

informe anual **10**

abertis



## **Carta del Presidente**

## **Entrevista al Consejero Delegado**

## **Gobierno Corporativo y Órganos de Gobierno**

1.1 Gobierno Corporativo

1.2 Órganos de Gobierno

## **Actividades del grupo abertis**

2.1 Autopistas

2.2 Infraestructuras de telecomunicaciones

2.3 Aeropuertos

2.4 Aparcamientos

2.5 Parques logísticos

## **Responsabilidad social corporativa**

3.1 Plan estratégico de **abertis**

3.2 Indicadores 2010

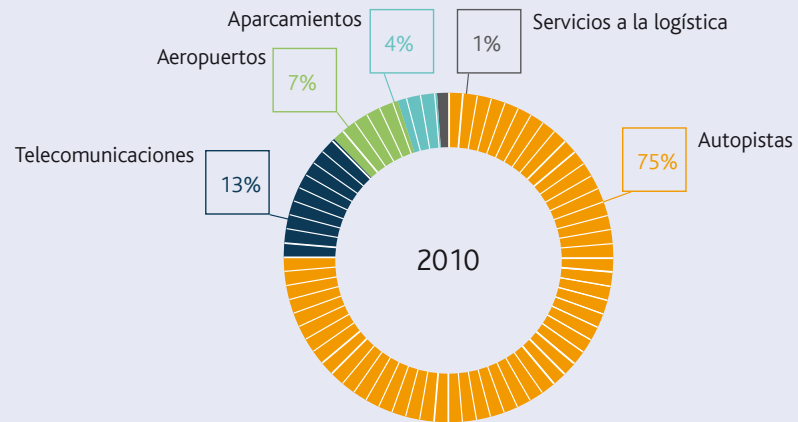
## **Información económico-financiera**

4.1 Magnitudes consolidadas

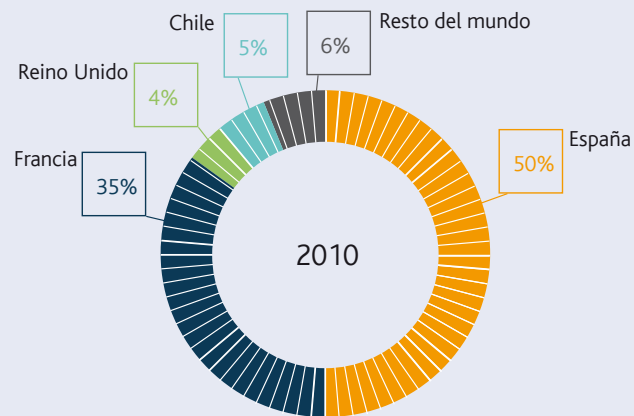
4.2 Gestión financiera

4.3 Accionistas y bolsa

### INGRESOS POR SECTORES DE ACTIVIDAD



### INGRESOS POR ÁMBITO GEOGRÁFICO



**abertis** se ha consolidado como uno de los líderes mundiales en el mercado de la gestión privada de infraestructuras públicas y opera en un total de 17 países





Salvador Alemany,  
Presidente

## Carta de Salvador Alemany, Presidente

# “Cada negocio del Grupo tiene un proyecto de desarrollo con recorrido y perfiles propios”

Apreciados accionistas:

Un dato que cualifica el ejercicio 2010 de **abertis** fue el de la consistencia y fortaleza de unos fundamentales que permitieron que, después de tres años de crisis con una especial incidencia en la evolución de los tráficos en nuestra red de autopistas en España, el Grupo no cediera en su dinámica de crecimiento, más moderado, sí, pero crecimiento en el conjunto de sus magnitudes.

La diversificación geográfica –un 50% de nuestros ingresos se generan fuera de España–, la visibilidad creciente de negocios como el de las telecomunicaciones y la destacable y positiva evolución de los tráficos en las redes de autopistas en Francia y América Latina, son determinantes para interpretar las claves de la progresión de nuestro Grupo.

2010 fue un ejercicio en el que también constatamos la solidez fundamentada en la recurrencia de nuestros indicadores económicos: ingresos, resultado de explotación, cash-flow y resultado neto. No fueron unos resultados influenciados por cambios en el perímetro, pues éstos fueron poco significativos, sino que respondieron a la dinámica propia y recurrente de nuestros distintos negocios. Un perfil

que responde a la lógica de la consolidación de nuestras actividades tras la importante fase de crecimiento vivida entre 2004 y 2009.

En relación a la evolución de nuestra acción en la Bolsa, con un descenso del 10% respecto a 2009, ésta fue claramente menos negativa que la del IBEX 35 que acumuló un descenso del 17,4%. Asimismo los grupos que operan en nuestro sector se movieron con descensos entre el 16% y el 28%. Alguna vez he afirmado que la acción la gobiernan y la mueven los mercados. Nuestra responsabilidad radica en el compromiso con una política de retribución a nuestros accionistas basada en la conocida combinación de dividendos y ampliaciones liberadas. La fortaleza, recurrencia y solidez de los flujos procedentes de nuestros negocios constituyen el mejor aval para la sostenibilidad de esta política y las expectativas de futuro de nuestra acción.

Nuestro Grupo ha sabido adaptarse a la lógica de la coyuntura económica: supimos maximizar las oportunidades de crecimiento en los momentos de gran liquidez y apostamos por la consolidación, una mayor eficiencia y exigencia en la gestión de los costes y de la estructura de la deuda, y el potencial de crecimiento orgánico de los negocios cuando la liquidez se estrechó y las oportunidades en el mercado menguaron.

## El proyecto Duplo está orientado a la reordenación de nuestros cinco negocios en torno a dos sociedades, Abertis Infraestructuras y Saba Infraestructuras. Dos compañías con la dimensión relativa y organización adecuadas a sus negocios y a sus distintas fases de maduración.

En diferentes ocasiones me he referido al carácter del proyecto empresarial de **abertis**. Un proyecto que confía en la fuerza de sus argumentos para trabajar con las Administraciones y sus clientes, y en la competencia y solvencia de sus equipos para identificar –y en algunos casos ayudar a concretar– las oportunidades que acaben dando recorrido y futuro a nuestros negocios.

Esta capacidad y saber hacer, reconocibles en los negocios del Grupo, han sido determinantes en el momento de convocar el interés de nuevos socios que han querido unirse y participar activamente en el futuro del proyecto **abertis**. Así el Grupo integra la experiencia, visión y conocimiento de los mercados globales que incorporan nuestros nuevos socios. Con ellos, con nuestros accionistas históricos, con los pequeños accionistas, con el equipo de personas que trabajan en el día a día de los negocios, sumamos y crecemos.

Para los gestores de infraestructuras las oportunidades son, y lo serán en los próximos años, grandes en número y en dimensión. Probablemente más de lo que lo han sido en esta primera década del siglo XXI. Y ahí podemos constatar, junto a Europa y los EE.UU., un creciente protagonismo de los países llamados emergentes. Países que confían en sus posibilidades, que tienen un acceso creciente a los recursos financieros y naturales, que aprenden a potenciar el talento de sus personas, que han cons-

tituido mercados internos con un recorrido y dinámica propias y que, progresivamente, irán desarrollando marcos regulatorios y un entorno de seguridad jurídica que también ofrecerá las condiciones para nuestras inversiones. Países y mercados que reivindican su papel en la economía global y que tienen la convicción de que su momento ha llegado.

Debemos prepararnos para aprovechar las oportunidades que se presenten en las mejores condiciones tanto en nuestros mercados tradicionales como en estos nuevos mercados. Debemos anticiparnos para facilitar las condiciones que impulsen el desarrollo y el aprovechamiento del potencial de crecimiento de nuestros negocios a medio y largo plazo.

A este objetivo sirve el proyecto Duplo, cuyo estudio iniciamos en febrero de 2011, orientado a la reordenación de nuestros cinco negocios en torno a dos sociedades, Abertis Infraestructuras – con las unidades de negocio de autopistas, telecomunicaciones y aeropuertos- y Saba Infraestructuras – con las unidades de aparcamientos y parques logísticos. Dos compañías con la dimensión relativa y organización adecuadas a las necesidades de sus negocios y a sus distintas fases de maduración, con una estructura accionarial, en el caso de Saba Infraestructuras, en la que podrán confluir accionistas del núcleo de la actual **abertis** con nuevos inversores institucionales que acompañen un crecimiento que es

consustancial a la naturaleza concesional de nuestros negocios. A la vez, también una Abertis Infraestructuras más focalizada en tres áreas de negocio, deberá saber identificar y aprovechar las oportunidades de crecimiento que se le presenten.

El objetivo que nos anima es el de que todos aquellos que tienen un interés en nuestras actividades, empleados, accionistas, equipo directivo, gobiernos y administraciones, los clientes a los que servimos, sigan viendo en cada negocio del Grupo un proyecto de desarrollo con recorrido y perfiles propios, con una visión definida del papel que quieren jugar en sus respectivos ámbitos de actuación. Jugadores leales, responsables y comprometidos con una gestión orientada a la calidad, a la eficiencia en la utilización de los recursos, a la colaboración con las comunidades y los territorios y al logro de unos resultados que sigan justificando la confianza de accionistas e inversores.

Este es nuestro mundo. Marcado por la globalidad de los mercados en los que operamos. Consciente de la necesaria interrelación sostenible entre las infraestructuras y su entorno físico. Colaborando con las Administraciones en la aplicación de criterios de análisis coste-beneficio que ayuden a construir modelos de decisión objetivos sobre qué infraestructuras priorizar, cómo financiarlas y cómo gestionarlas sin perder de vista el retorno que deben aportar en términos económicos y de productividad y utilidad social.



## Entrevista a Francisco Reynés, Consejero Delegado

# “abertis sigue creciendo”

**P. 2010 ha sido su primer ejercicio como Consejero Delegado del Grupo, ¿Cuál sería su valoración y balance del año?**

R. Un dato llamativo del año 2010 es que después de tres años de crisis, de una de las crisis más relevantes de los últimos 60 o 70 años, **abertis**, un año más, siguió creciendo. Más allá de la coyuntura circunstancial de uno u otro de nuestros negocios o de los países en los que operamos, las magnitudes consolidadas de nuestro Grupo han crecido de modo sostenido –más moderado, sí–, pero han crecido en ingresos, un 5,2% hasta los prácticamente 4.106 millones de euros, en margen bruto de explotación, un 5,9% hasta los 2.494 millones de euros, y en resultado neto, también un 6,1% para cerrar en los 662 millones de euros.

No por sabido debemos dejar de recordarlo: la diversificación geográfica –hasta un 50% de nuestros ingresos se generan fuera de España– y la aportación creciente de negocios como por ejemplo el de las telecomunicaciones, constituyen factores decisivos para interpretar esta evolución del Grupo.

Creo que estos datos en este contexto económico, son expresivos de la consolidación de la trayectoria de nuestro Grupo y de cada uno de sus negocios durante estos últimos años. El resultado alcanzado en 2010 es un resultado directo del trabajo hecho durante estos últimos años de transformación y de fuerte expansión.

**P. ¿En cuanto a la evolución de los negocios, qué factores destacaría como los más relevantes?**

R. En primer lugar cabe señalar la favorable evolución de los tráficos en la red de autopistas fuera de España (+1,3% en Francia y +5,5% en el resto del negocio internacional), que ha venido a confirmar por una parte la incertidumbre en torno a la salida de la crisis en España, y la lentitud previsible del escenario de recuperación, y el contraste, y por ello el factor de reequilibrio, que aportan países como Francia o Chile en los que la tendencia a la recuperación aparece sólida y permite compensar en buena medida los datos negativos que aún se dan en España con una caída del tráfico del 4%.

Destaca, asimismo, la creciente visibilidad de negocios como el de **abertis telecom**. En este caso la culminación del despliegue de la TDT en España, la diversificación de su oferta de servicios de transmisión de señal que reduce la dependencia del negocio tradicional de radio y TV, y la creciente aportación de la actividad de satélites desarrollada por **Hispasat** y **Eutelsat**, dan cuenta de un negocio que ha madurado y que está contribuyendo al buen desempeño del Grupo en el actual contexto económico. De hecho, **abertis telecom** ha logrado absorber con un nuevo crecimiento de la actividad –un 2%– el impacto del llamado “apagón analógico” que suponía el punto final a unos años en los que la



transición de una tecnología a otra, y su solapamiento temporal impulsó los ingresos de esta área de negocio.

En el caso de los aeropuertos lo más destacable, en un contexto en el que no se concretó una recuperación del número de pasajeros en los aeropuertos de **tbi** —especialmente en Reino Unido—, fue la mejora de los ingresos por pasajero como resultado de las distintas medidas adoptadas por el equipo de **abertis airports**. En este sentido los ingresos de esta unidad de negocio crecieron un 5,5% en relación a 2009.

En cuanto al negocio de los aparcamientos la estabilidad fue lo que caracterizó el ejercicio 2010 en relación a los indicadores de actividad de 2009. Por nuestros estacionamientos pasaron 56,3 millones de vehículos, la misma cifra que en 2009, mientras que los ingresos mejoraron un 2,8%.

La actividad de los parques logísticos, por su parte, fue un fiel reflejo de la debilidad de la coyuntura económica de modo que la ocupación media de nuestros parques descendió un 9,4 puntos en relación a 2009 situándose en el 65,6%. No hay que perder de vista, sin embargo, que la superficie construida creció un 4,5%. En este sentido destaca el arranque del parque logístico de Santiago de Chile que, en coherencia con los fuertes crecimientos de la economía del país andino, arrancó con niveles de ocupación del 100%.

## El resultado alcanzado en 2010 responde al trabajo hecho durante estos últimos años de transformación y de fuerte expansión

La realidad de crecimientos situados entre el 1% y el 5% también se ha traducido en una exigencia añadida en la contención de los gastos de explotación que, en términos comparables de perímetro, descendieron en un 0,2% sobre 2009. Ello unido a unos costes financieros que, contrariamente a la tendencia del mercado, bajaron incluso ligeramente —un 4,5% frente al 4,6%—, contribuyó decisivamente al escenario de crecimiento del Grupo. Un dato asimismo revelador de la solidez del Grupo es el de la recurrencia de los flujos de caja, así, con 1.616 millones de euros, el cash-flow fue la magnitud que más creció con un 7,6% respecto a 2009.

También la estructura de la deuda del Grupo es reflejo de la resiliencia de nuestras magnitudes. La vida media se sitúa en los 6,6 años y un 84% está referenciada a tipos fijos. También es destacable la evolución del ratio deuda neta/EBITDA que se ha situado en un múltiplo de 5,9 frente al 6,2 del cierre de 2009. Este conjunto de factores fueron determinantes para la confirmación de los ratings del Grupo en la perspectiva “estable”.

### P. Ha hecho referencia a la estabilidad del perímetro, ¿cómo evolucionaron las inversiones del Grupo en 2010?

R. Efectivamente el perímetro de consolidación del Grupo no varió sustancialmente en 2010. En realidad nuestro volumen de inversiones, siendo significativo —alcanzó los 757 millones de euros en el conjunto de los doce meses—, refleja por una parte la importante moderación en los procesos de expansión resultado de la estrategia de consolidación seguida en los últimos ejercicios y por otra la dimensión del esfuerzo inversor más o menos recurrente del Grupo en lo que son los activos que conforman el conjunto de su portafolio. Por su magnitud y la recurrencia señalada, el indicador de las inversiones del Grupo es uno de los datos que mejor reflejan la dimensión alcanzada por **abertis** en los últimos años y el importante volumen de recursos comprometidos en el mantenimiento y mejora de la calidad y operatividad de las infraestructuras que gestionamos.

## Entrevista a Francisco Reynés, Consejero Delegado

Desde la perspectiva de las inversiones también destacó en 2010, el acuerdo final con el gobierno francés para la inversión extraordinaria de 250 millones de euros en tres años a cambio de la extensión en un año, hasta 2029, de la concesión de las autopistas de **sanef**. Esta iniciativa, bautizada como "Paquet Vert" por tratarse de inversiones orientadas a reducir impactos medioambientales, es un ejemplo de la capacidad de convocar importantes flujos privados de inversión a corto plazo en las redes de infraestructuras, con mecanismos de retorno, en este caso la extensión de la concesión, que no gravan al erario público.

### P. ¿Qué puede avanzarnos en relación a las expectativas para el ejercicio 2011?

R. Creo que las perspectivas son positivas en su conjunto, si bien deberemos seguir con atención –y actuar en la medida de nuestras posibilidades–, la evolución de factores externos como la crisis geopolítica en el norte de África y su impacto en los precios del petróleo, la inflación y los tipos de interés. Todos ellos elementos susceptibles de afectar a los escenarios de salida de la crisis y con ellos a las previsiones con las que venimos trabajando, especialmente en cuanto a la evolución de los tráficos en las redes de autopistas.

Trabajamos para mantener la fuerte generación de flujos de caja de nuestros negocios. Como ha sido el caso de Atlantia a princi-

pios de 2011, contemplamos las alternativas de desinversión en algunas de nuestras participaciones como vía de financiación de nuevas oportunidades de expansión que se le presentarán al Grupo. Siempre, en cualquier caso, partiendo de la exigencia en los retornos esperados y la selectividad de los activos en los que invertimos. En este sentido, y junto a otros proyectos, seguimos con gran atención el proceso de redefinición del modelo de gestión aeroportuaria en España que puede abrir las puertas a la concesión de la gestión de algunos de los principales aeropuertos del país.

En cuanto a la actividad orgánica, y a salvo de las incógnitas ya señaladas, podemos prever que los tráficos puedan estabilizarse en España, mientras que en Francia y Sudamérica seguirán creciendo. También el tráfico de pasajeros en los aeropuertos debería

■

Con 1.616 millones de euros, el cash-flow fue la magnitud que más creció con un 7,6% respecto a 2009

■

inflexionar al alza. Vemos también con optimismo la evolución de **abertis telecom** tras culminar el despliegue, ya comentado, de la TDT en 2010. A todo ello sumamos el foco en el control de los costes como un factor de mejora de nuestros márgenes que depende fundamentalmente de nosotros mismos y no tanto de circunstancias externas.

Un aspecto añadido que centra la atención y el foco del equipo directivo, de un modo más intenso si cabe en este ejercicio 2011, es el de la contención de los gastos de explotación y las inversiones en expansión en el conjunto de nuestros sectores y países en los que operamos. Este es un factor fundamental en el actual escenario de incertidumbre marcado también por el incremento del coste de la deuda.

### P. ¿Qué persigue el Grupo con el proyecto de reordenación de sus actuales negocios en torno a dos sociedades?

R. El punto de mira está puesto en el crecimiento. Transcurridos tres años de crisis económica, en los cuales hemos consolidado la etapa de fuerte expansión que vivimos entre 2004 y 2008, debemos prepararnos para una nueva fase. Incorporar activos que mejoren la vida media de nuestras concesiones constituye un imperativo estratégico para la creación de valor a medio y largo plazo. Este es el objetivo que nos hemos marcado. Vamos a propiciar las condiciones necesarias para que cada uno de los actuales negocios



tenga acceso a los recursos en un contexto en el que cualquier proyecto de crecimiento demanda una mayor capitalización y un menor recurso al endeudamiento.

Entendemos que la concentración de los negocios en torno a dos sociedades gestionadas independientemente, aporta a cada una de ellas foco y especialización en cuanto a sus áreas prioritarias. Autopistas, telecomunicaciones y aeropuertos en el caso de **abertis**, y aparcamientos y parques logísticos en el caso de Saba Infraestructuras. Esto es como decir que les aporta un mayor recorrido y potencial de crecimiento pues habrá una mayor correlación entre los proyectos a desarrollar y los recursos disponibles. Una de las virtudes del proyecto planteado es la posibilidad que se brinda

■

Incorporar activos que mejoren la vida media de nuestras concesiones es un imperativo estratégico para la creación de valor a medio y largo plazo

■

a los accionistas de **abertis** de seguir vinculados a todos los negocios actuales del Grupo al contar con la oportunidad de integrarse en el accionariado de la nueva Saba Infraestructuras. De este modo pasarían a ser accionistas de dos sociedades que operarán con independencia, con equipos de dirección propios y estructuras accionariales diferenciadas, si bien una parte de los accionistas lo serían de las dos compañías. No podemos olvidar que una parte significativa de nuestro accionariado lo es de largo recorrido y ha acompañado el crecimiento del Grupo a lo largo de estos últimos años. Así cuenta con la oportunidad de participar activamente en una nueva etapa acompañando ahora el desarrollo futuro de **abertis** y de Saba Infraestructuras



Carta del Presidente

Entrevista al Consejero Delegado

**Gobierno Corporativo y Órganos de Gobierno**

1.1 Gobierno Corporativo

1.2 Órganos de Gobierno

**Actividades del grupo abertis**

2.1 Autopistas

2.2 Infraestructuras de telecomunicaciones

2.3 Aeropuertos

2.4 Aparcamientos

2.5 Parques logísticos

**Responsabilidad social corporativa**

3.1 Plan estratégico de abertis

3.2 Indicadores 2010

**Información económico-financiera**

4.1 Magnitudes consolidadas

4.2 Gestión financiera

4.3 Accionistas y bolsa



## 1.1 Gobierno Corporativo

### Actuación basada en la transparencia y el rigor

**abertis** desarrolla su labor a través de una sólida y organizada estructura de gobierno que, configurada por el Consejo de Administración y las diferentes comisiones (Ejecutiva, Auditoría y Control, y Nombramientos y Retribuciones), ha hecho de la transparencia y el rigor el eje de su actuación.

Así, los órganos de gobierno se alinean con las mejores prácticas de Gobierno Corporativo, recogidas en el Código Unificado de Buen Gobierno, y que se han visto fortalecidas por la legislación mercantil, especialmente la normativa sobre el mercado de valores y la normativa societaria. En este último aspecto, se ha profundizado en la aplicación de los preceptos contenidos en el Real Decreto Legislativo 1/10, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

En este sentido, **abertis** no sólo trabaja en el estricto cumplimiento de normas y recomendaciones en la materia, sino que pretende que las bases que inspiran sus prácticas formen parte de la cultura corporativa de toda la organización. Y así, durante 2010, la compañía ha seguido promoviendo la incorporación entre sus filiales de las mejores prácticas en materia de Gobierno Corporativo, ya consolidadas en la sociedad cotizada.

La normativa interna de **abertis**, recogida en los Estatutos Sociales, el Reglamento de la Junta General de Accionistas y el Reglamento del Consejo de Administración, fija las normas de conducta de los miembros del Consejo de Administración y garantiza que la toma de decisiones vele por el interés social de la compañía, permita a los accionistas el ejercicio de sus derechos, y aporte, asimismo, capacidad para continuar generando valor.

