

2002



Autopistas  
Concesionaria Española S.A.

# Junta General de Accionistas

29/06/2002

Discurso del Consejero  
Director General  
Sr. Salvador Alemany

Presidente, Señores Consejeros, Señoras y Señores accionistas:

Me complace, un año más, dirigirme a ustedes. Y, en primer lugar, quiero sumarme al agradecimiento que les ha dirigido el Presidente por su asistencia en un día como hoy.

De todos modos, hemos preparado con mucha ilusión esta Junta, tanto por el hecho de que la Junta General es el acto más importante del año para todas las grandes empresas, como por, tal como ha dicho el Presidente, la trascendencia de los asuntos que estamos tratando.

Ahora pues, si me lo permiten, empezaré mi informe.

Antes de hablar de lo que ha sido el ejercicio 2001 y explicar los detalles del que ahora estamos viviendo, es necesario presentar lo que ya somos.

En los últimos años, a partir de la actividad original centrada en la red de autopistas de peaje en Cataluña y Aragón, hemos trabajado en el desarrollo de un Grupo que combinase los tradicionales puntos fuertes de rentabilidad y solidez, con la búsqueda de una dimensión adecuada para entrar en unos mercados cada vez más abiertos, tratando siempre de aplicar criterios de rigor, selectividad y prudencia a nuestras inversiones.

En la pantalla han ido viendo, distribuidas en los cuatro sectores de actividad, la relación de nuestras participadas.

El conjunto de estas inversiones, nos configura como el primer grupo español, y uno de los referentes europeos, en el ámbito de las infraestructuras al servicio de la movilidad y las comunicaciones.

En mi intervención les haré un resumen de lo que han sido los hechos más relevantes del año pasado, tratando de no reiterar datos y análisis que ustedes ya tienen en la *Memoria anual* que hoy se les entrega y, como ya ha anunciado el Presidente, destinaré una parte de mi informe a exponer los rasgos esenciales de la reestructuración societaria que tenemos encauzada, y a explicar las características de la Oferta Pública de Acciones de Iberpistas que está en curso, así como algunos datos de esta sociedad de la que, como ustedes saben, teníamos hasta ahora un porcentaje ligeramente superior al 8%.

Abordando ya lo que ha sido el ejercicio que hoy analizamos, digamos que las inversiones del Grupo han subido hasta los 325 millones de euros. Inversión importante, considerando que dos tercios de la misma corresponden a operaciones de capital en sociedades participadas y el tercio restante, a inversiones operativas de conservación, tecnología y mejora de las instalaciones de servicio.

Per hay que decir que, tal como ya anunciamos en la Asamblea del año pasado, en 2001 **hemos moderado** hasta la mitad el volumen de las inversiones de 2000. **Había que digerir** las nuevas actividades y, sobre todo, reflexionar acerca de la fórmula organizativa a adoptar frente al futuro que se nos presenta. Y **lo hemos hecho** ayudados, un año más como veremos, por la buena evolución operativa en todas las líneas de negocio.

Podrán ver en pantalla dos gráficos significativos respecto al peso de los distintos sectores.

En lo que se refiere al esfuerzo de expansión, se muestra la inversión directa acumulada en participadas al cierre de 2001. Más de 850 millones de euros invertidos en los diferentes sectores, con un peso fundamental del sector autopistas.

En el segundo gráfico se muestra un agregado de los ingresos de explotación del Grupo consolidado, a los que añadimos los de las actividades relacionadas con la logística. Conviene destacar que en todos los sectores hay ya actividades en fase productiva y, consecuentemente, todos los sectores generan ingresos.

De todo ello resulta que tenemos en nuestro activo un importante "mix" de realidades y proyectos. Un conjunto formado por inversiones ya consolidadas que permiten retribuir el capital y que, al mismo tiempo, financian e impulsan los otros proyectos incipientes. Estos proyectos más jóvenes, pero de calidad segura que caminan hacia la madurez, son la garantía de futuro de nuestro Grupo.

Como he comentado antes, en la *Memoria anual* encontrarán información detallada sobre las magnitudes económicas del ejercicio, y algunos de ustedes han hecho ya las consultas que han considerado oportunas, en el período preceptivo de información, previo a la Junta General.

