madrid	Alis	Brisa
Ciralsa	Routalis ¹	Ausol
Autema		Coviandes
Henarsa		RMG
		Pt operational Services ¹
		Coninval ¹

1. Societats que únicament presten serveis d'explotació d'autopistes

França

abertis està present en el negoci d'autopistes a França a través del Grup concessionari **sanef**, en el qual té una participació del 52,55%. **sanef** gestionarà fins al 2029 un total de 1.757 quilòmetres d'autopistes de peatge al nord-oest de França i Normandia (en aquesta última zona a través de la seva filial **sapn**), que representen el 20% de la xarxa a França i el 47% de la xarxa d'autopistes d'**abertis**.

La xarxa de **sanef** manté una posició privilegiada en el centre de l'Europa econòmica, connectant amb cinc grans capitals europees (Londres, Brussel·les, Luxemburg, Frankfurt i Estrasburg) i gestionant cinc dels set accessos per autopista a la regió de l'Île de France.

D'altra banda, **sanef** gestiona una sèrie de societats dedicades a la prestació de serveis telemàtics i realitza activitats de telepeatge a França, telepeatge de circulació fluida a Irlanda i telepeatge via satèl·lit a Eslovàquia.

Per a **sanef**, l'exercici 2010 ha estat marcat per la participació de la companyia en el "Paquet Vert" del govern de França: un dels més grans projectes de col·laboració pública-privada impulsats pel Govern. Després de l'acord, **sanef** realitzarà una inversió de 250 milions d'euros en tres anys en projectes destinats a millorar la integració de les seves infraestructures en el medi ambient i els serveis que presta als seus clients. L'acord inclou, a canvi, la prolongació d'un any de les dues concessions de **sanef**, fins al 2029. Amb aquests compromisos mediambientals, la companyia pretén aportar el seu gra de sorra a la reactivació de l'economia francesa. Aquestes inversions s'engloben en un conjunt de mesures conegut com a "Plan de Rélançe", que afavorirà una major activitat a les vuit regions que travessen les autopistes de **sanef** i que, d'aquesta manera, contribuirà al desenvolupament econòmic i industrial dels territoris que cobreix la xarxa del Grup.

Una altra fita de l'exercici 2010 per a **sanef** ha estat la inauguració de l'autopista A-65 (A'liénor, participada per **sanef** en un 35%), que uneix al llarg de 150 quilòmetres les localitats de Langon i Pau, a la regió sud-oest de França, i que ha suposat una inversió de 1.200 milions d'euros. La nova autopista, anomenada també Autoroute de Gascogne,

servirà per millorar de manera notable les connexions a la regió sud-oest de França. Les obres de construcció es van iniciar el juliol de 2008 i han acabat quatre anys després de la signatura del contracte de concessió i dos anys i mig després que comencessin. La carretera anterior que unia Langon i Pau era coneguda pel seu traçat complex i les incidències a la via. **sanef**, a través de **sanef aquitaine**, assumeix la gestió de l'autopista durant 60 anys.

L'any 2010 va entrar en funcionament, amb sis mesos d'antelació, la variant sud de Reims, una obra innovadora pel que fa al medi ambient i a la utilització de les últimes novetats tècniques. Es tracta d'una variant de l'autopista A4 París-Estrasburg, que connecta França amb l'est d'Europa i que permetrà descongestionar el trànsit que passa per la localitat de Reims. La variant, que fa 14 quilòmetres de longitud, ha suposat una inversió de 245 milions d'euros per a **sanef**.

CONTROL O CONTROL COMPARTIT

Societats concessionàries	participació	Km	Fi concessió
sanef	52,55% ¹	1.389	2029
sapn	99,97%	368	2029
sea14 ²	100,00%		
sanef aquitaine ³	100,00%		
		1.757	

1. **abertis** participa en un 52,55% a **sanef**, que al seu torn participa a la resta de societats.

2. Societat dedicada a l'exploració de l'autopista A14 (**sapn**).

3. Societat dedicada a l'exploració de l'autopista A65 (A'liénor).

Societats telemàtiques	participació
eurotoll	100%
slovtoll	100%
bet'eire flow	100%

ALTRES PARTICIPACIONS

Societat	participació	Km	Fi concessió
A'liénor	35,00%	150	2066
Alis	19,67%	125	2067
Routalis ¹	30,00%		
		275	

1. Societat dedicada a l'exploració de l'autopista A28 (Alis).

Compromís verd: “El programa “Paquet Vert” ens permetrà impulsar el nostre compromís mediambiental i accelerar la posada en marxa de nous serveis per als nostres clients.”

Què és el programa “Paquet Vert”?

En el marc de l'anomenada “Grenelle de l'Environnement” (cimera sociopolítica per al medi ambient) i del “Plan de Relance” (pla de reactivació econòmica) del govern de França, **sanef** s'ha compromès a invertir 250 milions d'euros en els propers tres anys en projectes destinats a millorar la integració de les seves infraestructures en el medi ambient i els serveis que presta als seus clients. A canvi, el grup **sanef** es beneficia de la prolongació d'un any de la durada de les dues concessions de **sanef (sanef i sapn)** fins al 2029. És un projecte capital pel desenvolupament del Grup. El programa reforça la nostra missió de servei públic i la nostra vocació de gestió d'infraestructures de llarg recorregut. Suposa un nou impuls a la nostra responsabilitat com a empresa i la nostra contribució positiva al medi ambient.

Quin abast té el programa?

El “Paquet Vert” contribueix a una millor integració de les nostres xarxes amb el seu entorn i, per les inversions pactades, contribuirà a dinamitzar l'ocupació local a les vuit regions en què s'inscriu. Cobreix cinc grans aspectes: l'aigua, el soroll, la biodiversitat, la reducció de les emissions de CO₂ i les instal·lacions de les àrees de servei i de descans. Les partides d'inversió depenen de cada aspecte. En total, s'han posat en marxa un total de 40 projectes, que mobilitzen més de 20 encarregats i nombrosos treballadors. L'Estat ha seleccionat les diverses iniciatives en funció de la seva capacitat per reforçar el nostre compromís amb el medi ambient i amb els nostres clients a través dels nous serveis.

Quins són aquests nous serveis?

Aquestes inversions suposaran un impuls important per a la nostra política de servei al client. Per exemple, estendrem un servei que ja existeix en una de les nostres instal·lacions de l'A29 i que contribueix a disminuir les emissions de CO₂ a l'atmosfera: el telepeatge sense parada per a vehicles pesats. Esperem poder instal·lar-lo en set noves barreres de peatge, cosa que suposa una inversió de quasi la meitat del total del “Paquet Vert”.

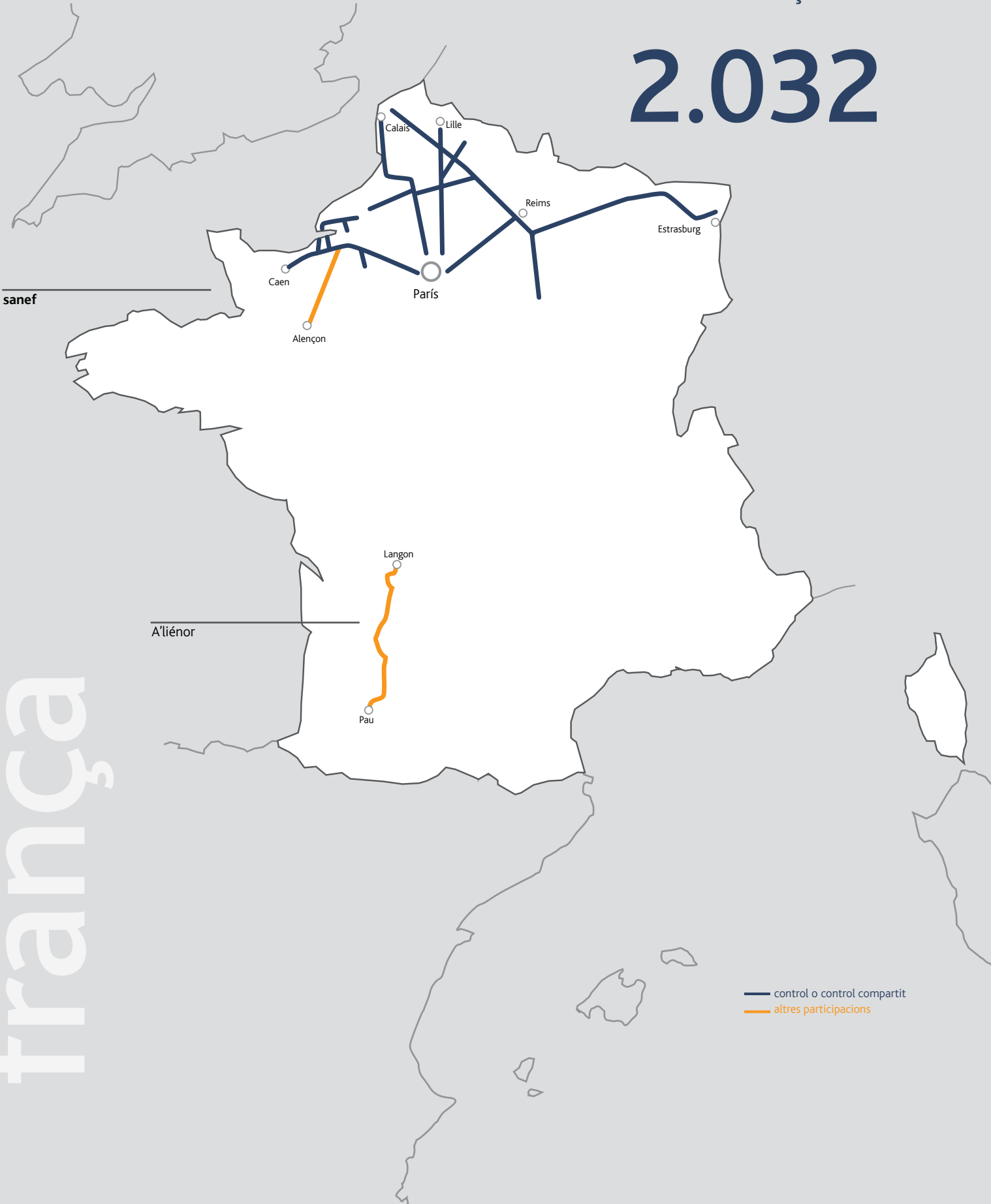
A més, instal·larem més equips dinàmics, que fan possible una major fluïdesa del trànsit en aquells punts on hi ha més moviment: informació en temps real, videovigilància i plafons d'informació variable. Així mateix, amb l'objectiu d'afavorir l'ús compartit del cotxe i la comoditat, hem creat un portal de referència a Internet en matèria d'intercanvis entre l'autopista i els territoris al servei de les persones i de les mercaderies a la confluència de l'autopista A1 i el canal Sena-Nord Europa.

Odile Georges Picot Directora de Concessions del grup sanef



Total km França

2.032



sane

A'liénor

françça

— control o control compartit
— altres participacions

Magnituds econòmiques i activitat

Els ingressos de les concessions d'autopistes de gestió directa a França assoleixen els 1.465 milions d'euros i l'EBITDA, els 917 milions d'euros, i representen un 36% i un 37% del total d'**abertis** respectivament.

Les magnituds detallades corresponen a HIT/**saneff** consolidat.

Els ingressos de peatge de **saneff** el 2010 han estat de 1.332 milions d'euros, un 3,3% superiors als de 2009, amb una IMD que confirma la seva recuperació en els últims mesos de l'any, un 1,3% més alta que la de 2009, malgrat l'impacte de les vagues dels dies 11 i 18 de juny, i amb una major incidència en la millora del trànsit de vehicles pesats (+4,9%).

La diferència entre els ingressos totals i els de peatge (133 milions d'euros) es deu bàsicament als ingressos del grup **saneff** en serveis telemàtics (afectats negativament respecte a 2009 per la venda de Masternaut l'abril de 2009), cànons d'àrees de serveis, i serveis de telecomunicacions i d'enginyeria.

A finals de 2010, el percentatge de transaccions de telepeatge sobre el total de vehicles ha assolit el 36,2% (un increment anual d'1,8 punts). El percentatge de pesats ha estat d'un 75,7%.

A França, s'han invertit 74 milions d'euros en la renovació i la modernització de la xarxa existent (en renovació de peatges i manteniment de la xarxa) i 183 milions d'euros en inversions en noves construccions, nous carrils i inversions relacionades amb la circumval·lació del sud de Reims, l'ampliació de l'A13 i el "Paquet Vert".

Ingressos de les concessions d'autopistes de gestió directa a França

1.465
milions d'euros

36%
del total d'**abertis**

IMD

	2010	Var.
saneff	22.845	1,6%
sapn	28.065	0,5%
Total IMD	23.303	1,3%

INVERSIONS (milions d'euros)

	2010
Inversió operativa	74
Inversió en expansió	183

C. RESULTATS NIIF (milions d'euros) (Aportacions al consolidat d'**abertis**)

	2010	Var.
Ingressos d'exploració	1.465	3,7%
EBITDA	917	4,7%
EBIT	560	9,6%

Espanya

A Espanya, **abertis autopistas** és el primer operador d'autopistes de peatge per quilòmetres gestionats: un total de 1.526 quilòmetres d'autopistes que suposen el 51% del total de vies de peatge del país. Així mateix, participa de manera no majoritària en una sèrie de concessions amb un total de 234 quilòmetres.

A Espanya, durant l'any 2010, **abertis autopistas** ha viscut un alleugeriment de la caiguda del trànsit tant pesat com lleuger. Tot i que l'exercici s'ha tancat amb xifres negatives (una caiguda del 4%), la tendència dels últims mesos de l'any porta a pensar que les dades es van estabilitzant a Espanya i que, previsiblement, el 2011 s'iniciarà una recuperació de l'activitat.

Els reptes a què s'ha enfrontat la divisió han estat nombrosos. En primer lloc, la consolidació de la concessionària **avasa** que, després de la seva compra el 2009, s'ha incorporat plenament en l'operatiu i els comptes de la unitat de negoci. En segon lloc, les inversions de manteniment i ampliació de les autopistes actuals. En aquest sentit, cal destacar que:

- A l'autopista AP-6, les obres de millora i ampliació que pretenen millorar la seguretat i la mobilitat en aquest corredor bàsic per a les comunicacions entre Madrid i el nord-oest d'Espanya (Galícia, Astúries, Lleó, Salamanca, etc.). Es tracta d'un conjunt d'actuacions entre les quals destaca la construcció d'un tercer carril per sentit al tram San Rafael-Villacastín i l'ampliació de diversos viaductes. Les obres, que suposen una inversió de més de 65 milions d'euros, han rebut una menció especial en l'apartat de Millor Obra Pública per part del jurat dels Premis del Col·legi d'Enginyers de Camins de Madrid en la seva edició 2010. El jurat va valorar que aquestes actuacions suposen una millora per al sistema d'accessos des de la Comunitat de Madrid als corredors del nord-oest d'Espanya, ja que se n'amplia de manera substancial la capacitat, la funcionalitat i la seguretat amb un sistema de tres túnels, un dels quals és reversible.
- A la xarxa AP-7, **abertis autopistas** va acabar les obres del tercer carril entre Maçanet i Fornells. Aquesta actuació s'emmarca en l'ampliació de l'AP-7, que el Grup executa al llarg de 125 quilòmetres, entre La Jonquera (Girona) i Vila-seca/Salou (Tarragona), i que té com a finalitat adequar la capacitat de la via a l'augment del trànsit i facilitar la mobilitat de vehicles amb la supressió de quatre barreres troncal. Mentrestant, la

resta d'obres avancen segons el calendari previst.

- A la C-32, l'entrada en servei al mes de juliol del nou tram entre Palafròlles i Tordera (Catalunya), una prolongació de l'autopista de 4,4 km, que permet millorar i potenciar les comunicacions a la Costa Brava Sud. Aquesta actuació s'emmarca dins del conveni de col·laboració firmat entre la Generalitat de Catalunya i la concessionària **acesa**, que també inclou l'execució d'un nou ramal de l'autopista C-32, ara prolongada fins a Lloret de Mar, des de la connexió futura amb l'autovia A-2 que el Ministeri de Foment té projectada, i el desenvolupament de millores a l'autopista actual. La inversió total arriba als 100 milions d'euros.

Per a **abertis autopistas**, l'any 2010 ha estat també l'any del compromís amb la seguretat i la millora de la viabilitat, amb èmfasi especial en els avenços tecnològics a les seves vies. Enguany s'han instal·lat els innovadors punts d'informació interactiva en què el client pot obtenir informació en línia sobre l'estat de les carreteres i la previsió meteorològica, així com consells de seguretat. A més, a causa del seu desig de respondre de la millor manera a les necessitats dels seus

CONTROL O CONTROL COMPARTIT

Societat	participació	Km	Fi concessió
acesa/invicat	100%	545	2021
aumar	100%	468	2019
iberpistas	100%	70	2031 ¹
castellana	100%	51	2031 ¹
aucat	100%	47	2039
aulesa	100%	38	2055
avasa	100%	294	2026
Trados 45	50%	14	2029
		1.526	

ALTRES PARTICIPACIONS

Societat	participació	Km	Fi concessió
Túnel del Cadí	37,2%	30	2023
Accesos de Madrid	35,1%	61	2049
Henarsa	30,0%	62	2039
Ciralsa	25,0%	33	2040
Autema	23,7%	48	2037
		234	

1. El termini concessional podria prorrogar-se fins el 2036, en funció del trànsit real dels anys 2015 a 2019.

“Les obres a l'AP-6 permetran disposar d'una infraestructura de primer ordre i donar un servei amb un nivell de qualitat molt alt”

L'any 2010 ha estat marcat a la xarxa Centre-Sud per l'inici de les obres de millora i ampliació de l'AP-6. Què suposa aquest projecte per a l'autopista?

Més que de l'inici de les obres de millora i ampliació, hauríem de parlar de la quarta fase del projecte de millora de la connexió per carretera entre el centre i el nord-oest, que va començar el 1999. En una primera fase, Àvila i Segòvia es van connectar a la xarxa de vies d'alta capacitat; en una segona fase, es va augmentar la capacitat de l'AP-6 en un tram de vint quilòmetres, entre l'M-50 i l'inici de la concessió de l'AP-6 a Villalba; en la tercera fase, es va augmentar la capacitat del primer tram de l'AP-6, entre Villalba i San Rafael, actuació que incloïa la construcció d'un tercer túnel sota la serra de Guadarrama i per fi, la quarta fase, en què ens trobem, que augmentarà la capacitat del tram següent de l'AP-6, entre San Rafael i Villacastín, i que rematarà actuacions puntuals de fases anteriors que en el seu moment no es van poder fer. Un cop finalitzades les obres d'aquesta quarta fase, crec sincerament que disposarem d'una infraestructura de primer ordre, que permetrà donar un servei de gran qualitat al trànsit dels propers anys.