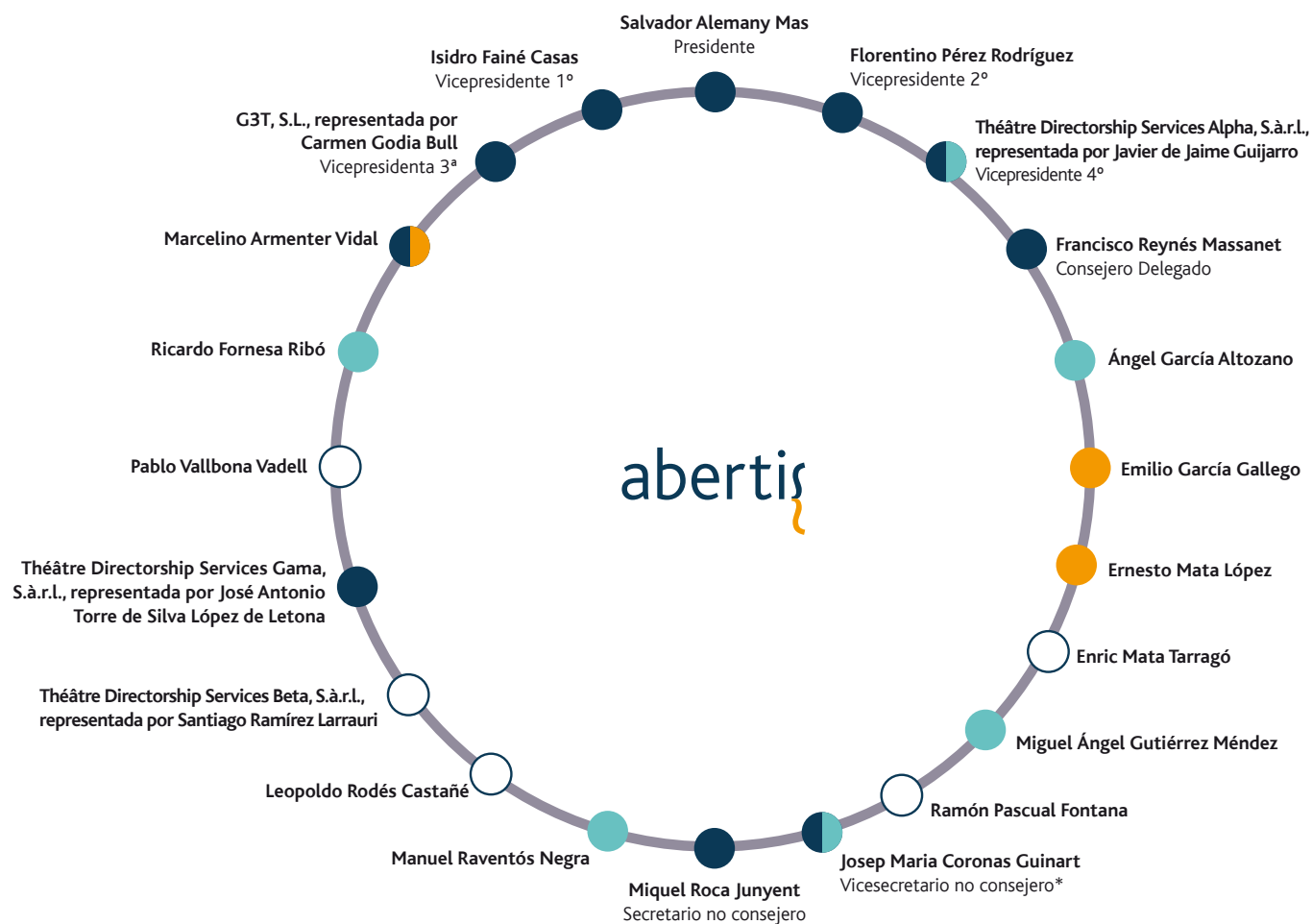


abertis  
on rapproche le monde

01-08-17	02-08-17	03-08-17	04-08-17	05-08-17	06-08-17	07-08-17	08-08-17	09-08-17	10-08-17	11-08-17	12-08-17	13-08-17	14-08-17	15-08-17	16-08-17	17-08-17	18-08-17	19-08-17	20-08-17	21-08-17	22-08-17	23-08-17	24-08-17	25-08-17	26-08-17	27-08-17	28-08-17	29-08-17	30-08-17	31-08-17
----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

# 1.2 Órganos de Gobierno

Consejo de Administración (a 31 de diciembre de 2010)



- Comisión Ejecutiva
- Comisión de Auditoría y Control
- Comisión de Nombramientos y Retribuciones

\* Nombrado Vicesecretario no Consejero en fecha 8 de junio de 2010, en sustitución de Juan A. Margenat Padrós. A su vez, también es Secretario no Consejero de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones (ver página siguiente).

Durante el año 2010 se han incorporado Théâtre Directorship Services Alpha, S.à.r.l., Théâtre Directorship Services Beta, S.à.r.l. y Théâtre Directorship Services Gama, S.à.r.l. y han cesado Comunidades Gestionadas, S.A., Javier Echenique Landiribar, Braulio Medel Cámara y Julio Sacristán Fidalgo.



## Órganos delegados de control

### Comisión Ejecutiva

Salvador Alemany Mas (Presidente)

Isidro Fainé Casas

Florentino Pérez Rodríguez

G3T, S.L., representada por Carmen Godia Bull

Théâtre Directorship Services Alpha, S.à.r.l.,  
representada por Javier de Jaime Guijarro

Marcelino Armenter Vidal

Francisco Reynés Massanet

Théâtre Directorship Services Gama, S.à.r.l., representada por  
José Antonio Torre de Silva López de Letona

Miquel Roca Junyent (Secretario no Consejero)

Josep Maria Coronas Guinart (Vicesecretario no Consejero) \*

\* Nombrado Vicesecretario no Consejero en fecha 8 de junio de 2010, en sustitución de Juan A. Margenat Padrós.

Durante el año 2010 se han incorporado Théâtre Directorship Services Alpha, S.à.r.l., y Théâtre Directorship Services Gama, S.à.r.l. en sustitución de Ángel García Altozano y Pablo Vallbona Vadell.

### Comisión de Auditoria y Control

Ernesto Mata López (Presidente)

Marcelino Armenter Vidal

Emilio García Gallego

Marta Casas Caba (Secretaria no Consejera)

### Comisión Ejecutiva



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

### Comisión de Nombramientos y Retribuciones

Manuel Raventós Negra (Presidente)

Ricardo Fornesa Ribó

Théâtre Directorship Services Alpha, S.à.r.l., representada por

Javier de Jaime Guijarro

Ángel García Altozano

Miguel Ángel Gutiérrez Méndez

Josep Maria Coronas Guinart (Secretario no Consejero)\*

\* Nombrado Secretario no Consejero en fecha 8 de junio de 2010, en sustitución de Juan A. Margenat Padrós.

Durante el año 2010 se han incorporado Ricardo Fornesa Ribó y Théâtre Directorship Services Alpha, S.à.r.l.

## Equipo directivo (a 31 de diciembre de 2010)



Presidente  
Salvador Alemany Mas



Consejero Delegado  
Francisco Reynés Massanet

### Staff Presidencia



Director Corporativo de Estudios y Comunicación  
Antoni Brunet Mauri



Director Corporativo de Relaciones Institucionales  
Sergi Loughney Castells

### Secretaría Corporativa



Secretario General  
Josep M. Coronas



Directora de Asesoría Jurídica Corporativa  
Marta Casas Caba



Director de Seguridad Corporativa  
Luis Jiménez Arrébola

### Direcciones Corporativas de Gestión



Director de Estrategia y Desarrollo Corporativo  
David Díaz Almazán



Director de Control Corporativo y Administración  
Jordi Lagares Puig



Director Corporativo de Personas y Organización  
Joan Rafel Herrero

### Dirección General Financiera



Director General de Finanzas y Recursos Corporativos  
José Aljaro Navarro



Director Corporativo de Finanzas  
José Luis Viejo Belón



Director de Relaciones con Inversores  
Steven Fernández Fernández



Director de Asesoría Fiscal Corporativa  
Josep María García Martín



Director de Sistemas de Información  
José Carlos Moreno Montero



Director de Compras y Servicios Generales  
José María Gómez Hospital

### Dirección General Negocio y Operaciones



Director General de Negocio y Operaciones  
Josep Martínez Vila



Director General de **abertis autopistas**  
Josep Lluís Giménez Sevilla



Director General de **sanef**  
François Gauthey



Director General de Autopistas Norteamérica e Internacional  
Jordi Graells Ferrández



Director General de Autopistas Sudamérica  
Gonzalo Ferre Moltó



Director General de **abertis telecom**  
Tobías Martínez Gimeno



Director General de **abertis airports**  
Carlos del Río Carcaño



Director General de **saba**  
Jordi Díez Díez



Director General de **abertis logística**  
Joan Font Alegret

Carta del Presidente

Entrevista al Consejero Delegado

Gobierno Corporativo y Órganos de Gobierno

1.1 Gobierno Corporativo

1.2 Órganos de Gobierno

**Actividades del grupo abertis**

2.1 Autopistas

2.2 Infraestructuras de telecomunicaciones

2.3 Aeropuertos

2.4 Aparcamientos

2.5 Parques logísticos

Responsabilidad social corporativa

3.1 Plan estratégico de abertis

3.2 Indicadores 2010






Información económico-financiera

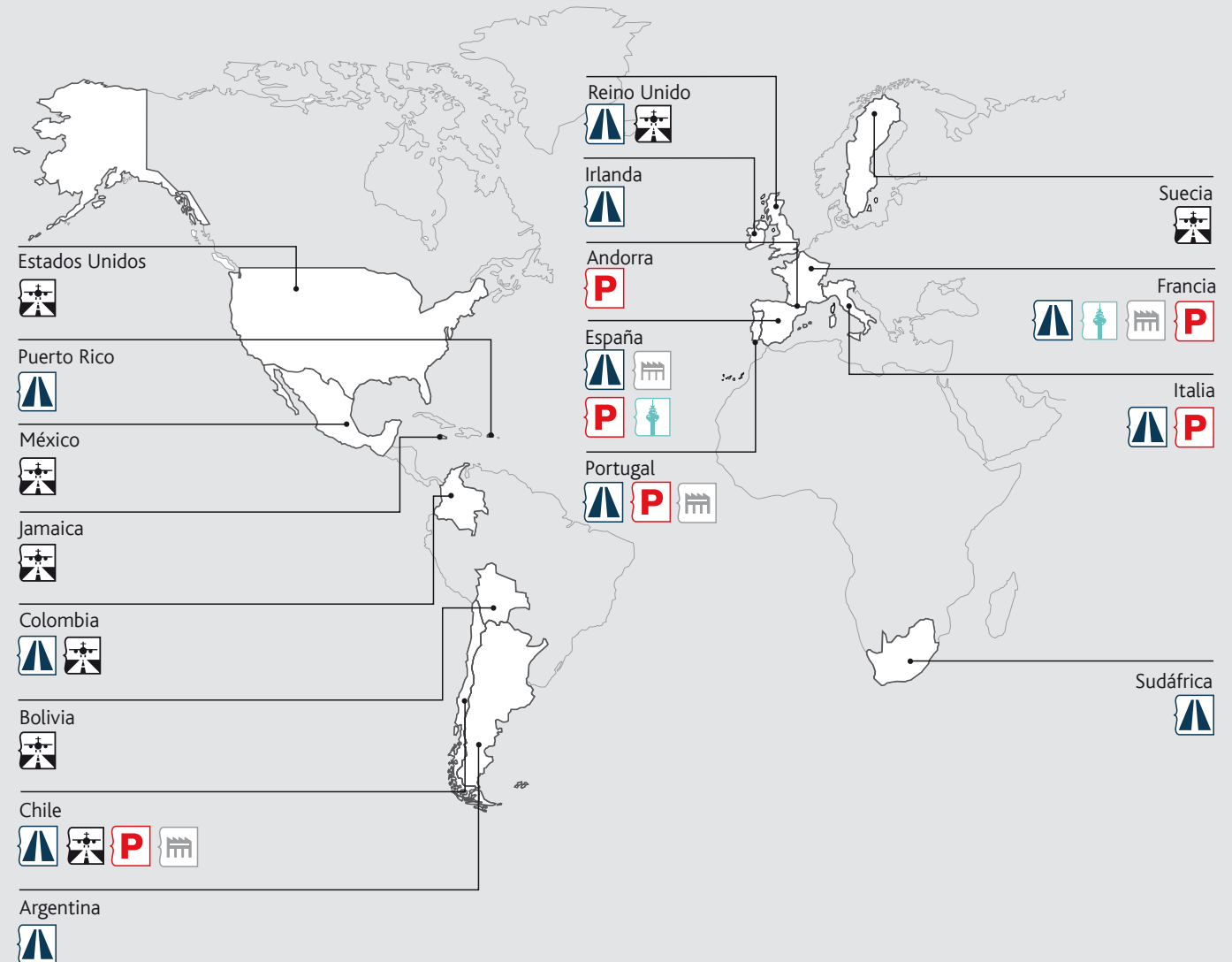
4.1 Magnitudes consolidadas

4.2 Gestión financiera

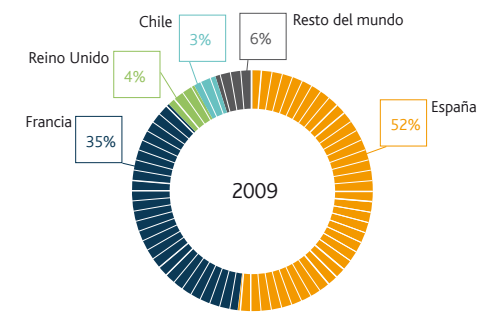
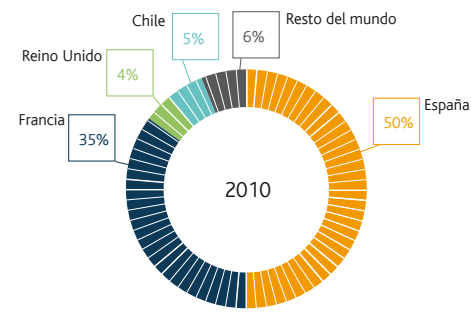
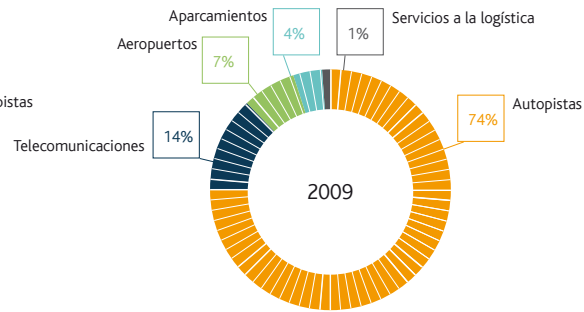
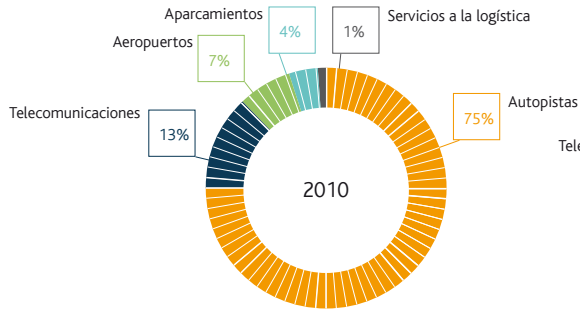
4.3 Accionistas y bolsa

**abertis** se ha consolidado como uno de los líderes mundiales en el mercado de la gestión privada de infraestructuras públicas y durante el 2010 ha estado presente en un total de 17 países a través de cinco áreas de negocio:

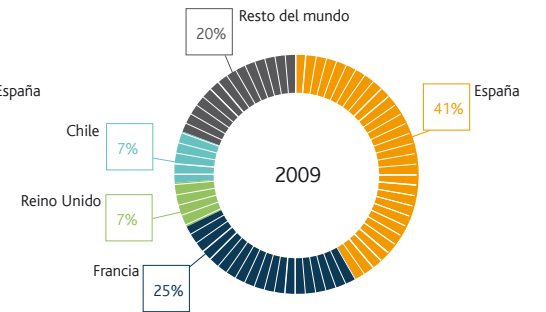
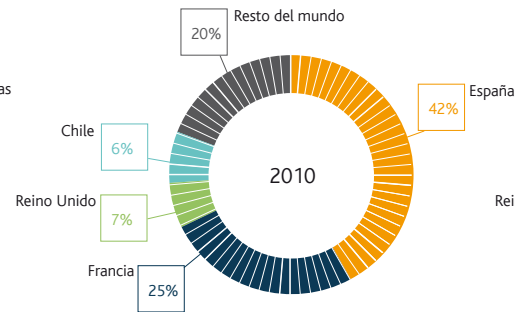
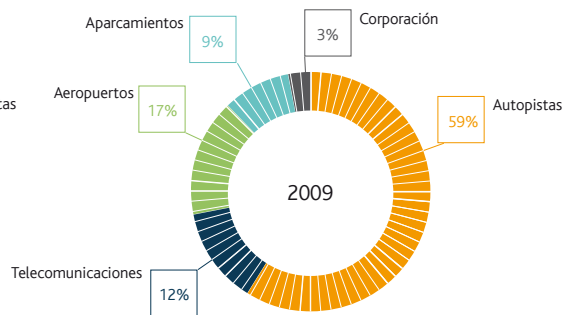
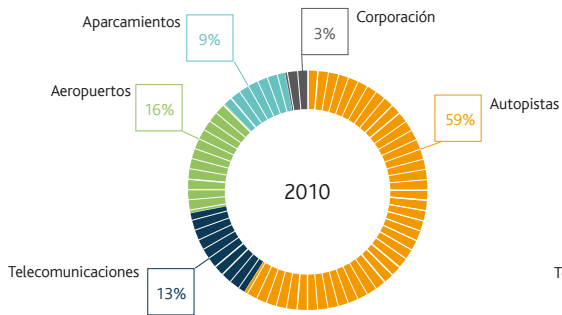
-  Autopistas
-  Infraestructuras de telecomunicaciones
-  Aeropuertos
-  Aparcamientos
-  Parques logísticos



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



PLANTILLA MEDIA POR SECTORES Y POR ÁMBITO GEOGRÁFICO





## 2.1 Autopistas

2010 ha sido el año de la consolidación del modelo de gestión de **abertis autopistas** y de la recuperación del tráfico, gracias sobre todo al exitoso proceso de internacionalización que le ha permitido consolidar su posición en Francia y en Sudamérica, donde la fortaleza económica es más destacada que en otros países.

### Recuperación en el tráfico gracias a la internacionalización

El negocio de autopistas de **abertis** -principal actividad del Grupo en términos de volumen de negocio y resultados- ha mantenido durante el ejercicio el nivel de sus principales magnitudes, en un entorno que sigue marcado por el retroceso de la actividad económica en algunos de sus principales negocios. El tráfico, castigado de manera importante en los meses anteriores, ha moderado su descenso en los últimos meses del año, hasta cerrar 2010 prácticamente plano respecto al año anterior.

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

Así, han continuado las obras de ampliación del tercer carril de la autopista AP-7, principal corredor del litoral de la Península Ibérica. En 2010, se ha llevado a cabo la inauguración de un nuevo tramo en Girona y el arranque de las últimas obras que permiti-

rán cerrar 2011 con un tercer carril hasta la frontera con Francia, en la localidad de La Jonquera.

También están en marcha las obras de mejora y ampliación de la autopista AP-6, corredor básico para las comunicaciones entre Madrid y el noroeste de España. Unas obras que permitirán la construcción de un tercer carril por sentido en el tramo San Rafael –Villacastín.

En su apuesta por mejorar la atención al cliente y ofrecerle los últimos avances tecnológicos, **abertis autopistas** ha anunciado diversas iniciativas que la convierten en pionera en la búsqueda de soluciones adaptadas al cliente. En este sentido, cabe destacar la instalación de puntos interactivos de información y la creación de áreas de servicio dedicadas a los profesionales del transporte pesado.

En 2010, **abertis autopistas** ha seguido mostrando su conciencia medioambiental tras el acuerdo con el Gobierno de Francia para invertir 250 millones de euros en mejoras medioambientales de las infraestructuras, dentro del llamado "Paquet Vert", a cambio de prolongar un año las concesiones de **sanef** y **sapn** hasta 2029.

Por todo ello, **abertis** ha continuado consolidando su posición de liderazgo en el mercado de la gestión de infraestructuras viarias en el mundo con la explotación directa de 3.772 km de autopistas en 5 países y la participación en la explotación en otros 5.579 más, a través de su presencia en concesiones en Europa, Latinoamérica y África.

El reto de **abertis autopistas** para 2011 es la continua mejora de su red de autopistas y del servicio al cliente. En este sentido, **abertis** seguirá trabajando para dotar al conjunto de la red de un factor de calidad inherente a la construcción y al trazado de las vías, y también continuará con el esfuerzo para aumentar la calidad de servicio, complementando con factores externos muy vinculados a la explotación de la vía como son la seguridad y la información, aplicando medidas de mejora de la eficiencia y optimización de los costes de explotación. Asimismo, la apuesta también pasa por jugar un papel importante en el avance tecnológico, con el impulso del telepeaje, y en la implantación de iniciativas que favorezcan la movilidad.

CONTROL O CONTROL COMPARTIDO

SOCIEDADES CONCESIONARIAS

España	Francia	Resto del mundo
acesa/invicat	sanef	elqui
aumar	sapn	rutas del pacífico
iberpistas	sanef aquitaine <sup>1</sup>	apr
castellana	sea14 <sup>1</sup>	gco
aucat		Autopista Central
aulesa		gesa <sup>1</sup>
avasa		opsa <sup>1</sup>
Trados 45		

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

SOCIEDADES TELEMÁTICAS

España	Francia	Resto del mundo
	eurotoll	slovtoll
		bet'eire flow

OTRAS PARTICIPACIONES

España	Francia	Resto del mundo
Túnel del Cadí	A'Lienor	Atlantia
Accesos de Madrid	Alis	Brisa
Ciralsa	Routalis <sup>1</sup>	Ausol
Autema		Coviandes
Henarsa		RMG
		Pt operational Services <sup>1</sup>
		Coninvial <sup>1</sup>

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

## Francia

**abertis** está presente en el negocio de autopistas en Francia a través del grupo concesionario **sanef**, en el que tiene una participación del 52,55%. **sanef** gestiona hasta 2029 un total de 1.757 kilómetros de autopistas de peaje en el nordeste de Francia y Normandía (en esta zona a través de su filial **sapn**), que representa el 20% de la red en Francia y el 47% de la red de autopistas de **abertis**.

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

Asimismo **sanef** gestiona una serie de sociedades dedicadas a la prestación de servicios telemáticos, realizando actividades de telepeaje en Francia, telepeaje *free flow* en Irlanda y telepeaje vía satélite en Eslovaquia.

El ejercicio 2010 ha venido marcado para **sanef** por la participación de la compañía en el llamado "Paquet Vert" del Gobierno de Francia; uno de los mayores proyectos de colaboración público-privada impulsados por el gobierno. Tras el acuerdo, **sanef** realizará una inversión de 250 millones de euros en tres años en proyectos destinados a mejorar la integración de sus infraestructuras en el medio ambiente y los servicios que presta a sus clientes. El acuerdo incluye, a cambio, la prolongación de un año de las dos concesiones de **sanef** hasta 2029. Con estos compromisos mediambientales, la compañía pretende aportar su grano de arena a la reactivación de la economía francesa. Estas inversiones se engloban en un conjunto de medidas conocido como "Plan de Rélance" que favorecerá una mayor actividad en las ocho regiones que atraviesan las autopistas de **sanef** contribuyendo al desarrollo económico e industrial de los territorios que cubre la red del Grupo.