De todos modos, tengo que hacer referencia a lo que consideramos los datos consolidados básicos de nuestros resultados.

Los ingresos han alcanzado los 710 millones de euros, con un crecimiento del 29% sobre el año 2000 y, como pueden ver en la pantalla, el crecimiento anual acumulativo de los últimos tres años ha sido, de media, el 20%.

El Ebitda, dicho de otra manera, el margen bruto de explotación, ha crecido un 25%, llegando a los 482 millones de euros, con un crecimiento anual medio del 15% desde 1998.

Y finalmente, el beneficio neto atribuido, es decir, el resultado después de impuestos consolidado del Grupo, ha sido de 172 millones de euros, un 5,6% más que el año anterior, con una media interanual en los tres años del 7%.

Hay que comentar que estos buenos resultados se han obtenido pese al notable volumen de la nueva inversión, con el consiguiente coste de su financiación.

Pasemos ahora a dar una rápida visión de lo que ha sido el ejercicio en cada uno de nuestros sectores, de los que comentaremos las inversiones hechas hasta ahora y el comportamiento operativo de 2001.

Empezaremos lógicamente por el sector de autopistas.

La parte más significativa de las inversiones en participadas del año 2001, concretamente 182 millones de euros, se ha aplicado al sector de las autopistas, incrementando nuestra presencia en Aucat (la autopista del Garraf), con la perspectiva

de llegar al 100% este mismo año, y también en Iberpistas, donde hemos pasado del 2 al 8%, además de la entrada en las concesiones del Túnel del Cadí, con un 37%, y de Autema, sociedad concesionaria de la autopista Terrassa-Manresa, con un 10% y que a lo largo de 2002 hemos ampliado hasta el 22%.

Con las dos últimas operaciones mencionadas, pasamos a estar presentes en todas las concesiones privadas de autopistas en Cataluña, con lo que esto significa de posibilidad de aumentar la colaboración entre las mismas, de afirmación de confianza en el futuro del sector y de refuerzo de nuestro rol de interlocutor básico con las administraciones públicas.

Pueden ver en la pantalla el conjunto de las participaciones en nuestro sector principal.

También pueden ver las variaciones de 2002, en el que llevamos invertidos 410 millones de euros hasta el día de hoy, 309 de los cuales se han dedicado a la compra del 10% de Brisa. Esta compañía es la principal concesionaria de autopistas de Portugal, gestionando cerca de 1.000 kilómetros, con un plazo de concesión hasta el 2032 y unos ingresos de explotación cercanos a los 500 millones de euros. La capitalización de la sociedad es superior a los 3.000 millones de euros y, además, puedo comentar que la cotización bursátil ha subido aproximadamente un 15% desde que compramos la participación.

Además de la inversión en activos concesionales de autopistas de la propia Acesa, que presentan un valor contable de 2.400 millones de euros, la inversión acumulada en participadas del sector alcanza, en junio de 2002, los 1.000 millones de euros.

El Grupo está presente, en concesiones de autopistas de 4 países, en 11 sociedades y sus filiales, que acumulan un total de más de 5.000 km, de los cuales gestionamos directamente 650 km.

Por la red de Acesa han circulado el año 2001 un total de 287 millones de vehículos, y el tráfico se ha incrementado cerca de un 5%. Casi un 70% de los ingresos tienen origen en medios de pago electrónico (tarjeta o telepeaje).

Aunque debido al gran número de temas a tratar no podré hacerlo con el detalle que desearía, sí quisiera destacar el impulso que durante el año 2001 se ha dado en el plano de calidad y seguridad en la autopista y que venimos desarrollando conjuntamente con el RACC y la Cruz Roja. Además, durante este año se han introducido una serie de nuevos servicios, como la emisora Ona Pista, la Infopista o el Teléfono Azul, que creo que nos han permitido mejorar aún más la atención al usuario y la calidad del servicio a nuestras concesiones.