Es tracta, sens dubte, d'un projecte molt complex... Quins han estat els reptes principals?

La dificultat més important amb què ens trobem és la de compatibilitzar l'avenç de les obres amb el trànsit. Som conscients que les obres impliquen afeccions en la circulació (estrenyiment de carrils, reducció de la velocitat...), per la qual cosa es duen a terme intentant pal·liar qualsevol efecte negatiu. L'ampliació a tres carrils s'està desenvolupant en trams de longitud inferior a cinc quilòmetres i de manera que no coincideixin en ambdues calçades; a més, s'han reforçat la senyalització i l'abalisament. Aquestes mesures han demostrat la seva efectivitat gràcies a la gran coordinació entre Explotació i Enginyeria d'Obra Civil. Una altra dificultat afegida és la climatologia, que fins ara ens ha donat treva. L'altitud mitjana de l'autopista AP-6 és superior als mil metres, així que tenim una mitjana de cent dies l'any de gel o neu. En aquestes condicions, qualsevol planificació, encara que sigui molt detallada, pot veure's afectada per contratemps inesperats.

Com s'ha preparat al personal per a aquest projecte?

L'actualització de la nostra infraestructura és un projecte que s'ha anat desenvolupant al llarg d'una dècada. A hores d'ara, l'equip de col·laboradors de la gerència d'**iberpistas** i **castellana** té una gran experiència en aquest tipus de situacions. I el fonamental, des del meu punt de vista, és que mai obliden que el nostre objectiu és que el trànsit circuli en les millors condicions possibles. Se'm fa difícil destacar algun col·lectiu en particular, perquè la contribució de tots és important. No obstant això, pel fet d'estar més directament relacionats amb l'atenció al client, vull fer menció del personal del Centre d'Operacions i del de Vigilància d'Autopista.

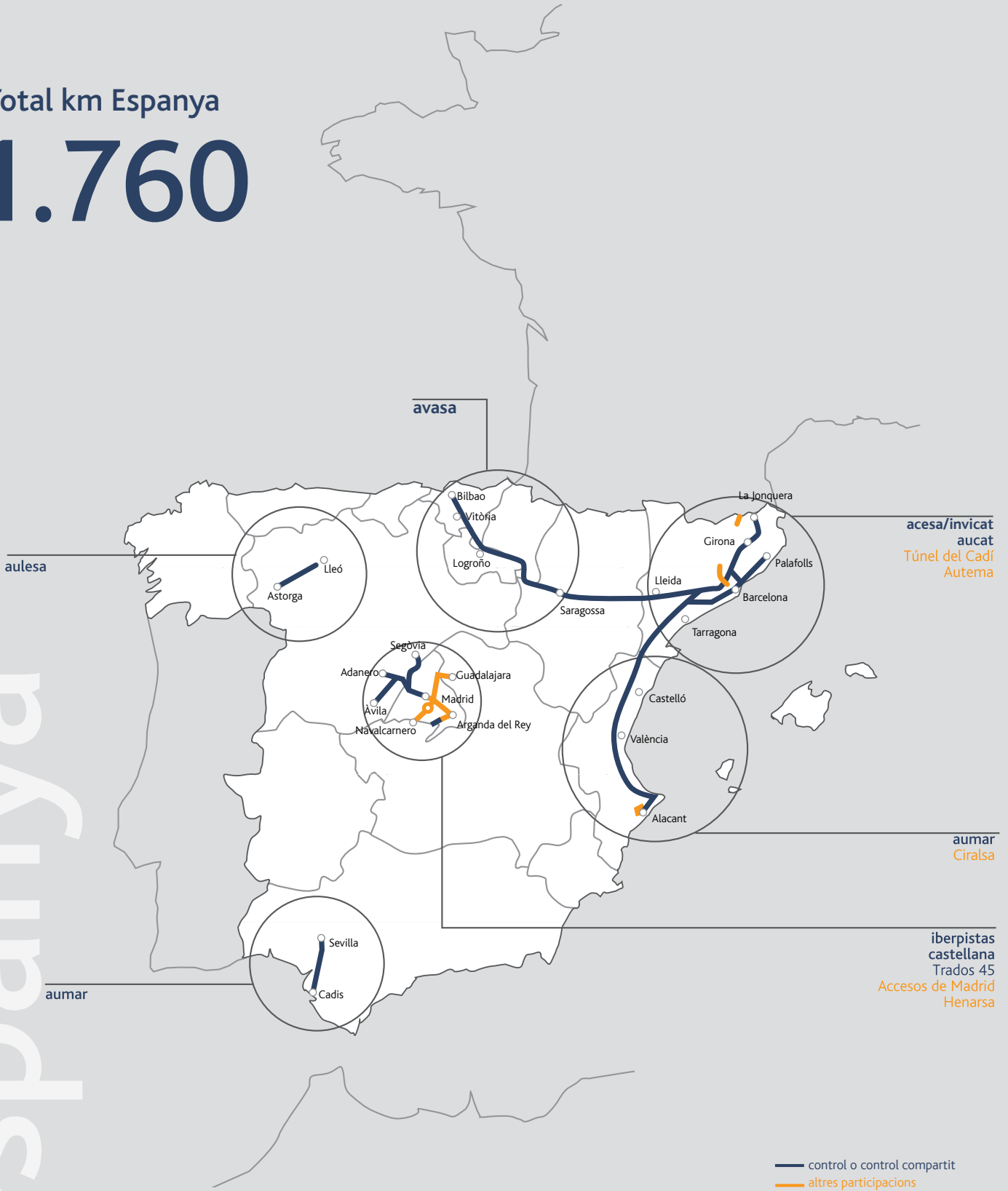
Ignacio Arbilla
Director de la xarxa
Centre-Sud
abertis autopistas



Total km Espanya

1.760

espanya



clients, **abertis autopistas** ha posat en marxa àrees de descans específiques per a transportistes que disposen de fortes mesures de seguretat.

En l'àmbit organitzatiu, la divisió de negoci d'autopistes a Espanya ha centrat el seu objectiu d'aquest any en consolidar el seu model de gestió en xarxa, amb l'objectiu d'aconseguir una eficiència operativa i una visió d'unitat de negoci majors. D'aquesta manera, s'ha establert un nou concepte de gestió en xarxa que ha portat a la integració tecnològica de les concessionàries. **abertis autopistas** opera de manera homogènia a través de les seves cinc xarxes: la xarxa GenCat (concessions amb titularitat de la Generalitat de Catalunya), la xarxa Mediterrani, la xarxa Ebre, la xarxa Llevant i la xarxa Centre-Sud. El 2010, s'ha constituït **invicat**, una nova societat creada per **abertis** per a la gestió de les concessions d'autopistes que fins ara gestionava **acesa** i la titularitat de les quals és de la Generalitat de Catalunya.

Magnituds econòmiques i activitat

Els ingressos de les concessions d'autopistes de gestió directa a Espanya assoleixen els 1.365 milions d'euros i l'EBITDA, els 1.066 milions d'euros, i representen un 33% i un 43% del total del grup **abertis** respectivament.

Malgrat l'evolució negativa de la IMD a Espanya, del -4%, en els últims mesos de l'any s'observa una atenuació en els descensos del trànsit.

Els ingressos d'explotació han augmentat, malgrat l'empitjorament de l'activitat, per l'impacte de l'aportació del 50% addicional d'**avasa** (+34 milions d'euros el 2010) i per la compensació parcial dels convenis AP-7 i Maresme.

Durant l'any, s'ha seguit invertint en sistemes de telepeatge i actualment l'ús d'aquest sistema en el conjunt de la xarxa d'autopistes de peatge a Espanya arriba al 35,1%, 1,6 punts percentuals per sobre de l'any passat. Destaca **avasa**, amb un 41,8% de transaccions de telepeatge, ja que tots els sistemes de descomptes i gratuïtats de la concessionària van lligats a un ús obligatori d'aquest sistema de pagament.

El 2010, les autopistes espanyoles han realitzat inversions operatives per valor de 54 milions d'euros, bàsicament en instal·lació de fibra òptica, millora de les àrees de peatge, manteniment i descans, i en reparació d'estructures i ponts. Així mateix, s'han invertit 188 milions d'euros en expansió, dels quals, 179 corresponen bàsicament a les obres d'ampliació de carrils i trams descrites anteriorment.

IMD

	2010	Var.
acesa/invicat	31.753	-3,5%
amar	19.034	-6,9%
iberpistas	27.123	-3,3%
castellana	7.241	1,5%
aucat	26.712	-4,1%
aulesa	4.911	-4,0%
avasa	13.447	-0,9%
Total IMD	22.383	-4,0%

C. RESULTATS NIIF (milions d'euros) (Aportacions al consolidat d'abertis)

	2010	Var.
Ingressos d'explotació	1.365	1,1%
EBITDA	1.066	1,3%
EBIT	769	-3,1%

INVERSIONS (milions d'euros)

	2010
Inversió operativa	54
Inversió en expansió	188

Resta del món

La internacionalització d'**abertis autopistas** ha continuat donant fruits aquest any. El major creixement econòmic a l'Amèrica Llatina s'ha materialitzat en un augment de l'activitat industrial i en un important creixement del trànsit a les carreteres. D'aquesta manera, el negoci internacional d'aquesta unitat ha ajudat a compensar les caigudes que se segueixen produint a Espanya.

Xile

abertis, després dels processos d'adquisició, el 2008 i el 2009, de participacions en diferents concessionàries de Xile, s'ha consolidat en aquest país com a un dels operadors d'autopistes principals, amb la gestió, directa o compartida, de més de 430 quilòmetres. L'aposta de 2011 se centrarà en continuar incentivant els plans d'infraestructura i connectivitat vial per als centres urbans i regionals, així com en elevar el nivell de servei de les concessions interurbanes existents perquè ofereixin una atenció millor i cada vegada més eficient als usuaris de manera integrada.

Resta del món: altres països de l'Amèrica Llatina i Europa

abertis també està present en altres països de l'Amèrica Llatina i Europa, on gestiona o té participacions no majoritàries en autopistes a l'Argentina, Puerto Rico, Colòmbia, el Regne Unit, Portugal i Itàlia.

A Puerto Rico, **abertis** ha reforçat la seva aposta pel negoci en adquirir el 25% que encara no ostentava d'**apr**, societat que explota la concessió del Puente Teodoro Moscoso a San Juan. El 2009, aquesta concessió va aconseguir una extensió per un període de 17 anys del termini d'explotació, fins el 2044.

A Colòmbia, el gener de 2010, s'ha firmat amb l'Administració un acord de modificació del contracte de concessió de Coviandes, participada per **abertis** en un 40%, en virtut del qual la concessionària es compromet a realitzar el desdoblament del segment central de la carretera i a concretar obres de seguretat per un import total aproximat de 650 milions d'euros que l'Administració haurà de compensar, en part amb aportacions directes i en part amb beneficis fiscals.

A Europa, **abertis** manté la seva presència en la portuguesa Brisa, amb una participació del 14,6%, on disposa de presència en el Consell d'Administració. El 2011, **abertis** ha venut, amb plusvàlues, la participació que tenia a Atlantia (6,68%) a través d'un procés de col·locació privada.

CONTROL O CONTROL COMPARTIT

Societat	participació	Km	Fi concessió	País
elqui	100,0%	229	2022	Xile
apr	100,0%	2	2044	Puerto Rico
rutas del pacífico	78,9%	141	2024	Xile
gco	48,6% ¹	56	2018	Argentina
Autopista Central	28,9% ²	60	2031	Xile
gesa ³	100,0%			
opsa ⁴	78,9%			
		488		

- 57,6% de drets de vot.
- abertis** controla el 57,7% del Grupo Invin, que al seu torn participa en un 50% a Autopista Central.
- Societat dedicada a l'explotació d'**elqui**.
- Societat dedicada a l'explotació de **rutas del pacífico**.

ALTRES PARTICIPACIONS

Societat	participació	Km	Fi concessió	País
Coviandes	40,0%	86	2023 ¹	Colòmbia
Coninval ²	40,0%			
RMG	33,3%	74	2026	Regne Unit
Pt.Operational Services ³	33,3%			Sud-àfrica
Ausol	31,6%	119	2020	Argentina
Grupo Brisa	14,6%	1.378	2035 ⁴	Portugal
Grupo Atlantia ⁵	6,7%	3.413	2038 ⁴	Itàlia

- Fi de la concessió subjecta al compliment de determinats ingressos totals i estimada per al 2023.
- Societat dedicada a la construcció de Coviandes.
- Societat que ofereix servei d'operació i manteniment a la concessionària sud-africana Bakwena Platinum Corridor.
- S'indica el final de la concessió de pes relatiu superior.
- A 31 de desembre de 2010 (venuda el 2011).

“El pont Teodoro Moscoso ha convertit **abertis** en un aliat preferent per al desenvolupament de projectes a Puerto Rico i a la resta d'Estats Units”

abertis ha incrementat la seva participació fins al 100% d'apr. Què suposa la concessió del pont Teodoro Moscoso a Puerto Rico per a abertis?

La compra de la participació del 25% que **abertis** encara no tenia a Autopistas de Puerto Rico (**apr**) és una mostra de la confiança que el Grup té en el seu negoci al país. El projecte es va iniciar ja fa 19 anys, quan Autopistas de Puerto Rico, SE, i l'Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico van executar el contracte de concessió per al finançament, el disseny, la construcció, l'operació i el manteniment del pont Teodoro Moscoso, a la zona metropolitana de San Juan. Després de dos anys d'obres i una inversió inicial de més de 80 milions de dòlars, el 1994 es va inaugurar aquesta infraestructura que, durant quasi 16 anys d'operació, ha servit a més de 128 milions d'usuaris. En conseqüència, s'ha convertit en sinònim d'excel·lència i qualitat. El 2010, el pont Teodoro Moscoso ha aconseguit generar uns ingressos de prop de 19 milions de dòlars, cosa que suposa un 8% més respecte de l'any anterior.

Puerto Rico s'ha manifestat com a un país que aposta per la col·laboració publicoprivada com a la millor manera de finançar les infraestructures.

El govern de Puerto Rico ha concebut un nou programa d'aliances publicoprivades, a través de l'execució de la Legislació n. 29, aprovada el juny de 2009. Es tracta d'una aposta important del país, que veu aquest tipus d'aliança com a una part integral del seu model de govern i no com a una conseqüència d'una situació conjuntural. D'altra banda, Puerto Rico ofereix els ingredients necessaris per al desenvolupament de projectes d'inversió a llarg termini: disposa d'un marc jurídic sòlid, una moneda estable i un programa de govern clar i coherent. En aquest context, **abertis** té un paper primordial. La seva presència durant diversos anys i el seu compromís amb la comunitat i la qualitat del servei ofert pel pont Teodoro Moscoso han contribuït al posicionament del Grup com a líder mundial en la gestió d'infraestructures de transport i aliat preferent per al desenvolupament futur de projectes d'APP a Puerto Rico i a la resta d'Estats Units. Una mostra de l'interès que desperta a **abertis** aquest mercat i la seva aposta per la col·laboració publicoprivada és, precisament, l'anàlisi que estem duent a terme respecte de l'actual concurs per finançar, millorar, operar i mantenir les autopistes PR-5 i PR-22 (aquesta última és la més transitada de l'illa).

Fins a quin punt la presència a Puerto Rico és important des del punt de vista geoestratègic?

El pont Teodoro Moscoso va ser, el 1994, el primer projecte d'aliança publicoprivada en operació del sector de transports d'Estats Units. En observar el programa de govern i les característiques de la nova llei que el suporten, estic convençut que Puerto Rico no tan sols té el potencial per convertir-se en un mercat atractiu en si mateix, sinó també per considerar-se una referència per a altres jurisdiccions d'Estats Units i servir com a perfecta porta d'entrada a la resta del mercat nord-americà.

Luis Palazzi
Director d'Autopistas
Norteamérica



Regne Unit
RMG



EUROPA

Portugal
Brisa



Itàlia
Atlantia*



SUD-AMÈRICA

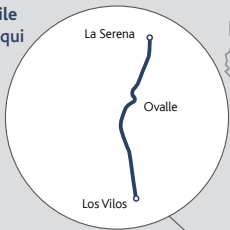
Puerto Rico
apr
Puente Teodoro Moscoso



Colòmbia
Coviandes



Xile
Elqui



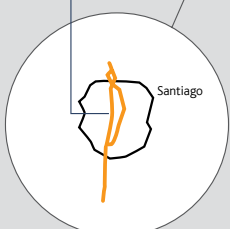
Argentina
Ausol
autopistas del oeste (gco)



Xile
Rutas del Pacífico



Xile
Autopista Central



— control o control compartit
— altres participacions

(*) El 2011, abertis ha venut la participació que tenia en Atlantia (6,68%) a través d'un procés de col·locació privada.

ÀFRICA

Sud-àfrica
PT Operational Services



Magnituds econòmiques i activitat

Els ingressos de les concessions d'autopistes de gestió directa de la resta del món ascendeixen a 248 milions d'euros i l'EBITDA, a 155 milions d'euros, i en ambdós casos representen un 6% del total del grup **abertis**.

Les magnituds augmenten significativament i no són comparables amb l'any anterior, per l'impacte en el compte de resultats de 2010 de la incorporació de participacions xilenes durant un exercici complet (sis mesos el 2009).

A Xile, l'evolució de l'activitat ha estat positiva en totes les concessionàries, amb increments del 4,5% a Autopista Central, del 5,6% a **rutas del pacífico** i del 4,7% a **elqui**, i amb una millora encara més important en vehicles pesants.

A l'Argentina, a més de l'evolució positiva de l'activitat (+6,5% IMD) hi ha hagut increments tarifaris del 17,25% de mitjana des del 14 de desembre de 2009, i del 20,47% de mitjana des del 4 d'octubre de 2010.

A Puerto Rico, s'ha produït un increment de tarifes del 50% des de l'1 de gener de 2010 que ha permès un increment d'ingressos del 10%, malgrat la caiguda del trànsit del 28,5%.

El 2010, les societats xilenes han invertit 2 milions d'euros, bàsicament per part d'Autopista Central, en equipament de peatge *free-flow* i millora de les infraestructures. A l'Argentina, **gco** ha invertit 2 milions d'euros en millores a estacions de peatge i increment de la seguretat. Quant a expansió, s'han invertit 11 milions d'euros en l'adquisició del 25% restant d'**apr**.

