

**ENTREVISTA**

Matthias Ruete,  
director general de Movilidad  
y Transportes de la UE  
P.14

**REPORTAJE**

La sede de la fundación  
abertis, sede de la UNESCO  
para las Reservas de la  
Biosfera Mediterráneas  
P. 52

$\frac{a}{\sin \alpha} = \frac{b}{\sin \beta} = \frac{c}{\sin \gamma}$   
 $\cos 2x = \cos^2 x - \sin^2 x$   
 $\frac{\partial z}{\partial x} = 2; \frac{\partial z}{\partial y} = 0 \quad \vec{n} = (F'_x; F'_y; F'_z)$   
 $\sin(x+y) = \sin x \cos y + \cos x \sin y$   
 $\tan x \cdot \cot x = 1$   
 $\frac{\sin x}{x} \leq \frac{x}{x} = 1$   
 $a^2 + b^2 = c^2$   
 $b^2 = c \cdot c_1$   
 $a^2 = c \cdot c_2$   
 $|Z| = \sqrt{a^2 + b^2}$   
 $A+B+C=8$   
 $-3A-7B+2C=193$   
 $-18A+6B-3C=16$   
 $a^2 = b^2 + c^2 - 2bc \cos \alpha$   
 $\eta_1 = \lambda^2 - 3\lambda + 1 \neq 0$   
 $\sum_{i=0}^n (P_i(x) - y_i)^2$   
 $y = \sin x$   
 $y = \cos x$   
 $y = \tan x$   
 $y = \cot x$

# Fórmulas para crecer



## por un mundo que funcione

En la **fundación abertis** promovemos la investigación sobre la repercusión de las infraestructuras en el territorio, el medio ambiente, la economía y la demografía. Como una de las respuestas al compromiso de RSC de **abertis**, desarrollamos un Programa de Seguridad Vial, cuyo objetivo es sensibilizar a las personas sobre la necesidad de una movilidad responsable. Sensibles por el patrimonio histórico y artístico, actuamos en su conservación y difusión, con el objetivo de acercar la cultura a las personas. Nos comprometemos **por un mundo que funcione**.



# La biosfera abertis

■ Cuando el pasado mes de noviembre en la Asamblea General de la UNESCO celebrada en París la sede de la **fundación abertis** en el Castellet de Foix fue elegida como uno de los Centros de referencia para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas, pensé que no sólo culminábamos con éxito un nuevo ejemplo de colaboración entre los sectores público y privado, en este caso para promover la sostenibilidad ambiental y la formación, difusión y sensibilización en torno a las características propias de los espacios naturales del Mediterráneo, sino que además esta elección evocaba la transformación vivida por nuestro Grupo en estos últimos años. De algún modo simbolizaba la capacidad de adaptación al medio y de desarrollarse de modo sostenido y sostenible en la "biosfera" global del mundo.

La biosfera es, literalmente, la envoltura viva en la que interactuamos con los territorios y el resto de los seres vivos. Define el espacio en el que nos desarrollamos y en su seno encontramos distintos ecosistemas que se refieren a un medio físico (un biotopo) concreto. La biosfera es así el mundo, los ecosistemas los distintos países en los que **abertis** ha diversificado su presencia.

La elección de El Castellet para esta sede de la UNESCO conlleva una serie de compromisos para la acción que expresan nuestro compromiso con los entornos en los que operamos. El plan de actividades previsto se centrará, entre otras, en la creación de la red de Reservas de la Biosfera Mediterráneas y de un fondo de documentación sobre la sostenibilidad en los espacios naturales, así como en los servicios ambientales de las Reservas de la Biosfera e indicadores de sostenibilidad en red.

La región mediterránea es una de las regiones más singulares del planeta por cuanto alberga y mantiene una gran diversidad de ambientes naturales y culturales, además de una historia compartida durante miles de años por todos los países situados a orillas del Mediterráneo. Este desarrollo es uno de los condicionantes del florecimiento de las diferentes culturas, de la biodiversidad que alberga y del estado de conservación de sus sistemas naturales, que suponen las claves para su gestión.

En cuanto a **abertis**, una vez cerrado el 2013, hemos vivido algunos episodios clave en el proceso de transformación y adaptación al nuevo contexto económico. Hemos culminado el primer año completo tras la incorporación de las nuevas concesiones de autopistas en Brasil

y Chile. Hemos identificado los equipos y las estructuras necesarias que deberán conducir con éxito, entre otros, los retos de ejecución de las importantes inversiones previstas, especialmente en Brasil, hasta 2017.

Hemos culminado el proceso, iniciado en 2008, que nos ha llevado a consolidar una mayoría de control en el operador de satélites Hispasat. Desde nuestra incorporación al accionariado de Hispasat mostramos nuestra voluntad de jugar un papel de socio industrial cuyo objetivo era que pudiera desplegarse plenamente el potencial de crecimiento latente que tenía la compañía y que por distintas circunstancias no estaba en condiciones de eclosionar. Desde aquel 2008, ya con **abertis**, Hispasat entró en una nueva dinámica de crecimiento. Hoy, plenamente integrado en el Grupo, Hispasat constituye uno de los "ecosistemas" más prometedores dentro de nuestra biosfera y sin duda lo veremos crecer hasta situarse en el grupo de los principales operadores de satélites del mundo.

También en el ecosistema de las telecomunicaciones estamos dando pasos relevantes que aseguren la sostenibilidad y competitividad del negocio incorporando a la oferta de transmisión de señal para la radio y la televisión, la gestión de las torres de telefonía móvil responsables de la transmisión de la señal de los principales operadores del sector. Éste, sin duda, es un segmento de crecimiento que va a marcar el futuro más inmediato de **abertis telecom**.

La transformación del Grupo durante estos últimos años ha conllevado un proceso de concentración en dos grandes áreas de negocio que ha corrido paralelo a la desinversión en negocios que apoyaron en buena medida el desarrollo de **abertis**. Actividades que hoy siguen su camino fuera ya del Grupo pero también gracias a las cuales hemos capturado el valor y parte de los recursos que nos han llevado a que hoy, habiendo reducido nuestra diversificación en términos de negocios en los que operamos, hayamos crecido en tamaño, ganado en eficiencia, incorporado nuevos países a nuestro mapa corporativo y sumado futuro a nuestras concesiones. Así respondemos a las expectativas de los distintos grupos de interés —empleados, accionistas, gobiernos y administraciones, proveedores, universidades...— que encuentran en **abertis** a un socio y referente con el que colaborar.

Hoy, Europa y América; mañana, quizás Asia. Ésta es nuestra biosfera. ■



## link abertis



# 06

OPINIÓN

### Francisco Fonseca

Europa necesita un alma

# 14

ENTREVISTA

### Matthias Ruete

"El temor a la Euroviñeta no está justificado"

# 18

EQUIPO

### arteris

Una selección ganadora

# 22

VIAJE

### La Rioja

Tierra de vinos y sorpresas

# 26

REPORTAJE

### Tarifas reducidas en la C-32

abertis autopistas impulsa un programa de descuentos e inversiones en mejoras

# 28

REPORTAJE

### Nuevas oficinas en Madrid

abertis se instala en un edificio de nueve plantas en el paseo de la Castellana

# 30

REPORTAJE

### Aniversario en Guadarrama

Hace 50 años se inauguró el primer túnel

# 33

REPORTAJE

### Infraestructuras

Castellet acoge la jornada del Cercle d'Infraestructures dedicada a la interconexión

# 34

REPORTAJE

### Seguridad ciudadana

Acuerdo de colaboración entre abertis y la Generalitat sobre seguridad ciudadana y gestión del tráfico

# 36

REPORTAJE

### El mayor peaje de Europa

abertis se hace cargo del sistema de cobro del Dartford Crossing, en Londres

# 38

REPORTAJE

### Mejoras en Puerto Rico

metropistas centra sus inversiones en la seguridad vial y el peaje dinámico, entre otras

# 40

REPORTAJE

Autopista Central, Chile abertis autopistas remodela los enlaces que conectan la capital, Santiago

# 42

NOTICIAS

### arteris 42

1.500 millones para renovar dos autopistas brasileñas en cinco años

### Tecnología 4K 46

Hispatat presenta en Ámsterdam el sistema de Ultra Alta Definición

### 'Towering' 48

Con este negocio, abertis consolida su división de telecomunicaciones

### Entrevista 49

Félix Muñoz, director de negocio de 'towering' de abertis telecom

### Smart City Expo 50

abertis telecom presenta nuevas soluciones adaptadas al ciudadano

### Nuevas tecnologías 51

XXVII Encuentro de las Telecomunicaciones

### fundación abertis 52

La UNESCO elige Castellet como centro para las Reservas de la Biosfera

- Parc del Foix 55** ■  
Plan de mejora forestal y prevención de incendios
- Día del Voluntariado 56** ■  
La fundación abertis dona 24.000 euros a cuatro iniciativas solidarias
- abertis, con la cultura 58** ■  
Patrocinio de la obra de Tàpies
- Invertir en seguridad 60** ■  
Reducir la siniestralidad en Chile y Brasil
- Dalí cautiva en Madrid 62** ■  
Éxito de la exposición patrocinada en el Reina Sofía
- Distinciones 63** ■  
Para Salvador Alemany y Francisco Reynés
- 64** ■  
**BREVES**
- Actualidad abertis** ■

## Investor's link



68

**MERCADOS** ■

### Revisiones al alza

Los analistas apoyan el plan de crecimiento de abertis

72

**ESTRATEGIA**

Presentado el proyecto de negocio en París y Río

74

**ACTIVOS**

Continúa creciendo la remuneración al accionista

abertis

**link abertis** es una publicación de  
Abertis Infraestructuras, SA  
Av. del Parc Logístic, 12-20.  
08040 Barcelona.  
Tel.: 93 230 50 00. Fax: 93 230 50 02.

**EDITA Y REALIZA:** Dirección Corporativa de Comunicación de abertis.

**CONSEJO EDITORIAL:** Salvador Alemany, Francisco Reynés, José Aljaro, Josep Maria Coronas, Toni Brunet, Juan María Hernández Puértolas, Sergi Loughney y Joan Rafel.

**IMAGEN CORPORATIVA Y PRODUCCIÓN:** Erik Ribé, Berta Riera y Joan Fontanals.

**COORDINACIÓN DE CONTENIDOS:** Alicia Cobeña.

**REDACCIÓN:** Alicia Cobeña, Gemma Gazulla, Marc Gómez, Leticia González y Marta Maxenchs.

**COLABORACIÓN:** Christine Allard, Bob Bullock, Claudio Carvalho, Sergio Castilla, Jorge Chamizo, Joan Fontanals, Muriel Lázaro, Enric Pérez, Mercedes Pérez-Cruz, Roser Prenafeta, Marc Ribó, Berta Riera, Andrea Yametti,

**abertis, abertis autopistas, abertis telecom, y fundación abertis.**

**REALIZACIÓN:** Ediciones Reunidas, SA (Grupo Zeta).  
Revistas Corporativas Barcelona.  
Consell de Cent, 425. 08009 Barcelona.  
Tel.: 93 265 53 53.

Gerente: Òscar Voltas. Coordinadora editorial: Nuria González. Redactor jefe: Toni Sarrià.  
Redacción: Marta Carrera, Gemma Figueras, Paco Martínez y Toni Capilla.  
Maquetación: Cristina Vilaplana y Xavier Julià.  
Edición: Ares Rubio. Correctora: Ana Carrión.  
Depósito legal: B-16430-2010.

**abertis** teléfono de atención al accionista: 902 30 10 15.

**www.abertis.com**

*abertis no se hace responsable de la opinión de sus colaboradores en los trabajos publicados, ni se identifica necesariamente con su opinión.*

**FE DE ERRATAS:**

En el número anterior, en la página 71, donde dice "Palau de Congressos de Barcelona", debe decir "Palau de Congressos de Catalunya".

# Europa necesita un alma

Las decisiones que se toman en las instituciones europeas afectan de lleno nuestro día a día cotidiano. De ahí que, para el autor, sea tan relevante participar de los próximos comicios previstos para mayo de 2014

■ "Europa necesita un alma. Nadie se enamora de un mercado", dijo el muy europeísta y ex presidente de la Comisión Europea, Jacques Delors. Hoy, a pesar de que la Unión Europea (UE) es mucho más que un mercado único o una zona de libre comercio, sigue siendo difícil que los ciudadanos sientan la bandera europea como propia o se emocionen con el himno europeo, la *Oda a la Alegría* de Beethoven. ¿Cuál es el motivo de este distanciamiento? Probablemente no haya una respuesta simple, pero pienso que no nos equivocamos mucho si decimos que una parte importante del problema es el desconocimiento sobre qué es y qué hace la UE y sobre cuál es su impacto en la vida de los ciudadanos.

Por ejemplo, pocos ciudadanos europeos son conscientes de que la Unión acaba de aprobar un gasto de un billón de euros para los próximos siete años que tendrá un impacto directo y positivo en sus vidas. El presupuesto europeo es el fondo de crecimiento de la UE, y en esta época de crisis cualquier estímulo es bienvenido. Aunque parezca modesto en comparación con el PIB de los Estados miembros, es un presupuesto que completa los presupuestos nacionales (por ejemplo, ha llegado a representar un 12% de la inversión pública en España entre 2009 y 2011) y se centra sobre todo en financiar inversiones de futuro, principalmente a través de la política de cohesión, los programas de apoyo a la investigación y la tecnología (Horizonte 2020) y la Política Agrícola Común, que es ya, más que una política agrícola al uso, una política de empleo y de crecimiento para el mundo rural, sin olvidar el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.