En este punto también es fundamental el papel de nuestro personal que, a través de un sistema activo y permanente de participación, ha contribuido a la mejora de la calidad de servicio en la autopista y de la eficiencia de nuestra empresa, con más de 200 sugerencias que en un 70% ya se han implementado o se encuentran en proceso de aplicación.

Volviendo al conjunto de nuestras inversiones en el sector de las autopistas, cabe señalar que en los últimos años hemos ido mejorando el equilibrio al término de la

concesión de nuestros activos, alargando la vida media de nuestra cartera concesional. Algunos casos significativos, como las radiales de Madrid, tienen un término de concesión de 50 años.

Este equilibrio de nuestra cartera de concesiones entre maduración, que quiere decir importante aportación de flujos, y duración, que significa a su vez capacidad de crecimiento, es un elemento fundamental de nuestra política de expansión.

Y para acabar los comentarios del sector de las autopistas, les hablaré de nuestra concesionaria argentina.

Ustedes saben que a finales del año 2000 adquirimos por 120,6 millones de dólares, el control de una concesión de autopistas "Grupo Concesionario del Oeste (GCO)" de 56 km, que es el acceso oeste a la ciudad de Buenos Aires.

Diré, para empezar, que no es fácil adivinar cuál será la evolución política y económica del país a corto plazo, porque no se acaban de concretar los acuerdos con el Fondo Monetario Internacional para desbloquear una crisis financiera que tiene paralizada la economía argentina, y que empieza ya a afectar a otros países de la zona.

A pesar de ello, repasando la historia argentina y los peculiares ciclos económicos que ha sufrido cada 10 años, no me parece demasiado osado afirmar que, si ahora sabemos movernos bien, habremos generado una muy buena oportunidad de negocio a pocos años vista.

Y nosotros estamos en una situación lo suficientemente confortable para pasar estos delicados momentos de turbulencia. Y esto es así básicamente por dos factores.

El primero es que esta autopista es **un buen activo**. El tráfico de este acceso a Buenos Aires ha sido el menos afectado por la crisis, con un descenso del tráfico de sólo el 3,1% el año 2001, debido a las especiales características de la zona.

El segundo factor favorable es que tomamos **algunas decisiones acertadas**, especialmente al cubrir por cinco años el riesgo de cambio peso/dólar y dólar/euro de nuestra inversión, cuando nadie creía que podría romperse la convertibilidad peso/dólar, pero también cuando, en su momento, decidimos mantener el endeudamiento de GCO en dólares dentro de Argentina, pese a tener que soportar tipos de interés más altos.

Este endeudamiento interno ha sido pesificado por el gobierno argentino, diluyendo el volumen de financiación de la participada. Hay que decir, no obstante, que la mencionada deuda permanece inscrita a un coeficiente corrector basado en la inflación.

Ahora estos factores nos dejan en una situación comparativamente favorable, sin tener la obligación de realizar dotaciones por la inversión realizada. Adicionalmente tenemos el compromiso del gobierno argentino de abrir negociaciones con las concesionarias para restablecer el equilibrio de los contratos concesionales.

Entraremos ahora en el sector de los aparcamientos, en el que como ustedes saben, tenemos la mayoría del capital de Saba, la sociedad cabecera del Grupo y primer

operador español de este sector. Saba es también uno de los cinco primeros operadores europeos de aparcamientos.

Al cierre de 2001, la inversión en esta participación era de 97 millones de euros y estábamos presentes en 45 ciudades de 5 países, gestionando un total de 90.000 plazas, con un incremento del 19% respecto al año anterior.

La inversión operativa de Saba en 2001 ha sido de 15 millones de euros. Se han puesto en servicio nuevos aparcamientos en Rieti (Italia), Oporto, Matosinhos y Viseu (Portugal) y en Elche, Puigcerdà, Cambrils y Barcelona (España).

Del año 2001, también hay que destacar la incorporación de nuestro socio Autostrade en el accionariado de la filial italiana, Saba Italia, con un 40% del capital.

La entrada de este importante socio local facilitará la expansión en aquel país y, a la vez, refuerza nuestra colaboración institucional con la concesionaria italiana, colaboración estratégica basada en una visión común del sector de las infraestructuras.