Ingressos de les concessions d'autopistes de gestió directa a la resta del món

248

milions d'euros

IMD

	2010	Var. %
elqui	4.795	4,7
rutas del pacífico	22.879	5,6
gco	73.419	6,5
apr	16.549	-28,5
Autopista Central	65.843	4,5
Total IMD	22.820	5,5

C. RESULTATS NIIF (milions d'euros) (Aportacions al consolidat d'abertis)

	2010	Var. %
Ingressos d'explotació	248	72,0
EBITDA	155	96,1
EBIT	64	688,6

INVERSIONS (milions d'euros)

	2010
Inversió operativa	4
Inversió en expansió	11



2.2 Infraestructures de telecomunicacions

El 2010, **abertis telecom** ha celebrat el seu desè aniversari consolidant-se com al grup líder en el segment de les infraestructures i els serveis de telecomunicacions terrestres a Espanya, pel fet de disposar, amb més de 3.300 centres, de la primera xarxa d'emplaçaments al país per a la difusió i distribució de senyals audiovisuals. A més, és un operador de prestigi internacional en el sector de la transmissió via satèl·lit, per la seva participació de referència en els operadors **Eutelsat** i **Hispasat**.

La implantació de la TDT a Espanya, un èxit sense precedents

L'any 2010 s'ha completat la transició a la Televisió Digital Terrestre (TDT), el major projecte de substitució tecnològica que mai s'ha dut a terme a Espanya i un dels més grans a Europa, i gràcies al qual s'ha donat cobertura, segons el Pla Tècnic Nacional de la TDT, al 98% i al 96% de la població per a les televisions públiques i privades, respectivament.

Ha estat un procés de gran complexitat tècnica, logística i social (ha afectat més de 46 milions de persones) per desplegar progressivament i des de l'any 2005, una nova xarxa de difusió digital basada en centres existents i nous, amb la finalitat de substituir la xarxa analògica desplegada al llarg dels últims cinquanta

anys. Dels centres emissors de TDT existents actualment a Espanya (un total de 5.700), el 58% (3.315) estan gestionats per **abertis telecom**.

Avui dia es pot afirmar que el projecte s'ha culminat amb un èxit rotund i amb quasi dos anys d'anticipació respecte de la majoria de països d'Europa. Aquesta tasca ha implicat tota l'organització d'**abertis telecom**, amb més de 700 persones treballant-hi directament, i la col·laboració de més de 2.000 tècnics i professionals externs.

Tanmateix, **abertis telecom** ha estat més que la TDT el 2010. El negoci de satèl·lits ha crescut amb força i, per

“abertis ha consolidat, en l'àmbit nacional i internacional, el seu rol de gestor industrial en el sector dels satèl·lits”

Quina ha estat l'evolució del negoci de satèl·lits durant l'any?

Després de quatre anys de permanència en el sector de les comunicacions per satèl·lit, des de gener de 2007 a **Eutelsat** i des de juny de 2008 a **Hispasat**, crec que podem afirmar que ens hem consolidat en aquest sector, en el nostre rol d'industrials, en l'àmbit nacional i l'internacional. Som coneguts i reconeguts mundialment pels diferents actors d'aquest negoci. Respecte de l'evolució del mercat, estem gratament sorpresos. Malgrat la situació de crisi financera global, el desenvolupament de l'activitat basada en tecnologia de satèl·lits ha mantingut el creixement d'altres anys. De fet, si es compleixen les previsions, s'espera que el creixement dels propers cinc anys es mantingui al voltant del 4%. El 2010, l'evolució de la divisió de satèl·lits, d'**Hispasat** i **Eutelsat**, va representar més del 60% del resultat net de la companyia. Possiblement, si seguim amb els creixements previstos, aquesta aportació encara creixerà més al llarg dels propers anys.

2010 ha estat un any de llançaments importants...

El llançament d'un satèl·lit sempre constitueix un moment rellevant en l'activitat d'una companyia. A finals de 2009, **Hispasat** va llançar a l'espai el satèl·lit Amazonas 2, que ha permès que l'empresa consolidés la seva posició en el mercat llatinoamericà. El 2010, es va llançar amb èxit el satèl·lit 1E, que complementa i dona continuïtat als satèl·lits 1C i 1D, més centrats en la península Ibèrica i l'oest d'Europa. En conseqüència, la flota actual d'**Hispasat**, incloent els satèl·lits d'Hisdesat, ja disposa de set satèl·lits que garanteixen la continuïtat i el creixement del negoci. A més, **Hispasat** i Hisdesat tenen una cartera de cinc nous llançaments previstos que posicionaran la companyia en un lloc envejable dins del sector. Pel que fa a **Eutelsat**, la companyia ha posat en òrbita el satèl·lit KA-SAT, que funciona perfectament i que, per tecnologia i anticipació, és una aposta de futur fonamental per al desenvolupament d'**Eutelsat**. La cartera de satèl·lits d'**Eutelsat** en procés de fabricació és impressionant; inclou set satèl·lits (W3C, AB7, W5A, W6A, Es'hail, W3D, EB9B) que obren un futur apassionant a la companyia.

A quins reptes s'enfrontarà la divisió durant els propers mesos?

Hispasat i **Eutelsat** són companyies que estan obligades a adaptar-se contínuament a les necessitats i evolució del mercat. Les noves tendències, basades en l'ús de la capacitat satel·litària comercial per a la prestació de serveis militars obren una oportunitat i un mercat enorme que fins ara era vedat. L'interès dels governs per dur la banda ampla a tots els racons dels seus països respectius converteix els satèl·lits en una peça fonamental per complementar ràpidament i eficaçment les infraestructures terrestres. En aquest sentit, cal destacar que **Eutelsat** és pionera en haver llançat a l'espai el primer satèl·lit europeu que utilitza la banda Ka-spot beam per a la prestació de serveis de banda ampla. En l'àmbit audiovisual, l'arribada de les transmissions en alta definició i en 3D implicarà l'ús intensiu de la capacitat satel·litària. Hi ha futur, hi ha demanda, hi ha tecnologia i hi ha capacitats: què més es pot demanar?

Carlos Espinós
Director General
d'Infraestructuras
Satélite abertis telecom



El creixement en l'àmbit de satèl·lits ha estat el resultat no només de l'increment de serveis, sinó que també s'ha d'agrair a les seves participades **Eutelsat** i **Hispasat**, protagonistes d'aquest any pel llançament de nous satèl·lits, amb la previsió de seguir fent-ho el 2011.

primera vegada, aquesta unitat és la que més aporta als resultats d'**abertis telecom**.

El creixement en l'àmbit de satèl·lits ha estat el resultat no només de l'increment de serveis, sinó que també s'ha d'agrair a les seves participades **Eutelsat** i **Hispasat**, protagonistes d'aquest any pel llançament de nous satèl·lits, amb la previsió de seguir fent-ho el 2011.

Eutelsat, l'operador líder a Europa, amb una participació de mercat del 30%, i el tercer operador mundial, ha posat en òrbita el KA-SAT, un nou satèl·lit d'alt rendiment que permetrà l'accés a la banda ampla via satèl·lit a les zones amb problemes de connectivitat.

Per la seva banda, **Hispasat**, el setè operador de satèl·lits del món quant a ingressos, ha llançat l'Hispasat 1E, amb què el Grup amplia la seva capacitat a Europa, Amèrica i Àfrica i incrementa la seva oferta de serveis d'alta qualitat.

L'any 2010, **abertis telecom** ha seguit treballant en el desenvolupament de

serveis de telecomunicacions per a operadors, incorporant nous projectes per a la implantació de xarxes de banda ampla tant amb tecnologia sense fil com en xarxes de fibra òptica, a més de serveis de radiocomunicacions en l'àmbit de la seguretat i les emergències, com la gestió per a la marina mercant i salvament marítim.

El repte de 2011 és consolidar i fer créixer els nous serveis i aplicacions que comporten les noves tecnologies. En l'àmbit de la TDT, es finalitzarà l'extensió dels tres nous múltiplex i es treballarà en la preparació per a l'arribada del dividend digital (reassignació de freqüències), prevista per a 2014. Pel que fa als nous serveis, l'aposta se centrarà en la televisió en alta definició, en el desenvolupament de serveis per a la TDT Premium i en l'impuls d'altres nous productes com ara la televisió en 3D, la televisió en mobilitat o els serveis interactius. En definitiva, nous avenços tecnològics en què **abertis telecom** vol seguir aportant, com a operador independent de xarxa, tota la seva capacitat d'innovació i desenvolupament per ajudar a aconseguir que una autèntica societat de la informació sigui una realitat.

CONTROL O CONTROL COMPARTIT

Societat	participació	Centres
abertis telecom	100,00%	-
retevisión	100,00%	2.662 emplaçaments
tradia	100,00%	653 emplaçaments
adesal	51,00%	
overon	51,00%	-
Hispasat	42,06% ¹	7 satèl·lits ²

1. S'inclou la participació indirecta ostentada a través d'**Eutelsat**

2. Inclou 2 satèl·lits d'**Hisdesat**.

ALTRES PARTICIPACIONS

Societat	participació	Centres
Torre Collserola	41,8%	-
Eutelsat	31,4%	27 satèl·lits
Cota	25,0%	-

Magnituds econòmiques i activitat

El negoci de les infraestructures de telecomunicacions se situa en segon lloc per aportació d'ingressos (552 milions d'euros) i EBITDA (218 milions d'euros), que representen un 13% i 9% respectivament sobre el total d'**abertis**.

El sector de les telecomunicacions ha augmentat els seus ingressos respecte a 2009, bàsicament per l'increment de l'activitat audiovisual (Televisió Digital Terrestre) i pels nous contractes de radiocomunicacions, així com pels majors ingressos no recurrents (trading extensions TDT). Aquests increments, juntament amb els ingressos superiors per satèl·lits (**Hispasat**), compensen la reducció en els ingressos per TV analògica conseqüència de l'apagada.

Aquestes magnituds no inclouen l'aportació d'**Eutelsat** ja que es consolida per posada en equivalència.

Durant 2010 **abertis telecom** ha realitzat inversions operatives per valor de 21 milions d'euros, bàsicament en inversions de reposició i de suport operatiu de **retelevisión** i **tradia**. D'altra banda, en expansió, ha invertit 126 milions d'euros en la finalització del desplegament territorial de la TDT i a **Hispasat**, en la participació en la construcció dels satèl·lits Hispasat 1E –lançat al desembre de 2010–, Amazonas III i Small Geo.

Ingressos de les infraestructures de telecomunicacions

552

milions d'euros

13%

del total d'**abertis**

	2010	Var.
N. emplaçaments	3.315	3,0%
N. servicentres	63.076	13,8%

C. RESULTATS NIIF (milions d'euros) (Aportacions al consolidat d'abertis)

	2010	Var.
Ingressos d'explotació	552	1,9%
EBITDA	218	-0,9%
EBIT	106	-2,2%

INVERSIONS (milions d'euros)

	2010
Inversió operativa	21
Inversió en expansió	126



2.3 Aeroports

El 2010, **abertis airports** ha mantingut la seva posició com a un dels operadors de referència al sector de les infraestructures aeroportuàries al món, una activitat que desenvolupa a 29 aeroports d'Europa, Estats Units i Amèrica Llatina, amb un trànsit global anual de 58 milions de passatgers.

Un operador de referència al món

Malgrat l'inici de la recuperació del trànsit en l'activitat de gestió aeroportuària al món, la persistència de la crisi econòmica en algunes regions i les adverses condicions meteorològiques, causades per l'erupció del volcà islandès Eyjafjalla i les tempestes de neu durant el primer trimestre de l'any, han comportat que la recuperació hagi estat desigual en els diversos països on opera **abertis airports**.

La diversificació geogràfica de la divisió de gestió aeroportuària ha donat fruit. El creixement a països de l'Amèrica Llatina on s'opera ha compensat les xifres menors en altres economies, com ara Estats Units i Europa.

En aquest context, **abertis airports** ha centrat els seus esforços en la gestió activa del negoci, amb una política de control de costos activa i apostant per altres activitats i serveis, com l'impuls de

l'activitat comercial amb els seus clients o els serveis d'aparcament.

tbi, la companyia l'adquisició de la qual va suposar l'entrada d'**abertis** en el sector aeroportuari fa sis anys, gestiona en règim de propietat o concessió vuit aeroports internacionals a Europa (Regne Unit i Suècia), Estats Units i Bolívia. Així mateix, manté contractes de gestió, total o parcial, en cinc aeroports més als Estats Units. Durant l'any, els aeroports de **tbi** han seguit millorant les seves infraestructures. L'aeroport de Belfast International ha inaugurat durant aquest exercici una nova terminal renovada, més moderna i espaiosa, configurada per incrementar el nombre de passatgers i contenir una major oferta comercial. Al seu torn, l'aeroport de Cardiff ha presentat aquest any un pla per renovar i ampliar la seva terminal, amb la finalitat d'augmentar l'oferta comercial i de dotar d'una in-

“Les inversions del projecte Phoenix mostren el compromís d'abertis amb l'economia i el desenvolupament d'Irlanda del Nord”

Què és el projecte Phoenix?

El projecte Phoenix és el gran projecte de renovació de la terminal, concebut a principis de 2009 amb l'objectiu de realitzar una sèrie de millores importants per als passatgers de l'Aeroport Internacional de Belfast. Els objectius clau del projecte han estat els següents: en primer lloc, crear un flux més “intuïtiu” a través de la terminal de sortides que escurci el desplaçament des de l'exterior fins a la porta d'embarcament; en segon lloc, reequilibrar l'espai de la terminal de manera que es dobli la superfície assignada a les activitats comercials de la zona d'embarcament; en tercer lloc, crear un ambient més modern i espaiós a la terminal per a usuaris i empleats, fent que arribi llum natural al centre, i, finalment, treballar amb els nostres socis comercials perquè l'aeroport disposi de nous productes i serveis que millorin l'experiència dels passatgers. El projecte es va posar en marxa durant la primavera de 2009, amb la reubicació de la zona de control de seguretat, que va anar seguida de la construcció d'un nou enllaç entre la zona de facturació i la de seguretat. En fases posteriors es va dur a terme la reubicació de l'espai de la terminal i la modernització de l'estructura. Totes les fases de les obres es van planificar i executar de manera que s'assegurés l'ús continuat de l'edifici mentre es realitzava la reconstrucció. La renovació es va concloure el novembre de 2010.

Què significa aquesta ampliació per a l'aeroport i per al desenvolupament d'Irlanda del Nord?

El turisme i les inversions tenen una importància fonamental per al desenvolupament de l'economia d'Irlanda del Nord i, per a molts dels visitants, l'Aeroport Internacional de Belfast és la primera impressió que reben de la regió quan arriben i la darrera quan se'n van. L'Aeroport Internacional de Belfast és el principal punt d'entrada per via aèria a Irlanda del Nord, i **abertis**, com a inversor a llarg termini en aquesta regió, necessita mostrar que està reforçant el seu compromís amb l'economia regional amb inversions apropiades, com ara el projecte Phoenix. A més, és molt important per a nosaltres mostrar que treballem amb el govern en la creació d'accessos que obrin l'economia de la regió a la resta del món.

Quins són els principals reptes de futur per a l'Aeroport Internacional de Belfast?

Un dels reptes més importants que sempre haurem d'afrontar és el fet que l'Aeroport Internacional de Belfast dona servei a la regió d'una illa de l'Atlàntic Nord, a la perifèria occidental d'Europa, per la qual cosa la major part del trànsit aeri és de sortida. Tanmateix, això també suposa una oportunitat. Com que estem envoltats de mar, les connexions de llarga distància per ferrocarril i autopista amb la resta de la Gran Bretanya o Europa mai no seran una alternativa a volar. D'altra banda, a mesura que la regió deixi enrere el seu passat turbulent i veiem una recuperació econòmica, hi haurà oportunitats significatives d'atraure el turisme. En aquest sentit, i amb la finalitat de crear canals d'accés per als visitants, haurem de competir enèrgicament per atraure noves línies aèries.

John Doran
Director de l'Aeroport
Belfast International



fraestructura més moderna el País de Gal·les.

A través de la companyia Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias (**dca**), **abertis** manté interessos en un total de 15 aeroports d'Amèrica Central i Amèrica Llatina, concretament a Mèxic, Jamaica, Xile i Colòmbia. Destaca especialment la seva posició en el Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), que és l'operador privat d'aeroports més gran d'Amèrica.

Els aeroports de **dca** han estat els que millor s'han comportat durant l'any, amb importants creixements de trànsit, a causa, en part, de l'impuls que les economies llatinoamericanes segueixen mostrant en comparació amb altres mercats.

abertis airports, igual que la resta de divisions del grup **abertis**, també ha apostat pel medi ambient. L'aeroport de London Luton, gestionat per **tbi**, s'ha associat amb Resource Efficiency East, per reduir les emissions de diòxid de carboni en l'àmbit de l'aeroport.

El 2011, **abertis airports** vol seguir amb la seva política de consolidació del negoci per mantenir el seu prestigi com a gran gestor d'infraestructures aeroportuàries, reconegut tant a l'estranger com a Espanya. En un context com l'actual, en què els governs apostaran cada vegada més per la col·laboració publicoprivada i per les concessions, **abertis airports** seguirà explorant i analitzant noves oportunitats d'inversió promogudes per les diferents administracions públiques. En aquest sentit, cal destacar l'anunci realitzat per part del Govern espanyol en relació amb el procés de concessió d'alguns grans aeroports, entre els quals destacarien els de Madrid-Barajas i Barcelona-El Prat, i que **abertis airports** estudia amb atenció.

Societat	Particip.	En propietat	En concessió	En gestió
dca	100%	-	15	-
tbi	90%	3	5	5
codad	85%	-	1	-
		3	21	5

A TRAVÉS DE **dca**

País	Particip.	En concessió
Jamaica	74,5%	1
Colòmbia	33,3%	1
Xile	14,8%	1
Mèxic	5,8%	12
		15

A TRAVÉS DE **tbi**

Ubicació	Participació	En propietat	En concessió	En gestió
Regne Unit (London Luton, Belfast i Cardiff)	100,0%	2	1	-
Suècia	90,1%	1	-	-
Florida (EUA)	100,0%	-	1	-
Bolívia	100,0%	-	3	-
Geòrgia (EUA)	100,0%	-	-	3
Califòrnia (EUA)	100,0%	-	-	1
Carolina del Nord (EUA)	100,0%	-	-	1
		3	5	5



amèrica



Regne Unit

Suècia

Belfast International

Cardiff Airport

London Luton

Stockholm Skavsta

Control o control compartit

- propietat
- concessió
- contracte de gestió

Altres participacions

- altres participacions

Magnituds econòmiques i activitat

El sector aeroports ha suposat un 7% dels ingressos i un 3% de l'EBITDA del grup **abertis** el 2010.