Otro hito del ejercicio 2010 para **sanef** ha sido la inauguración de la autopista A-65 (A'liénor, participada por **sanef** en un 35%), que une a lo largo de 150 kilómetros las localidades de Langon y

Pau, en la región suroeste de Francia y que ha supuesto una inversión de 1.200 millones de euros. La nueva autopista, llamada también "Autoroute de Gascogne" servirá para mejorar de manera notable las conexiones en la región suroeste de Francia. Las obras de construcción se iniciaron en julio de 2008 y han acabado cuatro años después de la firma del contrato de concesión y dos años y medio después de iniciar los trabajos. La anterior carretera que unía Langon y Pau era conocida por su complejo trazado y las incidencias en la vía. **sanef**, a través de **sanef aquitaine**, asume la gestión de la autopista durante 60 años.

En 2010 ha entrado en funcionamiento, con seis meses de antelación, la variante sur de Reims, una obra innovadora por lo que respecta al respeto al medioambiente y a la utilización de las últimas novedades técnicas. Se trata de una variante de la autopista A4 París-Estrasburgo, que conecta Francia con el este de Europa, y que permitirá descongestionar el tráfico que pasa por la localidad de Reims. La variante, que tiene 14 kilómetros de longitud, ha supuesto una inversión de 245 millones de euros para **sanef**.

### CONTROL O CONTROL COMPARTIDO

Sociedades concesionarias	Participación	Km.	Fin concesión
<b>sanef</b>	52,55% <sup>1</sup>	1.389	2029
<b>sapn</b>	99,97%	368	2029
<b>sea 14</b> <sup>2</sup>	100,00%		
<b>sanef aquitaine</b> <sup>3</sup>	100,00%		
		<b>1.757</b>	

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

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

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

### OTRAS PARTICIPACIONES

Sociedad	Participación	Km.	Fin concesión
A'liénor	35,00%	150	2066
Alis	19,67%	125	2067
Routalis <sup>1</sup>	30,00%		
		<b>275</b>	

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



## Compromiso verde: “El programa “Paquet Vert” nos permitirá impulsar nuestro compromiso medioambiental y acelerar la puesta en marcha de nuevos servicios para nuestros clientes”

### ¿Qué es el programa “Paquet Vert”?

En el marco de la llamada “Grenelle de l’Environnement” (Cumbre socio-política para el Medioambiente) y del “Plan de Rélançe” (Plan de Reactivación Económica) del Gobierno de Francia, **sanef** se ha comprometido a invertir 250 millones de euros en los próximos tres años en proyectos destinados a mejorar la integración de sus infraestructuras en el medioambiente y los servicios que presta a sus clientes. A cambio, el grupo **sanef** se beneficia de la prolongación por un año de la duración de las dos concesiones de **sanef** (**sanef** y **sapn**) hasta 2029. Es un proyecto capital para el desarrollo del Grupo. El programa refuerza nuestra misión de servicio público y nuestra vocación de gestor de infraestructuras de largo recorrido. Supone un nuevo impulso a nuestra responsabilidad como empresa y nuestra contribución positiva al medioambiente.

### ¿Cuál es el alcance del programa?

El “Paquet Vert” contribuye a una mejor integración de nuestras redes con su entorno y, por las inversiones pactadas, contribuirá a dinamizar el empleo local en las 8 regiones en las que se inscribe. Cubre 5 grandes aspectos: el agua, el ruido, la biodiversidad, la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y las instalaciones de las áreas de servicio y de descanso. Las partidas de inversión dependen según cada aspecto. En total, se han puesto en marcha un total de 40 proyectos, que movilizan más de 20 encargados y numerosos trabajadores. El Estado ha seleccionado las diversas iniciativas en función de la capacidad de cada una de ellas para reforzar nuestro compromiso con el medioambiente y con nuestros clientes a través de nuevos servicios.

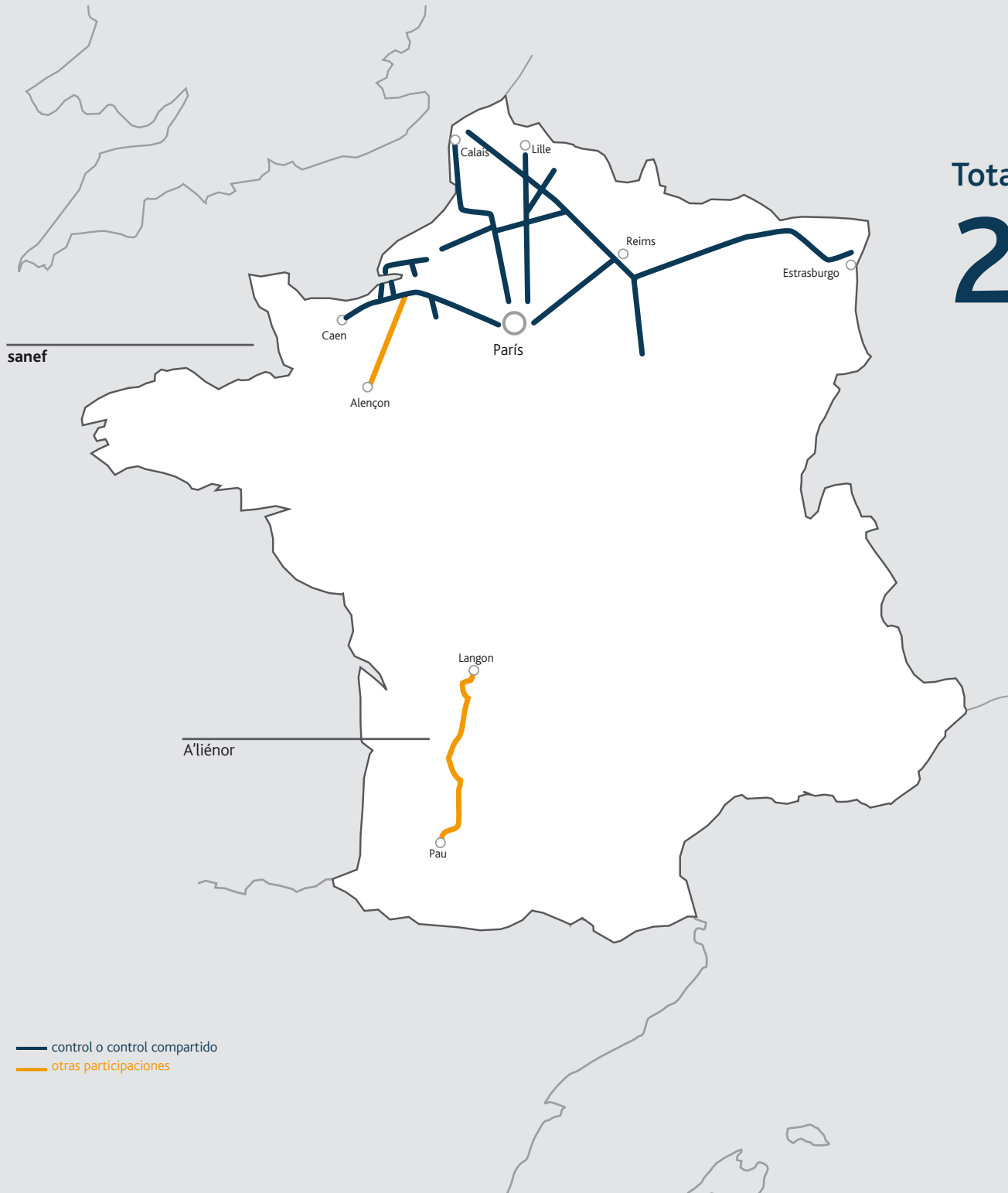
### ¿Cuáles son estos nuevos servicios?

Estas inversiones van a suponer un importante impulso para nuestra política de servicio al cliente. Por ejemplo, vamos a extender un servicio que ya existe en una de nuestras instalaciones de la A29 y que contribuye a disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub> en la atmósfera: el telepeaje sin parada para vehículos pesados. Esperamos poder instalarlo en 7 nuevas barreras de peajes; lo que supone una inversión de casi la mitad del total del “Paquet Vert”. Además, también instalaremos más equipos dinámicos que permiten facilitar una mayor fluidez del tráfico en aquellos sitios donde hay más movimiento: información en tiempo real, videovigilancia y paneles de información variable. Asimismo, con el objetivo de favorecer el uso compartido del coche y la comodidad, hemos creado un portal de referencia en Internet en materia de intercambios entre la autopista y los territorios al servicio de las personas y de las mercancías en la confluencia de la autopista A1 y el canal Sena Norte Europa.

**Odile Georges Picot**  
Directora de Concesiones  
del grupo **sanef**



# francia



Total km. Francia

# 2.032

— control o control compartido  
 — otras participaciones

## Magnitudes económicas y actividad

Los ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa en Francia alcanzan los 1.465 millones de euros y el EBITDA los 917 millones de euros, representando un 36% y un 37% del total de **abertis**, respectivamente.

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

Los ingresos de peaje de **sanef** en 2010 son de 1.332 millones de euros, un 3,3% superiores a los de 2009 con una IMD, que confirma su recuperación en los últimos meses del año, aumentando un 1,3% respecto a 2009, a pesar del impacto de las huelgas de los días 11 y 18 de junio y con una mayor incidencia en la mejora del tráfico de vehículos pesados (+4,9%).

La diferencia entre los ingresos totales y los de peaje (133 millones de euros) se debe básicamente a los ingresos del

grupo **sanef** en servicios telemáticos (afectados negativamente respecto a 2009 por la venta de Masternaut en abril 2009), cánones de áreas de servicios, servicios de telecomunicaciones y de ingeniería.

A finales de 2010, el porcentaje de transacciones de telepeaje sobre el total de vehículos ha alcanzado el 36,2% (un incremento anual de 1,8 puntos), siendo el porcentaje de pesados de un 75,7%.

En Francia, se han invertido 74 millones de euros en la renovación y modernización de la red existente (en renovación de peajes y mantenimiento de la red) y 183 millones de euros en inversiones en nuevas construcciones, nuevos carriles e inversiones relacionadas con la circunvalación del sur de Reims, con la ampliación de la A13 y con el "Paquet Vert".

Ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa en Francia

1.465  
millones de euros

36%  
del total de **abertis**

### IMD

	2010	Var.
<b>sanef</b>	22.845	1,6%
<b>sapn</b>	28.065	0,5%
<b>Total IMD</b>	<b>23.303</b>	<b>1,3%</b>

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

	2010	Var.
Ingresos de explotación	1.465	3,7%
EBITDA	917	4,7%
EBIT	560	9,6%

### INVERSIONES (millones de euros)

	2010
Inversión operativa	74
Inversión en expansión	183

## España

En España, **abertis autopistas** es el primer operador de autopistas de peaje por kilómetros gestionados; un total de 1.526 kilómetros de autopistas que representan el 51% del total de las vías de peaje del país. Asimismo, participa de forma no mayoritaria en un total de 234 kilómetros a través de otras concesiones.

En España, **abertis autopistas** ha visto en 2010 una ralentización de la caída del tráfico tanto pesado como ligero. Aunque el ejercicio ha cerrado con cifras negativas (una caída del 4%), la tendencia de los últimos meses del año lleva a pensar que los datos se van estabilizando en España y que previsiblemente en el año 2011 se inicie una recuperación de la actividad.

Muchos han sido los retos a los que se ha enfrentado la división. En primer lugar, la consolidación de la concesionaria **avasa**

que, tras su compra en 2009, se ha incorporado plenamente en el operativo y las cuentas de la unidad de negocio. En segundo lugar, las inversiones en mantenimiento y ampliación de las actuales autopistas. En este sentido, cabe destacar:

- En la autopista AP-6, las obras de mejora y ampliación que pretenden mejorar la seguridad y la movilidad en la viabilidad en este corredor básico para las comunicaciones entre Madrid y el noroeste de España (Galicia, Asturias, León, Salamanca, etc. ). Se trata de un conjunto de actuaciones entre las que destaca la construcción de un tercer carril por sentido en el tramo San Rafael-Villacastín; y la ampliación de varios viaductos. Las obras, que suponen una inversión de más de 65 millones de euros, han recibido una Mención Especial en el apartado de Mejor Obra Pública por parte del Jurado de los

Premios del Colegio de Ingenieros de Caminos de Madrid en su edición 2010. El Jurado valoró que las actuaciones suponen una mejora para el sistema de accesos desde la Comunidad de Madrid a los corredores del noroeste de España, ya que amplía de forma sustancial su capacidad, funcionalidad y seguridad con un sistema de tres túneles, uno de ellos reversible.

- En la red AP-7, **abertis autopistas** puso punto final a las obras del tercer carril entre Maçanet y Fornells. Una actuación que se enmarca en la ampliación de la AP-7 que el Grupo ejecuta a lo largo de 125 kilómetros entre La Jonquera (Girona), y Vilaseca/Salou (Tarragona) destinada a adecuar la capacidad de la vía al aumento de tráfico y a facilitar la movilidad de vehículos con la supresión de cuatro barreras troncales. Mientras, el resto de obras avanzan según el calendario previsto.

- En la C-32, la entrada en servicio en el mes de julio del nuevo tramo entre Palafróls y Tordera (Cataluña), una prolongación de la autopista de 4,4 kilómetros, que permite mejorar y potenciar las comunicaciones en la Costa Brava Sur. Esta actuación se enmarca dentro del convenio de colaboración firmado entre el Gobierno de la Generalitat de Cataluña y la concesionaria **acesa** que también incluye la ejecución de un nuevo ramal de la autopista C-32 ahora prolongada hasta Lloret de Mar, desde la conexión futura con la autovía A-2 que el Ministerio de Fomento tiene proyectada, y el desarrollo de mejoras en la autopista actual. La inversión total asciende a 100 millones de euros.

### CONTROL O CONTROL COMPARTIDO

Sociedad	Participación	Km.	Fin concesión
acesa/invicat	100%	545	2021
aumar	100%	468	2019
iberpistas	100%	70	2031 <sup>1</sup>
castellana	100%	51	2031 <sup>1</sup>
aucat	100%	47	2039
aulesa	100%	38	2055
avasa	100%	294	2026
Trados 45	50%	14	2029
		<b>1.526</b>	

### OTRAS PARTICIPACIONES

Sociedad	Participación	Km.	Fin concesión
Túnel del Cadí	37,2%	30	2023
Accesos de Madrid	35,1%	61	2049
Henarsa	30,0%	62	2039
Ciralsa	25,0%	33	2040
Autema	23,7%	48	2037
		<b>234</b>	

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

## “Las obras en la AP-6 permitirán disponer de una infraestructura de primer orden y dar un servicio de muy alta calidad”

### **El año 2010 ha estado marcado en la Red Centro Sur por el inicio de las obras de mejora y ampliación de la AP-6. ¿Qué supone este proyecto para la autopista?**

Más que del inicio de las obras de mejora y ampliación, deberíamos hablar de la cuarta fase del proyecto de mejora de la conexión por carretera entre el centro y el noroeste que comenzó en 1999. En una primera fase se conectaron Ávila y Segovia a la red de vías de alta capacidad; en una segunda fase se aumentó la capacidad de la AP-6 en un tramo de veinte kilómetros, entre la M-50 y el inicio de la concesión de la AP-6 en Villalba; en la tercera fase, se aumentó la capacidad del primer tramo de la AP-6, entre Villalba y San Rafael, actuación que incluía la construcción de un tercer túnel bajo la sierra de Guadarrama; y por fin, la cuarta fase, en la que nos encontramos, va a aumentar la capacidad del siguiente tramo de la AP-6, entre San Rafael y Villacastín, y a rematar actuaciones puntuales de fases anteriores que en su momento no se pudieron acometer. Una vez finalizadas las obras de esta cuarta fase, creo sinceramente que dispondremos de una infraestructura de primer orden, que permitirá dar un servicio de muy alta calidad al tráfico de los próximos años.

### **Se trata, sin duda, de un proyecto muy complejo... ¿Cuáles han sido los principales retos?**

La mayor dificultad con la que nos encontramos es la de compatibilizar el avance de las obras con el tráfico. Somos conscientes de que los trabajos implican afectaciones sobre la circulación (estrechamientos de carriles, reducción de la velocidad...) por lo que éstos se realizan intentando paliar cualquier efecto negativo. La ampliación a tres carriles se está desarrollando en tramos de longitud inferior a cinco kilómetros de forma que no coincidan en ambas calzadas y se ha reforzado la señalización y el balizamiento. Unas medidas que han demostrado su efectividad gracias a la gran coordinación entre Explotación e Ingeniería de Obra Civil. Otra dificultad añadida es la climatología, que hasta la fecha nos está dando un respiro. La altitud media de la autopista AP-6 es superior a los mil metros, por lo que tenemos una media de cien días al año de hielo o nieve. En estas condiciones, cualquier planificación, por detallada que sea, puede verse afectada por contratiempos inesperados.

### **¿Cómo se ha preparado al personal para este proyecto?**

La actualización de nuestra infraestructura es un proyecto que se ha ido desarrollando a lo largo de una década. A estas alturas, el equipo de colaboradores de la Gerencia **iberpistas** y **castellana** tiene una gran experiencia en este tipo de situaciones. Y lo fundamental, desde mi punto de vista, es que nunca olvidan que nuestro objetivo es que el tráfico circule en las mejores condiciones posibles.

Se me hace difícil destacar a algún colectivo en particular, porque la contribución de todos es importante. No obstante, por estar más directamente relacionados con la atención al cliente, quiero mencionar al personal del Centro de Operaciones y al de Vigilancia de Autopista.

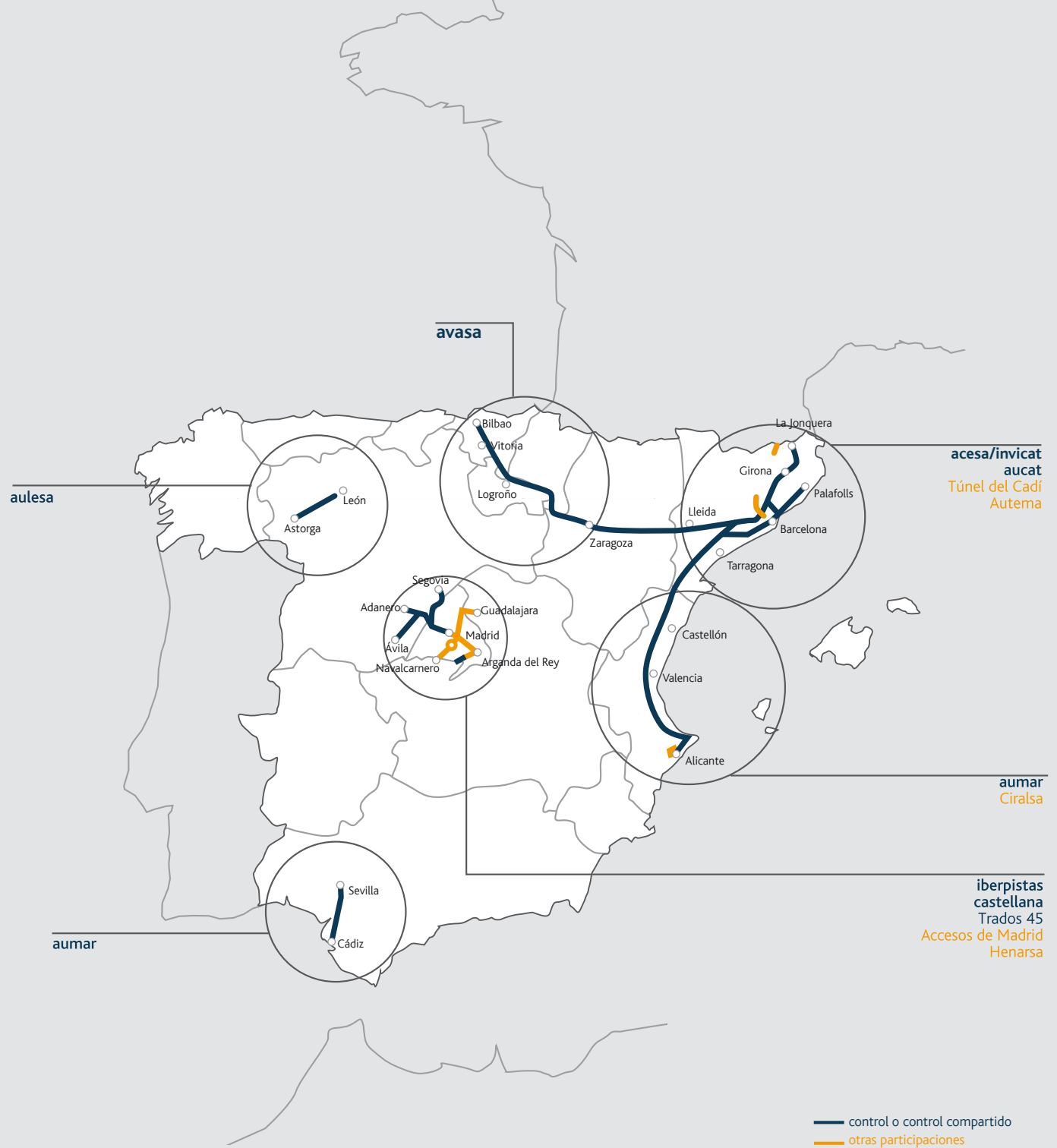
**Ignacio Arbilla**  
Director Red Centro-Sur  
abertis autopistas



Total km. España

1.760

españa



2010 ha sido para **abertis autopistas** también el año del compromiso por la seguridad y mejora de la vialidad, con especial atención a los avances tecnológicos en sus vías. Este año se han instalado los novedosos puntos de información interactiva en los que el cliente puede obtener información on-line sobre el estado de las carreteras, la previsión meteorológica, así como consejos de seguridad. Además, en su afán por responder de la mejor manera a las necesidades de sus clientes, **abertis autopistas** ha puesto en marcha áreas de descanso específicas para transportistas que cuentan con fuertes medidas de seguridad.

En el plano organizativo, la división de negocio de autopistas en España, ha centrado su objetivo este año en consolidar su modelo de gestión en Red, con el objetivo de conseguir una mayor eficiencia operativa y visión de unidad de negocio. Se ha insta-

lado así un nuevo concepto de gestión en red que ha llevado a la integración tecnológica de las concesionarias. Así, **abertis autopistas** opera de manera homogénea a través de sus 5 redes: la Red GenCat (concesiones de titularidad de la Generalitat de Catalunya), la Red Mediterráneo, la Red Ebro, la Red Levante y la Red Centro Sur. En 2010, se ha constituido **inviat**, una nueva sociedad creada por **abertis** para la gestión de las concesiones de autopistas, que hasta ahora gestionaba **acesa** y que son titularidad de la Generalitat de Cataluña.

### Magnitudes económicas y actividad

Los ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa en España alcanzan los 1.365 millones de euros y el EBITDA los 1.066 millones de euros, representando un 33% y 43% respectivamente del total del grupo **abertis**.

A pesar de la evolución negativa de la IMD en España del -4%, en los últimos meses del año se observa una atenuación en los descensos del tráfico.

Los ingresos de explotación se han visto incrementados, a pesar de la peor actividad, por el impacto de la aportación del 50% adicional de **avasa** (+34 millones de euros en 2010) y por la compensación parcial de los Convenios AP-7 y Maresme.