Ya durante el año 2002, ha tenido continuidad este proceso de crecimiento con la compra del 100% de Parbla, S.L. por 1,8 millones de euros, lo que ha supuesto la incorporación al Grupo de 3.800 plazas, distribuidas en 3 aparcamientos subterráneos y 12 zonas de aparcamiento regulado con parquímetros, todos estos en Cataluña. Asimismo, hay que considerar la apertura de un nuevo edificio en el aparcamiento del Aeropuerto de Barcelona que Saba gestiona desde 2001.

Si a todas estas cifras añadimos los proyectos en curso, el total de plazas gestionadas superará muy pronto las 100.000, repartidas en 148 núcleos.

Por otra parte, debido al poco movimiento bursátil de Saba, derivado del pequeño porcentaje de *free float*, a instancias de la Comisión Nacional del Mercado de Valores, en la última Junta General de Saba se aprobó la propuesta de retirada del título del mercado bursátil, mediante la presentación de la correspondiente OPA de exclusión.

Se propone a la CNMV hacer la OPA a 19 euros por acción, cosa que supone valorar la compañía en 358 millones de euros y, en consecuencia, en 200 millones la participación de Acesa. Como ya hemos comentado, el valor de esta participación en nuestros libros es de 97 millones de euros.

Para acabar de comentar el sector, diré que, un año más, el crecimiento de las principales magnitudes se sitúa alrededor del 10%.

El número de vehículos de rotación que utilizaron nuestros aparcamientos en 2001 supera los 47 millones, un 12% más que el año anterior, en tanto que el crecimiento anual medio acumulativo de los últimos tres años es del 28%, por el efecto impulsor de la entrada en Italia.

El beneficio neto del ejercicio ha crecido un 9% y se sitúa ya en 14,5 millones de euros.

Cronológicamente, nuestro tercer sector es el de las infraestructuras al servicio de la logística, donde los intereses del Grupo se gestionan por medio de la compañía Acesa Promotora Logística.

Tenemos cuatro núcleos de negocio: el del **Centre Integrat de Mercaderies del Vallès, Areamed**, que junto a Áreas gestiona las áreas de servicio de nuestras autopistas, el **Parc Logístic de la Zona Franca**, que compartimos con el Consorcio y, finalmente, **CILSA**, incorporada en 2001 y de la que les hablaré un poco más detenidamente.

Respecto a nuestra inversión en Universal-Port Aventura, donde tenemos un 6% de participación, hay que mencionar que continúa con éxito su desarrollo, con la apertura este año de dos hoteles y un parque acuático, éxito que a la vez continúa induciendo tráfico a nuestra autopista, que es la principal vía de acceso al parque.

La inversión acumulada que teníamos en el sector de servicios a la logística a finales de 2001 era de 34 millones de euros y tanto el proyecto de Parc Logístic como el de Cilsa presentan una fuerte capacidad de crecimiento a corto y medio plazo.

Al cierre de 2001 habíamos invertido 14 millones de euros por la adquisición de una participación del 19% del capital de Cilsa (Centre Intermodal de Logística, S.A.), con el compromiso de alcanzar hasta un 32% a lo largo de 2002, siendo la inversión total de 25 millones de euros.

Se trata de la sociedad concesionaria de la zona de actividades logísticas (ZAL) del puerto de Barcelona, que compartimos con el propio Port de Barcelona y el organismo estatal SEPES.

Actualmente, Cilsa explota lo que conocemos como ZAL I, con 250.000 m<sup>2</sup> de naves y 60.000 m<sup>2</sup> de oficinas.

La ZAL II, que ocupará el área liberada con el desvío del río Llobregat por la ampliación del puerto de Barcelona, es un proyecto que cuenta con la financiación del BEI (Banco Europeo de Inversiones) y de los propios flujos de caja generados por la ZAL I, ya en funcionamiento.

Con esta inversión, Acesa tiene el privilegio de participar en un proyecto capital para nuestro país, con el objetivo de convertir Barcelona en la primera capital logística del sur de Europa.