L'activitat de **tbi** s'ha vist afectada per la crisi econòmica mundial, per les adverses condicions meteorològiques, causades per l'erupció del volcà islandès Eyjafjalla i les tempestes de neu durant el primer trimestre de l'any, així com per determinades decisions de companyies aèries que, malgrat tot, s'han revertit el 2011.

D'altra banda, destaca l'evolució positiva de l'activitat per a **dca** i Codad, d'un 8,2% i un 13,8% respectivament.

Malgrat l'evolució negativa de l'activitat per a **tbi**, els ingressos augmenten un 5,5% a causa de l'ingrés per passatger de l'empresa (+7,9%), de la major aportació de **dca** (increment de tarifes a Montego Bay Jamaica) i de la favorable evolució dels tipus de canvi de la lliura i el dòlar respecte a l'euro.

El sector aeroportuari ha realitzat inversions per valor de 31 milions d'euros el 2010. S'ha invertit, bàsicament, en la substitució dels radars de Belfast i Cardiff, en la reparació de la plataforma d'estacionament d'Estocolm i en la reconfiguració del costat terra/aire de Belfast.

Ingressos d'explotació

277

milions d'euros

	2010	Var.
N. de passatgers (milers)		
London Luton	8.752	-4,1%
Belfast International	4.047	-10,8%
Cardiff	1.401	-14,0%
Orlando Sanford	1.139	-32,5%
Stockholm Skavsta	2.489	-0,6%
Bolívia	3.690	19,0%
N. total de passatgers tbi	21.517	-4,7%
N. de passatgers grup dca (milers)		
Montego Bay (Jamaica)	3.284	1,2%
Aerocali (Cali, Colòmbia)	3.114	23,7%
Santiago de Xile	10.161	13,4%
GAP (Mèxic)	20.223	4,9%
N. total de passatgers agregats dca	36.782	8,2%
N. de vols codad	149.880	13,8%

C. RESULTATS NIIF (MILIONS D'EUROS) (Aportacions al consolidat d'abertis)

	2010	Var.
Ingressos d'explotació	277	5,5%
EBITDA	81	8,1%
EBIT	26	65,9%

INVERSIONS (milions d'euros)

	2010
Inversió operativa	28
Inversió en expansió	3



2.4 Aparcaments

■ **saba** es manté com a un dels operadors líders del sector, tant a Espanya com a la resta del món, amb la gestió de 128.149 places en total, distribuïdes en 195 nuclis d'aparcament a Espanya, Itàlia, Xile, Portugal, França i Andorra.

■

Creixement orgànic a Espanya, consolidació internacional i aposta per la innovació

L'èxit de l'estratègia d'entrada en el segment d'aparcaments als aeroports –amb nous contractes als aeròdroms de Pamplona i Almeria–, la major internacionalització –amb noves places a Itàlia i Xile– i l'aposta per la innovació i els avenços tecnològics han marcat l'any 2010, quant a l'àrea d'aparcaments d'**abertis**.

En el mercat espanyol, **saba** s'ha consolidat com a un dels operadors principals en la gestió d'aparcaments d'aeroports. Enguany, s'han adjudicat els contractes de gestió dels aparcaments dels aeròdroms d'Almeria i Pamplona, que s'uneixen als de Barcelona - El Prat, Girona, Reus i Tenerife Sud. En total, el Grup suma unes 37.126 places gestionades en aeroports espanyols. Cal afegir-hi les quasi 635 places en concessió de l'aeroport de Brindisi, a Itàlia.

A més, s'ha reforçat el creixement a Espanya amb un nou centre en propietat a la ciutat de Palma de Mallorca. L'aparcament, situat al cor del barri vell de la capital, té una capacitat de 284 places.

En l'àmbit internacional, s'ha introduït una rotació d'actius amb el creixement a Itàlia i amb la sortida del Marroc. Al país transalpí, **saba** ha reforçat la seva posició de líder amb l'obertura d'un nou aparcament a la ciutat de Pisa. Amb aquests nous centres, el Grup suma un total de més de 26.200 places a Itàlia.

A Xile, les millores i la modernització dels centres de Providencia, Plaza de la Ciudadanía, Plaza de las Armas i Tribunales reforcen la posició de **saba** en aquest país estratègic per al grup, on ja suma un total de 15 aparcaments amb una capacitat conjunta de quasi 9.000 places.

Magnituds econòmiques i activitat

La innovació, l'aplicació de les noves tecnologies, i la preocupació per donar resposta a les necessitats socials d'eficiència i sostenibilitat mediambiental constitueixen altres factors que han marcat el desenvolupament de la companyia durant l'any 2010.

El sector dels aparcaments representa un 4% dels ingressos d'explotació d'**abertis** i arriba als 154 milions d'euros. L'aportació a l'EBITDA consolidat és de 64 milions d'euros, que representen un 3% del total d'**abertis**.

La incorporació de nous aparcaments i places (expansió a Espanya i Itàlia i nous contractes de gestió), juntament amb l'increment de les tarifes, expliquen l'augment de les magnituds del sector d'aparcaments de l'any 2010, que compensen una evolució lleugerament negativa de l'activitat en termes comparables, així com de l'estada mitjana.

Durant l'any, **saba** ha realitzat inversions en expansió per valor de 29 milions d'euros a Espanya –en l'adquisició de l'aparcament de Palma de Mallorca– i a Itàlia en la construcció de 14 nous aparcaments. Addicionalment, ha realitzat inversions operatives de reparació, conservació i manteniment de sistemes per valor de 7 milions d'euros.

País	Participació	N. de places	N. ciutats present
Espanya	99,48% ¹	73.302	46
Portugal	100,00%	17.796	8
Itàlia	100,00%	26.206	20
Xile	100,00%	8.942	3
França	76,28% ²	1.042	1
Andorra	60,00%	861	2
		128.149	80

1. **abertis** participa en un 99,48% a **saba**, que és la que participa en la resta de societats.

2. Accionariat compost al 50% per societats controlades pel grup **abertis**. En total, **abertis** ostenta el 76,28% de **saba-sanef** parkings.

C. RESULTATS NIIF (milions d'euros) (Aportacions al consolidat d'abertis)

	2010	Var. %
Ingressos d'explotació	154	2,8%
EBITDA	64	9,3%
EBIT	34	-1,0%

INVERSIONS (milions d'euros)

	2010
Inversió operativa	7
Inversió en expansió	29

	2010	Var. %
N. d'aparcaments	195	-0,5%
N. de places	128.149	-0,1%
N. de vehicles de rotació (milions)	56,3	0,0%
N. abonats	34.261	-0,6%

A l'efecte del negoci d'aparcaments, a més del grup **saba**, s'inclou el 100% de **saba-sanef** parkings (mercantilment dependent de **sanef** al 50%).



Xile (3)

França (1)

Andorra (2)

Espanya (46)

Portugal (8)

Itàlia (20)

A cada país s'indica el nombre de ciutats d'aquest país en què s'ha establert.
A cada ciutat hi pot haver un emplaçament o més.

“Les inversions realitzades a la xarxa de **saba** a Xile durant 2010 han permès millorar la tecnologia, la seguretat i la comoditat dels nostres aparcaments”

Quines millores ha dut a terme **saba Xile** en la seva xarxa d'aparcaments l'any 2010?

Durant 2010, vam desenvolupar un intens i eficient programa d'inversió i millores en els estacionaments que **saba** gestiona a la capital del país, concretament a Providencia i a Santiago-Centro, procés que va comportar inversions de més de dos milions d'euros. Amb aquestes obres pretenem homogeneïtzar la nostra xarxa d'aparcaments, oferint més tecnologia, seguretat i comoditat als més de 12.000 usuaris que atenem diàriament. El programa es va iniciar a Providencia, amb la idea d'expandir-lo a altres llocs el 2011, i implicà la renovació de la imatge corporativa de **saba**, la incorporació de caixers automàtics i la millora dels accessos per a vianants. D'altra banda, als aparcaments de Plaza de la Ciudadanía i Plaza de Armas, al centre de Santiago, vam habilitar un sistema de control d'accés basat en la tecnologia ChipCoin, que consisteix en una fitxa electrònica que es fa servir com a alternativa a la tradicional targeta de paper. A més, cal mencionar les tasques de millora i adequació que s'han dut a terme a la nostra xarxa d'aparcaments per reparar els danys produïts pel terratrèmol que va sotragar Xile l'any 2010. L'afectació dels nostres aparcaments no va ser greu i tots es van mantenir plenament operatius, excepte dos situats a Concepción, zona propera a l'epicentre, que van tornar a posar-se en funcionament al cap de 30 dies, en el cas del de Tribunales, i de 70 dies, en el de Catedral. L'equip de **saba Xile** ha fet una gran feina afrontant el repte que va suposar aquesta contingència.

Quina evolució ha tingut el portafolis d'aparcaments de **saba** a Xile el 2010?

A principis d'any, va entrar en funcionament l'estacionament Plaza de los Tribunales de Justicia, a la ciutat de Concepción, amb el qual se sumaven, amb l'estacionament Catedral, més de 800 places en aquesta ciutat del sud de Xile. A més, cal dir que a finals de 2010 vam renovar el nostre contracte de gestió amb Clínica Las Condes. Renovar aquest contracte significa haver aconseguit respondre al nivell d'exigència plantejat, amb una veritable solució integral de gestió de tota la infraestructura d'aparcaments de la Clínica Las Condes, primera entitat hospitalària xilena acreditada per la Joint Commission International.

Quins són els principals reptes de futur del sector de l'aparcament a Xile i quin paper creu que pot fer **saba** al país per ajudar que es desenvolupi?

Els indicadors econòmics del país ens mostren que hem de seguir amb la nostra política de desenvolupament, ampliant la nostra presència a Xile. Personalment, em centraria en dos eixos: en primer lloc, consolidar el nostre lideratge en el sector de la concessió; en segon lloc, enfortir el nostre factor diferenciador de qualitat **saba**, amb una política constant d'implantació de tecnologia punta, factor cada dia més rellevant en la decisió i justificació de l'ús d'un estacionament. En particular, penso en l'aplicació o incorporació de la tecnologia TAG (ViaT a Espanya) en els nostres aparcaments, ja que a la capital del país, més del 95% del parc automotor està equipat amb aquest dispositiu.

Jean François Mousset
Gerent general de
saba Xile





2.5 Parcs logístics

■
abertis logística és la unitat de negoci d'**abertis** dedicada a la promoció, disseny, desenvolupament, gestió i explotació de parcs logístics a Espanya, Portugal i Xile.
 ■

Consolidació a Espanya i bones expectatives en l'àmbit internacional

2010 ha estat l'any de la definitiva internacionalització d'**abertis logística**. Al creixement en l'ocupació i en el nombre de contractes a Espanya amb la consolidació del seu negoci a la zona Centre, s'ha sumat la inauguració del seu parc a Xile, que obria amb el 100% de l'espai contractat. És el fruit d'una aposta ferma per la gestió de parcs logístics intermodals, adaptats a les necessitats dels seus clients i situats a les ubicacions més estratègiques.

A Portugal, s'ha avançat en el desenvolupament del projecte **abertis logisticspark lisboa**, la primera infraestructura d'aquestes característiques al país, situada a només 30 quilòmetres de la capital portuguesa i propera als principals nodes viaris i ferroviaris del país.

A Espanya, després de trimestres de correcció, tant en ocupació com en preus, la indústria ha experimentat una moderada reactivació de la demanda. En aquest context, **abertis logística** ha posat el

màxim interès i esforç en la completa comercialització de l'ampliació de l'**abertis logisticspark coslada** (Coslada II), situat al cor del Corredor del Henares, el gran focus de desenvolupament econòmic i logístic de la regió metropolitana de Madrid. A Catalunya, els parcs logístics s'han beneficiat de la recuperació de les explotacions i del moviment del Port de Barcelona, i a Sevilla, de la Zona de Actividades Logístiques (ZAL), amb una ocupació superior al 75%.

En l'àmbit corporatiu, el 2010 s'ha formalitzat l'estructura definitiva del Consorci de Parcs Logístics (**cpl**), un projecte que uneix les capacitats d'**abertis logística** i l'Autoritat Portuària de Barcelona per a la promoció i el desenvolupament d'activitats logístiques en el territori de Catalunya i la seva zona d'influència. Després d'aquesta operació, **abertis** incrementa la seva participació sobre **cpl** fins a un 64,5% i sobre Cilsa, fins a un 44%.

Magnituds econòmiques i activitat

El 2010, **abertis logística** ha obtingut la certificació ISO 14001:2004 pel seu Sistema de Gestió Ambiental aplicat a l'activitat de promoció i gestió d'infraestructures logístiques, incloent-hi totes les activitats pròpies de la companyia. Els parcs logístics **abertis logisticspark penedès** i la Zona d'Equipaments CIM Vallès també han obtingut les certificacions ISO 14001 i 9001 pels seus sistemes de gestió ambiental i de qualitat, respectivament.

La unitat de negoci de parcs logístics aporta uns ingressos d'explotació de 35 milions d'euros i un EBITDA de 23 milions d'euros al consolidat d'**abertis**, xifres que representen un 1% del total del Grup.

El 2010, les variacions del compte de resultats s'han vist afectades positivament per la reestructuració societària del grup **cpl**, que ha comportat una revalorització per valor raonable del 32% a Cilsa, la qual cosa, al seu torn, ha generat un impacte positiu pel que fa a ingressos i un EBITDA de 14 milions d'euros. Aquest impacte compensa amb escreix la no-consolidació d'Areamed, que des de finals de 2009 s'integra en la unitat d'autopistes.

S'ha registrat un increment de la superfície construïda per l'entrada en explotació de la primera nau a Santiago de Xile, tot i que l'ocupació mitjana ha disminuït per l'impacte de la crisi econòmica. En aquest sector les principals inversions corresponen a inversions en expansió (26 milions d'euros), ja que és un sector que encara està en fase de desenvolupament. Les principals inversions s'han produït a Xile i a Portugal.

CONTROL O CONTROL COMPARTIT

Societat	% particip.	Parcs logístics	Ciutat	Superfície total parcel·la (hectàrees)	Estat actual
abertis logística	100,0	CIM Vallès (zona de serveis)	Barcelona	7,0	Operatiu
		abertis logisticscenter camarma	Madrid	8,0	Terrenys en construcció
		abertis logisticscenter henares	Madrid	11,0	Terrenys en construcció
		abertis logisticscpark penedès	Barcelona	14,0	Operatiu
		abertis logisticscpark coslada	Madrid	10,7	Operatiu
Chile logística	100,0	abertis logisticscpark santiago	Xile	63,3	Operatiu / En construcció
abertis Portugal Logística	100,0	abertis logisticscpark lisboa	Portugal	100,0	En construcció
sevisur	60,0	ZAL Port de Sevilla	Sevilla	54,0	Operatiu / En construcció
Parc Logístic Zona Franca	50,0	Parc Logístic Zona Franca	Barcelona	41,0	Operatiu / En construcció
Arasur	44,0	Arasur	Àlaba	188,0	Operatiu / En construcció
Cilsa*	28,4	Zal Barcelona i Zal Prat	Barcelona	213,0	Operatiu / En construcció
		Zal Tolosa	França	20,0	Operatiu / En construcció
				730	

***abertis** controla el 64,5% de la societat holding **cpl**, que al seu torn participa en un 44% a Cilsa

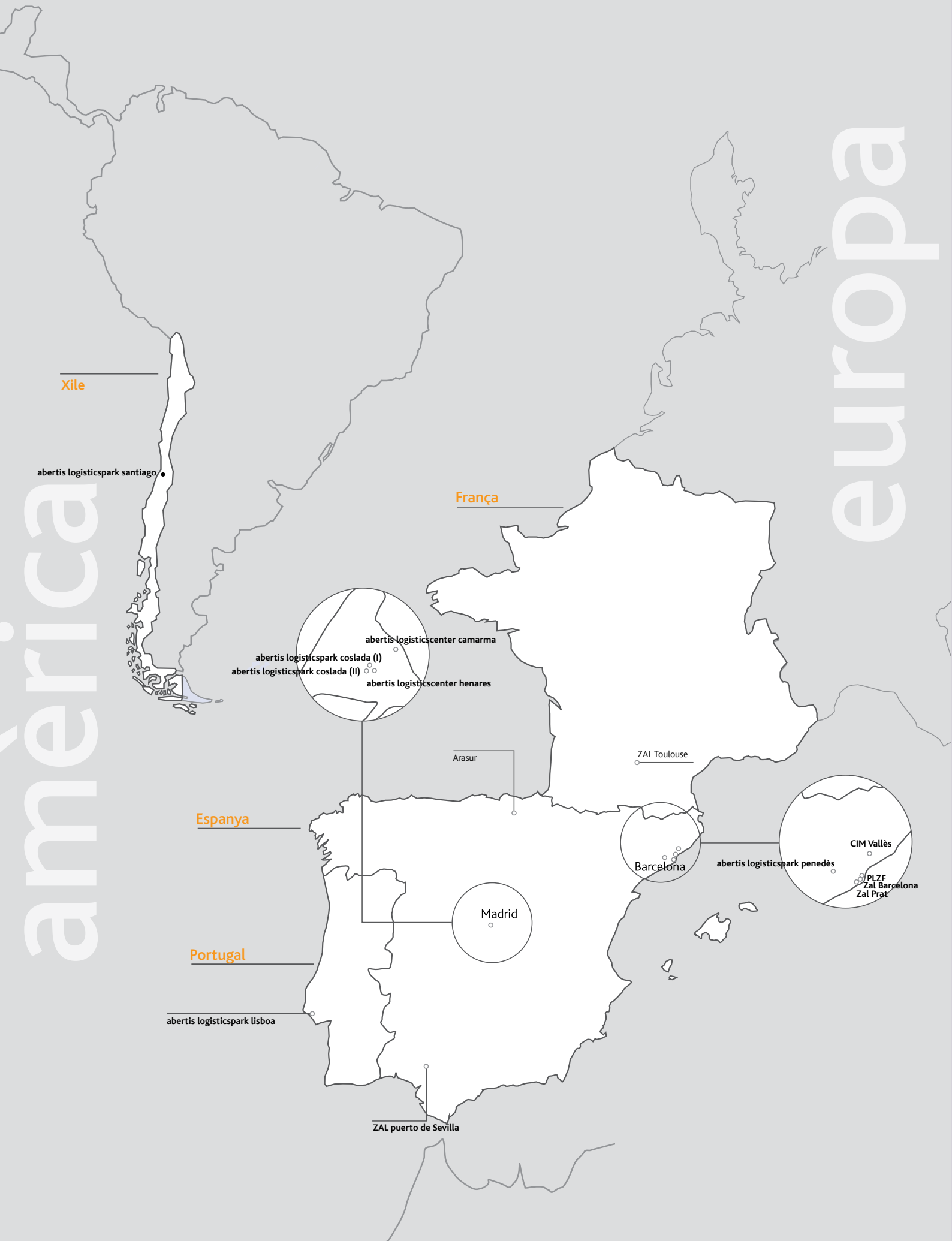
	2010	Var.
m ² naus i oficines construïts	534.407	4,5%
% d'ocupació mitjana	65,6%	-9,4

INVERSIONS (milions d'euros)

	2010
Inversió operativa	1
Inversió en expansió	26

C. RESULTATS NIIF (milions d'euros) (Aportacions al consolidat d'abertis)

	2010	Var.
Ingressos d'explotació	35	17,7%
EBITDA	23	94,6%
EBIT	1	-65,3%



Xile

abertis logisticspark santiago

França

abertis logisticscenter camarma
abertis logisticspark coslada (I)
abertis logisticspark coslada (II)
abertis logisticscenter henares

Arasur

ZAL Toulouse

Espanya

Barcelona

abertis logisticspark penedès

CIM Vallès

PLZF
ZAL Barcelona
ZAL Prat

Portugal

Madrid

abertis logisticspark lisboa

ZAL puerto de Sevilla

“El producte que oferim a Coslada té unes característiques molt específiques, cosa que ens ha permès guanyar cinc clients nous el 2010”

Com valora l'exercici 2010 per a abertis logisticpark coslada?