Pero los distintos países no sólo se ven afectados y beneficiados por los fondos que llegan de Europa. La realidad es que las decisiones que se toman en las instituciones europeas afectan de lleno nuestro día a día cotidiano hasta en los más nimios detalles.

Desde las etiquetas de los productos que compramos, hasta los niveles de nitratos en el agua; desde las tarifas del móvil, hasta los programas de intercambio de estudiantes, la acción de la UE está presente en todo, aunque no siempre se percibe. De la misma manera, como ciudadanos europeos tenemos una serie de derechos, como el derecho a solicitar una nueva legislación, el derecho de vivir y trabajar en cualquier país de la UE o, en caso de encontrarnos de viaje en otro Estado miembro, el derecho a recibir asistencia sanitaria en las mismas condiciones que los nacionales. La lista es mucho más larga, y abarca desde los derechos fundamentales hasta las cuestiones más cotidianas. El problema es que los ciudadanos de la UE no siempre conocen estos derechos y beneficios y, por tanto, no pueden ejercerlos plenamente.

Y no hay derecho más fundamental que el derecho al voto. En mayo de 2014 se celebrarán elecciones al Parlamento Europeo y he de decir que nos son unas elecciones habituales: el Parlamento Europeo que saldrá de estas elecciones tendrá más poder que nunca. Por primera vez, los partidos políticos europeos nombrarán a sus candidatos a presidir la Comisión Europea, el poder ejecutivo de la UE. Éste es un cambio importante, que debe permitir que los ciudadanos vayan a votar sabiendo quiénes son los candidatos designados por los partidos para presidir el gobierno de la Unión. En cierto modo, estas elecciones tendrán por tanto un componente de elección presidencial. Y otorgar más poder al Parlamento quiere decir que los ciudadanos europeos tendrán más influencia y su voz será más fuerte que nunca. Como ejemplo de hasta dónde puede llegar su influencia, baste recordar lo que se ha conseguido en los dos últimos mandatos de la Comisión Europea, el segundo de los cuales acabará el año que viene. El bagaje de las dos Comisiones presididas por José Manuel Durão Barroso (2004-2009, 2009-2014) no es nada despreciable, a pesar



de las dificultades y la crisis económica. A veces se olvidan los grandes logros de estos últimos 9 o 10 años: la adopción del paquete energía-cambio climático, la consolidación del espacio europeo de libertad, seguridad y justicia, la consecución del Tratado de Lisboa a pesar del fracaso del proyecto de Constitución Europea y, sobre todo, en el segundo mandato, la probablemente incompleta –pero titánica– labor para conseguir que la economía europea salga de la crisis, con avances impensables hace cinco años, como la vigi-

lancia presupuestaria *ex ante* o los planes de lucha contra el desempleo juvenil.

Lo que está en juego en mayo de 2014 es poder decidir sobre estas cuestiones y otras de mayor recorrido estratégico (¿A dónde queremos que vaya la UE? ¿Queremos un Estado federal o estamos bien como estamos? ¿Debemos crear un verdadero gobierno económico a nivel de la zona euro?): ahora toca hablar de Europa, discutir el futuro de la Unión y conocer a fondo cómo afectan las decisiones de Bruselas en nuestro día a día. ■



EL PRESUPUESTO EUROPEO ES EL FONDO DE CRECIMIENTO DE LA UE, Y EN ESTA ÉPOCA DE CRISIS CUALQUIER ESTÍMULO ES BIENVENIDO

Investor Day

# Fórmulas para crecer

La estrategia de **abertis** para los próximos años se centra en la creación de valor bajo una estricta disciplina financiera, la diversificación internacional y el mantenimiento de su política de retribución al accionista

TEXTO Y FOTOS abertis



**abertis** apostará por el crecimiento en los próximos años. Así lo anunció el consejero delegado de la compañía, Francisco Reynés, en el marco del Investor Day de **abertis** que se celebró en Río de Janeiro los días 9 y 10 de septiembre, y que reunió a todo el equipo directivo del Grupo con 150 inversores y analistas internacionales.

**abertis** generará en los próximos dos años más de 2.000 millones de euros para nuevos proyectos, una cifra que podría incre-

mentarse hasta los 4.000 millones si el Grupo acometiera los nuevos proyectos con socios financieros, como en el caso de las últimas operaciones llevadas a cabo en Brasil y Puerto Rico, entre otros.

La compañía estudia en estos momentos diversos posibles proyectos de inversión en los sectores de actividad en los que opera: autopistas, infraestructuras y telecomunicaciones. En este último caso, la atención se centra en proyectos de torres de telefonía



↑  
m

↑↑↑  
500 m

## abertis duplica su tamaño

### Concesiones

2009 2013E

móvil y satélites. Los principales mercados donde se estudian proyectos son Europa occidental, Australia y de manera destacada en el continente americano (Estados Unidos y México).

#### Crear valor

Francisco Reynés, acompañado en su presentación por el director general financiero y de desarrollo corporativo de **abertis**, José Aljaro, señaló ante la comunidad inversora que "la estrategia de la compañía para los próximos años se centra en la creación de valor, mediante el crecimiento bajo una estricta disciplina financiera, la diversificación internacional, el alargamiento de sus actuales concesiones y el mantenimiento de su política de retribución al accionista".

En relación con el alargamiento de concesiones, se anunció la negociación que **sanef**, la concesionaria francesa controlada por **abertis**, mantiene con el gobierno francés para un segundo *Plan de Rélançe* con un alargamiento de sus concesiones de entre dos y seis años a cambio de un paquete de inversiones de en torno a 700 millones de euros. El proyecto tendrá un periodo de ejecución de seis años.

## Un balance reforzado

### Activo

2009 2013E

### Kilómetros

2009 2013E

Por otro lado, **abertis** seguirá profundizando en el Plan de Eficiencia que el Grupo está llevando a cabo con éxito en los últimos tres años, y que ha supuesto hasta el momento una caja adicional anual de 400 millones de euros. En concreto se prevé que a partir de 2014 se genere una caja adicional superior a los 200 millones de euros, en un plan que se extenderá hasta 2017.

#### Focalización en autopistas y telecomunicaciones

En el marco del Investor Day, la compañía puso en valor la estrategia de focalización e internacionalización llevada a cabo en los últimos cuatro años. Traducido en cifras, esta estrategia de focalización ha supuesto desinversiones por valor de 4.000 millones de euros (Atlantia, Brisa, Eutelsat, Aparcamientos, Aeropuerto y Logística) e inversiones en crecimiento por valor de 3.800 millones (Brasil, Puerto Rico, Hispasat, Chile y Torres Móviles). Tras esta reestructuración del portafolio de activos, el negocio de autopistas supone a finales de 2013 el 90% del Ebitda del Grupo, mientras que el 10% restante corresponderá al negocio de telecomunicaciones. En 2009, las autopistas suponían un 80% del negocio del Grupo.

### Deuda neta

2009 2013E

### Empleados

2009 2013E

Importantes reducciones de riesgo en la balanza general desde el año 2009, a pesar de crecer la base de activos 5.000 millones de euros.



LAS ACCIONES DE ABERTIS TIENEN UN GRAN POTENCIAL DE REVALORIZACIÓN

### Deuda neta / EBDITA

2009 2013E



**Francisco Reynés, consejero delegado de abertis.**

En los últimos cuatro años, **abertis** ha duplicado su tamaño tanto en número de concesiones (32) como por kilómetros gestionados (7.327). En el mismo período, los ingresos y el Ebitda del Grupo habrán crecido cerca de un 40%, pese a las dificultades del entorno macroeconómico.

**Estrategia financiera: balance sólido y alta capacidad de financiación**

La transformación de **abertis** en los últimos cuatro años ha venido marcada también por un fortalecimiento del balance y una reducción del apalancamiento del Grupo, que ha permitido mantener una alta capacidad de acceso a los mercados de deuda. En los últimos años, la compañía ha incrementado sus activos bajo gestión en más de un 20% hasta cerca de 30.000 millones de euros; mientras

**Incremento del enfoque del negocio y diversificación**

**EVOLUCIÓN DEL EBDITA**

2009

2013E

- AUTOPISTAS
- TELECOMUNICACIONES
- AEROPUERTOS
- APARCAMIENTOS + LOGÍSTICA

**INGRESOS POR PAÍSES**



EL CONTINENTE AMERICANO ES YA EL MAYOR MERCADO PARA ABERTIS, CON MÁS DE 4.000 KILÓMETROS DE AUTOPISTAS

- ESPAÑA
- FRANCIA
- BRASIL
- CHILE
- OTROS



**abertis seguirá profundizando en el Plan de Eficiencia que el Grupo está llevando a cabo con éxito en los últimos tres años.**

que el apalancamiento ha caído hasta el ratio de 4,5 veces el Ebitda.

El director corporativo de Finanzas de **abertis**, José Luis Viejo, destacó los pilares de la estrategia financiera del Grupo, centrada en el fortalecimiento de su perfil financiero, el incremento de la liquidez, la estabilidad de los actuales ratios de calificación crediticia y la mejora del acceso a los mercados de deuda. En este sentido, recordó las exitosas colocaciones de deuda en los últimos meses: la emisión de bonos a 10 años en España al 3,75%; en Francia a 6 años, por 2,5%; y el pasado agosto, la colocación de bonos a 22 años en Puerto Rico al 6,75%.

**Plan de Eficiencia en los nuevos negocios**

Otra de las claves del éxito de **abertis** en los últimos años ha sido la implantación de un ambicioso Plan de Eficiencia del Grupo que ha permitido una generación adicional de caja de 400 millones de euros desde 2010. Según avanzó el director general de Recursos Internos y de Eficiencia, Lluís Deulofeu, **abertis** continuará en la profundización de este plan en los mercados en los que ya se aplica –autopistas España, autopistas Francia, Telecomunicaciones y el Hol-

ding– así como su implantación en los nuevos mercados donde opera –**arteris** en Brasil o en las nuevas autopistas en Chile–. El Grupo estima que con estos nuevos mercados se podría generar una caja adicional total en el período 2010-2017 de en torno a 1.700 millones de euros.

Por su parte, el director general de autopistas España, Josep Lluís Giménez, concretó los avances del Plan de Eficiencia en su división, que han supuesto una importante inversión en nuevas tecnologías, con la optimización de las operaciones de peaje, mantenimiento, seguridad y conservación de las vías.

**Telecomunicaciones: internacionalización y diversificación**

La entrada en el negocio de torres de telefonía móvil y el fortalecimiento en el sector satelital con la toma de control de Hispasat marcan la estrategia de la división de telecomunicaciones de **abertis**. El Grupo es el líder en el sector de infraestructuras de telecomu-

nicaciones en España con 8.500 torres de telecomunicaciones –televisión (*broadcast*) y telefonía móvil–, y gestiona seis satélites con actividad en Europa, Oriente Medio, África y América.

El director general del negocio de telecomunicaciones, Tobías Martínez, destacó las últimas operaciones de compra de torres de telefonía móvil, que han permitido una mayor diversificación del negocio de telecomunicaciones y el posicionamiento de **abertis** en nuevos mercados de gran potencial de crecimiento en el futuro cercano como es el de la banda ancha y el 4G. Se estima que en 2013, el negocio de torres de telefonía móvil supondrá cerca de un 30% del total de los ingresos de la división de telecomunicaciones terrestres de **abertis** (excluyendo el negocio satelital).

Por lo que respecta al negocio de telecomunicaciones por satélite, **abertis** ha incrementado su posición en el último año con la compra de una participación mayoritaria en Hispasat, el cuarto operador de satélites de Latinoamérica por ingresos, y el octavo del mundo. La compañía anunció recientemente que trabaja en un ambicioso plan de desarrollo basado tanto en el crecimiento orgánico como inorgánico hasta 2022. En cuanto a crecimiento orgánico, hay previstos cuatro lanzamientos de nuevos satélites hasta 2016 para poder asentar su

■ ■ ■  
EL GRUPO GENERARÁ EN LOS PRÓXIMOS DOS AÑOS MÁS DE 2.000 MILLONES DE EUROS PARA NUEVOS PROYECTOS



posición de mercado en Europa del Este y Central, Oriente Medio y el Norte de África. También se prevé buscar alianzas para ganar nuevas posiciones orbitales y entrar en nuevos mercados.

#### Estados Unidos: un mercado estratégico

El crecimiento a través de nuevas adquisiciones vendrá centrado en el continente americano, con especial atención a Estados Unidos, un mercado estratégico para el Grupo. Según destacó Jordi Graells, director de autopistas USA de **abertis**, "la primera economía del mundo tiene necesidades ingentes de ampliación y modernización de sus infraestructuras de carreteras, lo que implicará una enorme carga para las finanzas de los Estados".