Durante el año, se ha continuado invirtiendo en sistemas de telepeaje y actualmente el uso de este sistema en el conjunto de la red de autopistas de peaje en España alcanza el 35,1%, 1,6 puntos porcentuales por encima del año pasado. Destaca **avasa**, con un 41,8% de transacciones de telepeaje, ya que todos los sistemas de descuento y gratuidades de la concesionaria van ligados a un uso obligatorio de este sistema de pago.

En 2010 las autopistas españolas han realizado inversiones operativas por valor de 54 millones de euros, básicamente en instalación de fibra óptica, mejoras de las áreas de peaje, mantenimiento y descanso, y en reparación de estructuras y puentes. Asimismo se han invertido 188 millones de euros en expansión, de los que 179 millones de euros corresponden básicamente a las obras de ampliaciones de carriles y tramos descritas anteriormente.

#### IMD

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

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

	2010	Var.
Ingresos de explotación	1.365	1,1%
EBITDA	1.066	1,3%
EBIT	769	-3,1%

#### INVERSIONES (millones de euros)

	2010
Inversión operativa	54
Inversión en expansión	188

## Resto del mundo

La internacionalización de **abertis autopistas** ha continuado dando sus frutos este año. El mayor crecimiento económico en las economías de Latinoamérica se ha materializado en una mayor actividad industrial y en un importante crecimiento del tráfico en las carreteras. De esta manera, el negocio internacional de esta unidad ha ayudado a compensar las caídas que se siguen produciendo en España.

### Chile

**abertis**, tras los procesos de adquisición en 2008 y 2009 de participaciones en diferentes concesionarias de Chile, se ha consolidado en este país como uno de los principales operadores de autopistas, con la gestión directa o compartida, de más de 430 kilómetros. La apuesta para 2011 se centrará en continuar incentivando los planes de infraestructura y conectividad vial para los centros urbanos y regionales, así como elevar el nivel de servicio de las concesiones interurbanas existentes para que brinden una mejor y cada vez más eficiente atención a los usuarios de manera integrada.

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

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

En Puerto Rico, **abertis** ha reforzado su apuesta por el negocio al adquirir el 25% que aún no ostentaba en **apr**, sociedad que explota la concesión del Puente Teodoro Moscoso en San Juan, una concesión que en 2009 consiguió una extensión por un período de 17 años del plazo de explotación, hasta el año 2044.

#### CONTROL O CONTROL COMPARTIDO

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

1. 57,6% de derechos de voto.  
 2. **abertis** controla el 57,7% del Grupo Invin, que a su vez participa en un 50% en Autopista Central.  
 3. Sociedad dedicada a la explotación de **elqui**.  
 4. Sociedad dedicada a la explotación de **rutas del pacífico**.

#### OTRAS PARTICIPACIONES

Sociedad	Participación	Km.	Fin concesión	País
Coviandes	40,0%	86	2023 <sup>1</sup>	Colombia
Coninvial <sup>2</sup>	40,0%			
RMG	33,3%	74	2026	Reino Unido
Pt.Operational Services <sup>3</sup>	33,3%			Sudáfrica
Ausol	31,6%	119	2020	Argentina
Grupo Brisa	14,6%	1.378	2035 <sup>4</sup>	Portugal
Grupo Atlantia <sup>5</sup>	6,7%	3.413	2038 <sup>4</sup>	Italia

1. Fin concesión sujeto al cumplimiento de determinados ingresos totales y estimado en 2023.  
 2. Sociedad dedicada a la construcción de Coviandes.  
 3. Sociedad que presta servicio de operación y mantenimiento a la concesionaria sudafricana Bakwena Platinum Corridor.  
 4. Se indica el fin de la concesión de peso relativo superior.  
 5. A 31 de diciembre de 2010 (vendida en 2011)



## “El Puente Teodoro Moscoso ha convertido a **abertis** en un aliado preferente para el desarrollo futuro de proyectos en Puerto Rico y en el resto de Estados Unidos”

### **abertis ha incrementado su participación hasta el 100% de apr. -¿qué supone la concesión del puente Teodoro Moscoso en Puerto Rico para abertis?**

La compra de la participación del 25% que **abertis** aún no tenía en Autopista De Puerto Rico (**apr**), es una muestra de la confianza que el Grupo tiene en su negocio en el país.

El proyecto se inició hace ya 19 años cuando Autopistas de Puerto Rico S.E. y la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico ejecutaron el contrato de Concesión para la Financiación, Diseño, Construcción, Operación y Mantenimiento del Puente Teodoro Moscoso, en la zona metropolitana de San Juan. Tras dos años de obras y una inversión inicial de más de 80 millones de dólares, en 1994 se inauguró esta infraestructura que durante casi 16 años de operación ha servido a más de 128 millones de usuarios, convirtiéndose en sinónimo de excelencia y calidad. En 2010, el Puente Teodoro Moscoso ha logrado generar ingresos cercanos a los 19 millones de dólares, lo que supone un 8% más respecto al año anterior.

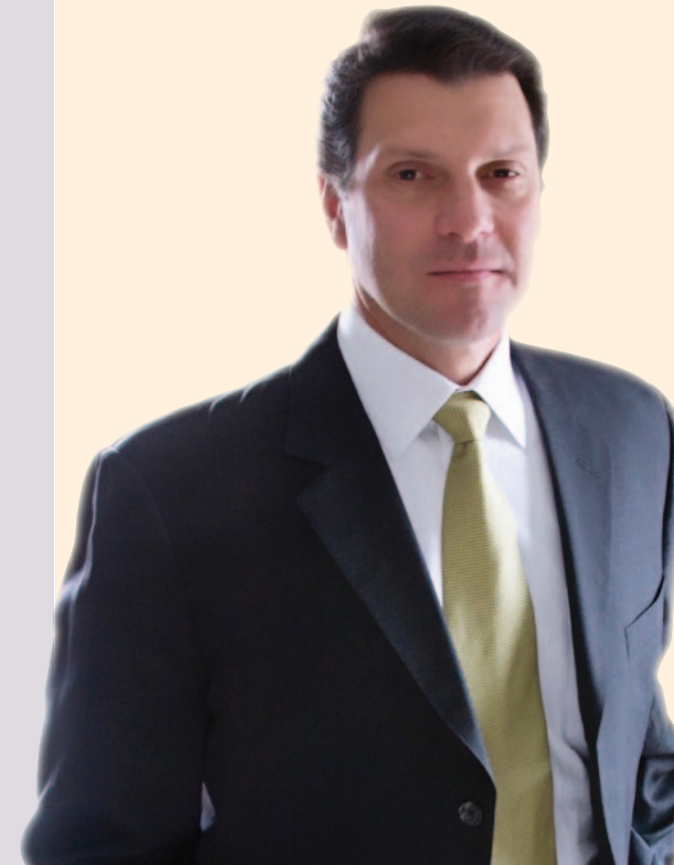
### **Puerto Rico se ha manifestado como un país que apuesta por la colaboración público privada como la mejor manera de financiar las infraestructuras.**

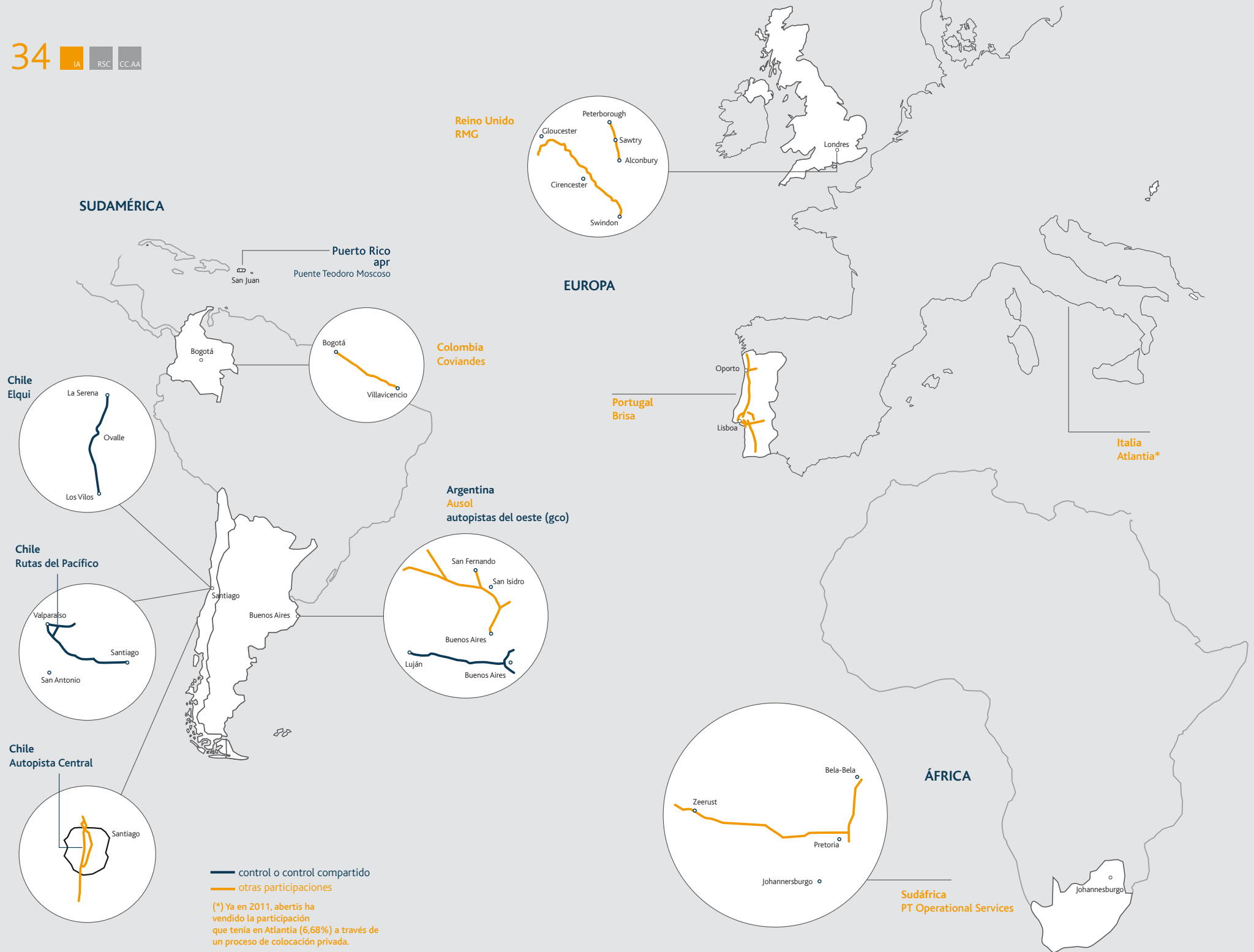
El Gobierno de Puerto Rico ha concebido un nuevo programa de Alianzas Público-Privadas, a través de la ejecución de la Legislación No. 29, aprobada en junio del 2009. Se trata de una apuesta importante del país que ve en este tipo de alianza como una parte integral de su modelo de gobierno y no como consecuencia de una situación coyuntural. Por otra parte, Puerto Rico ofrece los ingredientes necesarios para el desarrollo de proyectos de inversión a largo plazo: cuenta con un marco jurídico sólido, una moneda estable y un programa de gobierno claro y coherente. En este contexto **abertis** juega un papel primordial. Su presencia durante varios años y su compromiso con la comunidad y la calidad del servicio ofrecido por el Puente Teodoro Moscoso han contribuido al posicionamiento del Grupo como un líder mundial en la gestión de infraestructuras de transporte y aliado de preferencia para el desarrollo futuro de proyectos de Alianzas Público-Privadas en Puerto Rico y en el resto de Estados Unidos. Una muestra del interés que despierta en **abertis** este mercado y su apuesta por la colaboración público-privada es, precisamente, el análisis que estamos realizando respecto al actual concurso para financiar, mejorar, operar y mantener las autopistas PR-5 y PR-22; ésta última, la más transitada de la isla.

### **¿Hasta qué punto la presencia en Puerto Rico es importante desde el punto de vista geoestratégico?**

El Puente Teodoro Moscoso fue, en 1994, el primer proyecto de Alianza Público-Privada en operación en el sector de transportes de Estados Unidos. Al observar el programa de gobierno y las características de la nueva Ley que lo soportan, estoy convencido de que Puerto Rico no sólo tiene el potencial para convertirse en un mercado atractivo en sí mismo, sino también para consolidarse como una referencia para otras jurisdicciones en los EE.UU. y servir como perfecta puerta de entrada al resto del mercado norteamericano.

**Luis Palazzi**  
Director de Autopistas  
Norteamérica





En Colombia, en enero 2010, se ha firmado con la Administración un acuerdo de modificación del contrato de concesión de Coviandes, participada por **abertis** en un 40%, por el que la concesionaria se compromete a realizar el desdoblamiento del segmento central de la carretera y concretar obras de seguridad por un importe total aproximado de 650 millones de euros a compensar por la Administración, en parte con aportaciones directas y en parte con beneficios fiscales.

En Europa, **abertis** mantiene su presencia en la portuguesa Brisa, con una participación del 14,6%, y en la que **abertis** cuenta con presencia en el Consejo de Administración. Ya en 2011, **abertis** ha vendido, con plusvalías, la participación que tenía en Atlantia (6,68%) a través de un proceso de colocación privada.

## Magnitudes económicas y actividad

Los ingresos de las concesiones de autopistas de gestión directa del resto del mundo, ascienden a 248 millones de euros y el EBITDA a 155 millones de euros, representando un 6% en ambos casos del total del grupo **abertis**.

Las magnitudes aumentan significativamente y no son comparables con el año anterior, por el impacto en la cuenta de resultados de 2010 de la incorporación de participaciones chilenas durante un ejercicio completo (6 meses en 2009).

En Chile, la evolución de la actividad ha sido positiva en todas las concesionarias, con incrementos del 4,5% en Autopista Central, del 5,6% en **rutas del pacífico** y del 4,7% en **elqui**, y con una mejora aún mayor en vehículos pesados.

En Argentina, adicionalmente a la evolución positiva de la actividad (+6,5% IMD) ha habido incrementos tarifarios del

17,25% en promedio desde el 14 de diciembre 2009, y del 20,47% en promedio desde el 4 de octubre de 2010.

En Puerto Rico se ha producido un incremento de tarifas del 50% desde el 01 de enero de 2010, que ha permitido un incremento de ingresos del 10% a pesar de la caída del tráfico del 28,5%.

En 2010, las sociedades chilenas han invertido 2 millones de euros básicamente por parte de Autopista Central en equipamiento peaje *free-flow* y mejora de infraestructuras. En Argentina, **gco**, ha invertido 2 millones de euros, en mejoras en estaciones de peaje y mejora de la seguridad. En expansión, se han invertido 11 millones de euros en la adquisición del 25% restante de **apr**.

### IMD

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

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

	2010	Var.
Ingresos de explotación	248	72,0%
EBITDA	155	96,1%
EBIT	64	688,6%

### INVERSIONES (millones de euros)

	2010
Inversión operativa	4
Inversión en expansión	11

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

248

millones de euros



## 2.2 Infraestructuras de telecomunicaciones

■  
**abertis telecom** ha celebrado su décimo aniversario en 2010 consolidándose como el grupo líder en el segmento de las infraestructuras y servicios de telecomunicaciones terrestres en España al disponer, con más de 3.300 centros, de la primera red de emplazamientos en el país para la difusión y distribución de señales audiovisuales. Además, es el operador de prestigio internacional en el sector de la transmisión vía satélites, por su participación de referencia de los operadores **Eutelsat** e **Hispasat**.

### La implantación de la TDT en España, un éxito sin precedentes

2010 ha sido el año en el que se ha completado la transición a la Televisión Digital Terrestre (TDT), el mayor proyecto de sustitución tecnológica realizado nunca en España y uno de los mayores en Europa, en el que se ha dado cobertura, según fija el Plan Técnico Nacional de la TDT, al 98% y al 96% de la población para las televisiones públicas y privadas, respectivamente.

Ha sido un proceso de gran complejidad técnica, logística y social (ha afectado a más de 46 millones de personas) para desplegar progresivamente y desde el año 2005, una nueva red de difusión digital basada en centros existentes y nuevos, con el fin de re-

emplazar la red analógica desplegada a lo largo de los últimos 50 años. De los centros emisores de TDT existentes actualmente en España (un total de 5.700), el 58% de los mismos (3.315) están gestionados por **abertis telecom**.

Hoy se puede afirmar que el proyecto se ha culminado con un éxito rotundo y con casi dos años de anticipación respecto a la mayoría de países en Europa. Una tarea que ha implicado a toda la organización de **abertis telecom**, con más de 700 personas trabajando directamente, además de la participación de más de 2.000 técnicos y profesionales externos.

## “**abertis** ha consolidado, a nivel nacional e internacional, su rol de gestor industrial en el sector de los satélites”

### ¿Cuál ha sido la evolución del negocio de satélites en 2010?

Tras cuatro años de permanencia en el sector de las comunicaciones por satélite, desde enero de 2007 en **Eutelsat** y desde junio de 2008 en **Hispasat**, creo que podemos afirmar que nos hemos consolidado en este sector en nuestro rol de industriales a nivel nacional e internacional. Somos conocidos y reconocidos mundialmente por los diferentes actores de este negocio. Respecto a la evolución del mercado, nos mostramos gratamente sorprendidos. A pesar de la situación de crisis financiera global, el desarrollo de la actividad basada en tecnología satelital ha mantenido el crecimiento de años anteriores. Si se cumplen las previsiones, se espera que el crecimiento para los próximos cinco años, se mantenga en torno al 4%. En 2010, la evolución de la división de satélites de **Hispasat** y **Eutelsat**, representó más del 60% del resultado neto de la compañía. Posiblemente, de seguir con los crecimientos previstos, esta aportación aún crecerá más en los años venideros.

### 2010 ha sido un año de importantes lanzamientos...

El lanzamiento de un satélite siempre constituye un momento relevante en la actividad de una compañía. A finales de 2009, **Hispasat** lanzó al espacio el satélite Amazonas2 que ha permitido a la compañía afianzar su posición en el mercado latinoamericano. En 2010, se ha lanzado con éxito el satélite 1E que complementa y da continuidad a los satélites 1C y 1D, más centrados en la Península Ibérica y en el Oeste de Europa. Con ello, la flota actual de **Hispasat**, incluyendo los satélites de Hisdesat, ya dispone de siete satélites que garantizan la continuidad y el crecimiento del negocio. Además, **Hispasat** e Hisdesat, tienen una cartera de cinco nuevos lanzamientos previstos que posicionarán la compañía en un lugar envidiable dentro del sector. Por lo que respecta a **Eutelsat**, la compañía ha puesto en órbita el satélite KA-SAT, que está funcionando perfectamente y que, por tecnología y anticipación, es una apuesta de futuro fundamental para el desarrollo de **Eutelsat**. La cartera de satélites de **Eutelsat** en proceso de fabricación es impresionante; incluye siete satélites (W3C, AB7, W5A, W6A, Es'hail, W3D, EB9B) que abren un futuro apasionante a la compañía.

### ¿Cuáles son los retos a los que se enfrenta la división en los próximos meses?

**Hispasat** y **Eutelsat** son compañías que están obligadas a adaptarse continuamente a las necesidades y evolución del mercado. Las nuevas tendencias basadas en el uso de la capacidad satelital comercial para la prestación de servicios militares abren una oportunidad y un mercado enorme que hasta ahora era un coto cerrado. El interés de los gobiernos por llevar la banda ancha a todos los rincones de sus respectivos países convierte a los satélites en una pieza fundamental para complementar rápida y eficazmente las infraestructuras terrestres. En ese campo hay que señalar que **Eutelsat** es pionera al haber puesto en el espacio el primer satélite europeo basado en tecnología Ka-spot beam para la prestación de servicios de banda ancha. En el terreno audiovisual, la llegada de las transmisiones en alta definición y en 3D implicará el uso intensivo de capacidad satelital. Hay futuro, hay demanda, hay tecnología y hay capacidades; ¿qué más se puede pedir?

**Carlos Espinós**  
Director General de  
Infraestructuras Satélite  
**abertis telecom**



El crecimiento en satélites ha venido no sólo del incremento de nuevos servicios sino también de la mano de sus participadas **Eutelsat** e **Hispasat**, protagonistas este año por lanzamientos de nuevos satélites y con previsiones de seguir haciéndolo en 2011.

Pero **abertis telecom** ha sido más que la TDT en 2010. El negocio de satélites ha crecido con fuerza y, por primera vez, esta unidad es la que más aporta a los resultados de **abertis telecom**.

El crecimiento en satélites ha venido no sólo del incremento de nuevos servicios sino también de la mano de sus participadas **Eutelsat** e **Hispasat**, protagonistas este año por lanzamientos de nuevos satélites y con previsiones de seguir haciéndolo en 2011.

**Eutelsat**, el operador líder en Europa con una participación de mercado del 30 por ciento, y tercer operador mundial ha puesto en órbita el KA-SAT, un nuevo satélite de alto rendimiento que permitirá el acceso a la banda ancha vía satélite en las zonas con problemas de conectividad.

Por su parte, **Hispasat**, séptimo operador de satélites del mundo por ingresos, ha lanzado el Hispasat 1E, con el que el Grupo amplía su capacidad en Europa, América y África e incrementa su oferta de servicios de alta calidad.

En 2010, **abertis telecom** ha seguido trabajando en el desarrollo de servicios de telecomunicaciones para operadores, incorporando nuevos proyectos para la implantación de redes de banda ancha tanto con tecnología wireless como en redes de fibra óptica, además de servicios de radiocomunicaciones en el ámbito de la seguridad y emergencia como el gestionado para la Marina Mercante y Salvamento Marítimo.

El reto de 2011 es el de la consolidación y crecimiento de los nuevos servicios y aplicaciones que traen las nuevas tecnologías. En el terreno de la TDT, se pondrá punto final a la extensión de los 3 nuevos múltiplex; y se trabajará en la preparación para la llegada del dividendo digital (reasignación de frecuencias), prevista para 2014. Por lo que respecta a nuevos servicios, la apuesta se centrará en la televisión en Alta Definición, en el desarrollo de servicios para la TDT Premium y en el impulso de otros nuevos productos como la televisión en 3D, la televisión en movilidad o los servicios interactivos... en definitiva, nuevos avances tecnológicos en los que **abertis telecom** quiere seguir aportando, como operador independiente de red, toda su capacidad de innovación

CONTROL O CONTROL COMPARTIDO

Sociedad	Participación	Centros
<b>abertis telecom</b>	100,00%	-
<b>retevisión</b>	100,00%	2.662 emplazamientos
<b>tradia</b>	100,00%	653 emplazamientos
<b>adesal</b>	51,00%	
<b>overon</b>	51,00%	-
<b>Hispasat</b>	42,06% <sup>1</sup>	7 satélites <sup>2</sup>

1. Se incluye la participación indirecta ostentada a través de **Eutelsat**  
 2. Incluye 2 satélites de Hisdesat

OTRAS PARTICIPACIONES

Sociedad	Participación	Centros
Torre Collserola	41,8%	-
<b>Eutelsat</b>	31,4%	27 satélites
Cota	25,0%	-

y desarrollo para ayudar a conseguir que una verdadera Sociedad de la Información sea una realidad.