L'any 2010 ha estat un exercici de reptes continus i d'una activitat frenètica que, gràcies a l'esforç de l'equip d'**abertis logística** i en especial del de la zona centre, ha acabat sent un any de bons resultats. En aquest sentit, destacaria l'ampliació dels contractes amb l'Ajuntament de Madrid i la Tresoreria de la Seguretat Social, així com l'entrada de cinc nous clients al parc logístic: MRW, Grupo Microma, Lince Envíos, Fagor i Incedere. Això ens ha permès tancar l'any amb una ocupació del parc del 65%.

Com ha acollit el mercat el producte que ofereix abertis logística a la zona centre?

El producte que comercialitzem actualment a Coslada té unes característiques molt específiques que fan que sigui un parc destacable i reconegut. Per començar, complim amb la premissa bàsica de qualsevol actiu logístic: una ubicació immillorable, amb unes magnífiques comunicacions per carretera entre els anells de la M-40 i la M-50, enganxats a l'A-2, molt a prop del port sec i de l'aeroport de Madrid, i amb connexions amb el metro i la xarxa de trens de rodalia. Una altra característica destacable és la flexibilitat en la modulació de les naus en espais des de 1.200 m² fins a 10.000 m². Finalment, destacaria els serveis al client que ofereix el parc, com a un altre fet diferencial que permet als nostres clients dedicar-se al seu negoci i compartir despeses amb els seus veïns. Aquestes tres característiques ens han permès definir els nostres clients potencials.

Quins són els principals reptes de futur d'abertis logística a la zona centre?

El nostre principal repte a la zona centre és convertir-nos en un referent en el mercat de la logística i, per aconseguir-ho, ens hem marcat tres línies de treball. En primer lloc, completar la comercialització dels nostres parcs de Coslada. En segon lloc, participar activament en els plans de desenvolupament logístic amb les administracions públiques –en concret, a través de Madrid Plataforma Logística (MPL). En tercer lloc, desenvolupar els parcs logístics de San Fernando i Camarma, quan el mercat ho aconselli.

Manuel Miranda
Director de la Zona
Centre d'abertis logística



rsc rsc rsc rsc rsc rsc rsc rsc rsc

rsc rsc rsc **rsc** rsc rsc rsc rsc rsc

Carta del president

Entrevista al conseller delegat

Govern corporatiu i òrgans de govern

1.1 Govern corporatiu

1.2 Òrgans de govern

Activitats del grup abertis

2.1 Autopistes

2.2 Infraestructures de telecomunicacions

2.3 Aeroports

2.4 Aparcaments

2.5 Parcs logístics

Responsabilitat social corporativa

3.1 Pla estratègic d'abertis

3.2 Indicadors 2010

Informació economicofinancera

4.1 Magnituds consolidades

4.2 Gestió financera

4.3 Accionistes i borsa



3.1 Pla estratègic d'abertis

L'RSC a abertis, a grans trets

- Durant el 2010 **abertis** ha rebut diferents reconeixements, entre els quals cal destacar la distinció de Silver Class en el sector del transport industrial, atorgada per Sustainable Asset Management (SAM), en relació amb la trajectòria de sostenibilitat 2010-11, i la distinció HONOS per la seva trajectòria de protecció del patrimoni arqueològic, atorgada per l'Institut Català d'Arqueologia Clàssica.
- El Codi Ètic ha estat redefinit durant l'any 2010 amb l'objectiu de millorar-ne la difusió i el desenvolupament internacional, així com l'adequació a la legislació vigent en els diferents països en què opera el Grup.
- Els serveis addicionals oferts en la prestació de serveis, l'atenció al client a través de noves tecnologies i les campanyes de seguretat vial, entre altres accions, han contribuït a mantenir constant l'índex de satisfacció al client.
- La retenció del talent, la satisfacció de les persones treballadores i la seva seguretat han constituït els principals eixos d'actuació de l'any. També s'han continuat els programes de desenvolupament directiu i gestió de competències, els plans de formació i l'extensió dels sistemes de gestió de riscos.
- La inversió en actuacions mediambientals s'ha mantingut constant i s'ha continuat amb l'extensió dels sistemes de gestió mediambiental segons ISO 14001, les accions d'estalvi i eficiència energètica, i la sensibilització i educació ambientals, de manera que s'han obtingut reduccions significatives de la despesa energètica.
- El comitè de compres ha promogut el nou protocol d'homologació de proveïdors, que inclou una classificació de les empreses proveïdores en funció de les seves activitats i resultats vinculats a l'RSC.
- La relació amb la comunitat local s'ha consolidat a través de dos eixos d'actuació: els acords de col·laboració a llarg termini amb organitzacions de la comunitat i la gestió de patrocinis. Així, s'ha incrementat un 90% el total de projectes rebuts.

“L'objectiu és reduir el consum d'energia en un 15% en tres anys als aeroports britànics que gestiona **abertis**”

Què és el programa CRC i quina finalitat persegueix?

El CRC (Carbon Reduction Commitment) és un programa desenvolupat pel govern britànic per fiscalitzar les emissions de carboni procedents de les fonts d'energia consumida per les empreses. Les fonts d'energia inclouen electricitat, gas i benzines usades per a la calefacció o la generació d'electricitat (no per a vehicles). Aquest programa obliga les empreses a mesurar la seva petjada de carboni i a comprar uns permisos d'emissions (12 lliures esterlines per cada tona de CO₂ produïda). Està previst publicar una classificació d'empreses en funció de les emissions produïdes, amb la qual cosa es persegueix l'objectiu addicional que les empreses vulguin mantenir una bona reputació. El programa va començar a l'abril de 2010 amb la inscripció al programa i a l'octubre de 2011 es publicarà la primera classificació d'empreses. El primer pagament es farà a l'abril de 2012. El primer any les empreses han de concentrar-se a identificar i mesurar minuciosament les seves emissions de carboni lligades a les diferents fonts d'energia. El govern britànic és un dels més avançats en la introducció de polítiques ambientals lligades a l'escalfament global. Amb el CRC, vol incentivar les empreses a ser més eficients energèticament i reduir així les emissions de CO₂.

Quines mesures s'han pres per adaptar-se a aquesta nova iniciativa fiscal ambiental del govern britànic?

La direcció d'**abertis airports** ha considerat aquest programa com a una oportunitat de revisar la seva estratègia energètica i valorar les opcions per reduir el consum energètic. Es tracta d'un programa dut a terme en coordinació amb l'estratègia de RSC d'**abertis**. És important assenyalar que els aeroports són infraestructures que consumeixen energia de manera constant les 24 hores del dia, 365 dies l'any. El cost de l'energia elèctrica que produeix l'equivalent d'una tona de CO₂ supera les 100 lliures, i arriba a les 133 lliures a Belfast, on l'electricitat és més cara. El programa suposa afegir 12 lliures a aquest cost, però les mesures d'estalvi energètic han de prevaler, perquè són més eficients. El pla que ens hem marcat té l'objectiu de reduir el consum d'energia en un 15% en tres anys, considerant tres punts clau: revisió de les tecnologies usades en l'actualitat i substitució per noves tecnologies més eficients, incorporar noves pràctiques en el manteniment d'equips, i revisió dels programes de formació d'empleats.

Quina valoració fa d'aquesta iniciativa i quines són les seves perspectives de futur?

Aquesta iniciativa ha suposat treballar de manera transversal i eficient. Per un costat, s'ha buscat una estratègia comú per als tres aeroports –London Luton, Belfast International i Cardiff– des del punt de vista tècnic i s'ha previst compartir experiències per assegurar l'aplicació de les millors pràctiques. Per l'altre costat, s'ha treballat amb **abertis** per incorporar els programes de formació energètica del Grup (Aristos) que el grup **abertis** ha posat a disposició de les seves unitats de negoci, facilitant el canvi cultural cap a hàbits més eficients i millorant la identificació del personal del Regne Unit amb **abertis**.

Adrià Canals Macià Gerent d'Infraestructures d'abertis airports



La fundació abertis: un agent catalitzador

Durant l'any 2010, la **fundació abertis** s'ha consolidat com a un agent catalitzador de la seguretat vial, i de la difusió i la promoció del coneixement. Com a fites remarcables, cal destacar la inauguració de la seu de la fundació a França i l'inici de les activitats a Xile, l'establiment d'un conveni de col·laboració amb l'Ajuntament de Roma per a la millora de la seguretat vial, la consolidació del Dia del Voluntariat i l'atorgament de la Medalla de Plata al Mèrit de la Seguretat Vial per part del ministre de l'Interior.

En el mateix sentit, la campanya "Et queda una vida, no la perdís a la carretera" s'ha fet extensiva a Madrid i el programa "Espai Terra", sobre natura, medi ambient i tradicions vinculades a la terra ha concentrat premis, audiència i eficàcia divulgadora.

La difusió del coneixement de l'any 2010 ha inclòs l'edició de diverses publicacions, la continuació del programa de visites guiades a la seu de la fundació, el castell de Castellet i la creació d'una nova càtedra en col·laboració amb el govern francès.

Les càtedres abertis

càtedra abertis - UPC de Gestió d'Infraestructures del Transport. Desenvolupa activitats de formació i investigació en el camp de la gestió d'infraestructures del transport.

càtedra abertis - IESE de Regulació, Competència i Polítiques Públiques. Al llarg de 2010 ha seguit generant idees i difonent coneixements en les àrees de regulació, competència i polítiques públiques.

càtedra abertis - ESADE de Lideratges i Governament Democràtic. Té com a objectiu analitzar els models de govern empresarial, públic i social, així com estudiar i impulsar fórmules innovadores de lideratge capaces de donar resposta als reptes de la societat actual.

càtedra abertis - FEDEA d'Economia de les Infraestructures i el Transport. Els objectius són desenvolupar la investigació en temes d'economia de les infraestructures i el transport, i la difusió dels treballs realitzats.

càtedra abertis - LUMSA, la primera experiència d'**abertis** en matèria de transferència de coneixement universitat-empresa fora d'Espanya, va presentar el passat mes de desembre a Roma el seu primer programa d'activitats sota el lema Gestió Sostenible i Innovació.

La càtedra abertis - ENPC-IFSTTAR, creada conjuntament per la **fundació abertis** i l'École des Ponts ParisTech - IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux) se centrarà en la formació i la investigació en matèria de gestió d'infraestructures de transport.



3.2 Resum indicadors 2010

ESTRATÈGIA I MONITORITZACIÓ DE RSC

Indicadors recopilats	>200
Xifra de negoci inclosa en l'abast del pla estratègic d'RSC	94%

CLIENTS

Xifra de negoci que disposa d'un sistema de qualitat implantat	91%
Índex de satisfacció dels clients (sobre 10)	7,6
Consultes, queixes i suggeriments atesos	97%

MEDI AMBIENT

Xifra de negoci que disposa d'un sistema de gestió ambiental implantat	94%
Tones de CO ₂ (per cada milió d'euros de xifra de negoci)	50,64
Ús del telepeatge (respecte al total de transaccions)	32%
Residus valoritzats (respecte al total de residus generats)	87%
Inversió mediambiental (respecte del benefici net consolidat)	4,7%

RECURSOS HUMANS

Dones en plantilla (respecte al total de la plantilla)	26%
Treballadors amb contracte indefinit (respecte al total de la plantilla)	87%
Recursos invertits en formació	3.987.568€
Mitjana d'hores de formació per empleat	19,1
Xifra de negoci que disposa d'un sistema de seguretat laboral implantat	90%
Treballadors amb discapacitat contractats (directament i indirectament)	1,98%

COMUNITAT INVERSORA

Reunions amb gestores	262
Opinions i consultes d'accionistes ateses	7.363

PROVEÏDORS

Nombre de proveïdors avaluats sota criteris socials i ambientals	2.198
Percentatge de concursos amb clàusules socials i ambientals	95%
Percentatge de compra local	91%

COMUNITAT

Aportació a la comunitat (respecte del benefici net consolidat)	1,2%
Projectes aprovats pel Comitè de Patrocini	128
Inversió en accessibilitat social i desenvolupament econòmic (respecte del total d'aportació a la comunitat)	47%
Associacions i col·lectius amb participació activa en abertis	195

omicrofinancera economicofina

ancera economicofinancera eco

Carta del president

Entrevista al conseller delegat

Govern corporatiu i òrgans de govern

1.1 Govern corporatiu

1.2 Òrgans de govern

Activitats del grup abertis

2.1 Autopistes

2.2 Infraestructures de telecomunicacions

2.3 Aeroports

2.4 Aparcaments

2.5 Parcs logístics

Responsabilitat social corporativa

3.1 Pla estratègic d'abertis

3.2 Indicadors 2010

Informació economicofinancera

4.1 Magnituds consolidades

4.2 Gestió financera

4.3 Accionistes i borsa



4.1 Magnituds consolidades

Resultats

Primers comptes adaptats a IFRIC12 amb data 1 de gener de 2010, havent-se modificat el compte de resultats de 2009 a efectes comparatius.

El resultat d'**abertis** el 2010 ha estat de 662 milions d'euros, la qual cosa suposa un increment d'un 6,1% respecte a l'any anterior.

L'evolució positiva de les autopistes d'**abertis** a França i a la resta de països (bàsicament, Xile), la major activitat del sector de les telecomunicacions, l'impacte positiu de la compensació pels convenis de l'AP-7 i del Maresme i, en menor mesura, les lleugeres revisions de tarifes de

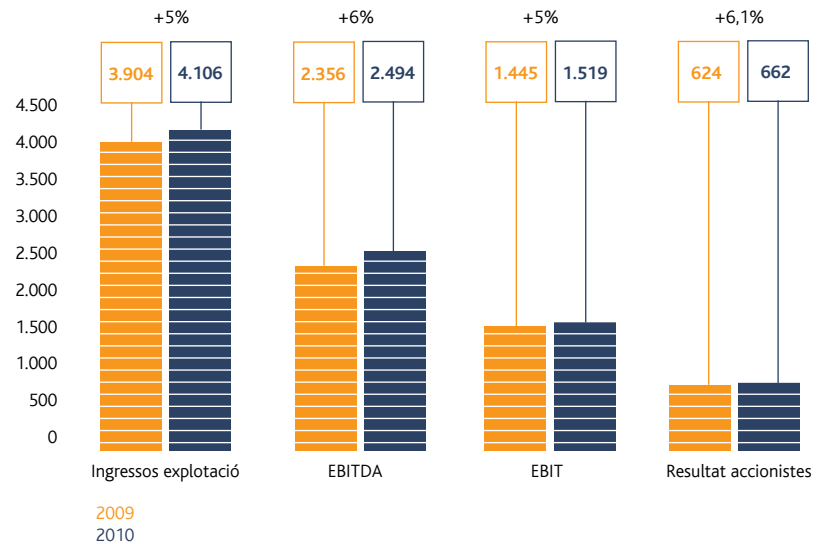
l'exercici, compensen l'evolució negativa del trànsit a les autopistes espanyoles i la lleu reducció de l'activitat del sector d'aeroports, afectada per altres factors no recurrents (impacte del núvol de cendra del volcà islandès Eyjafjalla). Tot això, juntament amb la millor aportació de les societats per posada en equivalència, permet un increment del resultat d'un 6,1%, malgrat les majors amortitzacions i l'augment del resultat financer negatiu, per les adquisicions realitzades el juny de 2009 (bàsicament, un 50% adicional d'**avasa** i **rutas del pacifico**, i un 75% adicional d'**elqui**, que passen a consolidar per integració global).

(milions d'euros)	Consolidat		
	2010	2009	Var.
Ingressos d'explotació	4.106	3.904	5%
Despeses d'explotació	(1.611)	(1.548)	4%
EBITDA	2.494	2.356	6%
Dotació amortització i pèrdues deteriorament	(975)	(911)	
Resultat explotació	1.519	1.445	5%
Resultat financer	(667)	(587)	
Resultat societats posades en equivalència	117	77	
Resultat abans d'impostos	969	936	4%
Impost sobre societats	(226)	(252)	
Resultat de l'exercici	743	684	9%
Interessos dels minoritaris	(82)	(60)	
Resultat accionistes de la societat	662	624	6,1%

Ingressos

Els ingressos d'exploració han assolit els 4.106 milions d'euros, la qual cosa suposa un increment del 5% respecte a l'exercici precedent.

Aquest increment s'explica per l'evolució positiva de l'activitat de la diversificació geogràfica (especialment en el cas de les autopistes d'**abertis** a França i a Xile) i sectorial (especialment en el cas del sector de les telecomunicacions, com a conseqüència d'haver-se completat el desplegament de la Televisió Digital Terrestre), per les revisions de tarifes i per la integració durant un exercici complet de les magnituds d'**avasa**, **rutas del pacífico** (consolidades per integració proporcional fins al 30 de juny de 2009) i **elqui** (registrada amb el mètode de la participació fins al 30 de juny de 2009). Aquests



impactes positius han compensat el descens d'activitat de les autopistes d'**abertis** a Espanya, dels aeroports (afectats addicionalment per factors meteorològics) i dels parcs logístics.

En general, es manté sense variacions significatives el pes relatiu dels ingressos generats fora d'Espanya, i també el pes de les diferents unitats de negoci.