Para acabar el resumen de este sector, diré que pese a estar en los primeros años de su actividad, el margen bruto de explotación se sitúa cerca de los 4 millones de euros y el beneficio neto en 2 millones, con tasas de crecimiento muy importantes.

Las inversiones operativas de 2001 han sido de 15 millones de euros, básicamente aplicadas al proyecto del Parc Logístic, que registró beneficios en el año 2001. Cabe destacar que en 2002 ha finalizado la construcción de la totalidad de los 105.000 m<sup>2</sup> previstos de naves logísticas, con unas expectativas comerciales muy favorables.

El sector más reciente en el que ha entrado el Grupo es el de las infraestructuras al servicio de las telecomunicaciones, donde gestionamos nuestras inversiones por medio de Acesa Telecom, sociedad 100% de Acesa.

Tres son las inversiones de Acesa en este sector:

La primera, y más importante, es la sociedad Tradia, que constituye nuestra opción estratégica en el sector de telecomunicaciones y que gestiona la red de antenas formada por 669 emplazamientos en toda España. Esta red es como una autopista por la que, en lugar de coches, circulan voces y datos de los distintos operadores: televisiones, radios, servicios públicos, telefonía, empresas, etc., que pagan por su utilización.

La inversión operativa en 2001 ha sido de 40 millones de euros, con un crecimiento del 21% en el número de ubicaciones.

El año 2001 hemos incrementado nuestra participación en Tradia del 87% al 95%, mediante la compra al Centro de Telecomunicaciones de la Generalitat por un importe de 11 millones de euros.

La segunda línea de inversiones es la explotación de la **fibra óptica** instalada en nuestras autopistas, con 541 km de cable extendido, de los que 215 se han instalado en el año 2001. La gestión de esta red de fibra óptica se hará desde la propia Acesa Telecom.

Y, finalmente, tenemos el 5,6% del accionariado de **Xfera** por nuestra participación en el consorcio adjudicatario, el año 2000, de una de las licencias de telefonía móvil de tercera generación (UMTS).

Cabe mencionar que el año pasado dejamos el consejo de administración de la operadora y tenemos limitados los derechos de voto al 3%, a instancias de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones, que estimó incompatibilidad con la presencia de "la Caixa" en Telefónica.

Como ya hemos comentado en otras ocasiones, en este caso no hablamos de una inversión en infraestructuras, pero nuestra presencia en el consorcio adjudicatario de esta licencia, sin necesidad de haber abonado los elevados cánones que se pagaron en otros países, era y es, el de disponer de una atalaya de observación de un sector importante del mercado de Tradia.

El retraso en la disposición, a nivel mundial, de la tecnología UMTS está afectando al proyecto de Xfera, reduciendo el ritmo de las inversiones, y aplazando por ahora su salida al mercado de la telefonía.

El año 2001 hemos aportado a Xfera 10 millones de euros, correspondientes a nuestra proporción de la ampliación de capital realizada, que ha sido inferior a la originalmente prevista.

La inversión acumulada en participaciones en este sector es de 145 millones de euros y en 2001, el primer año completo de actividad, los ingresos consolidados de Acesa Telecom, principalmente aportados por Tradia, se han situado en 50 millones de euros con un margen de explotación bruto de 10 millones de euros, un 20% pues de los ingresos.

Fuera ya de los sectores, debemos preguntarnos: después de todo un año de gestión y de movimiento, ¿qué ha pasado en nuestro balance?

Pues, en síntesis, que el activo ha crecido en 176 millones de euros y los grandes capítulos del balance mantienen, prácticamente, las mismas proporciones, con pequeñas variaciones de un 1%. En resumen: estabilidad, equilibrio y solidez.

Pero, eso sí, este corredor de fondo que es Acesa, este balance equilibrado que no experimenta grandes cambios, se mueve en la dirección adecuada y así lo muestran los ratios que ahora tenemos en pantalla.

Tanto la ratio de beneficio atribuido sobre fondos propios como el beneficio por acción crecen año tras año, sin sorpresas y es aquí donde reside la fuerza de esta compañía y donde fundamentamos la estable política de retribución al accionista.