### Magnitudes económicas y actividad

El negocio de las infraestructuras de telecomunicaciones se sitúa en segundo lugar por aportación de ingresos, 552 millones de euros, y EBITDA, 218 millones de euros, que representan un 13% y un 9%, respectivamente sobre el total **abertis**.

El sector de telecomunicaciones ha aumentado sus ingresos respecto a 2009 básicamente por el incremento de actividad en audiovisual (Televisión Digital Terrestre) y por nuevos contratos de radiocomunicaciones, así como por mayores ingresos no recurrentes (trading extensiones TDT). Estos incrementos, junto con los mayores ingresos por satélites (**Hispasat**) compensan la reducción en los ingresos por TV analógica debido al apagón.

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

En 2010 **abertis telecom** ha realizado inversiones operativas por 21 millones de euros, básicamente en inversiones de reposición y de soporte operativo de **retevisión** y **tradia**. Adicionalmente, en expansión, ha invertido 126 millones de euros en la finalización del despliegue territorial de la TDT y en **Hispasat**, en la participación en la construcción de los satélites Hispasat 1E –lanzado en diciembre de 2010–, Amazonas III y Small Geo.



	2010	Var.
Nº emplazamientos	3.315	3,0%
Nº servicentros	63.076	13,8%

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

	2010	Var.
Ingresos de explotación	552	1,9%
EBITDA	218	-0,9%
EBIT	106	-2,2%

INVERSIONES (millones de euros)

	2010
Inversión operativa	21
Inversión en expansión	126



## 2.3 Aeropuertos

En 2010, **abertis airports** ha mantenido su posición como uno de los operadores de referencia en el sector de las infraestructuras aeroportuarias en el mundo, una actividad que desarrolla en 29 aeropuertos en Europa, Estados Unidos y América Latina, con un tráfico global anual de 58 millones de pasajeros.

### Un operador de referencia en el mundo

A pesar del inicio de la recuperación del tráfico en la actividad de gestión aeroportuaria a nivel mundial, la persistencia de la crisis económica en algunas regiones y las adversas condiciones meteorológicas con la erupción del volcán islandés Eyjafjalla y las tormentas de nieve en el primer trimestre del año, han comportado que la recuperación haya sido desigual según los diversos países donde opera **abertis airports**.

La diversificación geográfica de la división de gestión aeroportuaria ha dado sus frutos. Los crecimientos en países de Latinoamérica donde opera han compensado cifras menores en otras economías como Estados Unidos y Europa.

En este contexto, **abertis airports** ha centrado sus esfuerzos en la gestión activa del negocio, con una activa política de control de costes y apostando por otras actividades y servicios, como es

el impulso de la actividad comercial con sus clientes o los servicios de aparcamiento.

**tbi**, la compañía cuya adquisición supuso la entrada de **abertis** en el sector aeroportuario hace seis años, gestiona en régimen de propiedad o concesión ocho aeropuertos internacionales en Europa (Reino Unido y Suecia), Estados Unidos y Bolivia. Asimismo, mantiene contratos de gestión, total o parcial, en otros cinco aeropuertos en Estados Unidos. Durante el año, los aeropuertos de **tbi** han seguido mejorando sus infraestructuras. El aeropuerto Belfast International ha inaugurado en este ejercicio una nueva terminal renovada, más moderna y espaciosa, configurada para incrementar el número de pasajeros y albergar una mayor oferta comercial. Por su parte, el aeropuerto de Cardiff ha presentado este año un plan para renovar y ampliar su terminal, con la finalidad de aumentar la oferta comercial y de dotar de una infraestructura más moderna al País de Gales.



## “Las inversiones del Proyecto Phoenix muestran el compromiso de **abertis** con la economía y el desarrollo de Irlanda del Norte”

### ¿Qué es el Proyecto Phoenix?

El Proyecto Phoenix es el gran proyecto de renovación de la terminal, concebido a principios de 2009 con el fin de realizar una serie de mejoras importantes para los pasajeros del Aeropuerto Internacional de Belfast. Los objetivos clave del proyecto han sido por un lado crear un flujo más “intuitivo” a través de la terminal de salidas que acortase el desplazamiento desde el exterior hasta la puerta de embarque y en segundo lugar reequilibrar el espacio de la terminal de modo que se doblase la superficie asignada a las actividades comerciales de la zona de embarque; también se ha intentado crear un ambiente más moderno y espacioso en la terminal para usuarios y empleados, llevando la luz natural al centro de la misma, y finalmente trabajar con nuestros socios comerciales para que el aeropuerto cuente con nuevos productos y servicios que mejoren la experiencia de los pasajeros. El proyecto se puso en marcha en la primavera de 2009 con la reubicación de la zona de control de seguridad, a lo que siguió la construcción de un nuevo enlace entre la zona de facturación y la de seguridad. En fases posteriores se acometió la reubicación del espacio de la terminal y la modernización de la estructura. Todas las fases de los trabajos se planificaron y ejecutaron de tal forma que se asegurase el uso continuo del edificio mientras se realizaba la reconstrucción. La renovación se concluyó en noviembre de 2010.

### ¿Qué significa esta ampliación para el aeropuerto y para el desarrollo de Irlanda del Norte?

El turismo y las inversiones tienen una importancia fundamental para el desarrollo de la economía de Irlanda del Norte y, para muchos de estos visitantes, el Aeropuerto Internacional de Belfast es la primera impresión que reciben de la región cuando llegan, y la última cuando se marchan. El Aeropuerto Internacional de Belfast es el principal punto de entrada por vía aérea a Irlanda del Norte y **abertis**, en tanto que inversor a largo plazo en esta región, necesita mostrar que está reforzando su compromiso con la economía regional con inversiones apropiadas como el Proyecto Phoenix. Además, es muy importante para nosotros mostrar que estamos trabajando con el Gobierno en crear accesos que abran la economía de la región al resto del mundo.

### ¿Cuáles son los principales retos para el futuro del Aeropuerto Internacional de Belfast?

Uno de los mayores retos que siempre tendremos que afrontar es el de que el Aeropuerto Internacional de Belfast da servicio a una región de una isla del Atlántico Norte, en la periferia occidental de Europa, con lo que la mayor parte del tráfico aéreo es de salida. No obstante, esto también constituye una oportunidad. Como estamos rodeados por el mar, las conexiones de larga distancia por ferrocarril y autopista con el resto de Gran Bretaña o Europa nunca serán una alternativa a volar. Además, a medida que la región deje atrás su turbulento pasado y veamos una recuperación económica, habrá oportunidades significativas para atraer al turismo. En este sentido, y con el fin de crear canales de acceso para esos visitantes, tendremos que competir enérgicamente para atraer nuevas aerolíneas.

**John Doran**  
Director Aeropuerto  
Belfast International



A través de la compañía Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias (**dca**), **abertis** mantiene intereses en un total de 15 aeropuertos en Centro y Latinoamérica, concretamente en México, Jamaica, Chile y Colombia, destacando especialmente su posición en Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), que es el mayor operador privado de aeropuertos en América.

Los aeropuertos de **dca** han sido los que mejor se han comportado en el año con importantes crecimientos de tráfico, debido en parte al impulso que las economías latinoamericanas siguen mostrando en comparación con otros mercados.

**abertis airports**, al igual que el resto de divisiones del grupo **abertis**, también ha apostado por el medio ambiente. El aeropuerto de London Luton, gestionado por **tbi**, se ha asociado con

Resource Efficiency East para reducir las emisiones de dióxido de carbono en el ámbito del aeropuerto.

En 2011, **abertis airports** quiere seguir con su política de consolidación del negocio para mantener su prestigio como gran gestor de infraestructuras aeroportuarias, como así ha sido reconocido no sólo en el extranjero sino en España. En un contexto como el actual en el que los gobiernos apostarán cada vez más por la colaboración público-privada y por las concesiones, **abertis airports** seguirá explorando y analizando nuevas oportunidades de inversión promovidas por las diferentes administraciones públicas. En este sentido, cabe destacar el anuncio realizado por el Gobierno español en relación al proceso de concesión de algunos grandes aeropuertos entre los que destacarían los de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat; y que **abertis airports** estudia con atención.

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

#### A TRAVÉS DE **dca**

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

#### A TRAVÉS DE **tbi**\*

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

# américa



# europa



Reino Unido

Suecia

Belfast International  
Cardiff Airport  
London Luton

Stockholm Skavsta

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

## Magnitudes económicas y actividad

El sector aeropuertos supone un 7% de los ingresos y un 3% del EBITDA del grupo **abertis** en 2010.

La actividad de **tbi** se ha visto afectada por la crisis económica a nivel mundial, por las adversas condiciones meteorológicas con la erupción del volcán islandés Eyjafjalla y las tormentas de nieve en el primer trimestre del año, así como por determinadas decisiones de compañías aéreas que por otra parte se han revertido en 2011.

Por otra parte, evolución positiva de la actividad en **dca** y en Codad de un 8,2% y 13,8% respectivamente.

A pesar de la negativa evolución de la actividad en **tbi**, los ingresos aumentan un 5,5% debido al incremento del ingreso por pasajero de **tbi** (+7,9%), a la mayor aportación de **dca** (incremento de tarifas en Montego Bay Jamaica) y a la favorable evolución de los tipos de cambio de la libra y el dólar respecto al euro.

El sector aeroportuario ha realizado inversiones por valor de 31 millones de euros en 2010. Se ha invertido, básicamente, en la sustitución de los radares en Belfast y Cardiff, en la reparación de la plataforma de estacionamiento en Estocolmo y en la reconfiguración del lado tierra/aire en Belfast.

### Ingresos de explotación

# 277

millones de euros

	2010	Var.
Nº de pasajeros (miles)		
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%
Bolivia	3.690	19,0%
<b>Total nº de pasajeros tbi</b>	<b>21.517</b>	<b>-4,7%</b>
Nº de pasajero grupo <b>dca</b> (miles)		
Montego Bay (Jamaica)	3.284	1,2%
Aerocali (Cali, Colombia)	3.114	23,7%
Santiago de Chile	10.161	13,4%
GAP (México)	20.223	4,9%
<b>Total nº de pasajeros agregados dca</b>	<b>36.782</b>	<b>8,2%</b>
<b>Nº de vuelos codad</b>	<b>149.880</b>	<b>13,8%</b>

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

	2010	Var.
Ingresos de explotación	277	5,5%
EBITDA	81	8,1%
EBIT	26	65,9%

### INVERSIONES (millones de euros)

	2010
Inversión operativa	28
Inversión en expansión	3



## 2.4 Aparcamientos

■ **saba** se mantiene como uno de los operadores líderes en el sector tanto en España como en el resto del mundo, con la gestión de 128.149 plazas distribuidas en 195 núcleos de aparcamientos en España, Italia, Chile, Portugal, Francia y Andorra.

■

### Crecimiento orgánico en España, consolidación internacional y apuesta por la innovación

El éxito de la estrategia de entrada en el segmento de aparcamientos en los aeropuertos –con nuevos contratos en los aeródromos de Pamplona y Almería–, la mayor internacionalización –con nuevas plazas en Italia y Chile– y la apuesta por la innovación y los avances tecnológicos, han marcado 2010 para el área de aparcamientos de **abertis**.

En el mercado español, **saba** se ha afianzado como uno de los principales operadores en la gestión de aparcamientos de aeropuertos. Este año, se adjudicaron los contratos de gestión de los aparcamientos de los aeródromos de Almería y Pamplona, que se unían a los de Barcelona-El Prat, Girona, Reus y Tenerife Sur. En total, el Grupo suma cerca de 37.126 plazas gestionadas en aeropuertos españoles. A ellos, hay que añadir las casi 635 plazas en concesión del aeropuerto de Brindisi, en Italia.

Por otro lado, se ha reforzado el crecimiento en España con un nuevo centro en propiedad en la ciudad de Palma de Mallorca. El aparcamiento, situado en pleno casco antiguo de la capital, cuenta con una capacidad de 284 plazas.

En el plano internacional, se ha producido una rotación de activos con el crecimiento en Italia y con la salida de Marruecos. En el país transalpino, **saba** ha reforzado su posición líder con la apertura de un nuevo aparcamiento en la ciudad de Pisa. Con estos nuevos centros, el Grupo suma un total de más de 26.200 plazas en Italia.

En Chile, las mejoras y modernización de los centros de Proviencia, Plaza de la Ciudadanía, Plaza de las Armas y Tribunales refuerzan la posición de **saba** en este país estratégico para el

### Magnitudes económicas y actividad

Grupo, donde ya suma un total de 15 aparcamientos con una capacidad conjunta de casi 9.000 plazas.

Por otro lado, la innovación, la aplicación de las nuevas tecnologías, la preocupación por dar respuesta a las necesidades sociales de eficiencia y sostenibilidad medioambiental constituyen otros de los factores que han marcado el desarrollo de la compañía en 2010.

El sector de los aparcamientos representa un 4% de los ingresos de explotación de **abertis** alcanzando los 154 millones de euros. La aportación al EBITDA consolidado es de 64 millones de euros, representando un 3% del total **abertis**.

La incorporación de nuevos aparcamientos y plazas (expansión en España e Italia y nuevos contratos de gestión) junto al incremento de las tarifas explican el incremento en 2010 de las magnitudes del sector aparcamientos, que compensan una evolución ligeramente negativa de la actividad en términos comparables así como de la estancia media.

Durante el año, **saba** ha realizado inversiones en expansión por valor de 29 millones de euros en España –en la adquisición del aparcamiento de Palma de Mallorca– e Italia en la construcción de 14 nuevos aparcamientos. Adicionalmente ha realizado inversiones operativas de reparación y conservación y mantenimiento de sistemas por valor de 7 millones de euros.

País	Particip.	Nº de plazas	Nº ciudades presente
España	99,48% <sup>1</sup>	73.302	46
Portugal	100,00%	17.796	8
Italia	100,00%	26.206	20
Chile	100,00%	8.942	3
Francia	76,28% <sup>2</sup>	1.042	1
Andorra	60,00%	861	2
		<b>128.149</b>	<b>80</b>

1. **abertis** participa en un 99,48% en **saba**, que es la que participa en el resto de sociedades.  
 2. accionariado compuesto al 50% por sociedades controladas por el grupo **abertis**, en total **abertis** ostenta el 76,28% de **saba-sanef parkings**.

	2010	Var.
Nº de aparcamientos	195	-0,5%
Nº de plazas	128.149	-0,1%
Nº de vehículos de rotación (millones)	56,3	0,0%
Nº abonados	34.261	-0,6%

A efectos del negocio de aparcamientos adicionalmente al grupo **saba** se incluye el 100% de **saba-sanef parkings** (mercantilmente dependiente de **sanef** en un 50%).

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

	2010	Var.
Ingresos de explotación	154	2,8%
EBITDA	64	9,3%
EBIT	34	-1,0%

#### INVERSIONES (millones de euros)

	2010
Inversión operativa	7
Inversión en expansión	29

# europa américa





## “Las inversiones realizadas en la red de **saba** en Chile en 2010 han permitido mejorar la tecnología, seguridad y comodidad de nuestros aparcamientos”

### ¿Que mejoras ha llevado a cabo **saba** Chile en su red de aparcamientos en 2010?

Durante el 2010 desarrollamos un intenso y eficiente programa de inversión y mejoras en los estacionamientos que **saba** gestiona en la capital del país, específicamente en las comunas de Providencia y Santiago-Centro, proceso que involucró inversiones por más de 2 millones de euros. Con estos trabajos buscamos homogeneizar nuestra red de aparcamientos, entregando mayor tecnología, seguridad y comodidad a los más de 12.000 usuarios que atendemos diariamente. El programa se inició en Providencia, para expandirlo en 2011 a otras plazas, y consideró la renovación de la imagen corporativa de **saba**, la incorporación de cajeros automáticos y la mejora de los accesos peatonales. A su vez, en los estacionamientos de Plaza de la Ciudadanía y Plaza de Armas ubicados en el centro de Santiago, habilitamos un sistema de acceso basado en tecnología “Chipcoin”, que consiste en una ficha electrónica que se utiliza como alternativa a la tradicional tarjeta de papel. Por otro lado, cabe mencionar los trabajos de mejora y adecuación que se han llevado a cabo en nuestra red de aparcamientos para reparar los daños producidos por el terremoto que sacudió Chile en 2010. La afectación a nuestros aparcamientos no fue grave, y todos se mantuvieron plenamente operativos a excepción de dos ubicados en Concepción, zona cercana al epicentro, que volvieron a estar en funcionamiento en 30 días en el caso del de Tribunales y en 70 días en el de Catedral. El equipo de **saba** Chile ha realizado un gran trabajo afrontando el reto que supuso esta contingencia.

### ¿Que evolución ha tenido el portafolio de aparcamientos de **saba** en Chile en 2010?

A principios de año, entró en operación el estacionamiento Plaza de los Tribunales de Justicia en la ciudad de Concepción, sumando así, con el estacionamiento Catedral, más de 800 plazas en esta ciudad al Sur de Chile. Adicionalmente, cabe mencionar que a finales del 2010, renovamos nuestro contrato de gestión con Clínica Las Condes. Renovar este contrato significa haber logrado responder al nivel de exigencia prestado, con una verdadera solución integral de gestión de toda la infraestructura de aparcamientos de la Clínica las Condes, primera entidad hospitalaria chilena acreditada por la Joint Commission International.

### ¿Cuáles son los principales retos de futuro del sector del aparcamiento en Chile y qué papel cree que puede desempeñar **saba** en el país para ayudar a su desarrollo?

Los indicadores económicos del país nos demuestran que tenemos que seguir con nuestra política de desarrollo, ampliando nuestra presencia en Chile. Personalmente privilegiaría dos ejes: primero, consolidar nuestro liderazgo en el sector de concesión; segundo, fortalecer nuestro factor diferenciador de calidad **saba**, con una política constante de implantación de tecnología punta, factor cada día más relevante en la decisión y justificación del uso de un estacionamiento; particularmente pienso en la aplicación o incorporación de la tecnología TAG (ViaT en España) en nuestros aparcamientos, por tener en la capital del país, más del 95% del parque automotor equipado con dicho dispositivo.

**Jean François Mousset**  
Gerente General  
**saba Chile**



## 2.5 Parques logísticos

**abertis logística** es la unidad de negocio de **abertis** dedicada a la promoción, diseño, desarrollo, gestión y explotación de parques logísticos en España, Portugal y Chile.

### Consolidación en España y buenas expectativas en el plano internacional

2010 ha sido el año de la definitiva internacionalización de **abertis logística**. Al crecimiento en la ocupación y en el número de contratos en España con la consolidación de su negocio en la zona Centro, se ha sumado la inauguración de su parque en Chile, que abría con el 100% del espacio contratado. Es el fruto de una firme apuesta por la gestión de parques logísticos intermodales, adaptados a las necesidades de sus clientes y situados en las ubicaciones más estratégicas.

En Portugal, se ha avanzado en el desarrollo del proyecto **abertis logisticspark lisboa**, la primera infraestructura de estas características en el país, situada a tan sólo 30 kilómetros de la capital lusa y próxima a los principales nodos viarios y ferroviarios del país.

En España, después de trimestres de corrección tanto en ocupación como en precios, la industria ha experimentado una moderada reactivación de la demanda. En este contexto, **abertis logística** ha dedicado sus mayores esfuerzos a la completa comer-

cialización de la ampliación de **abertis logisticspark coslada** (Coslada II), situado en pleno Corredor del Henares, el gran polo de desarrollo económico y logístico de la región metropolitana de Madrid. En Catalunya, los parques logísticos se han beneficiado de la recuperación de las exportaciones y del movimiento del Puerto de Barcelona y en Sevilla de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) ha alcanzado una ocupación superior al 75%.

En el ámbito corporativo, en 2010 se ha formalizado la estructura definitiva del Consorci de Parcs Logístics (**cpl**), un proyecto que une las capacidades de **abertis logística** y la Autoridad Portuaria de Barcelona para la promoción y desarrollo de actividades logísticas en el territorio de Catalunya y su zona de influencia. Tras esta operación, **abertis** incrementa su participación sobre **cpl** hasta un 64,5% y sobre Cilsa a un 44%.



En 2010, **abertis logística** ha obtenido la certificación ISO 14001:2004 por su Sistema de Gestión Ambiental aplicado a la actividad de promoción y gestión de infraestructuras logísticas, incluyendo todas las actividades propias de la compañía. Asimismo, los parques logísticos **abertis logisticspark penedès** y la Zona de Equipamientos CIM Vallès también han obtenido las certificaciones ISO 14001 y 9001 por sus sistemas de gestión ambiental y de calidad, respectivamente.

### Magnitudes económicas y actividad

La unidad de negocio de parques logísticos aporta unos ingresos de explotación de 35 millones de euros y un EBITDA de 23 millones de euros al consolidado de **abertis**, representando un 1% en ambos casos del total del Grupo.

En 2010, las variaciones de la cuenta de resultados se han visto afectadas positivamente por la reestructuración societaria del grupo **cpl** que ha conllevado una revalorización por valor razonable del 32% histórico en Cilsa, generándose un impacto positivo a nivel de ingresos y EBITDA de 14 millones de euros. Este impacto más que compensa la no consolidación de Areamed, que desde finales de 2009 se integra en la unidad de autopistas.

Se ha registrado un incremento de la superficie construida por la entrada en explotación de la primera nave en Santiago de Chile, si bien la ocupación media ha disminuido por el impacto de la crisis económica. En este sector las principales inversiones corresponden a inversiones en expansión, 26 millones de euros, al ser un sector todavía en fase de desarrollo, siendo las principales inversiones en Chile y en Portugal.

#### CONTROL O CONTROL COMPARTIDO

Sociedad	Particip.	Parques logísticos	Ciudad	Superficie total parcela (hectáreas)	Estado actual
<b>abertis logística</b>	100,0%	CIM Vallès (Zona servicios)	Barcelona	7,0	Operativo
		<b>abertis logisticcenter camarma</b>	Madrid	8,0	Terrenos en construcción
		<b>abertis logisticcenter henares</b>	Madrid	11,0	Terrenos en construcción
		<b>abertis logisticspark penedès</b>	Barcelona	14,0	Operativo
		<b>abertis logisticspark coslada</b>	Madrid	10,7	Operativo
<b>Chile logística</b>	100,0%	<b>abertis logisticspark santiago</b>	Chile	63,3	Operativo / En construcción
<b>abertis Portugal Logística</b>	100,0%	<b>abertis logisticspark lisboa</b>	Portugal	100,0	En construcción
<b>sevisur</b>	60,0%	<b>zal puerto de sevilla</b>	Sevilla	54,0	Operativo / En construcción
Parc Logístic Zona Franca	50,0%	Parc Logístic Zona Franca	Barcelona	41,0	Operativo / En construcción
Arasur	44,0%	Arasur	Álava	188,0	Operativo / En construcción
Cilsa*	28,4%	Zal Barcelona y Zal Prat	Barcelona	213,0	Operativo / En construcción
		Zal Toulouse	Francia	20,0	Operativo / En construcción
				<b>730</b>	

\* **abertis** controla el 64,50% de la sociedad holding **cpl**, que a su vez participa en un 44% en Cilsa.