INGRESSOS D'EXPLORACIÓ (milions d'euros)

	2010	%	2009	%
Autopistes	3.078	75%	2.907	74%
Telecomunicacions	552	13%	541	14%
Aeroports	277	7%	263	7%
Aparcaments	154	4%	150	4%
Serveis a la logística	35	1%	30	1%
Serveis corporatius i altres	9	0%	12	0%
TOTAL	4.106	100%	3.904	100%

INGRESSOS D'EXPLORACIÓ (milions d'euros)

	2010	%	2009	%
Espanya	2.051	50%	2.026	52%
França	1.444	35%	1.388	36%
Gran Bretanya	177	4%	166	4%
Xile	192	5%	113	3%
Resta del món	241	6%	211	5%
TOTAL	4.106	100%	3.904	100%

Resultat brut d'exploració (EBITDA)

Les despeses d'exploració corresponen bàsicament a despeses de personal i despeses de manteniment de les infraestructures i augmenten un 4%, principalment per l'impacte de les adquisicions realitzades durant l'exercici 2009 i per la realització d'operacions de trading (en obres d'autopistes i extensions de cobertura de TDT) amb marges més reduïts del que és habitual. Tanmateix, tots aquests efectes es veuen parcialment compensats per mesures de millora de l'eficiència i optimització dels costos d'exploració, cosa que permet que el marge EBITDA se situï en el 60,8% al tancament de l'exercici.

La plantilla mitjana el 2010 assoleix els 12.401 empleats i es manté el pes relatiu dels empleats fora d'Espanya.

Amortitzacions i deteriorament d'actius

Malgrat l'impacte positiu de les amortitzacions registrat a **sanef** per l'allargament d'un any del termini de concessió, com a conseqüència de l'acord "Paquet Vert", es produeix un increment de les amortitzacions principalment per la incorporació de les noves adquisicions, realitzades durant l'exercici 2009, així com per la dotació de provisions de deteriorament en dos actius logístics.

Els fons de comerç, sota NIIF, no s'amortitzen sistemàticament, però sí que es deprecien partint del resultat de les proves de deteriorament que s'han de realitzar sobre aquests fons. Dels resultats de la realització d'aquestes proves sobre els fons de comerç existents al grup **abertis** no s'ha després la necessitat de realitzar cap ajustament significatiu.

Resultat financer

L'augment del resultat financer negatiu és degut principalment a la major càrrega financera derivada de les adquisicions realitzades pel Grup durant 2009, a l'impacte puntual de determinats refinançaments i a altres impactes no recurrents (provisió per la recuperabilitat de préstecs participatius).

Cal destacar, tanmateix, que l'increment de la càrrega financera derivat dels impactes que abans hem esmentat s'ha vist mitigat per la disminució dels tipus d'interès durant el primer semestre de l'exercici respecte del primer semestre de l'any 2009, amb un impacte significatiu en el deute a tipus variable que, al tancament de 2010, suposa el 16% del total. Així mateix, no oblidem que 2009 incloïa un impacte positiu no recurrent per diferències de canvi a Xile.

Resultat de societats posades en equivalència

El resultat de societats posades en equivalència reflecteix la bona evolució d'**Eutelsat** i Coviandes durant l'exercici, cosa que ha causat el seu notable increment.

Impost sobre societats

El 2010 la despesa per l'impost sobre societats ha estat afectada per l'impacte positiu no recurrent de +6 milions d'euros, conseqüència de la reducció del tipus de gravamen de l'impost sobre societats al Regne Unit (del 28% al 27%) a partir de 2011, que afecta tant al compte de resultats com als saldos passius pendents de pagament. Deixant de banda aquests impactes, hi ha hagut una variació no significativa del tipus efectiu com a conseqüència del manteniment del resultat abans dels impostos objecte de tributació (el resultat de societats posades en equivalència tributa en origen).

Flux d'efectiu

Durant el 2010, **abertis** ha generat un flux d'efectiu brut (anterior a les inversions i al pagament de dividends) de 1.616 milions d'euros, un 7,6% superior al de l'any anterior.

EBITDA (milions d'euros)

	2010	%	2009	%
Autopistes	2.138	86%	2.007	85%
Telecomunicacions	218	9%	219	9%
Aeroports	81	3%	75	3%
Aparcaments	64	3%	59	2%
Serveis a la logística	23	1%	12	1%
Serveis corporatius i altres	-30	-1%	-17	-1%
TOTAL	2.494	100%	2.356	100%

EBITDA (milions d'euros)

	2010	%	2009	%
Espanya	1.317	53%	1.306	55%
França	917	37%	878	37%
Gran Bretaña	48	2%	41	2%
Xile	130	5%	73	3%
Resta del món	83	3%	59	3%
TOTAL	2.494	100%	2.356	100%

FLUX D'EFECTIU BRUT (milions d'euros)

	2010	2009	Var.
Flux d'efectiu brut	1.616	1.502	7,6%

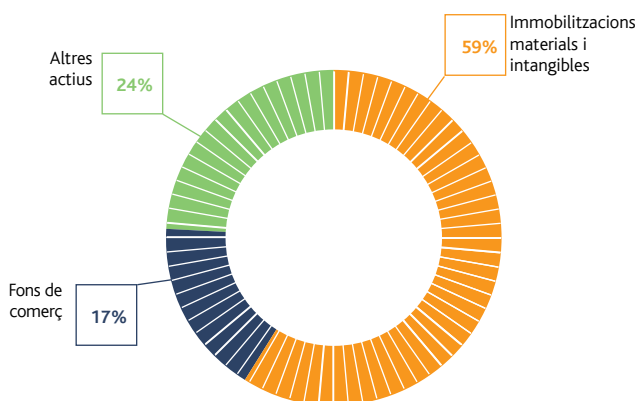
Balanç

Les variacions més destacables de l'exercici es deuen principalment a l'impacte de la valoració de Brisa i Atlantia al mercat (en altres actius no corrents i en actius mantinguts per a la venda), i a la incorporació d'actius d'apr i Cilsa –en aquest últim cas com a conseqüència de la reestructuració societària en el sector de la logística, que ha permès agrupar a cpl determinades plataformes logístiques de Catalunya i de la zona d'influència del Port de Barcelona a l'arc sud-oest del Mediterrani, per la qual cosa abertis, amb efectes de 31 de desembre de 2010, va passar a ostentar un 64,5% de cpl i a incrementar la seva participació a Cilsa d'un 32% a un 44%, de manera que va passar a consolidar per integració proporcional.

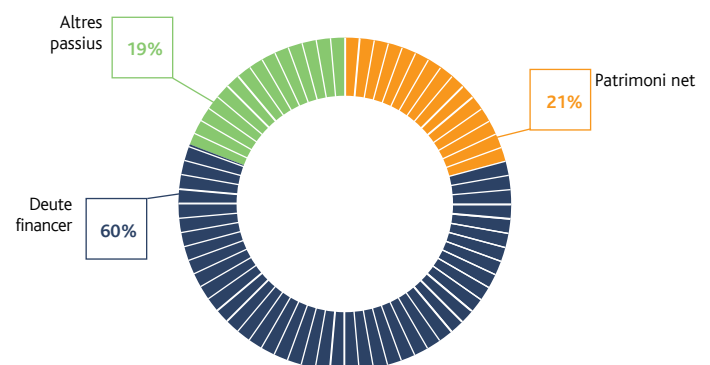
Cal afegir que, en tancar l'exercici, el valor de la participació ostentada a Atlantia ha estat traspasat a l'epígraf "Actius mantinguts per a la venda", tenint en compte la decisió adoptada per la darrera Comissió Executiva d'abertis de l'exercici 2010, i s'ha aprovat el procés de desinversió en aquesta participació, completat amb data 14 de gener de 2011 amb la venda de la participació per un valor de 626 milions d'euros.

Els actius totals a 31 de desembre de 2010 arriben als 25.292 milions d'euros, cosa que suposa un increment del 2% sobre l'exercici anterior. Del total actiu, al voltant d'un 60% correspon a immo-

ACTIU



PASSIU



(milions d'euros)					
ACTIU	Consolidat		PASSIU	Consolidat	
	2010	2009		2010	2009
Actius no corrents	23.214	23.620	Patrimoni net	5.453	5.334
Immobilitzacions materials	2.325	2.184	Capital i prima	2.376	2.374
Fons de comerç	4.398	4.350	Reserves	983	1.002
Altres actius intangibles	12.550	12.672	Resultat	662	624
Participacions en entitats associades	1.461	1.374	Socis externs	1.433	1.334
Altres actius no corrents	2.480	3.039			
			Passius no corrents	17.545	17.109
			Deutes financers	14.238	13.837
			Altres passius no corrents	3.307	3.272
Actius corrents	1.466	1.253	Passius corrents	2.293	2.429
			Deutes financers	895	1.094
Actius mantinguts per a la venda	612		Altres passius no corrents	1.398	1.335
Total actiu	25.292	24.873	Total passiu	25.292	24.873

bilitzat material i altres actius intangibles (excloent el fons de comerç), bàsicament concessions, en línia amb la naturalesa dels negocis del Grup relacionats amb la gestió d'infraestructures; el percentatge és similar al de l'exercici anterior.

El patrimoni net consolidat ha assolit els 5.453 milions d'euros, un 2,2% superior al de l'exercici precedent, bàsicament pel resultat no distribuït de l'exercici i per l'impacte positiu de les diferències de conversió generades durant l'exercici, de manera que s'ha compensat la menor valoració registrada en aquelles inversions financeres que s'han de valorar a mercat (-257 milions d'euros) i la distribució del dividend complementari de l'exercici 2009.

L'endeutament brut passa de 14.932 milions d'euros el 2009 a 15.134 milions d'euros el 2010. Aquest increment de 202 milions d'euros es deu bàsicament a l'impacte de les incorporacions de perímetre esmentades anteriorment i a l'impacte del tipus de canvi euros / peso xilè sobre el deute propi de les societats concessionàries d'autopistes a Xile, compensat parcialment pel flux d'efectiu generat durant l'exercici. El deute financer brut representa el 60% del passiu, percentatge similar a l'existent al tancament de l'exercici 2009. Seguint una política de minimització de l'exposició als riscos financers, al tancament de l'exercici una part important del deute (84%) es trobava a tipus fix o fixat a través de cobertures.

Inversions

Les inversions del Grup durant l'exercici 2010 han estat de 757 milions d'euros, dels quals 564 milions, un 75%, corresponen a projectes d'expansió i la resta, 192 milions d'euros, a inversió operativa.

Les inversions en expansió més significatives de l'exercici són les següents:

- En autopistes, la inversió en expansió correspon bàsicament a **acesa** (171 milions d'euros), principalment a les obres d'ampliació de carrils de l'AP-7 sud i nord i la construcció del tram Palafolls-Tordera, i a **sanef** (183 milions d'euros), principalment en noves construccions (circumval·lació sud de Reims), nous carrils (A13 Beuzeville-Pônt l'Évêque), i inversions relacionades amb el "Paquet Vert".
- En infraestructures de telecomunicacions, la inversió en expansió correspon principalment al desplegament territorial i l'ampliació de cobertura de la TDT, i a la inversió d'**Hispasat** en el desenvolupament de satèl·lits.
- En aeroports, la inversió en expansió de l'exercici correspon a **tbi**, bàsicament en la reconfiguració del costat terra/aire a Belfast i de l'accés a la terminal a Belfast i Cardiff.
- La inversió en expansió en aparcaments correspon principalment a l'expansió a Espanya (destaca l'adquisició d'un aparcament a Palma de Mallorca) i Itàlia (amb la construcció de 14 nous aparcaments).
- De la inversió en expansió de parcs logístics, destaquen les obres d'urbanització dels parcs logístics de Lisboa i Santiago de Xile (aquest últim ja va començar la seva activitat a finals de l'exercici).

Les inversions operatives més significatives s'han produït en el sector d'autopistes, sobretot a **sanef**, **acesa** i **aumar**, per un import de 131 milions d'euros. Les inversions s'han concentrat en renovació de peatges, barreres de seguretat, àrees de peatge i en modernització de la xarxa existent. També cal esmentar la inversió realitzada pel sector de telecomunicacions bàsicament en reposició i suport operatiu de **retevisión** i **tradia**, i, en el sector d'aeroports, les inversions relacionades amb el manteniment i la substitució dels radars a Belfast i Cardiff i la reparació de la plataforma d'estacionament a Estocolm.

INVERSIONS (milions d'euros)

Inversions	Operativa	%	Expansió	%	Total
Autopistes	131	68%	381	68%	512
Telecomunicacions	21	11%	126	22%	147
Aeroports	28	15%	3	0%	31
Aparcaments	7	4%	29	5%	36
Logística	1	1%	26	5%	27
Holding/ serviabortis	4	2%	0	0%	4
TOTAL	192	100%	564	100%	757

4.2 Gestió financera

■
abertis ha aprofitat l'exercici 2010 per seguir consolidant el creixement portat a terme els darrers exercicis.
■

Gràcies a la consistent capacitat de generació de caixa, **abertis** ha pogut seguir invertint en creixement orgànic 564 milions d'euros i ha reduït el deute a perímetre constant. A més, ha obtingut nou finançament per enfortir la seva posició de liquiditat.

El deute net del grup s'ha situat en 14.651 milions d'euros (el de 2009 va ser de 14.590 milions d'euros), a causa de la incorporació d'**apr** i Centro Intermodal de Logística, SA, en el seu perímetre, que ha suposat un augment de 184 milions d'euros.

Estructura financera / Política de finançament

Durant 2010, **abertis** ha mantingut una estructura financera d'acord amb el seu

perfil conservador i ha dut la proporció de deute a llarg termini fins al 96% (la de 2009 va ser del 94%). Així mateix, al tancament de l'exercici, el finançament obtingut de fonts no bancaris s'ha situat en el 66% (69% el 2009).

Durant l'exercici 2010, Abertis Infraestructuras, SA, ha contractat préstecs per un import de 575 milions d'euros, dels quals destaquen 275 milions d'euros amb el Banc Europeu d'Inversions (BEI); d'aquests, 175 milions d'euros estan disponibles al tancament de l'exercici.

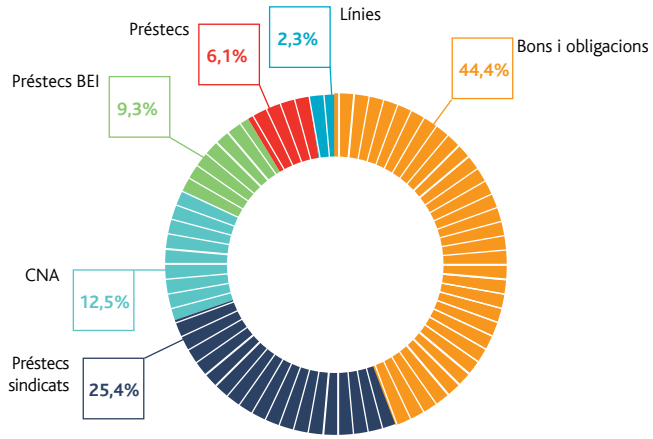
El venciment mitjà del deute el 2010 se situa en 6,55 anys (7,19 anys el 2009).

Durant 2010 es va registrar a la CNMV el sisè programa d'emissió de pagarés per un saldo viu màxim de 1.000 milions d'euros i una vigència d'un any.

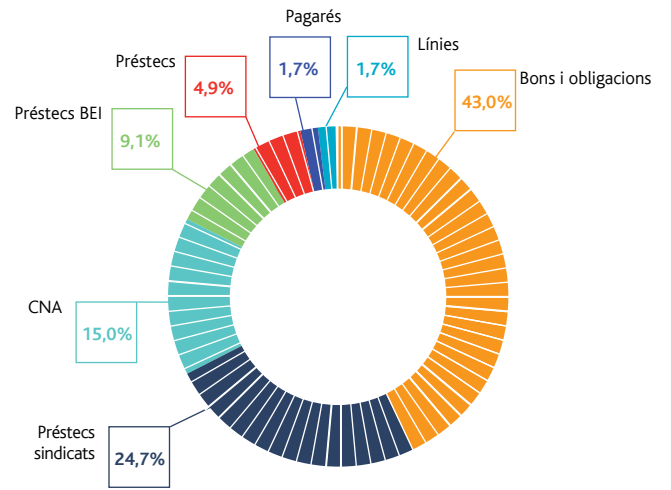
(milions d'euros)	2010	2009
Deute net	14.651	14.590
Deute net / EBITDA	5,9	6,2
Deute net / Patrimoni net	2,7	2,7
Cobertura interessos FFO / Interessos nets	2,4	2,8



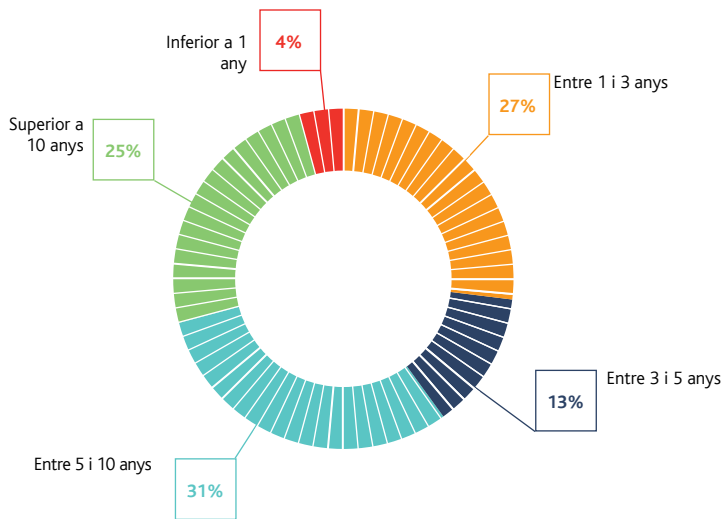
INSTRUMENTS DE FINANÇAMENT 2010



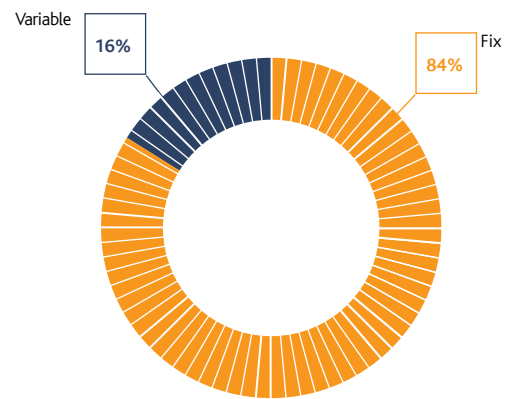
INSTRUMENTS DE FINANÇAMENT 2009



VENCIMENT DEL DEUTE



TIPUS DE DEUTE



Cobertura de riscos financers

Les activitats del Grup estan exposades a diversos riscos financers: risc de tipus de canvi, risc de crèdit, risc de liquiditat i risc de tipus d'interès. El programa de gestió del risc global del Grup considera la incertesa dels mercats financers i tracta de minimitzar els seus efectes adversos potencials sobre la rendibilitat financera.