Y para nosotros, esto es lo más importante, aparte de que también nos satisface poder ver que la Bolsa recoge el incremento de valor y también que confía en las expectativas de solidez de la compañía.

El gráfico en pantalla muestra el comportamiento relativo de Acesa respecto al Ibex desde enero de 2001, que ya ha comentado el Presidente.

A pesar de la subida del título, continuamos ofreciendo una de las rentabilidades por dividendo más elevadas del Ibex, superior al 4%, manteniendo un *pay-out* del 80%.

Entramos ahora en el capítulo de la reestructuración societaria de la que les ha hablado el Presidente.

Nuestro reto es convertir la dimensión en eficiencia. Dicho de otra manera, ser más grandes para ser más rentables, para ser más sólidos, pero no más pesados.

Por ello, como decía el Presidente, hemos puesto en marcha un proceso de reestructuración del Grupo que nos adecúe a lo que hoy ya somos, pero especialmente, que nos prepare para lo que queremos ser.

Este proceso tiene tres líneas de actuación:

- Aportación de la rama de actividad de autopistas a una sociedad filial.
- Optimización de recursos, y
- Traslado a la nueva sede.

**La primera es la aportación de las concesiones de autopistas de la actual Acesa y la mayor parte de las participaciones que hoy ya tenemos en otras concesionarias del**

sector a una sociedad filial de nueva creación denominada Autopistas II, Concesionaria Española, S.A.

De este modo, tendremos una sociedad dedicada exclusivamente a la actividad de autopistas, con todo el personal asignado para desarrollar esta tarea.

El proceso de la filialización, que hoy presentemos a la Junta General, cuenta ya con el beneplácito de las administraciones, y las valoraciones necesarias han sido realizadas por Deloitte & Touch.

La actual Autopistas, Concesionaria Española, S.A., que ahora se denominará Acesa Infraestructuras, S.A., sin el complemento de concesionaria, al dejar de estar sometida a las normativas propias de las sociedades concesionarias, será la empresa matriz de un Grupo, en el que ostentará la condición de accionista único (en algunos casos) o accionista mayoritario (en otros) de las sociedades cabecera de las diferentes actividades del Grupo y, claro está, seguirá siendo la sociedad cotizada en Bolsa.

Hay que añadir aquí que este proceso ya se ha hecho, o se está haciendo, por otras concesionarias de autopistas estatales (Aurea e Iberpistas) y europeas (Brisa), con los mismos objetivos de flexibilidad y transparencia.

La **segunda línea de actuación** se centra en encauzar un **cambio organizativo** exclusivamente orientado a la optimización de los recursos. Un cambio orientado a la eficiencia en la utilización de nuestras capacidades profesionales y organizativas, especialmente los conocimientos de las personas, de manera que la experiencia y la capacidad de acción de las unidades más bien dotadas de recursos, potencien aquellas nuevas actividades que se incorporan al Grupo, evitando duplicidades y aumentos innecesarios de los costes de gestión.

Este cambio organizativo tiene tres partes:

La primera es la organización de las actividades en una **Corporación**, orientada a la planificación, gestión financiera, control de las inversiones y definición de las políticas generales del Grupo.

La segunda es la creación de un **Centro de servicios compartidos** de tecnología, sistemas de información y servicios administrativos, conformada con medios procedentes de las diferentes empresas del Grupo. Este centro, al servicio de todas las unidades, es el elemento clave para compatibilizar la calidad de nuestros sistemas técnicos y administrativos con la optimización de nuestros costes.

La tercera se refiere a las **unidades de negocio** a las que habría que orientar, específica y exclusivamente hacia el cliente, la calidad del servicio y la rentabilidad.

La tercera línea de actuación consiste en el traslado a una nueva sede.

La agrupación física de los equipos humanos de los servicios centrales de las empresas del Grupo en Cataluña, es un elemento esencial para alcanzar los objetivos de la reestructuración.

Es por ello que, durante el último trimestre del año, nos **trasladaremos** a la nueva Sede Corporativa situada en un edificio del Parc Logístic de la Zona Franca.