	2010	Var.
m <sup>2</sup> naves y oficinas construidos	534.407	4,5%
% de ocupación media	65,6%	-9,4

#### INVERSIONES (millones de euros)

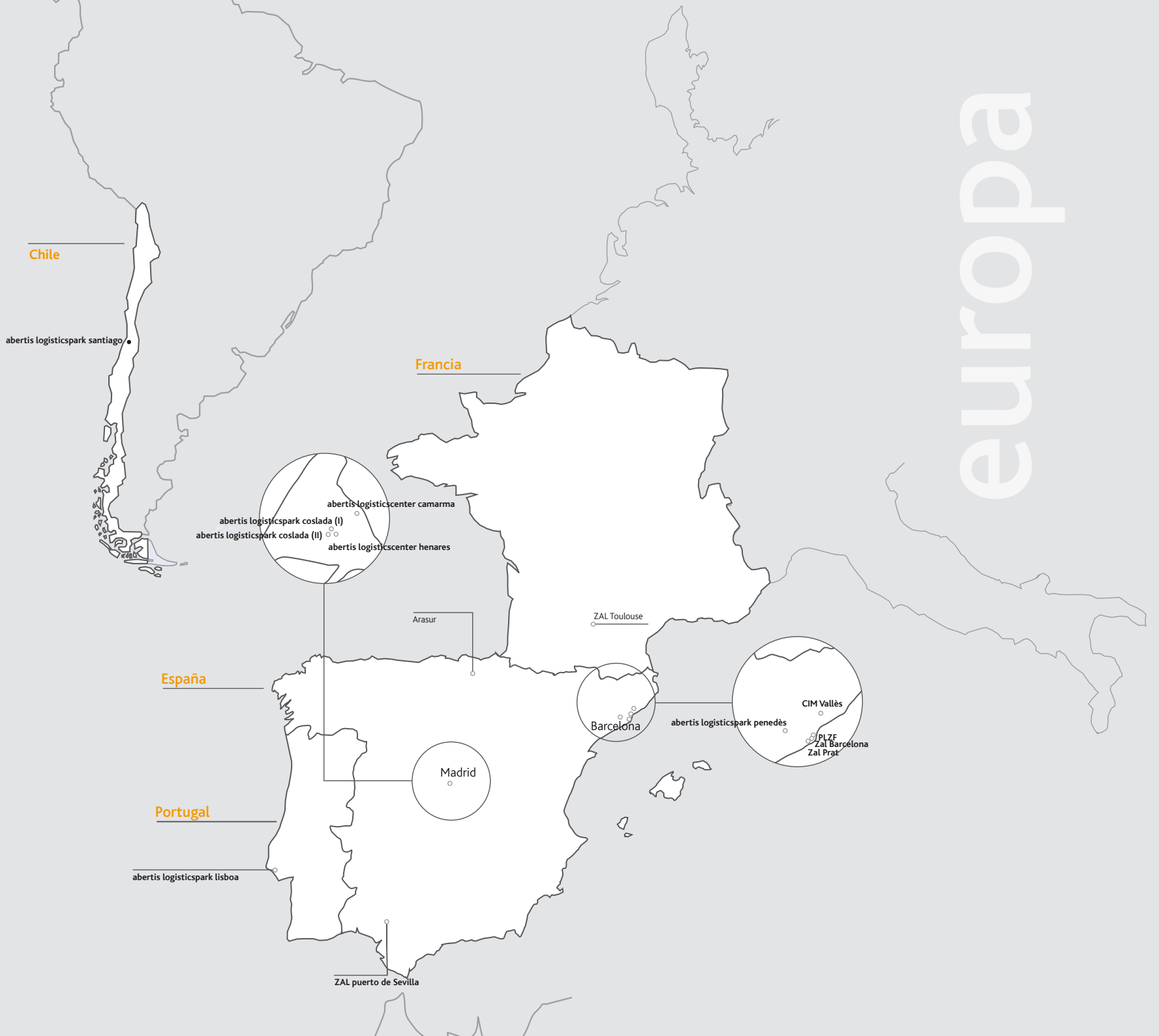
	2010
Inversión operativa	1
Inversión en expansión	26

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

	2010	Var.
Ingresos de explotación	35	17,7%
EBITDA	23	94,6%
EBIT	1	-65,3%

américa

europa



“El producto que ofrecemos en Coslada tiene unas características muy específicas, lo que nos ha permitido ganar cinco nuevos clientes en 2010”

**¿Cómo valora el ejercicio 2010 para abertis logisticspark coslada?**

El año 2010 ha sido un ejercicio de retos continuos y de una actividad frenética que, gracias al esfuerzo del equipo de **abertis logística** y en especial del de la zona centro, se ha convertido en un año de buenos resultados. En este sentido, destacaría la ampliación de los contratos con el Ayuntamiento de Madrid y la Tesorería de la Seguridad Social, así como la entrada de cinco nuevos clientes en el parque logístico como son MRW, Grupo Microma, Lince envíos, Fagor e Incedere. Esto nos ha permitido cerrar el año con una ocupación del 65% del parque.

**¿Cómo ha acogido el mercado el producto que ofrece abertis logística en la zona centro?**

El producto que actualmente estamos comercializando en Coslada tiene unas características muy específicas que hacen que sea un parque destacable y reconocido. Para empezar cumplimos con la premisa básica de cualquier activo logístico y es la inmejorable ubicación en la que se encuentra, con unas magníficas comunicaciones por carretera entre los anillos de la M-40 y M-50 y pegados a la A-2, la cercanía al puerto seco y al aeropuerto de Madrid y las conexiones con metro y cercanías. Otra característica destacable es la flexibilidad en la modulación de las naves en espacios desde 1.200 m<sup>2</sup> hasta 10.000 m<sup>2</sup>. Por último destacaría los servicios al cliente que presta el parque, como otro hecho diferencial y que permite a nuestros clientes dedicarse a su negocio y compartir gastos con sus vecinos. Estas tres características nos han permitido definir nuestros clientes potenciales.

**¿Cuáles son los principales retos de futuro de abertis logística en la zona centro?**

Nuestro principal reto en la zona centro es convertirnos en un referente en el mercado de la logística, para lo cual nos hemos marcado tres líneas de trabajo. Por un lado completar la comercialización de nuestros parques de Coslada. En segundo lugar participar activamente en los planes de desarrollo logístico con las administraciones públicas –en concreto a través de Madrid Plataforma Logística (MPL)– y por último el desarrollo de los parques logísticos de San Fernando y Camarma, cuando el mercado así lo aconseje.

**Manuel Miranda**  
Director de la Zona Centro  
de abertis logística









## 3.1 Plan estratégico de abertis

### La RSC en abertis a grandes rasgos

- Durante el 2010 **abertis** ha recibido diferentes reconocimientos entre los cuales cabe destacar la distinción de Silver Class en el sector del transporte industrial otorgada por Sustainable Asset Management (SAM) en relación a la trayectoria de sostenibilidad 2010-11, y la Distinción HONOS por su trayectoria de protección del patrimonio arqueológico otorgada por el Institut Català d'Arqueologia Clàssica.
- El Código Ético, ha sido redefinido durante el año 2010 con el objetivo de mejorar su difusión y desarrollo a nivel internacional y mejorar su adecuación a la legislación vigente en los diferentes países en los que opera el Grupo.
- Los servicios adicionales ofrecidos en la prestación de servicios, la atención al cliente a través de nuevas tecnologías y las campañas de seguridad vial entre otras acciones han contribuido a mantener constante el índice de satisfacción al cliente.
- La retención del talento, la satisfacción de las personas trabajadoras y su seguridad han constituido los principales ejes de actuación del año, en el que se han continuado los programas de desarrollo directivo y gestión de competencias, los planes de formación y la extensión de los sistemas de gestión de riesgos.
- La inversión en actuaciones medioambientales se ha mantenido constante, continuando con la extensión de los sistemas de gestión medioambiental según ISO 14001, las acciones de ahorro y eficiencia energética y la sensibilización y educación ambiental, obteniendo reducciones significativas.
- El Comité de compras ha promovido el nuevo protocolo de homologación de proveedores que incluye una clasificación de las empresas proveedoras en función de sus actividades y resultados vinculados a la RSC.
- La relación con la comunidad local se ha consolidado a través de dos ejes de actuación, los acuerdos de colaboración a largo plazo con organizaciones de la comunidad junto con la gestión de los patrocinios, incrementando un 90% el total de proyectos recibidos.



## “El objetivo es reducir el consumo de energía en un 15% en 3 años en los aeropuertos británicos que gestiona **abertis**”

### ¿Qué es el programa CRC y qué finalidad persigue?

El CRC (Carbon Reduction Commitment) es un programa desarrollado por el gobierno británico para fiscalizar las emisiones de carbono procedentes de las fuentes de energía consumida por las empresas. Las fuentes incluyen electricidad, gas y gasolinas usadas para calefacción o generación de electricidad (no para vehículos). Este programa obliga a las empresas a medir su huella de carbono y a comprar unos permisos de emisiones (12 Libras Esterlinas por tonelada de CO<sub>2</sub> producida). Se prevé publicar un ranking de empresas en función de las emisiones producidas, con la que se persigue el objetivo adicional que las empresas quieran mantener una buena reputación. El programa empezó en Abril de 2010 con la inscripción en el programa y el primer hito en octubre 2011 es la publicación del primer ranking de empresas. El primer pago se ha previsto para Abril 2012. En el primer año las empresas deben concentrarse en identificar y medir en detalle sus emisiones de carbono ligadas a las distintas fuentes de energía. El gobierno británico es uno de los más adelantados en la introducción de políticas ambientales ligadas al calentamiento global. Con el CRC, persigue incentivar a las empresas a ser más eficientes energéticamente y reducir así las emisiones de CO<sub>2</sub>.

### ¿Qué medidas se han tomado para adaptarse a esta nueva iniciativa fiscal ambiental del gobierno británico?

La dirección de **abertis airports** ha considerado este programa como una oportunidad de revisar nuestra estrategia energética y valorar las opciones para reducir nuestro consumo energético. Se trata de un programa llevado a cabo en coordinación con la estrategia de RSC de **abertis**. Es importante resaltar que los aeropuertos son infraestructuras que consumen energía de forma constante las 24 horas del día, 365 días al año. El coste de la energía eléctrica que produce el equivalente de una tonelada de CO<sub>2</sub> supera las 100 libras, y llega a 133 libras en Belfast, donde la electricidad es más cara. El programa supone añadir 12 libras a este coste, lo que siendo significativo no escapa que las medidas de ahorro energético deben primar sobre todo al ser más eficientes. El plan que nos hemos trazado tiene el objetivo de reducir el consumo de energía en un 15% en 3 años, considerando 3 puntos clave: revisión de las tecnologías usadas en la actualidad y reemplazo por nuevas tecnologías más eficientes; incorporar nuevas prácticas en el mantenimiento de equipos; revisión de los programas de formación de empleados.

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

Esta iniciativa ha supuesto trabajar de forma transversal dentro de **abertis**, de forma eficiente. Por un lado, se ha buscado una estrategia común para los tres aeropuertos –London Luton, Belfast International y Cardiff- desde el punto de vista técnico, y se ha previsto compartir experiencias para asegurar la aplicación de las mejores prácticas. Por otro lado, se ha trabajado con **abertis** para incorporar los programas de formación energética (Aristos) que el Grupo ha puesto a disposición de sus unidades de negocio, facilitando este cambio cultural hacia hábitos más eficientes, y mejorando la identificación del personal en el Reino Unido con **abertis**.

**Adrià Canals Macià**  
Gerente de Infraestructuras  
de **abertis airports**



## La fundación abertis: un agente catalizador

Durante el año 2010, la **fundación abertis** se ha consolidado como un agente catalizador de la seguridad vial y de la difusión y promoción del conocimiento. Como hitos remarcables cabe destacar la inauguración de la sede de la fundación en Francia y el inicio de las actividades en Chile, el establecimiento de un convenio de colaboración con el ayuntamiento de Roma para la mejora de la seguridad vial, la consolidación del día del voluntariado y el otorgamiento de la Medalla de Plata al Mérito de la Seguridad Vial por parte del Ministro del Interior.

En el mismo sentido, la campaña "Te queda una vida, no la pierdas en la carretera" se ha hecho extensiva a Madrid, mientras que el programa "Espai Terra" sobre naturaleza, medioambiente y tradiciones vinculadas a la tierra ha concentrado en sí mismo premios, audiencia y eficacia divulgadora.

La difusión del conocimiento del año 2010 ha incluido la edición de diversas publicaciones, la continuación del programa de visitas guiadas a la sede de la fundación, el castillo de Castellet, y la creación de una nueva cátedra en colaboración con el gobierno francés.

## Las cátedras abertis

**cátedra abertis - UPC de Gestión de Infraestructuras del Transporte.** Desarrolla actividades de formación e investigación en el campo de la gestión de infraestructuras del transporte.

**cátedra abertis - IESE de Regulación, Competencia y Políticas Públicas.** Durante el año 2010 ha seguido generando ideas y difundiendo conocimientos en las áreas de regulación, competencia y políticas públicas.

**cátedra abertis - ESADE de Liderazgos y Gobernanza Democrática.** Tiene como objetivo analizar los modelos de gobierno empresarial, público y social, así como estudiar e impulsar fórmulas innovadoras de liderazgo capaces de dar respuesta a los retos de la sociedad actual.

**cátedra abertis - FEDEA de Economía de las Infraestructuras y Transportes.** Los objetivos son desarrollar la investigación en temas de economía de las infraestructuras y el transporte, y la difusión de los trabajos realizados.

**cátedra abertis - LUMSA,** la primera experiencia de **abertis** en materia de transferencia de conocimiento universidad-empresa fuera de España, presentó el pasado diciembre en Roma su primer programa de actividades bajo el lema Gestión sostenible e Innovación.

**cátedra abertis - ENPC-IFSTTAR,** creada conjuntamente por la **fundación abertis** y l'École des Ponts ParisTech-IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux) se centrará en la formación e investigación en materia de gestión de infraestructuras de transporte.



## 3.2 Resumen Indicadores 2010

### ESTRATEGIA Y MONITORIZACIÓN DE RSC

Indicadores recopilados	>200
Cifra de negocio incluida en el alcance del plan estratégico de RSC	94%

### CLIENTES

Cifra de negocio que dispone de un sistema de calidad implantado	91%
Índice de satisfacción de los clientes (sobre 10)	7,6
Consultas, quejas y sugerencias atendidas	97%

### MEDIO AMBIENTE

Cifra de negocio que dispone de un sistema de gestión ambiental implantado	94%
Toneladas de CO <sub>2</sub> (por cada millón de euros de cifra de negocio)	50,64
Uso del Telepeaje (respecto al total de transacciones)	32%
Residuos valorizados (respecto al total de residuos generados)	87%
Inversión medioambiental (respecto el beneficio neto consolidado)	4,7%

### RECURSOS HUMANOS

Mujeres en la plantilla (respecto al total de la plantilla)	26%
Trabajadores con contrato indefinido (respecto al total de la plantilla)	87%
Recursos invertidos en formación	3.987.568€
Promedio de horas de formación por empleado	19,1
Cifra de negocio que dispone de un sistema seguridad laboral implantado	90%
Trabajadores con discapacidad contratados (directa e indirectamente)	1,98%

### COMUNIDAD INVERSORA

Reuniones con gestoras	262
Opiniones y consultas atendidas de accionistas	7.363

### PROVEEDORES

Número de proveedores evaluados bajo criterios sociales y ambientales	2.198
Porcentaje de concursos con cláusulas sociales y ambientales	95%
Porcentaje de compra local	91%

### COMUNIDAD

Aportación a la comunidad (respecto el beneficio neto consolidado)	1,2%
Proyectos aprobados por el Comité de Patrocinios	128
Inversión en accesibilidad social y desarrollo económico (respecto el total de aportación a la comunidad)	47%
Asociaciones y colectivos con participación activa de <b>abertis</b>	195



Carta del Presidente

Entrevista al Consejero Delegado

**Gobierno Corporativo y Órganos de Gobierno**

1.1 Gobierno Corporativo

1.2 Órganos de Gobierno

**Actividades del grupo abertis**

2.1 Autopistas

2.2 Infraestructuras de telecomunicaciones

2.3 Aeropuertos

2.4 Aparcamientos

2.5 Parques logísticos

**Responsabilidad social corporativa**

3.1 Plan estratégico de abertis

3.2 Indicadores 2010

**Información económico-financiera**

4.1 Magnitudes consolidadas

4.2 Gestión financiera

4.3 Accionistas y bolsa



## 4.1 Magnitudes consolidadas

### Resultados

Primeras cuentas adaptadas a IFRIC12 con fecha 1 de enero 2010, habiéndose modificado la cuenta de resultados de 2009 a efectos comparativos.

El resultado de **abertis** 2010 ha sido de 662 millones de euros lo que supone un incremento respecto al año anterior de un +6,1%.

La positiva evolución de las autopistas de **abertis** en Francia y en el resto de países (básicamente en Chile), la mayor actividad del sector de telecomunicaciones, el impacto positivo de la compen-

sación por los convenios de la AP-7 y del Maresme y, en menor medida, las ligeras revisiones de tarifas del ejercicio, compensan la negativa evolución del tráfico en las autopistas españolas y la ligera reducción de la actividad del sector de aeropuertos, afectada por otros factores no recurrentes (impacto de la nube de cenizas del volcán islandés Eyjafjalla). Todo ello, junto con la mejor aportación de las sociedades por puesta en equivalencia, permiten un incremento del resultado de un 6,1%, a pesar de las mayores amortizaciones y del aumento del resultado financiero negativo, por las adquisiciones realizadas en junio de 2009

(millones de euros)	Consolidado		
	2010	2009	VAR
Ingresos de explotación	4.106	3.904	5%
Gastos de explotación	(1.611)	(1.548)	4%
<b>EBITDA</b>	<b>2.494</b>	<b>2.356</b>	<b>6%</b>
Dotación amortización y pérdidas deterioro	(975)	(911)	
<b>Resultado explotación</b>	<b>1.519</b>	<b>1.445</b>	<b>5%</b>
Resultado financiero	(667)	(587)	
Resultado sociedades puestas en equivalencia	117	77	
<b>Resultado antes de impuestos</b>	<b>969</b>	<b>936</b>	<b>4%</b>
Impuesto sobre sociedades	(226)	(252)	
<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>743</b>	<b>684</b>	<b>9%</b>
Intereses de los minoritarios	(82)	(60)	
<b>Resultado accionistas de la sociedad</b>	<b>662</b>	<b>624</b>	<b>6,1%</b>

(básicamente 50% adicional de **avasa** y **rutas del pacífico** y 75% adicional de **elqui**, que pasan a consolidar todas ellas por integración global).

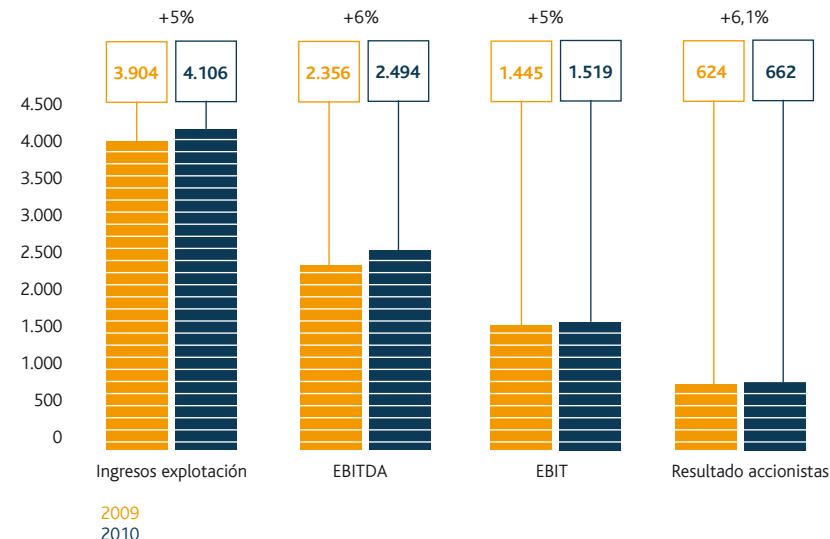
### Ingresos

Los ingresos de explotación han alcanzado los 4.106 millones de euros, lo que supone un incremento del +5% respecto al ejercicio precedente.

Este incremento se explica por la positiva evolución de la actividad de la diversificación geográfica (especialmente en el caso de las autopistas de **abertis** en Francia y en Chile) y sectorial (especialmente en el caso del sector de las telecomunicaciones como consecuencia de haberse completado el despliegue de la Televisión Digital Terrestre), por las revisiones de tarifas y por la integración

durante un ejercicio completo de las magnitudes de **avasa**, **rutas del pacífico** (hasta el 30 de junio de 2009 consolidadas por integración proporcional) y **elqui** (hasta el 30 de junio de 2009 registrada por el método de la participación). Estos impactos positivos han compensado el descenso de actividad de las autopistas de **abertis** en España, de los aeropuertos (afectados adicionalmente por factores meteorológicos) y de los parques logísticos.

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



#### INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (millones de euros)

	2010	%	2009	%
Autopistas	3.078	75%	2.907	74%
Telecomunicaciones	552	13%	541	14%
Aeropuertos	277	7%	263	7%
Aparcamientos	154	4%	150	4%
Servicios a la logística	35	1%	30	1%
Servicios corporativos y otros	9	0%	12	0%
<b>TOTAL</b>	<b>4.106</b>	<b>100%</b>	<b>3.904</b>	<b>100%</b>

#### INGRESOS DE EXPLOTACIÓN (millones de euros)

	2010	%	2009	%
España	2.051	50%	2.026	52%
Francia	1.444	35%	1.388	36%
Gran Bretaña	177	4%	166	4%
Chile	192	5%	113	3%
Resto del mundo	241	6%	211	5%
<b>TOTAL</b>	<b>4.106</b>	<b>100%</b>	<b>3.904</b>	<b>100%</b>

## Resultado bruto de explotación (EBITDA)

Los gastos de explotación corresponden básicamente a gastos de personal y gastos de mantenimiento de las infraestructuras y aumentan en un 4%, principalmente por el impacto de un año completo de las adquisiciones realizadas durante el ejercicio 2009, y por la realización de operaciones de trading (en obras de autopistas y extensiones de cobertura de TDT) con márgenes más reducidos de los habituales. Aún así, todos estos efectos, se ven en parte compensados por medidas de mejora de la eficiencia y optimización de los costes de explotación, permitiendo que el margen EBITDA al cierre del ejercicio se sitúe en el 60,8%.

La plantilla media en 2010 alcanza los 12.401 empleados, manteniéndose el peso relativo de los empleados situados fuera de España.

## Amortizaciones y deterioro de activos

A pesar del impacto positivo en las amortizaciones registrado en **sanef** por el alargamiento de un año del plazo de concesión

como consecuencia del acuerdo "Paquet Vert", se produce un incremento de las amortizaciones principalmente por la incorporación de las nuevas adquisiciones realizadas durante el ejercicio 2009, así como por la dotación de provisiones de deterioro en dos activos logísticos.

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

## Resultado financiero

El aumento del resultado financiero negativo se debe principalmente a la mayor carga financiera derivada de las adquisiciones realizadas por el Grupo durante 2009, al impacto puntual de ciertas refinanciaciones y a otros impactos no recurrentes (provisión por la recuperabilidad de préstamos participativos).