**abertis** avanzó que se están analizando diversas oportunidades en el país, tanto en el sector de las autopistas ya en funcionamiento, como en aquellas que requieren mejoras de modernización o incremento de capacidad (*yellowfield*) o las que implican la construcción de nuevos carriles con tráfico preferente (*managed lanes*). Entre los Estados con mayores oportunidades, destacan Virginia, Carolina del Norte, Florida y Ohio.

#### Consolidación de los nuevos proyectos

El continente americano es ya el mayor mercado para **abertis** con más de 4.000 kilóme-

tros y un gran potencial de futuro, tras las últimas adquisiciones en Brasil y Chile. La compañía trabaja de manera intensa en la integración de todas estas nuevas concesiones en el portafolio del Grupo.

La prioridad en Brasil, según destacó David Díaz, consejero delegado de **arteris**, es intensificar los trabajos de mejoras de las vías y el estricto cumplimiento de todas las obligaciones de inversión en las vías federales. Se trabaja para nuevos acuerdos con la Administración brasileña para la mejora de las vías existentes a cambio de extensiones de contratos (concesiones estatales) o subidas de tarifas.

**abertis** analizará también las nuevas oportunidades que puedan surgir en los próximos meses en el mercado brasileño de infraestructuras de carreteras.

Por lo que respecta a Chile, el director general de Autopistas de **abertis** en ese país, Luis Miguel de Pablo, adelantó que se han iniciado negociaciones con el Ministerio de



EL PLAN DE EFICIENCIA DEL GRUPO HA PERMITIDO UNA GENERACIÓN ADICIONAL DE CAJA DE 400 MILLONES DE EUROS DESDE 2010

**José Aljaro, director general financiero y de Desarrollo corporativo de abertis.**

Obras Públicas para realizar inversiones por más de 500 millones de euros para el incremento de la capacidad y la mejora del servicio a cambio de extensiones de las concesiones en el país. La división también estudiará las oportunidades que pueda presentar el mercado secundario para crecer.

#### Consolidación en Puerto Rico

Mientras, el proceso de consolidación de las autopistas de Puerto Rico sigue el ritmo previsto, con gran potencial de crecimiento gracias a las mejoras tecnológicas, el impulso al uso del telepeaje y la reciente puesta en marcha de un carril de tráfico preferente (*Dynamic Toll Lanes*) en la PR-22. El director general de dicha división, Carlos del Río, acompañado del consejero delegado de **metropistas**, Gonzalo Alcaide, adelantó que el Plan de Eficiencia aplicado en Puerto Rico está dando sus frutos, con menores Opex y Capex respecto a lo previsto, lo que ha impulsado el flujo de caja de la división.

Francisco Reynés, consejero delegado de **abertis**, clausuró la edición del Investor Day repasando los principales hitos de cada una de las divisiones del Grupo y concluyó destacando el gran potencial de revalorización que tienen las acciones de **abertis**. ■

Director general de Movilidad y Transportes de la Unión Europea

# Matthias Ruete

## “El temor a la Euroviñeta no está justificado”

Su cargo actual y las responsabilidades ejercidas a lo largo de su amplia trayectoria en las instituciones europeas le han convertido en una de las voces más autorizadas para analizar el sector de las infraestructuras viarias y del transporte en la UE

TEXTO abertis | FOTOS Comisión Europea

La actual coyuntura económica está imponiendo la adopción de medidas que no siempre son bien comprendidas. Conversamos con Matthias Ruete sobre algunas de las más controvertidas.

■ ■ ■

**La nueva política de infraestructuras de transporte de la UE triplica los fondos de inversión para 2014-2020 hasta los 26.000 millones de euros. ¿Cómo se seleccionarán las inversiones prioritarias? ¿Habrá fondos suficientes para mejorar la gestión de las redes de alta capacidad de la TEN-T (Red Transeuropea de Transporte)?**

La TEN-T contribuirá progresivamente y a lo largo de toda la UE a crear una verdadera red de conexiones de transporte donde actualmente existen modelos heterogéneos a nivel nacional. La red TEN-T multimodal con los corredores de la red básica contribuirá en gran medida a la cohesión europea y a fortalecer el mercado interior.

Con un presupuesto de 26.250 millones de euros, incluyendo una partida de 11.305 millones exclusivamente para proyectos en la red básica de los Estados

miembros candidatos al Fondo de Cohesión, el presupuesto que se ha dedicado a la TEN-T se ha triplicado. No obstante, sigue siendo insuficiente en comparación con las necesidades identificadas por la Comisión Europea y los Estados miembros, que necesitan inversiones de alrededor de 250.000 millones de euros para que la red principal sea una realidad en 2020, así como para garantizar la implementación de los sistemas de gestión de tráfico como el SESAR o el ERTMS.

La Comisión centrará los fondos de la UE en proyectos europeos de alto valor añadido, en concreto en lo referente a enlaces incompletos, proyectos transfronterizos y cuellos de botella de la red básica.

La nueva red básica de la TEN-T se completará con una red secundaria que

la complementará tanto a nivel regional como a nivel nacional. En su conjunto, la nueva red de transportes permitirá un transporte más seguro y menos congestionado, viajes más agradables y rápidos, así como también un menor impacto en el medio ambiente.

■ ■ ■

**La crisis ha afectado a la capacidad de inversión en infraestructuras de los Estados miembros y al mantenimiento de las redes ya existentes. ¿La Comisión Europea contempla medidas o recomendaciones para mejorar la financiación en infraestructuras de los estados más afectados por la crisis?**

En tiempos de dificultades presupuestarias, hay que buscar fuentes de financiación alternativas no solamente para nuevas infraestructuras, sino también (si no en mayor medida) para mantener las existentes. Los sistemas de tarificación de carreteras ayudan a cubrir el actual déficit de financiación, haciendo que los usuarios paguen por la infraestructura que utilizan y por la contaminación y congestión que generan. La Comisión Europea apoya la

“LA COMISIÓN CENTRará LOS FONDOS DE LA UE EN PROYECTOS EUROPEOS DE ALTO VALOR AÑADIDO”

## Perfil

- Desde 2010 está al frente de la Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE). Entre 2006 y 2009 estuvo a cargo de la Dirección General de Energía y Transporte.
- En 2005 fue responsable de la Dirección General de Empresas e Industrias para la coordinación de la competitividad, y de 2000 a 2004 de la de Ampliación, a cargo de la coordinación de las negociaciones, de las preadhesiones (primero para los diez países miembros que finalizaron las negociaciones en 2002 y, más tarde, para Bulgaria, Rumanía y Turquía).
- De 1998 a 2000, fue responsable de la Dirección general de Transportes en el área de relaciones internacionales, la red transeuropea de transporte y de las redes de infraestructura.
- Su primer cargo en la Comisión Europea fue en la Dirección General de Asuntos Sociales (Salud y Seguridad), antes de pasar por las de Mercado Interior y de Industria. También ha sido miembro del Gabinete y subjefe del liderado por Edith Cresson, la comisaria de Investigación, Innovación y Educación (de 1995 a 1998).
- Su experiencia académica se fundamenta en el campo del Derecho y las Ciencias Políticas. Ostenta un máster (Londres) y un doctorado (Giessen) en Derecho, además de una licenciatura en Derecho. Antes de unirse a la Comisión Europea, ha impartido clases de derecho constitucional, europeo e internacional público en la Warwick University (Reino Unido).

implantación de tarifas eficientes para los usuarios, con el objetivo de financiar el mantenimiento y desarrollo de las redes.

■ ■ ■

**Los expertos afirman que la directiva sobre la tarificación de carreteras Euroviñeta ayudará a potenciar la equiparación entre los Estados miembros. No obstante, las asociaciones de transporte se oponen a dicha medida, alegando que tendrá un impacto negativo en el sector. ¿Cree que estos temores están justificados?**

La directiva sobre la Euroviñeta establece un marco común para aquellos Estados miembros que decidan aplicar tarificación de los vehículos pesados, para evitar que dichos planes resulten discriminatorios o se conviertan en obstáculos para la libre circulación de bienes. La decisión de introducir o no una tarificación de carreteras queda completamente en las manos de las autoridades nacionales. En este sentido, los temores relacionados con la directiva no están justificados.

No obstante, al introducir una tarificación de carreteras, debería aplicarse de forma igualitaria a todos los usuarios para evitar la discriminación, al tiempo que los ingresos totales de dicha tarificación no deberían superar los costes de la infraestructura en la que se aplica la tasa.

■ ■ ■

**Otro argumento en contra de esta medida, enfatizado especialmente por los países y regiones periféricos, es que provocaría que sus exportaciones fueran menos competitivas. ¿Cree que esta medida afectará al comercio?**

Los peajes representan una pequeña parte de los costes de transporte, que a su vez constituyen una pequeña proporción del precio de un bien manufacturado. El impacto de los peajes en el precio final de los productos es marginal y ciertamente insuficiente para que afecte al comercio de forma importante.

■ ■ ■

**¿Qué destinos recibirá la recaudación de esta tasa?**

Las buenas prácticas observadas en la mayoría de los Estados miembros de la UE muestran que la recaudación que proviene de los peajes se reinvierte en el transporte. Después de todo, los peajes responden al uso de la infraestructura. Resulta lógico y justo pensar que se reinviertan en proyectos de mejora o mantenimiento de la calidad del transporte. No obstante, desde el punto de vista de la legislación europea, los Estados miembros pueden libremente decidir sobre el uso que hagan de los ingresos derivados de la tarificación de carreteras.

■ ■ ■

**¿Podría darnos un análisis de los resultados logrados en estos países en los que la directiva Euroviñeta ya se ha implementado?**

La directiva sobre la Euroviñeta se está aplicando de diversas maneras. Los Es-

tados miembros que hasta ahora la han introducido se pueden dividir en tres grupos. En el primer grupo de países, entre los que se incluyen Francia, Italia y España, los ingresos por peaje financian en su totalidad la construcción, el funcionamiento, el mantenimiento y la extensión de la red concesionada, e incluso generan ingresos adicionales para el Estado. A modo de ejemplo, los ingresos obtenidos de las concesiones de autopistas (incluidos los de camiones y turismos) suponen aproximadamente unos 8.500 millones de euros en Francia y unos 5.000 millones de euros en Italia.

En el segundo grupo, que incluye a Alemania, Austria, Portugal o Polonia, es el Estado el que recauda la tasa por uso de los vehículos pesados mediante un sistema electrónico sin barrera. Los ingresos también aquí son importantes: sólo en Alemania, la recaudación asciende a aproximadamente unos 4.500 millones de euros por año.



Finalmente, en el tercer grupo de los Estados miembros (que incluye los países del Benelux, Suecia, Dinamarca, Lituania, Rumanía y Bulgaria), los vehículos pesados pagan una cuantía según el tiempo de uso de las carreteras principales. Los ingresos derivados de dichos planes son muy inferiores: por ejemplo, en los Países Bajos se recaudan únicamente unos 150 millones de euros.

La directiva sobre la Euroviñeta también incluye disposiciones para adaptarse mejor al comportamiento del transporte. En la República Checa, por ejemplo, la aplicación de tasas más altas los viernes por la tarde ha reducido la congestión en el inicio del fin de semana. En Alemania, la variación de las tasas conforme a la clase EURO del camión ha tenido un efecto importante al acelerar la sustitución de viejos camiones por otros más ecológicos. La introducción de peajes basados en la distancia ha supuesto un impacto positivo en general en lo referente a la eficiencia

## “LAS BUENAS PRÁCTICAS OBSERVADAS EN LA MAYORÍA DE LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UE MUESTRAN QUE LA RECAUDACIÓN QUE PROVIENE DE LOS PEAJES SE REINVIERTE EN EL TRANSPORTE”

del transporte, favoreciendo la consolidación de las cargas.

■ ■ ■

### ¿Qué opina de que la directiva se aplique también a vehículos ligeros?

En el informe técnico de la Comisión de 2011, *El futuro del transporte*, abogábamos por una reestructuración de las tasas al transporte y de los gravámenes hacia una aplicación más extensa de los principios “quien contamina, paga” y “quien usa, paga”. Esto se aplica de igual forma a los vehículos ligeros. Gravar los vehículos ligeros por el uso de las carreteras no es una idea nueva. Actualmente, hay siete Estados miembros que ya han implementado peajes en autopistas, y en otros siete los conductores están obligados a adquirir una viñeta para poder circular por la red básica de carreteras.

■ ■ ■

### La Generalitat de Catalunya y la Diputación Foral de Guipúzcoa están considerando la implementación de la directiva Euroviñeta en algunas carreteras principales. ¿Cuál es su opinión al respecto? ¿Cree que este paso debería extenderse a todo el territorio español?

España tiene la red de autopistas y carreteras de gran capacidad más extensa de la UE y deberá garantizar los fondos para su correspondiente mantenimiento. Los peajes en carretera podrían ayudar a recaudar el dinero necesario y también constituir una herramienta económica para gestionar el uso de la red de la forma más eficiente.

No obstante, cada situación es diferente y las autoridades españolas son las más capacitadas para evaluar la adecuación de una implementación de peajes en partes concretas de la red del país.

■ ■ ■

### La directiva Euroviñeta ratifica el objetivo de reducir las emisiones en un 60% para 2050. Teniendo en cuenta que el sector viario supone el principal medio de transporte de bienes y pasa-

### jeros, ¿qué otras medidas contempla la Comisión para mejorar la eficiencia energética en el sector de transportes por carretera?