Risc de tipus de canvi

El Grup opera en l'àmbit internacional i posseeix actius al Regne Unit, Xile, Estats Units, Mèxic i altres participacions menors a Amèrica del Sud i Sud-àfrica, per la qual cosa està exposat al risc de tipus de canvi per operacions amb divises, especialment el dòlar dels Estats Units, la lliura esterlina, el peso mexicà i el peso xilè.

El risc de tipus de canvi sobre els actius nets de les operacions del Grup en monedes diferents de l'euro es gestiona principalment mitjançant deute financer denominat en les monedes estrangeres corresponents i a través de contractes de permuta de divises.

Risc de crèdit

El Grup no té concentracions significatives de risc de crèdit. Segons la política de gestió de riscos, el Grup pot contractar operacions financeres amb entitats que tinguin una categoria mínima de ràting "A-" establerta per agències internacionals de ràting reconegudes. Les categories de ràting de cada entitat es revisen periòdicament amb l'objectiu de portar una gestió activa del risc de contrapartida.

Risc de liquiditat

El Grup fa una gestió prudent del risc de liquiditat que implica la disponibilitat de finançament per un import suficient a través de facilitats de crèdit compromeses, així com per la capacitat de liquidar posicions de mercat. A causa del caràcter dinàmic dels negocis del Grup, la Direcció General Financera té com a objectiu mantenir la flexibilitat en el finançament mitjançant la disponibilitat de línies de crèdit compromeses.

El 2010, Abertis Infraestructuras, SA, ha procedit a la renovació i contractació de noves línies de crèdit per un import límit de 1.195 milions d'euros, dels quals, 540 milions d'euros corresponen a línies de crèdit amb venciment a un any, i 655 milions d'euros, a línies de crèdit amb venciment superior a un any. Aquest canvi en la política financera permet enfortir la posició de liquiditat del Grup davant de les necessitats a curt i mitjà termini.

Risc de tipus d'interès

L'objectiu de la gestió del risc de tipus d'interès és assolir un equilibri en l'estructura del deute que permeti minimitzar la volatilitat en el compte de resultats en un horitzó plurianual.

abertis realitza la seva tasca de gestió a través d'instruments de cobertura global del tipus d'interès per reduir el risc de variacions a les càrregues financeres. Aquests derivats es designen comptablement, en general, com a instruments de cobertura.

Qualificació creditícia

abertis posseeix la qualificació "BBB+", atorgada per l'agència creditícia internacional Standard & Poor's, per al llarg termini. Aquesta qualificació va ser assignada l'abril de 2010, després d'una revisió a la baixa des d'"A-", i confirmada l'agost de 2010.

D'altra banda, **abertis** posseeix la qualificació "A-" (High Credit Quality), atorgada per l'agència creditícia internacional Fitch Ratings, per al llarg termini, i el ràting "F2" (High Credit Quality), per al curt termini. Aquestes qualificacions van ser assignades el juliol de 2009 i es van confirmar el desembre de 2010.



4.3 Accionistes i borsa

Evolució borsària de l'any 2010

El comportament dels mercats borsaris l'any 2010 s'ha caracteritzat, de nou, per un augment de la volatilitat, derivada d'una incertesa permanent associada a la recuperació econòmica, principalment dels països desenvolupats i sobretot de la zona euro. El procés de recuperació de l'estabilitat financera, que semblava més o menys encarrilada el 2009, ha sofert retrocessos importants com a conseqüència de les tensions als mercats de renda fixa. La desconfiança dels mercats respecte al deute sobirà de països amb un creixement més dèbil i dèficits més grans s'ha imposat a les mesures de les autoritats monetàries encaminades a la recuperació econòmica.

La caiguda de les cotitzacions del deute sobirà grec durant la primera meitat de l'any i, posteriorment, de les d'Irlanda, va aconsellar la necessitat d'un rescat coordinat que garantís l'accés al finançament d'aquests països. Tot i aquestes actuacions, el deteriorament de la confiança s'ha deixat notar sobre el deute sobirà dels anomenats països perifèrics de la zona euro (Portugal, Espanya o Itàlia), impulsant a l'alça les rendibilitats dels seus títols i marcant rècords en el diferencial de tipus respecte dels bons alemanys, un punt de referència a la zona euro.

En un context de recuperació econòmica a diferents ritmes i de crisi de confiança respecte del deute sobirà, els principals índexs dels mercats borsaris han mostrat un comportament dispar. Mentre que uns tancaven en negatiu –cas dels índex de referència espanyol (Ibex 35: -17,4%), italià (FTSE MIB: -13,2%) o portuguès (PSI 20: -6,2%)–, altres, com ara l'alemany (DAX 20: +16,1%) o el del Regne Unit (FTSE 100: +9,0%), tancaven per segon any amb augments.

El selectiu espanyol Ibex 35 va acabar 2010 amb una caiguda del 17,4%. Les pressions dels mercats en el deute sobirà espanyol, que es van accentuar en els mesos de maig-juny i novembre, van provocar una caiguda de les cotitzacions fins als nivells més baixos de l'any. L'alta volatilitat s'ha vist reflectida en els forts moviments de l'índex espanyol. L'índex s'ha mogut en una banda molt àmplia durant 2010, que inclou el màxim anual del 6 de gener (12.222,5 punts) i el mínim anual del 8 de juny (8.669,8 punts).

abertis al mercat de valors: evolució de l'acció

Durant 2010 les accions d'**abertis** s'han vist afectades per l'evolució de la borsa espanyola. L'anomenat "risc país" ha pesat més que la seva solidesa financera i la diversificació geogràfica dels seus negocis, factors que el 2010 li han permès obtenir un creixement dels ingressos del 5,2% i un creixement del resultat net del 6,1%.

L'acció va tancar l'any 2010 amb una caiguda del 10,1% a un preu de 13,455 euros. Durant l'exercici, el preu màxim de tancament es va marcar el 6 de gener (15,319 euros) i el mínim de tancament, el 25 de maig (10,76 euros), la qual cosa dibuixa una tendència de descens en la cotització com la que va patir el mercat durant la major part de l'any.

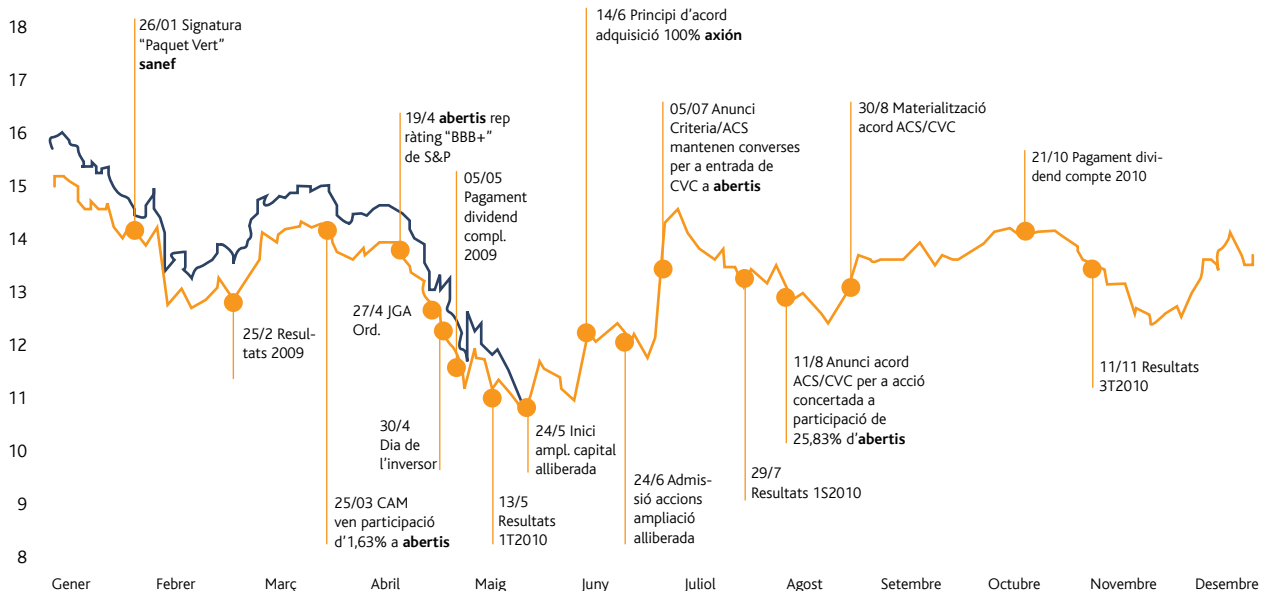
No obstant això, l'acció va escalar posicions amb força durant les primeres sessions del mes de juny, seguint els rumors de mercat que preveïen canvis en els seus accionistes de referència. Aquestes expectatives es van plasmar finalment a finals d'agost amb l'acord

entre ACS i Trébol Holding (societat gestionada per CVC Capital Partners), que va donar entrada a aquesta darrera empresa en l'accionariat d'**abertis** a través de les societats Trébol Internacional i Admirabilia¹. Després de l'impuls provocat per les expectatives dels canvis en la seva estructura accionarial, l'acció va reprendre la tendència del mercat, tot i que va aconseguir millorar els resultats de l'Íbex 35 al tancament de 2010.

¹ Per a més informació, vegeu l'apartat "Composició de l'accionariat d'**abertis**".

EVOLUCIÓ ACCIÓ ABERTIS 2010

TANCAMENT
(euros)



Cotització ajustada
Cotització sense ajustar

Nota sobre l'ajustament de les cotitzacions per l'ampliació de capital alliberada:

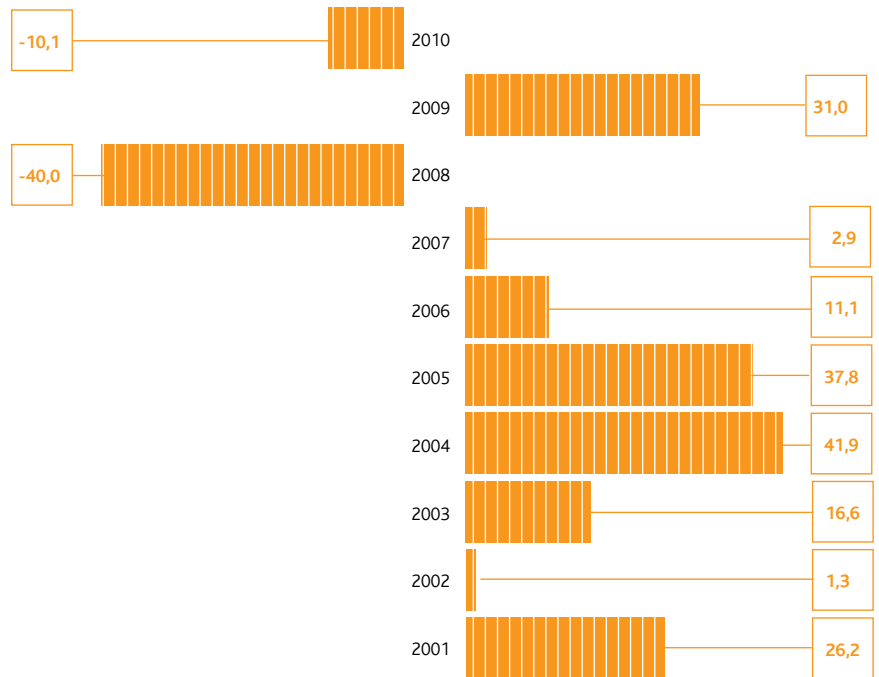
L'assignació gratuïta d'accions noves no varia el patrimoni de l'empresa, tot i que està dividit en un nombre major d'accions. Qualsevol accionista que hagi invertit amb anterioritat en l'ampliació rep accions gratuïtes sense desemborsament i, per tant, no varia la inversió de la seva cartera, tot i que posseeix un nombre més gran d'accions. És per això que és necessari ajustar les cotitzacions històriques anteriors a l'ampliació per poder comparar els preus preampliació i postampliació.

Tot i l'evolució de la seva cotització el 2010, l'acció d'**abertis** ha acumulat una revalorització del 135% durant els darrers deu anys, sense tenir en compte els dividends, la qual cosa mostra que la depreciació d'aquest any es veu clarament absorbida i superada per la bona evolució dels anys anteriors.

abertis tanca 2010 amb una capitalització de 9.944 milions d'euros, ocupa la novena posició per pes en l'Ibex 35 i se situa en la tretzena posició de la classificació per capitalització borsària.

Totes les accions de la societat estan admeses a cotització oficial en les borses de valors de Barcelona, Bilbao, Madrid i València, i es negocien a través del sistema d'interconnexió borsària espanyol. Els títols d'**abertis** formen part, ininterrompudament des de 1992, de l'índex selectiu Ibex 35, i també es troben presents en altres índexs internacionals destacats, com l'Standard & Poor's Europe 350, l'FTSE Eurofirst 300 i en els índexs mundial i europeu de Dow Jones Sustainability (DJSI World i DJSI Stoxx).

REVALORITZACIÓ EN BORSA (%)



Capitalització 2010

9.944

milions d'euros

Variació acumulada

+135%

en la darrera dècada

TACC (*): +8,9%

(*) TACC: taxa anual de creixement compost.

Rendibilitat de l'acció

abertis es marca com a objectiu oferir als seus accionistes la millor combinació de creixement i rendibilitat. L'acció empresarial i les decisions estratègiques de la companyia s'enfoquen a la creació de valor per als seus accionistes.

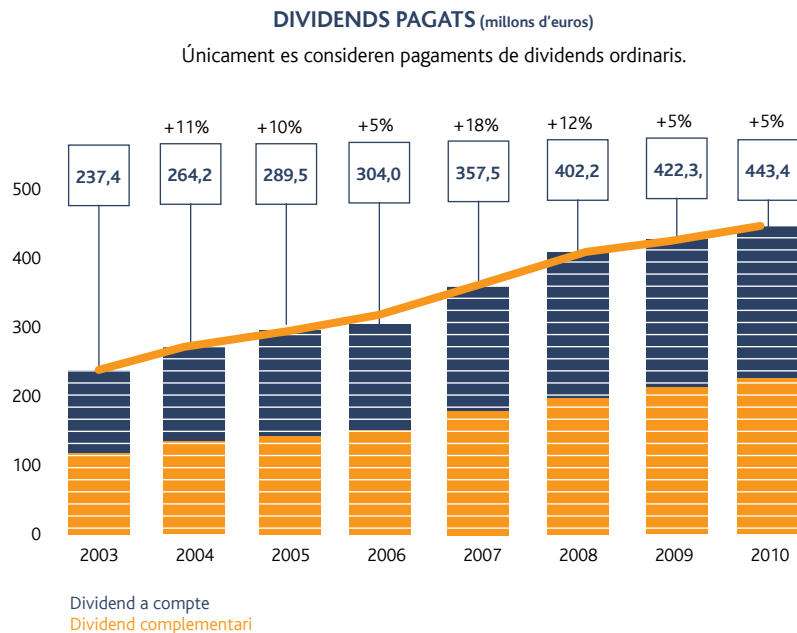
El 2010, tot i caracteritzar-se per ser el tercer any consecutiu de crisi, el model de diversificació sectorial i geogràfica del Grup, sumat a una política estricta de contenció de costos, ha aconseguit absorbir l'impacte del cicle econòmic. És per aquest motiu que, malgrat la disminució de l'activitat i un trànsit que es manté negatiu (bàsicament a Espanya), **abertis** segueix essent una gran generadora de caixa, la qual cosa ens permet seguir amb garantia amb la política de retribució a l'accionista.

Dividend

abertis va abonar durant el mes de maig un dividend complementari de l'exercici 2009 de 0,30 euros per acció, mentre que a l'octubre de 2010 va fer efectiu el pagament d'un dividend a compte de l'exercici 2010 per un import brut de 0,30 euros per acció.

El Consell d'Administració d'**abertis** ha acordat proposar a la Junta General Ordinària d'Accionistes 2011, a més de l'ampliació de capital alliberat d'1x20, un dividend complementari del de 2010 de 0,30 euros bruts per acció.

Aquest import, sumat al dividend a compte pagat al mes d'octubre, suposa una retribució directa a l'accionista en forma de dividends ordinaris de 0,60 euros bruts amb càrrec al benefici de 2010, la qual cosa suposa un import màxim que cal abonar en concepte de dividends de 443,4 milions d'euros, un 5% superior a la quantitat abonada amb càrrec a 2009 com a conseqüència de l'ampliació de capital alliberada.



■
 El Consell d'Administració d'**abertis** ha acordat proposar a la Junta General Ordinària d'Accionistes 2011, a més de l'ampliació de capital alliberat d'1x20, un dividend complementari del de 2010 de 0,30 euros bruts per acció.
■

Ampliació de capital

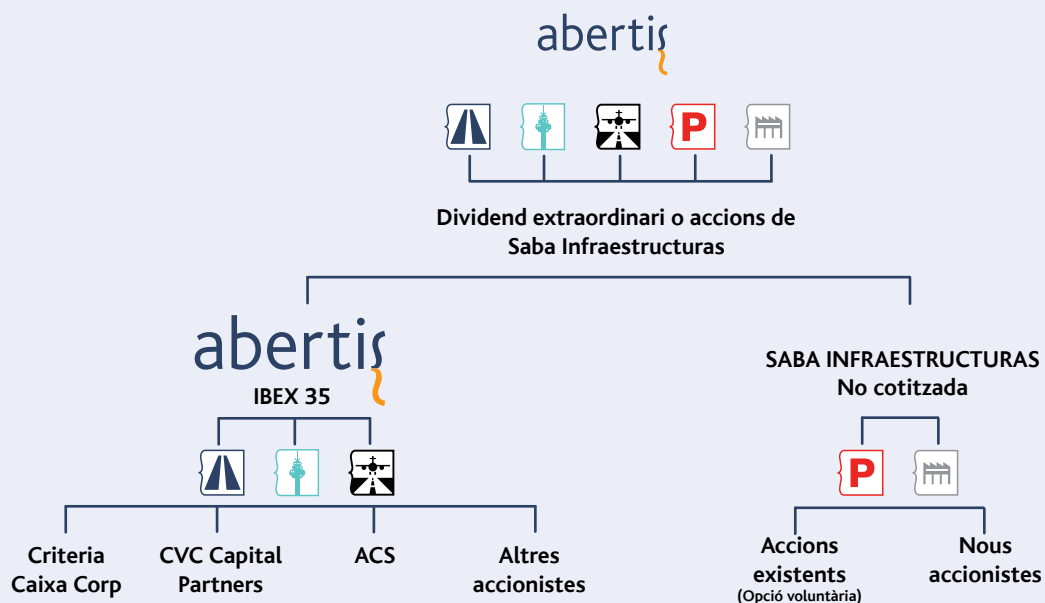
Així mateix, la Junta General d'Accionistes que va tenir lloc el 27 d'abril va acordar portar a terme una nova ampliació de capital alliberada en la proporció d'una acció nova per cada 20 d'antigues. Entre el 24 de maig i el 7 de juny es van negociar els drets amb un preu màxim de 0,595 euros i un mínim de 0,525 euros. El valor teòric del dret va ser de 0,56 euros.