Cabe señalar, sin embargo, que el incremento de la carga financiera derivado de los impactos antes señalados se ha visto mitigado por la disminución de los tipos de interés durante el primer semestre del ejercicio respecto con el primer semestre del año 2009, con impacto significativo en la deuda a tipo variable, que al cierre de 2010 supone el 16% del total. Asimismo, cabe señalar que 2009 incluía un impacto positivo no recurrente por diferencias de cambio en Chile.

## Resultado de sociedades puestas en equivalencia

El resultado de sociedades puestas en equivalencia refleja la buena evolución de **Eutelsat** y **Coviandes** en el ejercicio, lo que ha motivado su significativo incremento.

## Impuesto sobre Sociedades

En 2010 el gasto por impuesto de sociedades está afectado por el impacto positivo no recurrente de +6 millones de euros, como consecuencia de la reducción del tipo de gravamen del Impuesto sobre Sociedades en el Reino Unido (del 28% al 27%) a partir del 2011 y

EBITDA (millones de euros)

	2010	%	2009	%
Autopistas	2.138	86%	2.007	85%
Telecomunicaciones	218	9%	219	9%
Aeropuertos	81	3%	75	3%
Aparcamientos	64	3%	59	2%
Servicios a la logística	23	1%	12	1%
Servicios corporativos y otros	-30	-1%	-17	-1%
<b>TOTAL</b>	<b>2.494</b>	<b>100%</b>	<b>2.356</b>	<b>100%</b>

EBITDA (millones de euros)

	2010	%	2009	%
España	1.317	53%	1.306	55%
Francia	917	37%	878	37%
Gran Bretaña	48	2%	41	2%
Chile	130	5%	73	3%
Resto del mundo	83	3%	59	3%
<b>TOTAL</b>	<b>2.494</b>	<b>100%</b>	<b>2.356</b>	<b>100%</b>

CASH-FLOW BRUTO (millones de euros)

	2010	2009	Var.
Cash-flow bruto	1.616	1.502	7,6%



que afecta tanto a la cuenta de resultados como a los saldos pasivos pendientes de pago. Sin los citados impactos, variación no significativa del tipo efectivo como consecuencia del mantenimiento del resultado antes de impuestos objeto de tributación (el resultado de sociedades puestas en equivalencia tributa en origen).

### Cash flow

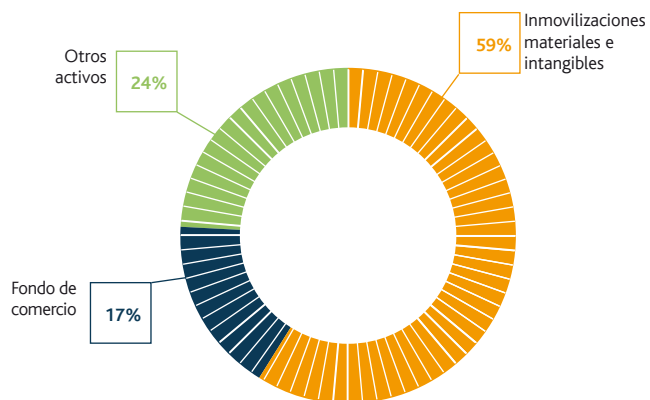
Durante el 2010, **abertis** ha generado un cash flow bruto (antes de inversiones y pago de dividendos) de 1.616 millones de euros, un 7,6% superior al del año anterior.

### Balance

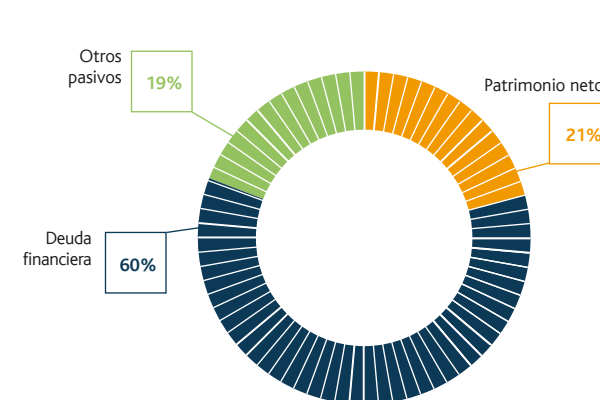
Las variaciones más destacables del ejercicio se deben básicamente al impacto de la valoración de Brisa y Atlantia a mercado (en otros activos no corrientes y en activos mantenidos para la venta), y a la incorporación de activos de **apr** y Cilsa (en este último caso como consecuencia de la reestructuración societaria en el sector logística que ha permitido agrupar en **cpl** determinadas plataformas logísticas de Cataluña y de la zona de influencia del Puerto de Barcelona en el arco suroeste del Mediterráneo, por lo que **abertis** con efecto 31 de diciembre de 2010 pasó a ostentar un 64,5% de **cpl** y a incrementar su participación en Cilsa de un 32% a un 44% pasando a consolidar por integración proporcional).

Asimismo, cabe señalar que al cierre del ejercicio el valor de la participación ostentada en Atlantia ha sido traspasado al epígrafe "Activos mantenidos para la venta" teniendo en cuenta la decisión adoptada por la última Comisión Ejecutiva de **abertis**

#### ACTIVO



#### PASIVO



(millones de euros)

ACTIVO	Consolidado		PASIVO	Consolidado	
	2010	2009		2010	2009
Activos no corrientes	23.214	23.620	Patrimonio neto	5.453	5.334
Inmovilizaciones materiales	2.325	2.184	Capital y prima	2.376	2.374
Fondo de comercio	4.398	4.350	Reservas	983	1.002
Otros activos intangibles	12.550	12.672	Resultado	662	624
Participaciones en entidades asociadas	1.461	1.374	Socios externos	1.433	1.334
Otros activos no corrientes	2.480	3.039			
			Pasivos no corrientes	17.545	17.109
			Deudas financieras	14.238	13.837
			Otros pasivos no corrientes	3.307	3.272
Activos corrientes	1.466	1.253	Pasivos corrientes	2.293	2.429
			Deudas financieras	895	1.094
Activos mantenidos para la venta	612		Otros pasivos no corrientes	1.398	1.335
<b>Total activo</b>	<b>25.292</b>	<b>24.873</b>	<b>Total pasivo</b>	<b>25.292</b>	<b>24.873</b>

del ejercicio 2010, aprobando el proceso de desinversión en la citada participación, el cual ha sido completado con fecha 14 de enero de 2011 con la venta de la participación por un valor de 626 millones de euros.

Los activos totales a 31 de diciembre de 2010 han alcanzado los 25.292 millones de euros lo que supone un incremento del 2% sobre el ejercicio anterior. Del total activo, alrededor de un 60% corresponde a inmovilizado material y otros activos intangibles (excluyendo fondo de comercio), básicamente concesiones, en línea con la naturaleza de los negocios del Grupo relacionados con la gestión de infraestructuras, porcentaje, a su vez, en línea con el del ejercicio anterior.

El patrimonio neto consolidado ha alcanzado los 5.453 millones de euros, un 2,2% superior al del ejercicio precedente, básicamente por el resultado no distribuido del ejercicio y por el impacto positivo de las diferencias de conversión generadas en el ejercicio, compensando la menor valoración registrada en aquellas inversiones financieras que se deben valorar a mercado (-257 millones de euros), y la distribución del dividendo complementario del ejercicio 2009.

El endeudamiento bruto pasa de 14.932 millones de euros en 2009 a 15.134 millones de euros en 2010. Este incremento de 202 millones de euros se debe básicamente al impacto de las incorporaciones de perímetro antes señaladas, y al impacto del tipo de cambio €/peso chileno sobre la deuda propia de las sociedades concesionarias de autopistas en Chile, compensado parcialmente por el cash flow generado durante el ejercicio. La deuda financiera bruta representa el 60% del pasivo, porcentaje

en línea con el existente al cierre del ejercicio 2009. Siguiendo una política de minimización de la exposición a los riesgos financieros, al cierre del ejercicio una parte importante de la deuda (84%) se encontraba a tipo fijo o fijado a través de coberturas.

### Inversiones

Las inversiones del Grupo en el ejercicio 2010 han sido de 757 millones de euros, de los que 564 millones, un 75%, corresponden a proyectos de expansión y el resto, 192 millones de euros, a inversión operativa.

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

- En autopistas, la inversión en expansión corresponde básicamente a **acesa** (171 Mn€) principalmente por los trabajos de ampliación de carriles de la AP-7 sur y norte y la construcción del tramo Palafolls-Tordera, y a **sanef** (183 Mn€) principalmente en nuevas construcciones (circunvalación sur de Reims), nuevos carriles (A13 Beuzeville-Pônt l'Évêque) e inversiones relacionadas con el "Paquet Vert".
- En infraestructuras de telecomunicaciones, la inversión en expansión corresponde principalmente al despliegue territorial y ampliación de cobertura de la TDT y a la inversión de **Hispatat** en el desarrollo de satélites.
- En aeropuertos, la inversión en expansión del ejercicio corresponde a **tbi**, básicamente en la reconfiguración del lado tierra/aire en Belfast, y del acceso a la terminal en Belfast y Cardiff.
- La inversión en expansión en aparcamientos corresponde principalmente a la expansión en España (destacando la ad-

quisición de un aparcamiento en Palma de Mallorca) e Italia (con la construcción de 14 nuevos aparcamientos).

- De la inversión en expansión de parques logísticos, destacan los trabajos de urbanización de los parques logísticos de Lisboa y Santiago de Chile (este último habiendo empezado ya su actividad a finales del ejercicio).

Las inversiones operativas más significativas se han producido en el sector de autopistas, sobre todo en **sanef**, **acesa** y **aumar**, por un importe de 131 millones de euros. Las inversiones se han concentrado en renovación de peajes, barreras de seguridad, áreas de peaje y en modernización de la red existente. Cabe mencionar igualmente la inversión realizada por el sector de telecomunicaciones básicamente en reposición y soporte operativo de **re-tevisión** y **tradia**, y en el sector de aeropuertos las inversiones relacionadas con el mantenimiento y sustitución de los radares en Belfast y Cardiff y la reparación de la plataforma de estacionamiento en Estocolmo.

#### INVERSIONES (millones de euros)

Inversiones	Operativa	%	Expansión	%	Total
Autopistas	131	68%	381	68%	512
Telecom	21	11%	126	22%	147
Aeropuertos	28	15%	3	0%	31
Aparcamientos	7	4%	29	5%	36
Logística	1	1%	26	5%	27
Holding/ serviabertis	4	2%	0	0%	4
<b>TOTAL</b>	<b>192</b>	<b>100%</b>	<b>564</b>	<b>100%</b>	<b>757</b>

## 4.2 Gestión financiera

**abertis** ha aprovechado el ejercicio 2010 para seguir consolidando el crecimiento llevado a cabo en los últimos ejercicios.

Gracias a la consistente capacidad de generación de caja, **abertis** ha podido seguir invirtiendo en crecimiento orgánico 564 millones de euros, reduciendo deuda a perímetro constante, y obtener nueva financiación para fortalecer su posición de liquidez.

La deuda neta del grupo se ha situado en 14.651 millones de euros frente a los 14.590 millones de euros en 2009 debido a la incorporación de **apr** y Centro Intermodal de Logística, S.A. en su perímetro, y que ha supuesto un aumento de 184 millones de euros.

(millones de euros)	2010	2009
Deuda neta	14.651	14.590
Deuda neta/EBITDA	5,9	6,2
Deuda neta / Patrimonio neto	2,7	2,7
Cobertura intereses FFO / Intereses netos	2,4	2,8

### Estructura Financiera / Política de Financiación

En 2010, **abertis** ha mantenido la estructura financiera en línea con su perfil conservador, llevando la proporción de deuda a largo plazo al 96% frente un 94% en 2009. Asimismo, al cierre del ejercicio, la financiación obtenida de fuentes no bancarias se situaba en el 66% (69% en 2009).

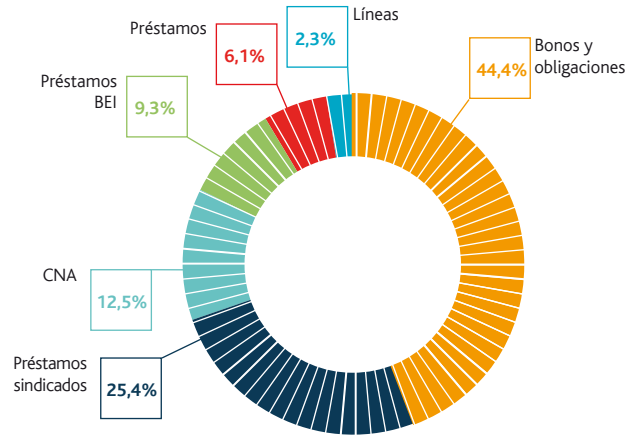
Durante el ejercicio 2010 Abertis Infraestructuras, S.A. ha contratado préstamos por importe de 575 millones de euros de los que destacan 275 millones de euros con el Banco Europeo de Inversiones (BEI), y de los cuales 175 millones de euros están disponibles al cierre del ejercicio.

El vencimiento medio de la deuda en 2010 se sitúa en 6,55 años (7,19 años en 2009).

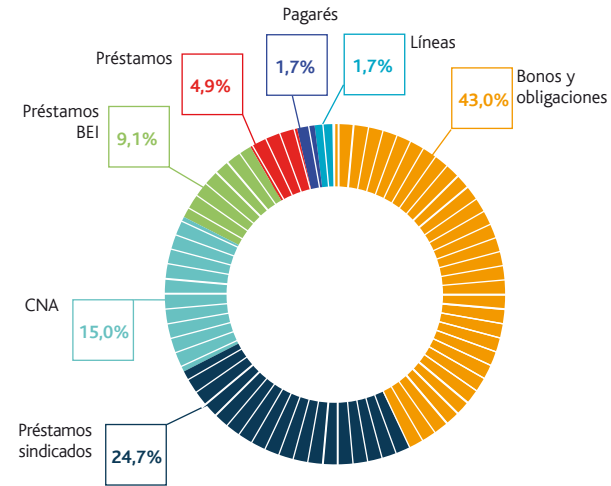
Durante 2010 se registró en la CNMV el sexto programa de emisión de pagarés por un saldo vivo máximo de 1.000 millones de euros y una vigencia de un año.



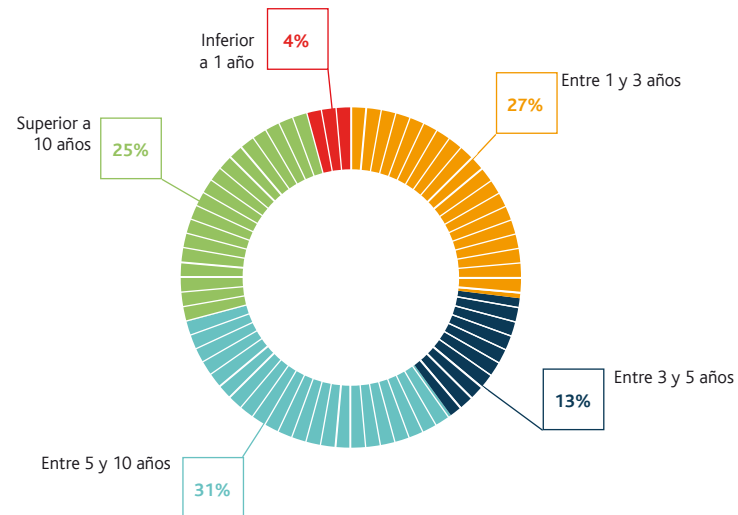
### INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN 2010



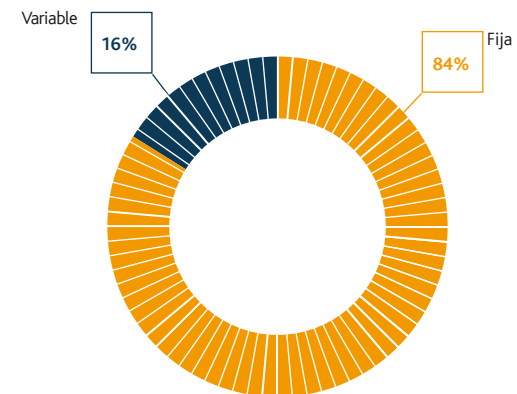
### INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN 2009



### VENCIMIENTO DE LA DEUDA



### TIPO DE DEUDA



## Cobertura de Riesgos Financieros

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

### Riesgo de tipo de cambio

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

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

### Riesgo de crédito

El Grupo no tiene concentraciones significativas de riesgo de crédito. Según la política de gestión de riesgos, el grupo puede contratar operaciones financieras con entidades que tengan una categoría mínima de rating "A-" por reconocidas agencias inter-

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

### Riesgo de liquidez

El Grupo realiza una gestión prudente del riesgo de liquidez que implica la disponibilidad de financiación por un importe suficiente a través de facilidades de crédito comprometidas así como por la capacidad de liquidar posiciones de mercado. Dado el carácter dinámico de los negocios del Grupo, la Dirección General Financiera tiene como objetivo mantener la flexibilidad en la financiación mediante la disponibilidad de líneas de crédito comprometidas.

En 2010, Abertis Infraestructuras, S.A. ha procedido a la renovación y contratación de nuevas líneas de crédito por importe límite 1.195 millones de euros, de los cuales 540 millones de euros corresponden a líneas de crédito con vencimiento a un año y 655 millones de euros a líneas de crédito con vencimiento superior a un año. Este cambio en la política financiera permite fortalecer la posición de liquidez del Grupo frente a las necesidades a corto y medio plazo.

### Riesgo de tipo de interés

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

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

## Calificación Crediticia

**abertis** posee la calificación "BBB+", otorgada por la agencia crediticia internacional Standard & Poor's para el largo plazo. Dicha calificación fue asignada en abril de 2010, tras una revisión a la baja desde "A-", posición que fue confirmada en Agosto 2010.

Por otra parte, **abertis**, posee la calificación "A-", *Investment grade-high credit quality*, otorgada por la agencia crediticia internacional Fitch Ratings para el largo plazo y rating "F2", *high credit quality*, para el corto plazo. Dichas calificaciones fueron asignadas en julio de 2009 y se confirmaron en diciembre de 2010.



## 4.3 Accionistas y bolsa

### Evolución bursátil del año 2010

El comportamiento de los mercados bursátiles en 2010 se ha caracterizado, de nuevo, por un aumento de la volatilidad, derivada de una permanente incertidumbre asociada a la recuperación económica, principalmente de los países desarrollados y sobre todo la zona euro. El proceso de recuperación de la estabilidad financiera, que parecía más o menos encarrilada en 2009, ha sufrido retrocesos importantes como consecuencia de las tensiones en los mercados de renta fija. La desconfianza de los mercados respecto a la deuda soberana de países con crecimiento más débil y mayores déficits se ha impuesto a las medidas de las autoridades monetarias encaminadas a la recuperación económica.

El desplome de las cotizaciones de la deuda soberana griega durante la primera mitad del año y posteriormente de las de Irlanda, aconsejó la necesidad de un rescate coordinado que garantizara el acceso a financiación de estos países. A pesar de estas actuaciones, el deterioro de la confianza se ha dejado notar sobre la deuda soberana de los denominados países periféricos de la zona euro (Portugal, España o Italia), impulsando al alza las rentabilidades de sus títulos y marcando records en el diferencial

de tipos respecto a los bonos alemanes, referencia en la zona euro.

En un contexto de recuperación económica a diferentes ritmos y de crisis de confianza respecto a la deuda soberana, los principales índices de los mercados bursátiles han mostrado un comportamiento dispar. Mientras que unos cerraban en negativo, caso de los índices de referencia español (Ibex 35: -17,4%), italiano (FTSE MIB: -13,2%) o portugués (PSI 20: -6,2%), otros como el alemán (DAX 20: +16,1%) o el de Reino Unido (FTSE 100: +9,0%), cerraban por segundo año con avances.

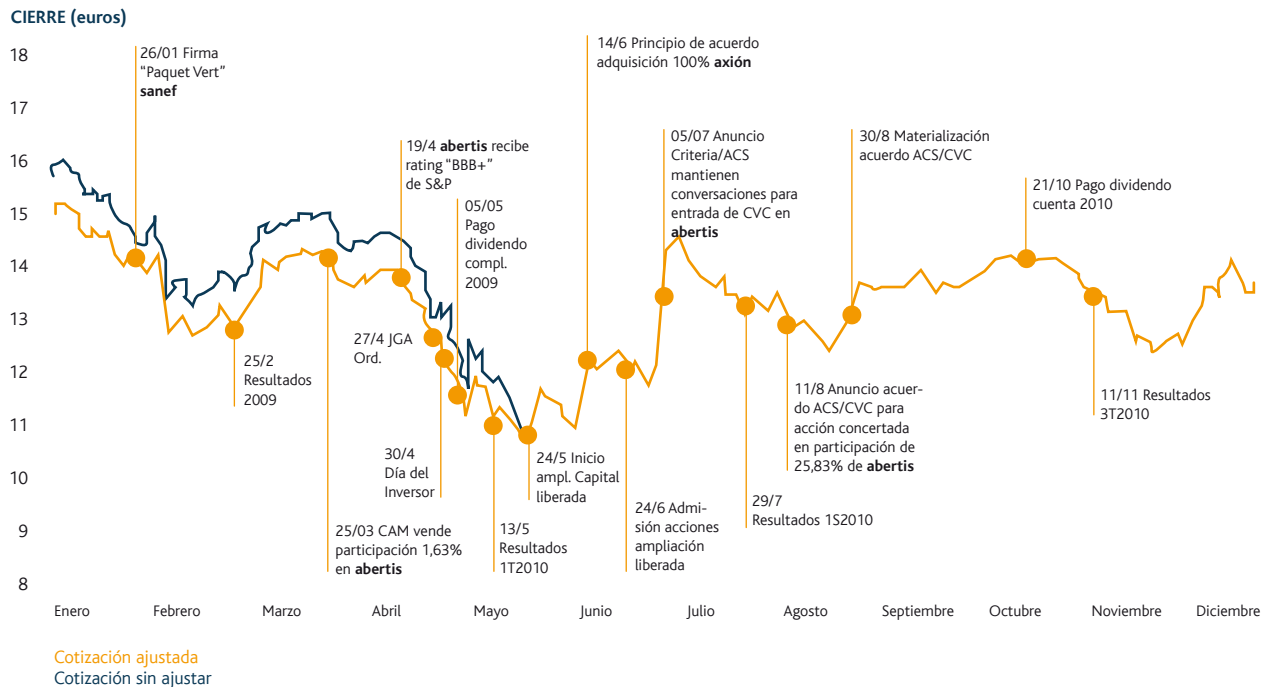
El selectivo español Ibex 35 acabó 2010 con una caída del 17,4%. Las presiones de los mercados en la deuda soberana española, que se acentuaron en los meses de mayo-junio y en noviembre, provocaron una caída de las cotizaciones hasta los niveles más bajos del año. La alta volatilidad se ha visto reflejada en los fuertes movimientos del índice español. El índice se ha movido en una amplia banda a lo largo de 2010, que comprende desde el máximo anual del 6 de enero (12.222,5 puntos) y el mínimo anual el 8 de junio (8.669,8 puntos).