El nuevo edificio de 11.000 m<sup>2</sup> que están viendo en la pantalla, diseñado por el arquitecto Ricard Bofill, está ubicado en la fachada de la ronda Litoral, al lado de la nueva sede del Consorci de la Zona Franca, en un lugar donde se está desarrollando un importante núcleo de actividades logísticas y de negocios. Bien comunicado con la red de autopistas, con el aeropuerto y el puerto, estará situado al lado de una estación de la futura línea 9 del metro.

De todos modos y pese a este traslado, tenemos previsto, inicialmente, dejar en Gal·la Placidia un punto de atención a nuestros clientes y accionistas.

Esta reestructuración nos permitirá preparar el Grupo de cara al futuro y especialmente teniendo en cuenta la operación de la OPA sobre Iberpistas y el hecho que, tan pronto como acabe esta OPA, está previsto poner en marcha el proceso de fusión de Acesa y Aurea, que anunciaron a los accionistas de referencia de ambas compañías.

Si este proceso evoluciona, como esperamos, de manera positiva, tendremos que convocar en los próximos meses una Junta General Extraordinaria, en la que podremos exponer, con más perspectiva, algunas ventajas adicionales de esta reestructuración que hoy les presentamos.

Para terminar este informe, les hablaré de los elementos más relevantes de la OPA que tenemos presentada con objeto de alcanzar el 100% de la participación en Iberpistas.

Cuando decidimos mejorar nuestra primera OPA, ofrecimos a los accionistas de Iberpistas dos opciones: 1) La contraprestación en efectivo de 13,65 euros por acción o 2) El cambio de una acción privilegiada de Acesa por cada acción de Iberpistas.

El privilegio, se justifica por la necesidad de equiparar las dos opciones por cuanto, como ustedes saben, la cotización de la acción de Acesa está por debajo de los 13,65 euros que hemos ofrecido con la opción de efectivo.

El privilegio consiste en que las acciones que daremos en el canje tendrán derecho a un dividendo preferente, que la Sociedad tendría que abonar, una vez transcurridos cinco años y tres meses, si la acción de Acesa en el mercado no tuviera una cierta revalorización y siempre que el nuevo accionista cumpla determinadas condiciones de permanencia en su inversión.

El importe del dividendo preferente por acción será la diferencia entre 14,87 euros y el valor medio ponderado de cotización de las acciones ordinarias de Acesa, durante el trimestre anterior a la fecha de devengo del dividendo (pasados 5 años y 3 meses después del cierre de la OPA).

El límite máximo a abonar será de 4,25 euros por acción, en el supuesto que si la cotización ponderada mencionada, fuera igual o superior a los 14,87 euros, no se abonaría el dividendo preferente por cuantía alguna.

Naturalmente, para el cálculo de la cotización final ponderada, se harán los ajustes derivados de las ampliaciones de capital liberadas que pueda hacer la Sociedad siguiendo su política tradicional.

Como ya he dicho, para tener derecho al dividendo preferente hay una condición de permanencia mínima de dos años. Si las acciones se mantienen como mínimo 5 años, se tendrá derecho al 100% de este dividendo, pero para periodos inferiores, este dividendo se reduce a: un 50% para 4 años, un 25% para 3 años, un 12,5% para más de 2 años.

En definitiva, este dividendo es una garantía de revalorización de las acciones entregadas en el canje, en estos 5 años, de manera que sólo deberá ser satisfecho por la sociedad en la medida en que la mencionada revalorización no sea enteramente alcanzada por el mercado.

Hoy se propone aprobar la ampliación de capital de las acciones privilegiadas para poder entregarlas a aquellos accionistas de Iberpistas que acudan a la OPA mediante la fórmula del canje.

Hasta que finalice el periodo de aceptación de la OPA, no podremos saber la cuantía exacta de la ampliación de capital, que tiene un máximo de 194,2 millones de euros.

Llegados a este punto, no puedo resistirme a mostrarles algunos datos de lo que es Iberpistas, qué activos tiene y cuáles son las magnitudes que aportará al Grupo.