En la Normativa sobre emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas de turismos y vehículos comerciales ligeros, la UE estableció calendarios vinculantes para reducir gradualmente el consumo medio de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de estas dos categorías de vehículos.

La Comisión también ha propuesto revisar la Directiva sobre fiscalidad energética para aumentar los niveles de tarificación mínimos, vincular la fiscalidad con el contenido de carbono del combustible, y para identificar claramente el elemento CO<sub>2</sub> de los impuestos sobre el combustible.

El año pasado, la Comisión presentó la estrategia para promover combustibles limpios en el transporte. La propuesta de la Directiva sobre la implementación de una infraestructura para combustibles alternativos, que formaba parte de dicha estrategia, establece objetivos para generar una infraestructura de combustibles alternativos, incluyendo las especificaciones técnicas comunes y el etiquetado del combustible. Se espera un acuerdo referente a esta propuesta para principios de 2014.

Finalmente, el pasado año la Comisión ha adoptado una propuesta de revisión de las normas sobre cargas y dimensiones máximas en los vehículos con el propósito, entre otras cosas, de hacer que los camiones sean más aerodinámicos, con posibilidad de reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta en un 10%.

■ ■ ■

### ¿Cómo puede ayudar la aplicación de las nuevas tecnologías? ¿Hasta qué punto la falta de compatibilidad entre los sistemas de telepeaje puede dificultar la generalización del pago por uso?

La falta de interoperabilidad origina, ante todo, inconvenientes y confusión. No existen obstáculos tecnológicos para la interoperabilidad; la razón principal por la que los transportistas siguen necesitando una docena de dispositivos para conducir sin trabas por las carreteras de la UE es la falta de interés de algunos de los responsables de implantar estos servicios. Empiezan a establecerse acuerdos regionales en diferentes partes del continente. Una mayor interoperabilidad permitirá lograr economías de escala para reducir los todavía altos costes de los sistemas de peaje y reducir las trabas administrativas a nuestras empresas. ■

“ESPAÑA TIENE LA RED DE AUTOPISTAS Y CARRETERAS DE GRAN CAPACIDAD MÁS EXTENSA DE LA UE Y DEBERÁ GARANTIZAR LOS FONDOS PARA SU MANTENIMIENTO”

arteris

# Una selección ganadora

Al año de su creación, **arteris** cuenta con el mejor equipo para triunfar en el país que este año acogerá el Mundial de fútbol

TEXTO Claudio Luiz de Carvalho | FOTOS São de Flávio Guarnieri

En el año del Mundial, Brasil presenta otra selección: **arteris**, la filial de **abertis** en Brasil, en asociación con Brookfield. Nueve concesionarias y dos empresas de servicios de ingeniería, además del *holding*, se encargan de gestionar 3.250 kilómetros de carreteras repartidos en dos concesiones. Una, del gobierno del Estado de Sao Paulo, con 1.147 kilómetros; y otra, del gobierno federal, con 2.103 kilómetros. Al frente de **arteris** se encuentra David Díaz, consejero delegado designado por el Consejo de Administración para dirigir esta selección de ejecutivos, estructurada para implantar las estrategias y los objetivos definidos por la empresa. David Díaz añade que, como consejero delegado, también tiene "la misión de relacionarse con los accionistas, liderar el equipo y orientar a los diferentes directores en sus decisiones estratégicas".

La creación de esta selección pasa por cambios estructurales y organizativos en **arteris**, entre los cuales destaca la creación de la Vicepresidencia Financiera y de Recursos, para la cual se nombró a Felipe Ezquerra. En ella se integran cuatro direcciones y una gerencia. La Dirección de Relaciones con inversores y de Planificación financiera, liderada por Alessandro Levy, tiene la misión de gestionar las relaciones y la comunicación estratégica con los diversos participantes del mercado de capitales, según explica su director. También tiene como función "atender las necesidades de los organismos reguladores, de la Comisión

de Valores Mobiliarios y de BMF&Bovespa (Mercado Nuevo Futuro de la Bolsa de Valores de Sao Paulo), además de relacionarse con las entidades financieras con el objetivo de financiar los proyectos y concesiones del grupo", añade Levy. En su estructura se encuentran las áreas de Relaciones con inversores, Finanzas y Análisis de Inversión, la última de las cuales tiene como fin ocuparse del análisis de las oportunidades e inversiones del grupo **arteris** en el mercado brasileño. Por las características de sus competencias, se mantiene en constante relación y articulación con la Dirección de Control económico, con la Dirección Jurídica, así como con Ingeniería y nuevos negocios, cuyo director es Eustáquio Bicalho.

## Estructura adecuada

Durante el cambio estructural y organizativo de **arteris**, también se creó la Dirección de Control Económico, que actúa a escala corporativa y que tiene como objetivo garantizar la gestión y el control económico del grupo. Su función consiste en elaborar y acompañar de forma consolidada e individual el presupuesto a corto y largo plazo, y toda la información de la actuación económica y operativa. Se encarga también de la gestión ejecutiva de la consolidación y del control económico, que incluye la realización de informes de gestión consolidados e individuales, además de encargarse de las relaciones con los auditores externos. Al mando de esta dirección se encuentra Gabriel López,



que lleva desde 2003 en el grupo **abertis**, donde ha desempeñado diversas funciones.

La tercera dirección vinculada a la Vicepresidencia es la de Recursos Económicos y de Administración, liderada por Márcio Travain. Entre sus competencias se encuentran las áreas de recursos humanos, sistemas de gestión y de administración (con las actividades de contabilidad, de administración, de tesorería, pagos y servicios generales). "Se creó desde la perspectiva de los nuevos accionistas, para que **arteris** esté preparada para los desafíos a los que se va a enfrentar en los próximos años", indica Felipe Ezquerra, al explicar que corresponde a esa dirección la implantación de los sistemas de información como SAP y el desarrollo del proyecto de Best Practices. Se trata de un proceso que

ARTERIS SE ENCARGA DE GESTIONAR 3.250 KILÓMETROS DE CARRETERAS A TRAVÉS DE NUEVE CONCESIONARIAS



**De izq. a dcha.: Alessandro Levy, Márcio Travain, Maria Michielin, Carlos Magno, Felipe Ezquerra, Gabriel López, Arnaldo da Silva Júnior, Luis Eusebio. Sentado, David Díaz.**

pasa por la modernización en la gestión de personal; y por el desarrollo y la elaboración de las normas del grupo **arteris**. Travain, su director, explica que la creación de esa dirección pretende "garantizar el uso eficaz de los recursos internos disponibles, para lograr los objetivos estratégicos de eficiencia económica. Una organización ágil, dinámica y con una manera de trabajar resolutiva orientada a la claridad y la sencillez".

Estratégica también resulta la creación de la Dirección de Compras Corporativas. Su director, Marcelo Afonseca, define nítidamente la visión del grupo sobre este asunto: "Homogeneizar los procesos mediante la automatización de forma sostenible; y generar y producir el mejor flujo financiero de gastos y adquisiciones". Añade que otro punto importante de Compras corporativas consiste en "abrir más espacio para actividades administrativas, lo que permitirá que las áreas técnicas sólo tengan que dedicarse a cuestiones técnicas", y permitirá ganar tiempo al diferenciar lo que pertenece al ámbito administrativo del técnico. Además, concluye Afonseca, "la empresa consolida su posición en el mercado al contar con un

procedimiento de gestión muy elevado, que le permite aportar transparencia a los negocios y ganarse el respeto de los proveedores".

La cuarta área dentro de la Vicepresidencia es la Gerencia de Nuevos negocios, que tiene como objetivo explorar, coordinar, estudiar, analizar y presentar nuevas oportunidades para **arteris**, con vistas a la expansión y el crecimiento definidos en la estrategia de desarrollo de la compañía. Ello exige relacionarse con las áreas técnica, operativa, jurídica y financiera para elaborar los estudios necesarios.

Felipe Ezquerra resume el papel de la Vicepresidencia: "Un área que aglutina todas las divisiones que no sean operaciones y que aporta una visión de grupo a **arteris**, ya que permite una gestión única de todas las áreas de apoyo para todas las sociedades controladas".

#### **La Dirección de Operaciones**

Luis Eusebio Iñigo, director de Operaciones y director presidente de las concesionarias federales, controla las inversiones y unifica el trabajo de operaciones de todas las concesionarias del grupo. Corresponde a éste

definir la estrategia, la política y las normativas mediante las cuales las áreas de tráfico y recaudación pueden tener una misma actuación, atendiendo a las peculiaridades de cada vía. O, como explica Luis Eusebio: "Unificar el funcionamiento de las vías administradas". Por otro lado, la Dirección de Operaciones también cuenta entre sus competencias con el control de las inversiones desde la elaboración del proyecto hasta el fin de la ejecución de la obra. Luis Eusebio finaliza: "Estamos a disposición de las concesionarias para ayudarles ante cualquier duda que pueda surgir".

Con el cometido de prestar la asistencia necesaria y de concretar la estrategia corporativa, la Dirección de Planificación, cuyo titular es el ingeniero Arnaldo da Silva Júnior, se encarga de la planificación de las obras,

de las inversiones y del control del avance físico de su realización de las obras. Se encarga también del control de la financiación de las obras, función que desempeña en conjunto con la Dirección de RI y Planificación financiera. Arnaldo da Silva sostiene que, "aunque ya se haya concedido la financiación, resulta imprescindible controlar la liberación de las partidas" para que no se produzca un desfase entre el cronograma físico y el financiero de realización de las obras. La Dirección de Planificación también ayuda a las concesionarias en su relación con la ANTT (Agencia Nacional de Transporte Terrestre), particularmente en la ejecución de las obras.

### Las estatales no se quedan fuera

Linomar Deroldo es director presidente de las cuatro concesionarias del estado de Sao Paulo. También tiene la responsabilidad de definir, junto con el consejero delegado, la visión a largo plazo, estrategias, metas y objetivos que puedan maximizar el valor de las concesionarias que preside. Es un trabajo que exige pulsar el ambiente externo a través de los actores del segmento, una presencia constante en ATESP (Agencia de Transportes del Estado de Sao Paulo), la relación con los órganos del poder ejecutivo paulista como la Secretaría Logística y Transporte, Planificación y Desarrollo, etcétera, además de reuniones con grupos de concesionarias para coordinar los intereses comu-

nes y la relación con los sindicatos de transportistas... Todo ello con el fin de definir los escenarios más diversos para aprovechar las oportunidades, crear defensas y reducir riesgos. Por otro lado, en el ámbito interno, Linomar Deroldo se encarga de la coordinación estratégica entre los ejecutivos de las concesionarias, así como con las direcciones de **arteris**, según el modelo establecido. Esto incluye, obviamente, el seguimiento constante del presupuesto y del plan empresarial de la empresa con el fin de optimizar resultados y corregir rutas. Sin dejar de lado la identificación de talentos y el desarrollo del equipo, también participa en el Consejo de Administración de STP-Sem Parar, que gestiona los medios de pago del peaje electrónico y en la cual **arteris** cuenta con una participación del 4,8 %. Sin embargo, el mayor desafío es "aumentar el plazo de las concesiones estatales, ya sea por el incremento de nuevas obras a los contratos, como a través de negociaciones con el poder concedente para acordar modificaciones contractuales".

### Equipo estratégico

Al frente de la Dirección de Constructoras, se encuentra Carlos Magno Candeias, encargado de dirigir los concursos con el objetivo de realizar estudios de los nuevos proyectos y calcular las inversiones necesarias para ejecutar las obras, cooperar en el control de obras y trabajos de conservación. Carlos Magno también es el director presidente de las empresas de ingeniería Latina Manutenção y Latina Sinalização. Afirma que



"EL SECRETO ES EL TRABAJO EN EQUIPO, LA INTEGRACIÓN ENTRE LA SOCIEDAD Y LA ORGANIZACIÓN", AFIRMA EL CONSEJERO DELEGADO DE ARTERIS, DAVID DÍAZ

**arteris** obtiene siempre un coste apropiado para el cumplimiento de sus inversiones y la realización de servicios en las vías que administra. Vinculado a Carlos Magno también se encuentra el Centro de Desarrollo Tecnológico, un laboratorio muy bien equipado para buscar y desarrollar soluciones tecnológicas de pavimento. La segunda Dirección, de reciente creación, surge de la reestructuración de la empresa. Se trata de la Dirección de Contratos de Concesión, cuyo titular es el también ingeniero Paulo Pacheco Fernandes. Entre sus competencias y responsabilidades se encuentran controlar el equilibrio económico-financiero de todos los contratos de concesión, interactuar con el poder concedente durante la negociación. La tercera Dirección, ocupada por Márcio Prota, vinculada al consejero delegado, cuenta entre sus competencias la gestión comercial de **arteris**. Destacan la asistencia a los demás directores de las concesionarias federales y del *holding*, la asistencia a los sectores técnico/administrativo de esas empresas, especialmente la relación con el poder concedente (ANTT), los organismos federales

Equipo directivo de **arteris**.





(Departamento Nacional de Infraestructuras de Transporte), etcétera. La relación con la ANTT tiene un carácter diario y se basa principalmente en el apoyo a las reuniones en las que participan las concesionarias federales, ya sea con la dirección colegiada de la agencia o bien mediante una actuación estratégica para encontrar soluciones complejas con la ANTT y otros organismos.