Les noves accions van ser admeses a cotització el 24 de juny amb drets polítics i econòmics idèntics que els de les accions ja existents, la qual cosa concedia als seus titulars dret al dividend sobre els beneficis obtinguts des de l'1 de gener de 2010.

Nova fita: reorganització d'abertis

El febrer de 2011, la companyia va informar de l'inici d'un estudi sobre el procés de reorganització de l'estructura del Grup, amb l'objectiu de crear el marc i les condicions necessàries que permetin que les cinc unitats de negoci d'**abertis** puguin afrontar una nova etapa de creixement. D'aquesta manera, el Grup reordenaria les seves cinc unitats de negoci al voltant de dues societats, l'actual Abertis Infraestructuras (autopistes, telecomunicacions i aeroports) i la societat no cotitzada Saba Infraestructuras (aparcaments i parcs logístics). El procés s'articulava a partir de la distribució d'un dividend extraordinari per part d'**abertis** que permetria el seu cobrament en efectiu o en accions de la nova Saba Infraestructuras, segons que decidís l'accionista. L'operació està subjecta a la formalització de tots els processos habituals en aquest tipus d'operacions, així com a les autoritzacions administratives i a l'aprovació per part dels òrgans de govern d'**abertis**. Així mateix, el Consell d'Administració d'**abertis** va anunciar la intenció de constituir una comissió *ad hoc* (Comissió d'Independents), formada íntegrament per consellers independents, que col·laboraria amb la Comissió d'Auditoria i Control en l'exercici de les funcions encaminades a assegurar una valoració adequada dels termes de l'operació i que, per tant, revisaria les valoracions que en el seu moment es concretessin. Aquesta valoració comptaria amb un arbitratge d'equitat realitzat per experts independents.

El procés de reorganització s'articulava a partir de la distribució d'un dividend extraordinari per part d'**abertis** que permetria el seu cobrament en efectiu o en accions de la nova Saba Infraestructuras, segons que decidís l'accionista.



Rendibilitat del decenni

El quadre següent presenta la rendibilitat borsària de l'acció d'**abertis** durant el darrer decenni en diferents supòsits temporals de compra i venda del valor. Es compara la rendibilitat de l'acció d'**abertis** amb l'Ibex 35 amb dividendes. La intersecció indica la rendibilitat obtinguda per l'acció d'**abertis** i el mercat, respectivament, per al període seleccionat (any d'entrada i any de sortida). L'Ibex 35 amb dividendes, que està format pels mateixos valors que formen l'Ibex 35, és un indicador que incorpora la variació de preus dels valors, a més de la rendibilitat obtinguda pel repartiment de dividendes i altres pagaments a l'accionista. D'aquesta manera, l'índex mostra l'impacte que aquest tipus de retribucions té sobre una cartera rèplica de l'índex Ibex 35.

Així doncs, un inversor que va invertir 9,31 euros comprant una acció d'**abertis** al final de 2000 (inversor que va acudir a les successives ampliacions de capital alliberades, i tenint en compte els dividendes cobrats), a 31 de desembre de 2010 té una cartera per valor de 21,92 euros i ha cobrat 6,70 euros per dividendes, la qual cosa suposa una rendibilitat acumulada del 207,4%.

Any d'entrada (1)	Any de sortida (1)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
2000	ABE	31,2%	38,1%	64,8%	132,9%	219,6%	259,0%	276,1%	151,9%	223,7%	207,4%
	Ibex-35 amb div.	-6,1%	-31,0%	-8,7%	10,5%	34,8%	83,4%	103,1%	28,9%	78,3%	55,2%
2001	ABE		5,5%	26,6%	80,6%	149,3%	180,5%	194,1%	95,7%	152,5%	139,6%
	Ibex-35 amb div.		-26,5%	-2,8%	17,6%	43,5%	95,2%	116,1%	37,2%	89,8%	65,2%
2002	ABE			20,9%	74,2%	141,9%	172,8%	186,1%	89,0%	145,1%	132,4%
	Ibex-35 amb div.			32,2%	60,1%	95,3%	165,6%	194,1%	86,7%	158,2%	124,8%
2003	ABE				45,7%	103,8%	130,3%	141,8%	58,5%	106,6%	95,7%
	Ibex-35 amb div.				21,1%	47,7%	101,0%	122,5%	41,3%	95,3%	70,1%
2004	ABE					41,0%	59,6%	67,7%	9,0%	42,9%	35,2%
	Ibex-35 amb div.					22,0%	66,0%	83,7%	16,7%	61,3%	40,5%
2005	ABE						13,5%	19,4%	-23,2%	1,4%	-4,2%
	Ibex-35 amb div.						36,0%	50,6%	-4,4%	32,2%	15,1%
2006	ABE							5,3%	-33,1%	-10,9%	-15,9%
	Ibex-35 amb div.							10,7%	-29,7%	-2,8%	-15,4%
2007	ABE								-37,3%	-15,7%	-20,6%
	Ibex-35 amb div.								-36,5%	-12,2%	-23,5%
2008	ABE									35,9%	27,7%
	Ibex-35 amb div.									38,3%	20,4%
2009	ABE										-6,2%
	Ibex-35 amb div.										-12,9%

Notes:

(1) Entrada i sortida en el darrer dia de l'any indicat.

Es té en compte la revalorització en borsa, les ampliacions de capital alliberades i la rendibilitat per dividend. En cap cas no es contempla que l'accionista hagués realitzat desemborsaments d'efectiu addicionals als del dia en el qual va comprar les accions.

Capital social i autocartera

El capital social d'**abertis** era, el 31 de desembre, de 2.217 milions d'euros, constituït per 739.037.783 accions ordinàries representades en anotacions en compte, de 3 euros de valor nominal cadascuna, totalment subscrites i desemborsades, i totes de la mateixa classe. Totes les accions es troben admeses a cotització en les quatre borses de valors espanyoles.

El 2010 s'ha incrementat el capital social en 35.192.275 accions, la qual cosa ha suposat un augment de 105,6 milions d'euros corresponents a l'ampliació de capital alliberada.

Pel que fa a l'autocartera, al tancament de l'exercici 2010 **abertis** era titular directe de 14.551.098 d'accions, que representen un 1,969% del capital social, enfront de les 13.971.451 accions de 2009 (1,985% del capital social al tancament de l'exercici).

Estructura de l'accionariat d'**abertis**

La companyia no disposa d'un registre nominal dels seus accionistes, per la qual cosa només pot conèixer la composició del seu accionariat a través de la informació sobre participacions significatives que es fa pública en aplicació de la normativa vigent (que obliga a comunicar, amb caràcter general, les participacions superiors al 3% del capital), de la informació que la societat Iberclear facilita únicament en la celebració de la Junta General d'Accionistes i de les comunicacions que els propis accionistes poden fer en ocasió de la publicació de l'Informe Anual.

Segons que consta en l'Informe del govern corporatiu 2010, que forma part de l'Informe Anual, les participacions significatives^(*) a data de tancament de l'exercici són: Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona ("la Caixa") (28,98%), acció concertada Trébol Holding / ACS (25,83%).

(*) S'han considerat les participacions significatives a efectes del Reial decret 1362/2007, de 19 d'octubre.

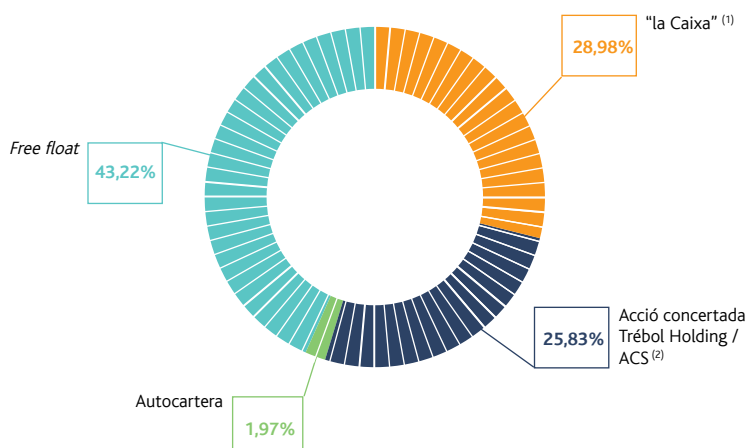
Els percentatges de participació de l'accionariat d'**abertis** han variat respecte al tancament de l'exercici 2009.

L'agost de 2010 es va anunciar l'acord assolit entre ACS, Actividades de Construcción y Servicios, SA (ACS), i la societat gestionada per CVC, Trébol Holdings, SARL (Trébol), per a la participació conjunta en dues societats que adquiririen participacions d'**abertis**. Fins aquell moment, ACS ostentava un 25,83% d'**abertis** entre titularitat directa i indirecta.

Després de l'acord, en el marc d'una acció concertada, ACS i Trébol posseeixen una participació indirecta a través de dues societats participades, Trébol International BV i Admirabilia, SL que posseeixen un 15,55% i un 10,28% del capital social d'**abertis** respectivament

Trébol ostenta el 60% dels drets de vot en ambdues societats, mentre que ACS ostenta el 40% restant. Trébol, assessorat per CVC Capital Partners, pertany a diferents fons d'inversió o institucions d'inversió col·lectiva (*limited partnerships*).

DISTRIBUCIÓ DE LA PROPIETAT DEL CAPITAL A 31/12/10



- (1) Participa indirectament a través de la societat controlada Criteria CaixaCorp, SA, en un 20,22% i a través d'altres societats del seu grup en un 8,26%.
- (2) Acció concertada Trébol Holdings / ACS a través de les societats Trébol International BV i Admirabilia, SL, que posseeixen una participació a **abertis** del 15,55% i del 10,28% respectivament.

abertis amb els seus accionistes i inversors

Direcció de Relacions amb Inversors

La Direcció de Relacions amb Inversors té com a objectiu facilitar, de manera clara i en temps útil, tota la informació referent a la marxa de la companyia i l'explicació de les principals estratègies de negoci, organitzatives i operatives d'**abertis**, amb la finalitat que es produeixin els elements fonamentals per contribuir a la fixació adient del preu de l'acció i d'altres actius financers emesos per **abertis**.

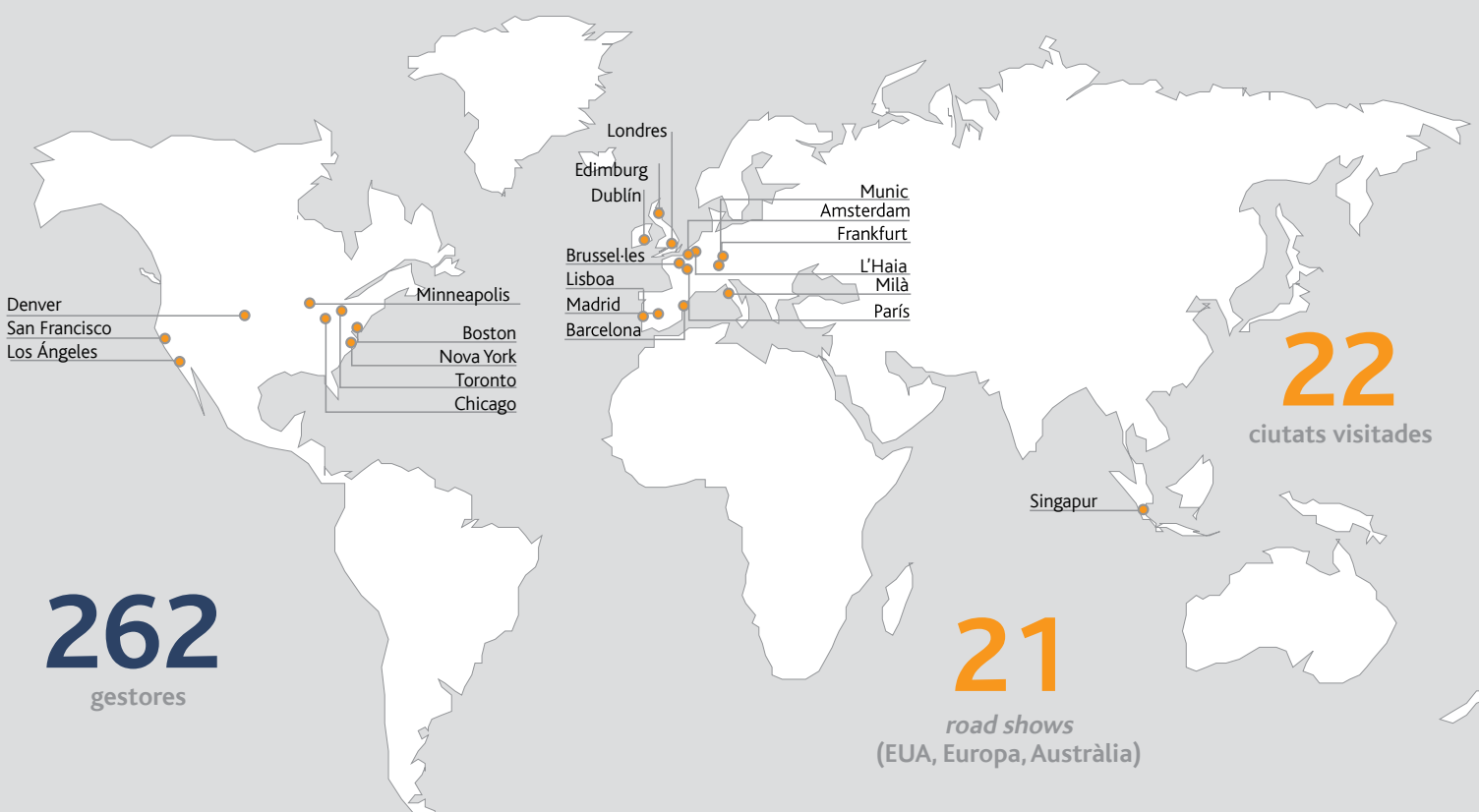
L'accessibilitat i el contacte directe amb la companyia, amb l'objectiu de respondre eficaçment a les qüestions plantejades per la comunitat inversora, és un altre dels propòsits d'aquesta direcció.

Per aconseguir aquests objectius i adaptar la informació a les necessitats de tots els col·lectius, Relacions amb Inversors dissenya i executa l'estratègia de comunicació vers els mercats financers nacionals i internacionals. D'aquesta manera, hem desenvolupat una política de comunicació activa i àmplia que inclou reunions amb inversors institucionals i analistes financers, *conference calls*, reunions amb accionistes, la revista de l'accionista, un *call center* i un lloc web actualitzat permanentment.

Dins de les funcions de la Direcció també hi ha la de mantenir informada puntualment l'alta direcció de la companyia sobre l'opinió dels mercats sobre l'entitat o sobre qualsevol altre assumpte que pugui afectar-ne la cotització.

El 2010 s'ha mantingut un nivell alt d'activitat amb inversors institucionals i analistes financers a través de diferents reunions a les places financeres més rellevants d'Europa, Estats Units i Àsia, la qual cosa és exigida per la globalitat i diversificació de la base accionarial del Grup.

S'han realitzat reunions al llarg de l'any 2010 amb 262 institucions d'inversió (gestores) en 171 reunions on s'han visitat 22 ciutats, en diverses ocasions en alguns casos.



Dia de l'Inversor / Investor's Day

L'abril de 2010 es va organitzar la segona edició del Dia de l'Inversor d'**abertis**, una jornada amb analistes i inversors institucionals que té com a objectiu contribuir a la millora del coneixement de la companyia, les seves unitats de negoci, la seva estructura financera, la seva estratègia... Aquestes jornades es componen de presentacions per part de l'Alta Direcció de la empresa davant dels analistes i els inversors i facilita el contacte bidireccional entre aquests professionals i la cúpula de l'empresa. L'acte va comptar amb l'assistència de 88 persones. Així mateix, les presentacions i l'àudio de l'acte es van posar a disposició de tot el públic al web corporatiu d'**abertis**.

L'Oficina de l'Accionista

Per la seva banda, l'Oficina de l'Accionista és responsable de la relació amb els aproximadament 80.000 accionistes no institucionals que té la companyia, de confeccionar i implantar els programes d'informació en diferents ciutats espanyoles, i d'oferir una atenció personalitzada en tots els canals de comunicació amb què compten els accionistes no institucionals.

Aquests canals són el Telèfon d'Atenció a l'Accionista, que funciona 24 hores, 365 dies l'any, el web corporatiu, que té un apartat específic per a la comunitat inversora, on es pot trobar informació actualitzada permanentment sobre l'evolució de la companyia, el seu creixement, la seva evolució borsària i la política de retribució, entre altres temes; el correu electrònic, canal cada cop més utilitzat per la seva immediatesa; i el correu tradicional.

Tot això es reforça amb les reunions periòdiques, l'anomenat Programa PRÓXIMO, una iniciativa pionera entre les empreses no bancàries que va néixer el 2005 i que consisteix a organitzar reunions per tota la geografia espanyola per posar a disposició dels accionistes i inversors en general la informació sobre el Grup, explicar les seves perspectives, i atendre tot tipus de consultes i suggeriments que es presentin.

En ocasió de la Junta General Ordinària d'Accionistes de 2010, que va tenir lloc el 27 d'abril, l'Oficina de l'Accionista també va donar suport, en les qüestions relatives a l'organització i la cobertura, a totes les sol·licituds d'informació. El dret d'informació dels accionistes es troba recollit en el Reglament de la Junta General de la Societat, en el seu article 7, així com en els articles 144 i 212 de la Llei de Societats Anònimes. D'aquesta manera, es posa a disposició dels accionistes, amb caràcter previ a la celebració de cada junta, tota la informació necessària i l'Oficina de l'Accionista aclareix qualsevol dubte que hi pugui haver.

La darrera Junta General d'Accionistes es va constituir amb l'assistència d'un total de 5.342 socis concurrents amb dret a vot (67,81% del capital social), 633 dels quals hi van assistir personalment (5,23% del capital social) i 4.709 hi van assistir per representació (62,58% del capital social).

Edita: Direcció Corporativa d'Estudis i Comunicació, abertis
Disseny: gosban consultora de comunicació
xxxxxxxxxx

Imprès en paper ecològic