Iberpistas, de la que actualmente Acesa tiene un 8% del capital, es una de las primeras empresas concesionarias de autopistas de España. Durante el año 2001, Iberpistas tuvo unos ingresos consolidados de 137 millones de euros con un crecimiento muy significativo, favorecido por la incorporación de nuevas empresas participadas, un margen bruto de explotación de 105 millones de euros y un beneficio neto de 34 millones de euros.

La concesión principal de Iberpistas es la autopista Villalba-Adanero, de 70 km, que conecta Madrid con Castilla-León mediante el túnel del Guadarrama. Esta autopista destaca por su alto nivel de tráfico, con una IMD superior a 25.000 vehículos diarios en 2001 y también por su largo período de concesión, que no finaliza hasta más allá del año 2031.

De las participaciones en otras empresas que tiene Iberpistas, destacamos especialmente el 50% de Avasa, la concesionaria hasta 2026 de la autopista de 295 km que conecta Zaragoza con Bilbao y que, de hecho, es la continuación natural de nuestra autopista A-2. Sus ingresos de explotación fueron de 100 millones de euros y su beneficio neto de 29 millones de euros.

Iberpistas participa también en un 25% en Elqui, sociedad concesionaria de la autopista de 229 km Los Vilos-La Serena, en Chile. Esta autopista se inauguró el año 2000 y en 2001 ya ha obtenido un resultado neto positivo.

Asimismo, me gustaría destacar sus participaciones en empresas concesionarias de autopistas que aún se encuentran en fase de construcción.

Iberpistas controla el 100% del capital de Castellana de Autopistas, titular de la autopista de 50 km entre Ávila y Segovia, que se prevé inaugurar este mismo año 2002, y también participa en un 50% en Iberacesa, sociedad constituida el año 2000 al 50% con Acesa y que es titular del 18% de la Autopista Central Gallega y del 23% de Accesos de Madrid, concesionaria hasta 2049 de las Radiales 3 y 5 de Madrid.

La incorporación de Iberpistas al Grupo Acesa supondrá la consolidación del primer operador de infraestructuras español con una red de más de 1.000 km de autopista de peaje en explotación y unos ingresos que se acercarán a los 1.000 millones de euros. La incorporación de los resultados procedentes del Grupo Iberpistas será positiva para nuestro Grupo, y reforzará el mantenimiento de la política histórica de distribución de dividendos de nuestra compañía.

Quiero dejar claro que, según hemos manifestado en el folleto de la OPA, en el caso de acceder al control de la compañía, la intención de Acesa no es, ahora, la de fusionar Iberpistas. Queremos que siga desarrollando con su nombre y su propia imagen el servicio de calidad que viene ofreciendo, tanto en la autopista Villalba-Adanero, como próximamente en la Ávila-Segovia, de próxima inauguración. También contamos con los buenos profesionales de la compañía para gestionar, con nosotros, las otras inversiones comunes que tenemos en Madrid y en Galicia.

No quisiera finalizar mi discurso sin comentarles que la evolución en general de nuestro Grupo a lo largo de 2002 está siendo bastante positiva, con un crecimiento del tráfico de nuestras autopistas cercano a un 5%, y el beneficio neto consolidado del Grupo está incrementándose en un 6%. Confiamos en que esta tendencia favorable se mantenga a lo largo de todo el ejercicio.

Y ya para acabar, quisiera hacerlo, como el año pasado, confiando que este informe no les haya cansado demasiado. Había muchos temas y la complejidad de algunos de ellos no me ha permitido ser más breve.

También quiero decirles, y estoy seguro que me creerán, que el equipo de la casa, dirigido fundamentalmente por el Presidente y por la Comisión Ejecutiva, está haciendo un esfuerzo muy importante frente a la oportunidad y el privilegio profesional de poder trabajar en un proyecto tan atractivo. De todos modos, como Director, quiero dar las gracias a todo el equipo del Grupo por el mucho y buen trabajo que están llevando a cabo.

Y en el momento de despedirnos hasta la próxima Junta General Extraordinaria, quiero agradecer al Presidente, al Consejo y a todos ustedes la confianza que nos vienen otorgando y que tratamos y trataremos de no defraudar.

Gracias también por su amable atención.