### Apoyo jurídico

Todas las Direcciones de **arteris** exigen un excepcional apoyo legal y jurídico, representado por la Dirección Jurídica, dirigida por la abogada Maria Michielin, y que depende de manera directa del consejero delegado. A ella corresponde garantizar "la máxima protección a **arteris** y empresas del grupo, manteniendo sus operaciones dentro de las normas legales y defendiendo sus intereses y derechos ante terceros", explica Michielin. Por eso, actúa de forma sinérgica y transversal con todas las direcciones y empresas controladas, junto con todos los segmentos que impliquen intereses directos de **arteris**: asesoría, mercado de capitales, propiedad intelectual, seguros, sindical, societario, tributario y toda la gestión de contingencias del grupo.

No es casualidad que la Dirección Jurídica cuente en su estructura con tres gerentes jurídicos y una asesoría jurídica, profesionales muy capacitados, como explica Maria Michielin, comprometidos y que desarrollan sus funciones en un ambiente agradable y constructivo, lo cual aporta valor a **arteris**.

Sin embargo, Maria Michielin desempeña más funciones en el grupo **arteris**. Es la Secretaría General del Consejo de Administración de **arteris** y de las empresas del grupo, función que se encarga de "velar por el funcionamiento de los consejos, prestar el asesoramiento y la información necesarios, así como asegurar la legalidad de la actuación de los consejos dentro de los estatutos de la empresa, reglamentos y recomendaciones de gobierno asumidas", resume Maria Michielin, que añade: "Además de esas actividades, la Dirección Jurídica desempeña un importante papel en el gobierno corporativo, el de hacer que los directores y empleados cumplan las decisiones emanadas de los accionistas y consejeros". Y recuerda que un hito importante para este gobierno fue la aprobación, el año pasado, del Código de Conducta Ético Profesional, que atribuye a la Dirección Jurídica el papel de dirimir dudas sobre cualquier elemento del código. El código prevé la existencia del Comité de *Compliance*, cuyo objetivo es garantizar el cumplimiento del Código de Conducta, normas y procedimientos internos, además de conservar la imagen de la empresa.

Maria Michielin también se encuentra presente en esa actividad, junto con Felipe Ezquerro y el auditor interno Paulo Marasan. Es, asimismo, directora de Responsabilidad Social, al frente de todos los programas de educación, salud, voluntariado y seguridad, así como los de apoyo a la cultura y al deporte.

**Maria Michielin, directora jurídica; David Díaz, consejero delegado; y Felipe Ezquerro, vicepresidente Financiero y de Recursos.**

### David Díaz, al frente

De la articulación de todo el equipo se encarga el consejero delegado de **arteris**, David Díaz, mediante la conexión entre el Consejo de Administración, los accionistas y la gestión de la empresa, con las competencias para implantar estrategias y coordinarlas todas en la misma dirección, además de tratar con todos los actores clave (gobierno, organismos reguladores, municipios, estados, etcétera). David Díaz destaca que "el secreto es el trabajo en equipo, la integración entre la sociedad y la organización, además de las estrategias de desarrollo de las personas, formación, plan profesional, proactividad y, como objetivo destacado, la prioridad por la seguridad".

Un vicepresidente y doce directores. Éste es el equipo de David Díaz en **arteris**, cuya misión es hacer que la empresa "cumpla con los objetivos empresariales establecidos por los accionistas", al tiempo que se consolida como un jugador clave en el desarrollo de las infraestructuras de carreteras en Brasil. ■

# La Rioja

## Tierra de vinos y sorpresas

La Rioja es una comunidad autónoma española y una denominación de origen vitivinícola con caldos de fama mundial. Pero también es un territorio regado por las fértiles aguas del río Ebro y de sus afluentes, una tierra de historia milenaria con mil y un secretos por descubrir y por disfrutar

TEXTO Antoni Capilla | FOTOS Agencias

A La Rioja no se viene sólo a beber vino, aunque también. Además de bodegas centenarias y de renombre mundial que elaboran caldos exquisitos, el viaje por tierras riojanas siguiendo el trazado de la autopista AP-68 permite descubrir hermosas villas medievales; cerros, pastizales y lagunas; la auténtica cuna del castellano; las pisadas de antiguos saurios ya extinguidos; termas naturales; curiosidades como la mayor colonia urbana del mundo de cigüeñas; y una capital, Logroño, de obligada visita para los amantes del buen yantar.

### Cigüeñas, dinosaurios y pastores

La primera parada es Alfaro, la Gracurris romana, una atalaya que vigila la ribera del Ebro cerca de la frontera entre La Rioja y Aragón. El principal atractivo de esta localidad es la mayor colonia de cigüeñas del mundo, que ocupa, de febrero a agosto, los campanarios de todas las iglesias del pueblo y de buena parte de sus tejados. En la Colegiata de San Miguel, por ejemplo, anidan unas 120 parejas de cigüeñas blancas que, a comienzos de verano, pueden llegar a formar una comunidad de 500 ejemplares.

Los primeros riojanos fueron los descomunales dinosaurios que ya vivían hace

más de 120 millones de años en estas tierras sinuosas y fértiles. Durante el Jurásico, el mar de Tetis llegaba hasta lo que ahora es el valle del Ebro. Buena parte de La Rioja era una extenso delta en la que habitaban los saurios gigantes. La villa de Cornago, en la sierra de Alcarama, tocando a Soria, es una localidad singular. Tiene encanto, tiene castillo y tiene Los Cayos, un yacimiento de huellas (icnitas) de dinosaurio excelentemente conservado. Muy cerca también se encuentran los yacimientos de Enciso, Grávalos e Igea, donde se puede contemplar un tronco fosilizado.

La cercana sierra de Cameros también es parada obligatoria en la visita a La Rioja. En el pueblo de Cabezón, que un día jurásico tuvo playa, los dinosaurios también dejaron sus huellas para la eternidad. Ya no se ven tantos rebaños como antaño. Lo que sí que abundan por estos antiguos pastizales son los amantes de los deportes de aventura que acuden al Parque Aventura que hay en el blasonado pueblo de Lumbreras; los aviesos turistas que conocen las cuevas de estalactitas de Ortigosa, para muchos el pueblo más bonito de La Rioja; los piragüistas que practican en el embalse de El Rasillo o los amantes de los embutidos que compran en Laguna de Cameros.





## Por tierras de Álava

Laguardia, Samaniego o Elciego son nombres que suenan a Rioja sin estar en La Rioja. Los tres pueblos forman parte de la Rioja Alavesa, una tierra de colinas, meandros y viñas. Sus 15 municipios censan unas 300 bodegas diseminadas entre la sierra de Cantabria y el río Ebro que conviven con restos megalíticos, villas medievales, iglesias góticas y paisajes espectaculares.

La zona cultiva vino desde que los primeros monjes se establecieron durante la reconquista. En una colina se encuentra **Laguardia**, pueblo con muralla, cinco puertas y un sinfín de bodegas subterráneas, casi una por casa. En la superficie destacan las iglesias de San Juan Bautista y Santa María de los Reyes y la bodega Ysios, futurista, sinuosa y desproporcionada construcción firmada por Santiago Calatrava.

Páramo a páramo se llega a **Samaniego**, ciudad guerrera arracimada a la iglesia de la Asunción. La villa conjuga tradición y modernidad. Las pequeñas bodegas Sasazu presumen de caldos artesanales mientras uno de sus competidores, las bodegas Baigorri, han construido una especie de Partenón de hierro y cristal firmada por el arquitecto vasco Iñaki Azpiazu.

Un par de desvíos más allá el viajero se topa con **Elciego**, pueblo medieval salpicado de casonas blasonadas, iglesias orgullosas y bodegas de excepción como Murua o Marqués de Riscal, la más antigua de la región y hoy convertida en un parque temático del vino. A las bodegas del siglo XIX, los cosecheros han añadido un fastuoso complejo hotelero firmado por Frank Gehry que huele a Guggenheim y a buen vino.



## GUÍA PARA EL VISITANTE

### Cómo llegar

A La Rioja se llega por sus extremos, cosidos por la autopista AP-68, casi 300 kilómetros que enlazan Aragón con el País Vasco siguiendo el cauce del río Ebro.

### Dónde dormir

**La Capellania**  
Cruz, 14. San Asensio.  
Tel. +34 941 45 76 60  
[www.hotelcapellania.com](http://www.hotelcapellania.com)  
Coqueto hotel que ocupa un caserón del siglo XVIII en pleno corazón de la Rioja Alta. Cuartel general ideal para las excursiones a las bodegas Marqués de Riscal (Elciego) o Dinastía Vivanco (Briones).

**Hotel Calle Mayor**  
Marqués de San Nicolás, 71. Logroño. Tel. +34 941 23 23 68  
[www.hotelcallemayor.com](http://www.hotelcallemayor.com)  
Pequeño hotel urbano de sólo 12 habitaciones ubicado en un palacete del siglo XVI totalmente reformado. Su ubicación es inmejorable para salir a tapear por las callejuelas del centro histórico de la capital riojana.

**Hotel Echaurren**  
Padre José García, 19. Ezcaray.  
Tel. +34 941 35 40 47  
[www.echaurren.com](http://www.echaurren.com)  
Hotel con encanto, gastronómico, familiar y centenario inaugurado en 1898 cuando Pedro Echaurren remodeló su vieja casa de postas e inició una grandiosa tradición hotelera y gastronómica que alcanza ya la quinta generación.

### Dónde comer

**La Cocina de Ramón**  
Portales, 30. Logroño.  
Tel. +34 941 28 98 08  
[www.lacocinaderamon.es](http://www.lacocinaderamon.es)  
Si se siente hambre tras recorrer los bares de pinchos de la calle del Laurel, lo mejor es dejarse caer por este restaurante. Allí hay platos creativos pero, como diría el televisivo Arguiñano, con fundamento.

**El rincón de Emilio**  
Plaza de Bonifacio Gil, 7. Santo Domingo de la Calzada.  
Tel. +34 941 34 09 90  
[www.rincondeemilio.com](http://www.rincondeemilio.com)  
Situado justo al lado del antiguo Convento de San Francisco, lleva más de 45 años alimentando a vecinos, peregrinos y turistas, que se deleitan de algunas de las mejores recetas riojanas, regadas por algunos de los mejores vinos de la zona.

**Venta Moncalvillo**  
Carretera Medrano, 6. Daroca de Rioja. Tel. +34 941 44 48 32  
[www.ventamoncalvillo.com](http://www.ventamoncalvillo.com)  
Daroca de Rioja es un pequeño enclave rural de 24 habitantes con el honor de tener una estrella Michelin entre sus caserones. El restaurante tira de la despensa riojana para realizar una cocina de terruño elevada a la excelencia.

### Para saber más

[www.lariojaturismo.com](http://www.lariojaturismo.com)  
[www.riojawine.com](http://www.riojawine.com)  
[www.rutasrioja.com](http://www.rutasrioja.com)

## Celtiberos, romanos y castellanos

La Rioja es una tierra de historia milenaria. Para resumirla en tres párrafos, nos acercamos a la cuenca del río Alhama, que esconde en sus valles y montes una auténtica colección de tesoros. Si uno se llega hasta Aguilar del Río Alhama puede visitar el museo dedicado a la cercana ciudad celtibérica de Contrebia Leucade, capital de los pelendones romanizada en el año 142 aC.

Muy cerca, en Cervera del Río Alhama, Grávalos y Cornago funcionan algunos antiguos balnearios que aprovechan las aguas termales del Alhama, como el de Baños de Fitero, en el que Gustavo Adolfo Bécquer solía tomar las aguas.

Cambiamos de río y nos vamos al Cidacos, que desemboca en el Ebro en lo que hoy es Calahorra. Los romanos, finos geógrafos y estrategas, decidieron fundar Calagurris donde se juntan los ríos y, años más tarde, el mismísimo Julio César confió en sus bravos guerreros para su guardia pretoriana. Quizás por ello sus descendientes han abierto recientemente el Museo de la Romanización, situado en la Casa del Millonario, en un emblemático edificio del casco antiguo de Calahorra, muy cerca de su también notable judería.

Unos años después de que los romanos pasaran a la historia, en la tierra de frontera y leyendas en la que confluyen las actuales provincias de Santander, Burgos, Álava y Logroño, a orillas de los ríos Ebro, Oca, Najerilla y Oja, nació una de las lenguas hijas del latín de los antiguos legionarios. Los que busquen la cuna del castellano tienen que dirigirse al complejo monástico de San Millán de la Cogolla, donde descansan el *Códice Emilianense*, primer escrito en castellano, y el original de *Los Milagros de Nuestra Señora*, de Gonzalo de Berceo. El complejo está formado por monasterios, el de Suso (arriba), mozárabe, visigótico y románico; y el de Yuso (abajo), herreriano y barroco. El primero, de



1

propiedad estatal, el segundo, regido por la orden de los agustinos recoletos.