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

Durante 2010 las acciones de **abertis** se han visto afectadas por la evolución de la bolsa española. El llamado "riesgo país" ha pasado más que su solidez financiera y la diversificación geográfica de sus negocios, factores que le han permitido obtener para 2010 un crecimiento de los ingresos del 5,2% y del resultado neto del 6,1%.

La acción cerró 2010 con una caída del 10,1%, a un precio de 13,455 euros. A lo largo del ejercicio, el precio máximo de cierre se marcó el 6 de enero (15,319 euros) y el mínimo de cierre el 25 de mayo (10,76 euros), dibujando una tendencia de descenso en la cotización como la llevada a cabo por el mercado la mayor parte del año.

### EVOLUCIÓN ACCIÓN ABERTIS 2010



No obstante, la acción escaló posiciones con fuerza durante las primeras sesiones del mes de julio, a la estela de los rumores de mercado que preveían cambios en sus accionistas de referencia. Estas expectativas se plasmaron finalmente a finales de agosto con el acuerdo entre ACS y Trebol Holdings (sociedad gestionada por CVC Capital Partners), que dio entrada a este último en el accionariado de **abertis** a través de las sociedades Trebol International y Admirabilia<sup>1</sup>. Tras el impulso inicial provocado por las expectativas de los cambios en su estructura accionarial, la acción retomó la tendencia del mercado aunque logró mejorar los resultados del Ibx 35 al cierre de 2010.

1. Para más información, ver apartado *Composición del accionariado de abertis*.

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

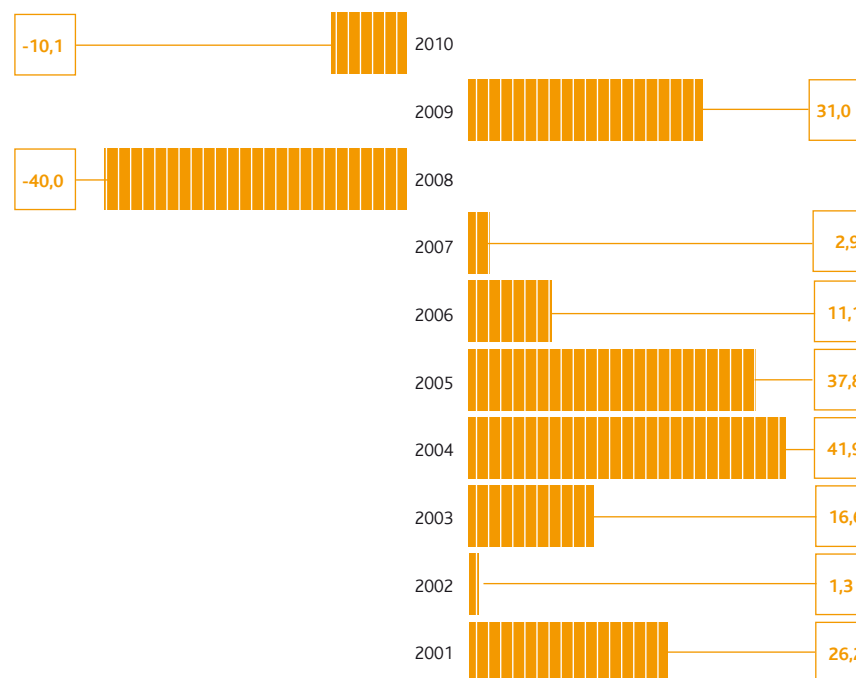
La asignación gratuita de acciones nuevas no varía el patrimonio de la empresa, aunque está dividido en un número de acciones mayor. Todo accionista que ha invertido con anterioridad a la ampliación, recibe acciones gratuitas sin desembolso, por tanto, no varía la inversión de su cartera, aunque posee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

A pesar de la evolución de su cotización en 2010, la acción de **abertis** acumula una revalorización durante los últimos 10 años del 135%, sin tener en cuenta los dividendos, lo que demuestra que la depreciación de este año se ve claramente absorbida y superada por la buena evolución de los años anteriores.

**abertis** cierra 2010 con una capitalización de 9.944 millones de euros ocupando la novena posición por peso en el Ibex 35, y situándose en la treceava posición en el ranking por capitalización bursátil.

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

#### REVALORIZACIÓN EN BOLSA (%)



#### Capitalización 2010

# 9.944

millones de euros

#### Variación acumulada

# +135%

en la última década

TACC(\*): +8,9%

(\*): TACC: tasa anual de crecimiento compuesto.



## Rentabilidad de la acción

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

En el año 2010, aún caracterizándose por ser el tercer año consecutivo de crisis, el modelo de diversificación sectorial y geográfica del Grupo, sumado a una política estricta de contención de costes, ha conseguido absorber el impacto del ciclo económico. Es por ello que, a pesar de la disminución de la actividad y unos tráficos que se mantienen negativos (básicamente en España), **abertis** continúa siendo una gran generadora de caja, lo que nos permite seguir con garantía con la política de retribución al accionista.

El Consejo de Administración de **abertis** ha acordado proponer a la Junta General Ordinaria de Accionistas 2011, además de la ampliación de capital liberada de 1x20, un dividendo complementario de 2010 de 0,30 euros brutos por acción.

## Dividendo

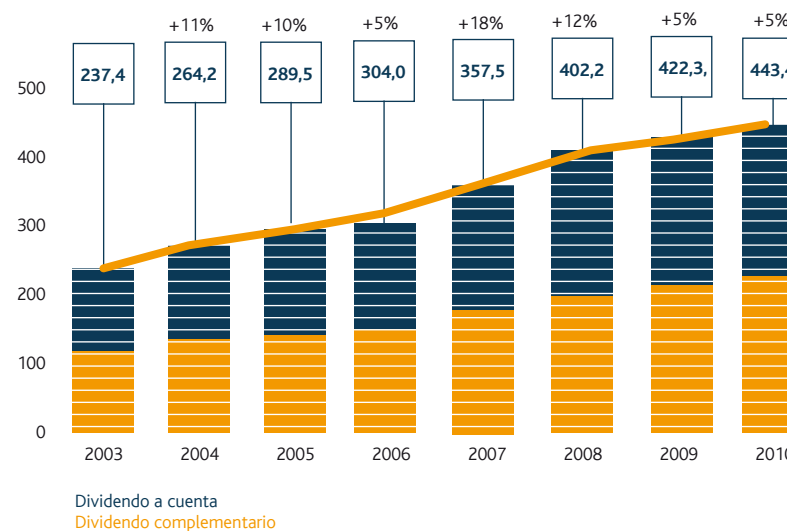
**abertis** abonó en el mes de mayo un dividendo complementario del ejercicio 2009 de 0,30 euros por acción, mientras que en octubre de 2010 hizo efectivo el pago de un dividendo a cuenta del ejercicio 2010 por un importe bruto de 0,30 euros por acción.

El Consejo de Administración de **abertis** ha acordado proponer a la Junta General Ordinaria de Accionistas 2011, además de la ampliación de capital liberada de 1x20, un dividendo complementario de 2010 de 0,30 euros brutos por acción.

Este importe, sumado al dividendo a cuenta pagado en el mes de octubre, supone una retribución directa al accionista en forma de dividendos ordinarios de 0,60 euros brutos con cargo al beneficio de 2010, lo que supone un importe máximo a abonar en concepto de dividendos de 443,4 millones de euros, un 5% superior a la cantidad abonada con cargo a 2009 como consecuencia de la ampliación de capital liberada.

### DIVIDENDOS PAGADOS (millones de euros)

Se consideran únicamente pagos de dividendos ordinarios.



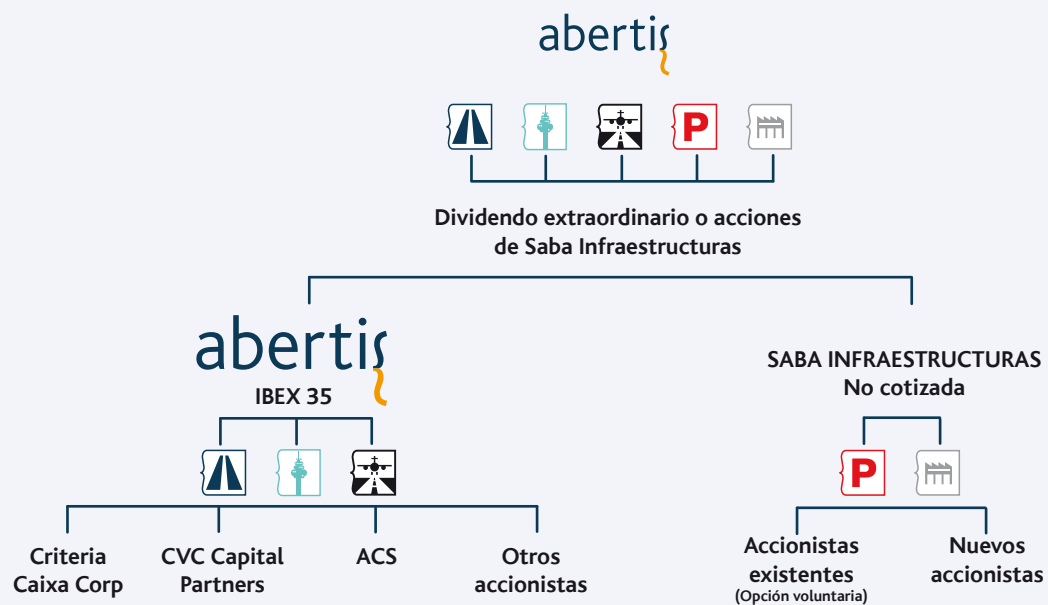
## Ampliación de capital

Asimismo, la Junta General de Accionista celebrada el 27 de abril, acordó llevar a cabo una nueva ampliación de capital liberada, en la proporción de 1 acción nueva por cada 20 antiguas. Entre el 24 de mayo y el 7 de junio se negociaron los derechos, con un precio máximo de 0,595 euros y un mínimo de 0,525 euros. El valor teórico del derecho fue de 0,56 euros.

Las nuevas acciones fueron admitidas a cotización el 24 de junio con idénticos derechos políticos y económicos que las acciones ya existentes, concediendo a sus titulares derecho al dividendo sobre los beneficios que se obtengan desde el 1 de enero de 2010.

## Nuevo hito: reorganización de abertis

En febrero de 2011, la compañía informó del inicio de un estudio sobre el proceso de reorganización de la estructura del Grupo, con el objetivo de crear el marco y las condiciones necesarias que permitan que las cinco unidades de negocio de **abertis** puedan afrontar una nueva etapa de crecimiento. De esta manera, el Grupo reordenaría sus cinco unidades de negocio en torno a dos sociedades, la actual Abertis Infraestructuras (autopistas, telecomunicaciones y aeropuertos) y la sociedad no cotizada Saba Infraestructuras (aparcamientos y parques logísticos). El proceso se articularía en base a la distribución de un dividendo extraordinario por parte de **abertis** que permitiría su cobro en efectivo o bien en acciones de la nueva Saba Infraestructuras, a decisión del accionista. La operación está sujeta a la formalización de todos los procesos habituales en este tipo de operaciones, así como a las autorizaciones administrativas y la aprobación por parte de los órganos de gobierno de **abertis**. Asimismo el Consejo de Administración de **abertis** anunció la intención de constituir una comisión *ad hoc* (Comisión de Independientes) compuesta íntegramente por consejeros independientes, que colaboraría con la Comisión de Auditoría y Control en el ejercicio de las funciones encaminadas a asegurar una adecuada valoración de los términos de la operación y que, por tanto, revisaría las valoraciones que en su momento se concretasen. Esta valoración contaría asimismo con una *fairness opinion* realizada por expertos independientes.



El proceso de reorganización se articularía en base a la distribución de un dividendo extraordinario por parte de **abertis** que permitiría su cobro en efectivo o bien en acciones de la nueva Saba Infraestructuras, a decisión del accionista.

## Rentabilidad del decenio

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

Así, un inversor que invirtió 9,31 euros comprando una acción de **abertis** al final de 2000 (inversor que acudió a las sucesivas ampliaciones de capital liberadas y teniendo en cuenta los dividendos cobrados), a 31 de diciembre de 2010 tiene una cartera por un valor de 21,92 euros y ha cobrado 6,70 euros por dividendos, lo que supone una rentabilidad acumulada del 207,4%.

Año de entrada <sup>(1)</sup>	Año de salida <sup>(1)</sup>	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 con 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 con 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 con 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 con 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 con 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 con div.						36,0%	50,6%	-4,4%	32,2%	15,1%
2006	ABE							5,3%	-33,1%	-10,9%	-15,9%
	Ibex-35 con div.							10,7%	-29,7%	-2,8%	-15,4%
2007	ABE								-37,3%	-15,7%	-20,6%
	Ibex-35 con div.								-36,5%	-12,2%	-23,5%
2008	ABE									35,9%	27,7%
	Ibex-35 con div.									38,3%	20,4%
2009	ABE										-6,2%
	Ibex-35 con div.										-12,9%

Notas:

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

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

## Capital social y autocartera

El capital social de **abertis** ascendía, a 31 de diciembre, a 2.217 millones de euros, constituido por 739.037.783 acciones ordinarias representadas en anotaciones en cuenta, de 3 euros de valor nominal cada una, totalmente suscritas y desembolsadas y todas ellas de la misma clase. La totalidad de las acciones se encuentran admitidas a cotización en las cuatro Bolsas de Valores españolas.

En el 2010 se ha incrementado el capital social en 35.192.275 acciones, lo que ha supuesto un aumento de 105,6 millones de euros, correspondientes a la ampliación de capital liberada.

Respecto a la autocartera, al cierre del ejercicio 2010 **abertis** era titular directo de 14.551.098 acciones, que representa un 1,969% del capital social, frente a las 13.971.451 acciones de 2009 (1,985% del capital social al cierre de dicho ejercicio).

### Estructura del accionariado de abertis

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

Según consta en el Informe de Gobierno Corporativo 2010, el cual forma parte de este informe anual, las participaciones significativas (\*) a fecha de cierre del ejercicio son: Caja de Ahorros y Pensiones de Barcelona ("la Caixa") (28,98%), Acción concertada Trébol Holding / ACS (25,83%).

Los porcentajes de participación del accionariado de **abertis** han variado respecto al cierre del ejercicio 2009.

En agosto de 2010 se anunció el acuerdo alcanzado entre ACS, Actividades de Construcción y Servicios S.A. (ACS) y la sociedad gestionada por CVC, Trébol Holdings S.á.r.l. (Trébol), para la participación conjunta en dos sociedades que adquirirían parti-

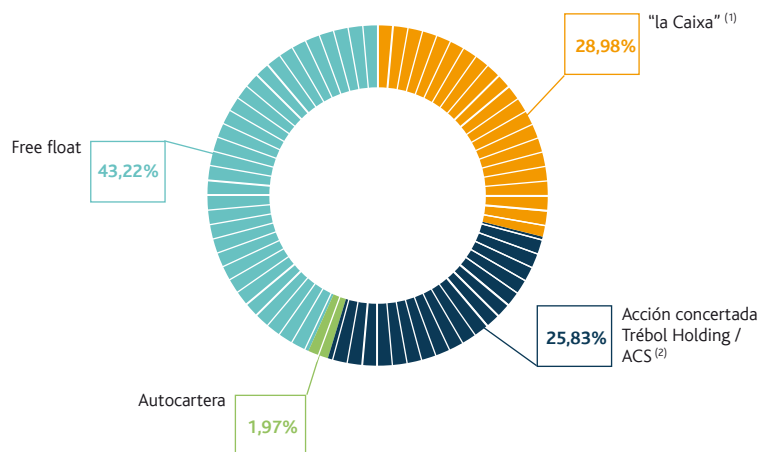
cipaciones de **abertis**. Hasta ese momento, ACS ostentaba un 25,83% de **abertis** entre titularidad directa e indirecta.

Con posterioridad al acuerdo, en el marco de una acción concertada, ACS y Trébol poseen una participación indirecta a través de dos sociedades participadas, Trébol International BV y Admirabilia S.L., que poseen respectivamente un 15,55% y un 10,28% del capital social de **abertis**.

Trébol ostenta el 60% de los derechos de voto en ambas sociedades, mientras que ACS ostenta el restante 40% de los derechos de voto de las mismas. Trébol, asesorado por CVC Capital Partners, pertenece a varios fondos de inversión o instituciones de inversión colectiva (Limited Partnerships).

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

### DISTRIBUCIÓN DE LA PROPIEDAD DEL CAPITAL A 31/12/10



- (1) Participa indirectamente a través de la sociedad controlada Critería CaixaCorp S.A., en un 20,22% y a través de otras sociedades de su grupo en un 8,26%.
- (2) Acción concertada Trébol Holdings / ACS a través de las sociedades Trébol International BV y Admirabilia, S.L., que poseen respectivamente una participación en **abertis** del 15,55% y del 10,28% respectivamente.

## abertis con sus accionistas e inversores

### Dirección de Relaciones con Inversores

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

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

Para conseguir estos objetivos y adaptar la información a las necesidades de todos los colectivos, Relaciones con Inversores diseña y ejecuta la estrategia de comunicación hacia los mercados financieros nacionales e internacionales. Así, hemos desarrollado una política de comunicación activa y amplia que incluye: reuniones con inversores institucionales y analistas financieros, *conference calls*, reuniones con accionistas, la revista del accionista así como disponer de un *call center* y una página web permanentemente actualizada.

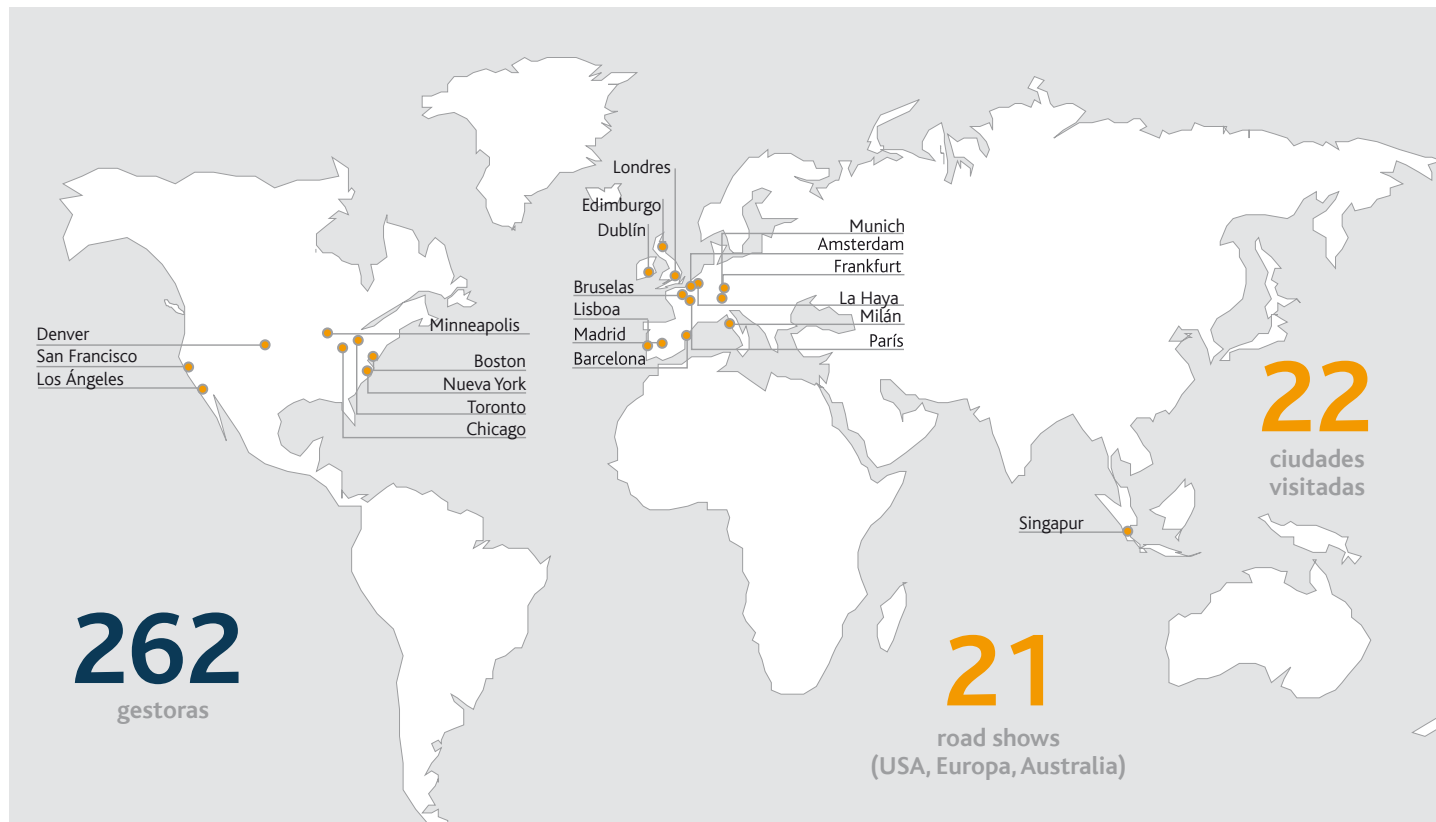
Dentro de las funciones de la Dirección también se encuentra la de mantener, puntualmente informada a la Alta Dirección de la compañía, acerca de la opinión de los mercados sobre

la entidad o sobre cualquier otro asunto que pueda afectar a la cotización.

En el 2010 se ha mantenido un alto nivel de actividad con inversores institucionales y analistas financieros a través de distintas reuniones en las plazas financieras más relevantes

de Europa, Estados Unidos y Asia, lo que viene exigido por la globalidad y diversificación de la base accionarial del Grupo.

Se han celebrado reuniones a lo largo del año 2010 con 262 instituciones de inversión (gestoras) en 171 reuniones, visitando 22 ciudades, algunas de ellas en varias ocasiones.



## Día del Inversor / Investor's Day

En abril de 2010 se celebró la segunda edición del Día del Inversor de **abertis**, una jornada con analistas e inversores institucionales que tiene como objetivo contribuir a la mejora del conocimiento de la compañía, sus unidades de negocio, su estructura financiera, su estrategia... Estas jornadas se componen de presentaciones por parte de la Alta Dirección de la compañía ante analistas e inversores y facilita el contacto bidireccional entre estos profesionales y la cúpula de la empresa. El acto contó con la asistencia de 88 personas. Asimismo, las presentaciones y el audio del acto se pusieron a disposición de todo el público en la web corporativa de **abertis**.

## La Oficina del Accionista

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

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

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

Con ocasión de la Junta General Ordinaria de Accionistas de 2010, que tuvo lugar el 27 de abril, la Oficina del Accionista también dio soporte en las cuestiones relativas a la organización y cobertura a todas las solicitudes de información. El derecho de información de los accionistas se encuentra recogido en el Reglamento de la Junta General de la Sociedad en su artículo 7, así como en los artículos 144 y 212 de la Ley de Sociedades Anónimas. De este modo, se pone a disposición de los accionistas, con carácter previo a la celebración de cada Junta, toda la información necesaria y la Oficina del Accionista da aclaración ante cualquier duda al respecto.

La última Junta General de Accionistas se constituyó con la asistencia de un total 5.342 socios concurrentes con derecho a voto (67,81% del capital social), de los cuáles 633 asistieron personalmente (5,23% del capital social) y 4.709 asistieron por representación (62,58% del capital social).