### Logroño, Cenicero y Briones

La capital de La Rioja, Logroño, es una ciudad recogida y parada y fonda del Camino de Santiago. Los peregrinos entraban, y entran, por el puente de Piedra y salían por la puerta del Revellín. Imprescindible la visita a la concatedral gótica vestida de barroco, a la iglesia de Santa María de Palacio con su torre piramidal, a la hermosa portada gótica de San Bartolomé o al pavimento con el juego de la oca de la iglesia de Santiago. Tampoco se vayan de Logroño sin tapear por las calles Laurel y de San Agustín. Un regalo al paladar.

A pocos kilómetros de Logroño se encuentra Cenicero, que antaño fue punto de reunión de pastores cerca del río, fábrica al aire libre de carbón vegetal, y campo de batalla entre árabes y cristianos, y navarros y castellanos. Hoy es punto de reunión de los amantes del buen vino. Bodegas centenarias de fama internacional como Marqués de Cáceres o Bodegas Riojanas se arraciman en su término municipal y hacen de imán de un sinfín de rutas de enoturismo.

Río arriba llegamos a Briones, un pueblo riojano muy completo. A su excelente Museo del Vino de la bodega Dinastía Vivanco, suma un casco antiguo medieval del que no pueden perderse las ruinas de su castillo, escenario de batallas entre castellanos y navarros, y un sinfín de casas solariegas, como el Palacio de los Marqueses de San Nicolás, y escudos heráldicos. Si aún quedan ganas de más experiencias medievales, muy cerca está la también muy señorial ciudad de Haro, presidida por su imponente castillo y sede de Muga, un apellido muy vinícola. ■

- 1 - La calle Laurel, en Logroño.
- 2 - Las bodegas Marqués de Riscal.
- 3 - Un lagar, cerca de Cenicero.

## ENTREVISTA | JORGE VECI

# “Es una tierra hospitalaria, abierta al visitante”

El gerente de la AP-68 Logroño-Zaragoza nos descubre los rincones que hay que visitar en La Rioja.

### Si tuviera que describir esta tierra con tres adjetivos, ¿cuáles serían?

La Rioja es una región diversa con gran variedad de posibilidades y contrastes. Es además una tierra abierta al visitante, gracias al carácter hospitalario y afable de sus habitantes. Finalmente, es ante todo gastronómica, con una gran cultura del vino y del buen yantar.

### ¿Un rincón para perderse?

Hay muchos y muy variados. La Rioja tiene una gran mezcla de paisajes y oportunidades. Los valles de la Rioja Baja y sus balnearios, la sierra de Cebollera, enclaves eminentemente culturales como San Millán o el monasterio de Valvanera, por castillos y museos, como el de la cultura del vino de Briones y, cómo no, la zona más vitivinícola o la estación de esquí en Valdezcaray. Todo depende del gusto de cada uno. Lo mejor, probarlos todos.

### ¿Nos podría recomendar alguna excursión o ruta interesante?

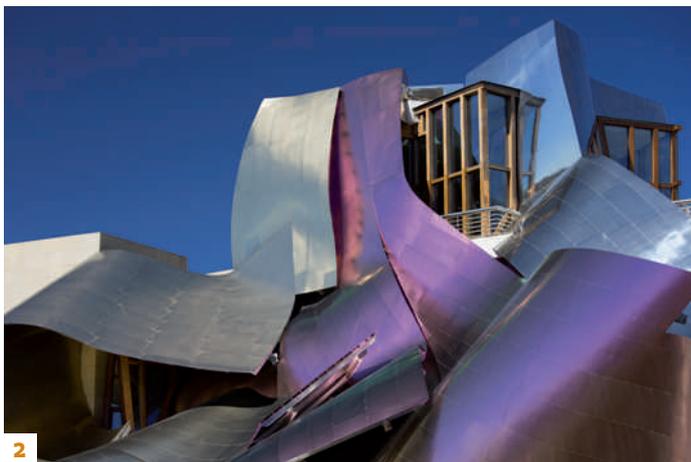
Yo recomendaría una excursión por la mañana según la época del año y las preferencias del visitante. Podría ser una visita cultural a los monasterios de Yuso y Suso (patrimonio de la Humanidad y cuna de la lengua



castellana). Es sin duda obligatorio hacer una visita a una bodega y descubrir la cultura en torno al vino, donde seguro nos ofrecerán un vino para catar, para terminar comiendo en uno de los innumerables restaurantes donde degustar platos típicos riojanos, con una gran relación calidad/precio. Haro, en la Rioja Alta, podría ser un sitio perfecto. Para acabar el día, un paseo por los rincones de Logroño para disfrutar de sus monumentos y su zona comercial. Y no podemos irnos sin pasar por su zona más típica y disfrutar del tapeo de las calles Laurel y San Juan, entre otras.

### ¿Cuál cree que es el mejor momento del año para visitar La Rioja?

Se puede disfrutar de estas tierras en cualquier época del año. A mí particularmente me gusta la época de la vendimia y el resto del otoño. Tras la recogida de la uva, las vides van adquiriendo tonos rojizos, marrones y amarillos, haciendo del paisaje un espectáculo en sí mismo. ■



abertis autopistas

# Plan de mejora y reducción de tarifas en la C-32

abertis y la Generalitat acuerdan un programa de descuentos, que se aplican desde el 1 de enero y que oscilan entre el 10% y el 30%

TEXTO Y FOTOS abertis



La C-32 reduce su peaje un 30% en el tramo Castelldefels-Sitges.

El *conseller* de Territori y Sostenibilitat, Santi Vila, presentó el pasado 1 de octubre el plan de homogeneización en las vías de peaje de la red de la Generalitat gestionadas por **abertis autopistas**, que se iniciará con un descenso de las tarifas en la C-32 en el Garraf y en el Maresme, e incluirá la implantación de un sistema de peaje cerrado. Asimismo, este plan también incluye un programa de inversiones, por valor de 100 millones de euros, en esta autopista y en la C-33 hasta el año 2017.

## Reducciones tarifarias

### C-32 Garraf

- Reducción del 30% del peaje en el tramo Castelldefels-Sitges (barrera de Vallcarca), para equiparar los precios por kilómetro en tramos de túnel similares.
- Reducción del 26,5% del peaje en el tramo Sitges-El Vendrell, con el objetivo de equiparar los precios por kilómetro en tramos en superficie similares.
- Implantación del sistema de peaje cerrado entre Sitges y El Vendrell.

### C-32 Maresme

- Reducción del 10% del peaje del Maresme Sur, entre Montgat y Mataró (homogeneización con peaje del Maresme norte, entre Mataró y Palafolls).
- En el tramo Mataró-Palafolls (Maresme Norte), la autopista funcionará con un sistema de peaje cerrado.



El tramo entre Mataró y Palafróls de la C-32 funcionará con un sistema de peaje cerrado.

Los principales objetivos de este plan son equiparar territorialmente el precio por kilómetro de vía de peaje, establecer el pago según el recorrido real del usuario (sistema de peaje cerrado) y ejecutar obras de mejora de la seguridad y de la capacidad en estas vías (con el beneficio adicional de contribuir a la recuperación del sector de la obra pública y la ingeniería).

### Mayor equidad territorial

El plan persigue equiparar territorialmente el precio por kilómetro de autopista y, paralelamente, incluye la implantación del sistema de peaje cerrado en determinados tramos, con el fin de que el usuario pague por el recorrido



LOS PRINCIPALES OBJETIVOS DE ESTE PLAN SON EQUIPARAR TERRITORIALMENTE EL PRECIO POR KILÓMETRO DE VÍA DE PEAJE, ESTABLECER EL PAGO SEGÚN EL RECORRIDO REAL Y EJECUTAR OBRAS DE MEJORA DE SEGURIDAD Y DE CAPACIDAD DE LAS VÍAS

real que hace. Las nuevas bonificaciones se aplican desde el 1 de enero, mientras que el sistema de peaje cerrado se desplegará a lo largo de 2014. Todas las reducciones de las tarifas se aplicarán a los vehículos ligeros, de lunes a viernes, los días laborables. En el caso del sistema de peaje cerrado, la tarifa no está sujeta al tipo de vehículo o día de utilización.

En todos los casos, es necesario que el cliente disponga de un sistema de telepeaje Vía-T, cuya adquisición será gratuita para los usuarios habituales independientemente de su lugar de residencia, en virtud del acuerdo alcanzado entre **abertis** y la Generalitat. Estos descuentos son acumulables con las bonificaciones de la Generalitat ya existentes (por recurrencia, vehículo ecológico o vehículo con alta ocupación). Asimismo, se mantendrán los recorridos internos gratuitos actuales.

### 100 millones de euros de inversión

El nuevo plan comprende también un programa de inversiones a cargo de **abertis autopistas** hasta 2017 por valor de 100 millones de euros. Estas mejoras, además de la C-32, alcanzan a la autopista C-33, en el Vallès Oriental. Los trabajos previstos incluyen mejoras en la conectividad, la seguridad y la capacidad de ambas vías. ■

## Actuaciones de mejora

### C-32 Maresme

- Nueva carretera Blanes-Lloret de Mar y conexión con la C-32 (65 millones de euros).
- Mejora de la conectividad en Mataró y mejoras de seguridad vial y de capacidad de la autopista (10 millones de euros).
- Variante de Valdegata (Arenys de Mar), con un presupuesto de 5,3 millones de euros.
- Reducción impacto acústico en Montgat, Masnou y Calella (300.000 euros).

### C-32 Garraf

- Mejora del enlace de Sitges Centro (5,5 millones de euros).
- Mejoras de la calzada en Gavà (2,9 millones de euros).
- Instalación de pantallas sonorreductoras para reducir el impacto acústico en Castelldefels y mejoras de seguridad vial en la C-31 (1,5 millones de euros).

### C-33 Vallès Oriental

- Nuevo ramal de conexión entre la C-33 y la C-17 en sentido Granollers (Mollet del Vallès), con una inversión prevista de 3,5 millones de euros.

abertis

# abertis estrena oficinas en Madrid

Ubicado en el paseo de la Castellana, el edificio concentra en sus nueve plantas la Corporación y las Áreas de Negocios de la compañía

TEXTO Y FOTOS abertis

**abertis** inauguró el pasado mes de noviembre nuevo edificio en Madrid. Ubicado en el paseo de la Castellana, el recién estrenado inmueble concentra la Corporación y las Áreas de Negocios de la compañía, lo que permitirá una mayor y más fácil relación con los *stakeholders*.

El acto de inauguración estuvo presidido por la vicepresidenta del Gobierno, Soraya Sáenz de Santamaría, y la alcaldesa de Madrid, Ana Botella. Por parte de **abertis**, asistieron al evento el presidente de la compañía, Sal-



EL EDIFICIO FUE PREMIADO EN 1980 CON EL COAM DE ARQUITECTURA Y EN 2012 FUE DISTINGUIDO CON LA MEDALLA DE ORO DE LA ARQUITECTURA ESPAÑOLA

vador Alemany; el consejero delegado de la compañía, Francisco Reynés, y la presidenta de Hispasat, Elena Pisonero.

## Prestigio arquitectónico

El nuevo edificio, construido en 1979, fue diseñado por el arquitecto Francisco Javier Carvajal y premiado con el COAM de Arquitectura en 1980. Se ha recuperado la imagen original de la parcela, de modo que el inmueble se visualiza de forma clara y sin obstáculos desde el paseo de la Castellana.

**Izq. y sobre estas líneas, diferentes vistas del exterior y el interior del edificio.  
Dcha.: Elena Pisonero, Ana Botella, Francisco Reynés, Soraya Sáenz de Santamaría y Salvador Alemany.**

En la composición general del edificio se sitúan los elementos de servicios generales en la zona norte y se reserva la zona sur al espacio de oficinas. La distinta naturaleza de estas dos áreas da como consecuencia dos lenguajes expresivos muy diferenciados: áreas de servicios realizados a hormigón vista y máximo acristalamiento en el área de oficinas.

Las nueve plantas del edificio albergan un auditorio con capacidad para 75 personas y 15 salas de reuniones, todas equipadas con sistemas multimedia. Esta nueva etapa del edificio moderniza una de las construcciones de referencia del paseo de la Castellana, reforzando la funcionalidad y luminosidad con la que fue diseñado inicialmente.

El edificio está catalogado dentro de las Protecciones Normativas de Conjunto Histórico de la Villa de Madrid y en 2012 fue reconocido con la Medalla de Oro de la Arquitectura Española. ■





abertis autopistas

# 50 años del túnel de Guadarrama

Se cumple medio siglo de la inauguración del primer túnel de Guadarrama, la primera concesión de peaje de España, en 1963

TEXTO Y FOTOS abertis

Los Túneles de la Sierra de Guadarrama cumplen 50 años. El 4 de diciembre de 1963 se inauguró el primer túnel, que inicialmente era bidireccional. La apertura de esta vía supuso un importante impacto en la mejora de las comunicaciones del corredor viario que comunica la capital con el noroeste de España, así como un impulso para el desarrollo económico y social de la zona, especialmente de Segovia y Ávila.

Respondiendo a la creciente demanda de tráfico, durante su historia el túnel se ha visto sometido a diversas ampliaciones y remodelaciones. Así, en 1972 se integró en la autopista AP-6 y se construyó el Túnel II,

mientras que en 2007 entró en servicio el Túnel III. Actualmente, el Túnel II opera en sentido A Coruña, el Túnel III, en sentido Madrid, y el Túnel I tiene carácter reversible.

En la actualidad, los túneles se encuentran integrados en la autopista AP-6 Villalba-Adanero, que enlaza con otras dos autopistas de peaje: la AP-51, hasta Ávila, y la AP-61, hasta Segovia. Los túneles soportan una intensidad media de diaria (IMD) de más de 32.700 vehículos, lo que supone el paso de más de doce millones de vehículos al año. Se gestionan desde el Centro de Operaciones de abertis autopistas en San Rafael (Segovia), atendido las 24 horas del día por personal

cualificado y dotado de los recursos técnicos necesarios que aportan la capacidad de movilizar recursos propios y externos (bomberos, ambulancias, grúas, etcétera).

## Ventajas en la movilidad

La de Guadarrama es la primera infraestructura viaria en España en operar un sistema de gestión único de tres túneles, pensado para garantizar la seguridad de los clientes y mejorar la fluidez del tráfico. **abertis autopistas** trabaja y dedica todos los recursos necesarios para aportar el máximo nivel de servicio y atención a sus clientes. Este corredor viario se caracteriza por un tráfico de alta estacionalidad, con

abertis trabaja y dedica todos los recursos necesarios para aportar el máximo nivel de servicio y atención a los usuarios del túnel.



- 1 - El túnel, en plena construcción.
- 2 y 5 - La entrada original al Túnel I.
- 3 - Centro de control en los años 60.
- 4 - Obras que ultiman el peaje del túnel.

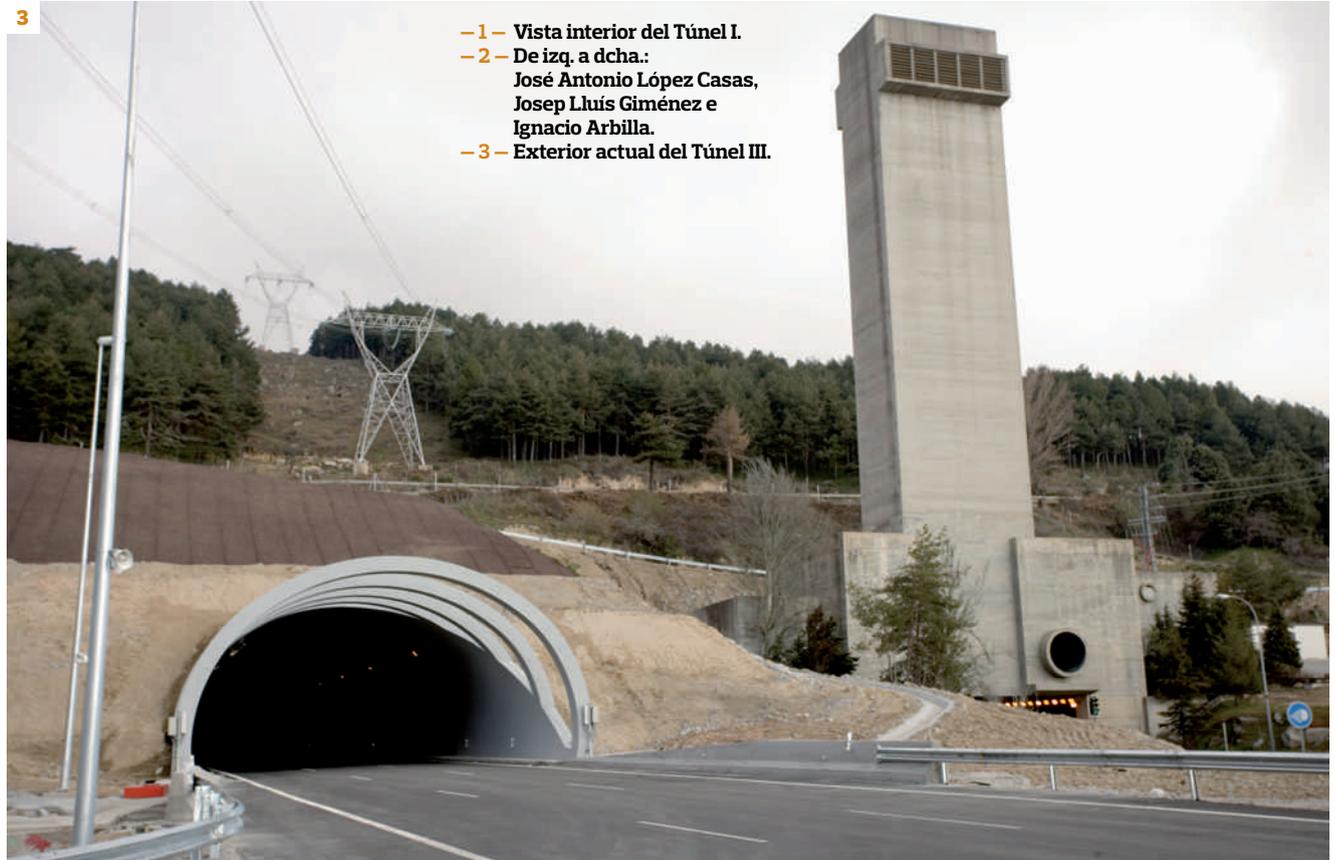


## LA DE GUADARRAMA ES LA PRIMERA INFRAESTRUCTURA VIARIA EN ESPAÑA EN OPERAR UN SISTEMA DE GESTIÓN ÚNICO EN TRES TÚNELES

intensidades elevadas fundamentalmente los fines de semana y días festivos.

El pasado 10 de diciembre, **abertis autopistas** conmemoró el cincuentenario de la puesta en funcionamiento del túnel de Guadarrama. En el acto participaron el director general de **abertis autopistas**, Josep Lluís Giménez; el director general de **iberpistas** en 2008-2009, José Antonio López Casas; y el director de la Red Centro-Sur, Ignacio Arbilla, quienes recibieron a un grupo de antiguos trabajadores y miembros del Consejo de Administración, así como de representantes institucionales.

Josep Lluís Giménez destacó que "la existencia de una infraestructura de unión rápida y segura entre la Comunidad de Madrid y Castilla y León como son los Túneles de Guadarrama y las autopistas AP-6, AP-51 y AP-61 ha supuesto un definitivo impulso al desarrollo económico y demográfico de las provincias de Segovia y Ávila, así como de la Comunidad de Madrid". ■



- 1- Vista interior del Túnel I.
- 2- De izq. a dcha.:  
José Antonio López Casas,  
Josep Lluís Giménez e  
Ignacio Arbilla.
- 3- Exterior actual del Túnel III.

Jornada del Cercle d'Infraestructures

# La interconexión de las infraestructuras, una apuesta de futuro

El Castillo de Castellet, sede de la **fundación abertis**, acogió la jornada del Cercle d'Infraestructures, que en esta edición giró en torno a la complementariedad entre modos de transporte

TEXTO Y FOTOS abertis

El castillo de Castellet ha acogido una vez más la jornada anual del Cercle d'Infraestructures, que este año llevó por título *El futuro de las infraestructuras de transporte: competencia o complementariedad entre modos*. El encuentro, organizado conjuntamente por la Fundació Cercle d'Infraestructures, la **fundación abertis** y el Institut Cerdà, reúne anualmente a representantes políticos, así como del empresariado del sector. El encuentro destacó este año por tener un elevado peso de representantes internacionales. Según los participantes en la jornada, el principal problema en el sector de las infraestructuras del país en la actualidad ha dejado de ser la necesidad de dotar al territorio de ellas (ya que la capacidad instalada de las infraestructuras en España es suficiente para un ciclo temporal largo) y actualmente se focaliza en la solución de algunos cuellos de botella puntuales, con el objetivo final de obtener un uso eficiente del conjunto del sistema infraestructural.

Manuel Niño, secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, aseguró que en España "el nivel de las infraestructuras es elevado" y, por tanto, la prioridad en estos momentos es rentabilizar el modelo e impulsar su productividad "con el objetivo de que este sector contribuya a reactivar la economía del país". A propósito del tema central de la jornada, la intermodalidad, Manuel Niño destacó que el sistema de transporte tiene que estar integrado y ser complementario. De esta manera, en opinión del



De izquierda a derecha, Ricard Font, Manuel Niño, Salvador Alemany y Pere Macias.

secretario general, se reducirían los costes logísticos de la cadena de transporte.

Por su parte, Ricard Font, secretario de Territorio y Movilidad del Departamento de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, defendió que las infraestructuras tienen que pensarse en planes de negocio y servicio, y también de intermodalidad: "Hay que dotar de infraestructuras el territorio, pero también hay que conectarlas entre sí. Es necesario dar una mayor racionalidad al sistema". Una solución para aportar racionalidad a este sistema podría ser, para Font, el impulso de las colaboraciones público-privadas. En refe-

rencia al sector de las autopistas, Ricard Font aseguró que "la Generalitat de Catalunya realiza una apuesta valiente por el pago por uso, mediante el fomento de iniciativas para homogeneizar el precio por kilómetro entre las diferentes vías de peaje y para pagar por el recorrido real".

El presidente de **abertis** y de su fundación, Salvador Alemany, recalzó que las infraestructuras del transporte deben ser gestionadas "como un sistema en sí mismo, y en toda la cadena de valor, desde el momento de la planificación hasta las opciones de financiación". En este sentido, afirmó que "es necesario que los modos de transporte mantengan la coherencia entre los sistemas de financiación y de gestión", refiriéndose en particular a la red viaria. El presidente de **abertis** ejemplificó esta idea con el caso del *Plan de Rélançe* francés, una iniciativa del Gobierno vecino y las concesionarias de autopistas para alargar las concesiones de las autopistas a cambio de compromisos de inversión. ■

■ ■ ■  
LOS MODOS DE TRANSPORTE DEBEN MANTENER LA COHERENCIA ENTRE LOS SISTEMAS DE FINANCIACIÓN Y DE GESTIÓN

Autopistas

# Un paso más en la mejora de la seguridad ciudadana

**abertis** firma un convenio con el Departament d'Interior de la Generalitat de Catalunya para colaborar en materia de seguridad ciudadana y gestión del tráfico

TEXTO: Abertis FOTOS: Dept. d'Interior

El *conseller* de Interior de la Generalitat de Catalunya, Ramon Espadaler, y el consejero delegado de **abertis**, Francisco Reynés, firmaron el pasado 16 de diciembre un convenio de dos años de duración dirigido a reforzar la colaboración entre ambas partes para mejorar la seguridad ciudadana a las autopistas del Grupo en territorio catalán.

Mediante este acuerdo, **abertis** permitirá a la Generalitat el acceso a la información de los sistemas de reconocimiento de matrí-

cula instalados en su red de autopistas, incluyendo las áreas de servicio. Los Mossos d'Esquadra se coordinarán con **abertis** para fijar los requerimientos técnicos y funcionales para ejecutar este acceso.

En los casos en los que estos sistemas de reconocimiento de matrícula sean propiedad de las empresas explotadoras de las áreas de servicio, **abertis** se compromete a colaborar para lograr la conformidad de éstas con el acceso a tal información. Este protocolo

EL ACUERDO PERMITE A ABERTIS ACCEDER A LA INFORMACIÓN DE LOS SISTEMAS DE RECONOCIMIENTO DE MATRÍCULAS INSTALADOS EN SU RED DE AUTOPISTAS





será aplicable a otros organismos del Departamento de Interior que requieran tener acceso a esta información para el ejercicio de sus funciones de autoridad pública.

Por su parte, el Departamento de Interior se compromete a disponer de todas las autorizaciones y permisos necesarios de acuerdo con la normativa vigente para este uso especial de la información derivada de los sistemas de reconocimiento de matrícula, de forma que no se pueda extender por esta causa ningún tipo de responsabilidad a **abertis** o a sus sociedades concesionarias.

Por otro lado, con el objetivo de evitar en la medida posible la comisión de delitos, el Departamento de Interior se compromete a reforzar la vigilancia en las autopistas y áreas de servicio de **abertis**. La policía de la

Generalitat reforzará el patrullaje y vigilancia de las unidades de Mossos d'Esquadra, especialmente en las áreas de servicio y de descanso. Asimismo, atenderá de forma singularizada, por un canal de comunicación específico, los requerimientos de intervención rápida que le pueda hacer llegar el Centro de Operaciones de **abertis autopistas**. También podrá establecer con **abertis** procedimientos de detección y notificación de vehículos sospechosos en las áreas de servicio.

Este convenio también incluye aspectos relacionados con la gestión del tráfico. En este sentido, para mejorar la seguridad y la fluidez del tráfico, **abertis** y el Servei Català de Trànsit (SCT) se comprometen a implementar los procedimientos necesarios para suministrar, recíprocamente y a tiempo real, datos del tráfico y de incidencias y accidentes. De acuerdo con un protocolo previamente acordado, cada parte permitirá que la otra pueda publicar información de interés público relacionada con el tráfico e incidencias en la vía en sus respectivos paneles de mensajería variable.

Asimismo, el SCT accederá a la información derivada de los sistemas de reconocimiento de matrícula de la red de autopistas

**El convenio entre abertis y la Generalitat se firmó el pasado mes de diciembre. En la página anterior, imagen del tramo sur de la autopista AP-7.**

de **abertis**, incluidas áreas de servicio, con el objetivo de que el organismo pueda ejercer de manera más efectiva sus funciones de control y vigilancia del tráfico.

Finalmente, por este acuerdo, el SCT se compromete a colaborar con las concesionarias del Grupo en las actuaciones extraordinarias de vialidad (señalizaciones excepcionales, habilitación de carriles adicionales, operaciones especiales de tráfico, etcétera) en la autopista a causa de situaciones excepcionales de afluencia de tráfico (operaciones salida y retorno en períodos de vacaciones, pruebas deportivas, etcétera). El SCT y **abertis** acordarán un calendario de fechas previstas y de medidas a implementar. ■

**Link**

**Generalitat de Catalunya**  
[www.gencat.cat](http://www.gencat.cat)



ABERTIS Y EL SERVEI CATALÀ DEL TRÀNSIT COMPARTIRÁN EN TIEMPO REAL DATOS DEL TRÁFICO Y DE INCIDENCIAS Y ACCIDENTES

abertis autopistas

# abertis gestionará el mayor peaje de Europa

**sanef**, filial de **abertis** en Francia, ha sido elegida para operar el nuevo sistema de pago de peaje del Dartford Crossing, uno de los principales accesos a la ciudad de Londres

TEXTO Y FOTOS abertis/sanef

**abertis**, a través de su filial francesa **sanef**, será la encargada de diseñar, instalar y gestionar del nuevo sistema de peaje libre (*free-flow*) que se instalará en la autopista que cruza el Támesis en la ciudad de Dartford, en las afueras de Londres.

El Dartford-Thurrock River Crossing es uno de los principales accesos a la capital británica, ya que permite el enlace entre la M25, la carretera de circunvalación de la ciudad, con el principal acceso a Londres por el este.

La infraestructura está diseñada para asumir 135.000 vehículos diarios, pero en

días de mayor congestión el tráfico llega a superar los 160.000. La nueva tecnología permitirá que los usuarios puedan circular sin tener que detenerse a efectuar el pago, gracias a la instalación de un pórtico de paso libre con cámaras y otros sistemas de detección de vehículos.

## Ventajas en la movilidad

Esta nueva tecnología comportará importantes ventajas de movilidad con la reducción de la congestión de tráfico y una mejora de la circulación. Asimismo, aportará importantes ventajas medioambientales con la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Hasta ahora, la instalación actual de peajes obligaba a los vehículos a detenerse en las barreras. Con el nuevo sistema *free-flow*, los vehículos irán equipados con un dispositivo que efectuará automáticamente el cobro del peaje. Para los vehículos que no dispongan del dispositivo,

EL SISTEMA 'FREE-FLOW' REDUCIRÁ LA CONGESTIÓN DE TRÁFICO Y A SU VEZ LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

LA NUEVA TECNOLOGÍA PERMITIRÁ QUE LOS USUARIOS PUEDAN CIRCULAR SIN TENER QUE DETENERSE



unas cámaras instaladas en los pórticos leerán las matrículas y los clientes recibirán la factura en casa.

El contrato firmado con Highways Agency, la autoridad británica de autopistas, tiene una duración de siete años, que podrá extenderse tres años más. Está previsto que el sistema pueda estar en funcionamiento a partir de octubre de 2014.

### Gestión del peaje de Liverpool

Este contrato se suma al de la gestión del peaje en un puente en construcción en la ciudad de Liverpool, adjudicado en las últimas semanas. La filial francesa de **abertis**, **sanef**, gestionará el peaje de flujo libre del Mersey Gateway Bridge, un puente de 1 kilómetro de longitud y tres carriles por sentido, llamado

a ser una importante vía de comunicación entre el noroeste de Inglaterra y el resto del país. Se estima que entre en funcionamiento en la primavera de 2017.

### 'Free-flow' en Rhode Island

**sanef** ha instalado también el sistema de *free-flow* en dos puentes de Rhode Island, concretamente en el de Newport Pell, de 3,4 kilómetros de longitud, y el de Sakonnet River, de 1,3 kilómetros. El contrato de gestión de estos dos peajes estará vigente hasta julio de 2020. Ambas infraestructuras están diseñadas para asumir 75.000 vehículos diarios.

Además de los puentes mencionados, **sanef** diseña y gestiona el pago en importantes infraestructuras, entre las que destaca el acceso a la ciudad de Dublín o el puente

Port Mann Bridge, en Vancouver (Canadá), el mayor puente de peaje del mundo.

El director de **sanef**, François Gauthey, afirmó que **sanef** está interesada en explotar esta tecnología en países como Irlanda o Gran Bretaña, sin descartar el mercado suramericano. Para el director general de **sanef**, "este sistema de peaje fluido es la mejor manera de eliminar los atascos". Y añadió: "A diferencia de nuestra competencia, somos la única compañía que no gestionamos únicamente infraestructuras de transporte, sino que proveemos sistemas y los explotamos". ■

### Link

[www.highways.gov.uk/roads/road-projects/dartford-free-flow-charging-project/](http://www.highways.gov.uk/roads/road-projects/dartford-free-flow-charging-project/)



Autopistas

# metropistas invierte en mejoras

La compañía, filial de **abertis** en Puerto Rico, ha invertido en mejoras en sus autopistas en los últimos años. Una de ellas es la instalación del peaje dinámico, que reduce el tiempo de recorrido en los accesos y salidas de la capital, San Juan

TEXTO Y FOTOS abertis/metropistas

Dos años después de haber asumido la gestión de las autopistas PR-22 y PR-5, **metropistas**, filial de **abertis** en Puerto Rico, ha invertido cerca de 25 millones de euros destinados a mejoras en sus infraestructuras. Esta cantidad representa un 40% de los 60 millones de euros que la operadora contempla invertir como parte de su programa de mejoras en los primeros cinco años de operación.

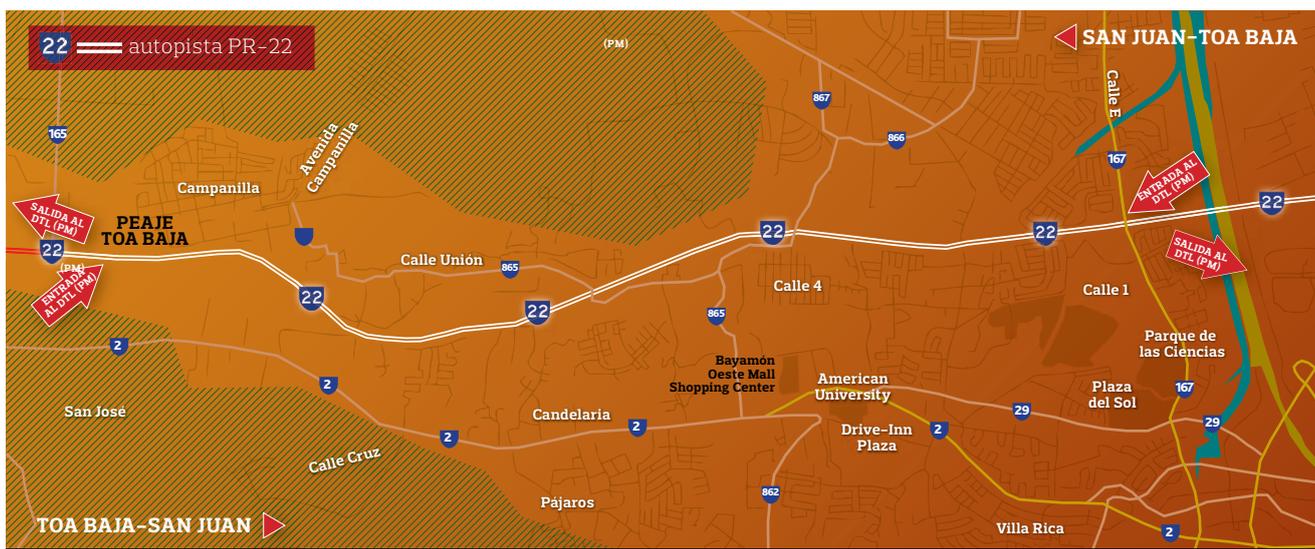
"Esta inversión inicial se ha centrado principalmente en proyectos dirigidos a mejorar la seguridad en las vías, desde iluminación hasta rotulación y reemplazo de vallas. El próximo año entramos de lleno en la repavimentación de las vías y la reparación de puentes, todo con el objetivo de ofrecerle

a nuestros usuarios una experiencia de clase mundial tal y como nos comprometimos a hacerlo", dijo Gonzalo Alcalde, consejero delegado de **metropistas**, ante la Comisión Conjunta para las Alianzas Público-Privadas de la Cámara de Representantes.

**METROPISTAS HA INVERTIDO CERCA DE 25 MILLONES DE EUROS DESTINADOS A MEJORAS EN SUS INFRAESTRUCTURAS EN PUERTO RICO**

Además, **metropistas** ha invertido cerca de 15 millones de euros en otros proyectos e iniciativas dirigidas a la seguridad, como el servicio de patrullaje y asistencia gratuita en la autopista las 24 horas del día, todos los días de la semana; el nuevo Centro de Control de Tráfico en Buchanan y la compra de 13 vehículos de patrullaje puestos a la disposición de la Policía de Puerto Rico para patrullaje y vigilancia de estas autopistas.

"Desde que comenzamos a ofrecer el servicio de patrullaje y asistencia gratuita 24/7 en 2011 ya hemos servido a unos 30.000 usuarios. Estamos hablando de una media de 40 a 50 usuarios que se están beneficiando de este servicio a diario. Ha sido una inversión sumamente acertada, y nuestros





usuarios nos lo han hecho saber”, aseguró Gonzalo Alcalde.

### El peaje dinámico

Los usuarios que viajen todos los días por la autopista PR-22, tanto en sentido hacia la capital, San Juan, como hacia Toa Baja, ya disponen de un nuevo sistema de peaje que agilizará el tráfico. Se trata del *Dynamic Toll Lane* (DTL) o peaje dinámico, que entró en funcionamiento el pasado mes de agosto. El DTL lo forman dos carriles rápidos localizados en la mediana de la autopista PR-22, desde Toa Baja (kilómetro 22) hasta el Puente de Río Hondo (kilómetro 12), en un total de

10 kilómetros. Su propósito es aprovechar los carriles por los cuales discurre el Metro Urbano/BRT (*Bus Rapid Transit*), con el objetivo de aliviar la congestión de coches y agilizar el tráfico vehicular.

El DTL garantizará el flujo de tráfico mediante el uso de un peaje dinámico que ajusta el precio del peaje de acuerdo a las condiciones del tráfico en tiempo real, utilizando tecnología de vídeo para identificar accidentes y señales electrónicas para comunicarse con los conductores.

A fecha de noviembre, son más de 150.000 los usuarios que se benefician del sistema DTL con reducciones significativas en los tiempos de recorrido (aproximadamente 30 minutos en hora punta). “Igualmente, los conductores que deciden continuar por los carriles convencionales se han estado beneficiando de una reducción considerable (aproximadamente 15 minutos) al bajar la intensidad de tráfico”, puntualizó el consejero delegado de **metropistas**.

En el mapa se puede ver el recorrido de 10 kilómetros entre San Juan y Toa Baja, con los accesos y salidas del DTL. ■

■ ■ ■  
MÁS DE 150.000 USUARIOS SE BENEFICIAN DEL SISTEMA DTL CON REDUCCIONES SIGNIFICATIVAS EN LOS TIEMPOS DE RECORRIDO EN LA AUTOPISTA PR-22

## abertis, socio mayoritario de metropistas

**abertis** ha adquirido a los fondos de inversión gestionados por Goldman Sachs, GS Global Infrastructure Partners II y GS International Infrastructure Partners II, una participación del 6% en la sociedad Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, LLC (**metropistas**) por 43,6 millones de dólares (32,2 millones de euros).

Con la operación, **abertis** alcanza el 51% de la sociedad concesionaria de las autopistas PR-22 y PR-5 en Puerto Rico y se convierte en socio mayoritario de la compañía. De esta manera, **metropistas** pasará a consolidarse en las cuentas de **abertis** por integración global. Se espera una aportación aproximada de 85 millones de euros en los ingresos y de 50 millones de euros en el EBITDA de 2014.

Las autopistas PR-22 y PR-5 suman un total de 87 kilómetros. La PR-22, de 83 kilómetros, conecta la capital (San Juan) con la ciudad de Arecibo y es la autopista más transitada de la isla. La PR-5, abierta al tráfico en 2006, es una extensión de 4 kilómetros de la PR-22 que cruza el área metropolitana de la capital, San Juan.

Con la adquisición de la mayoría del capital social de **metropistas**, demuestra su compromiso en la compañía así como la persistencia en la eficiencia y la innovación operacional y enfatiza la importancia estratégica de Puerto Rico dentro del objetivo de seguir liderando proyectos a nivel mundial.

### Links

[www.metropistas.com](http://www.metropistas.com)

abertis Chile

# Santiago de Chile mejora sus accesos

La remodelación de los enlaces que conectan la Autopista Central, controlada por **abertis**, con la capital chilena permitirá descongestionar el centro de la urbe y disminuir los tiempos de viaje de los usuarios aproximadamente en un 45%

TEXTO Y FOTOS abertis autopistas Chile

El director general de **abertis** Chile, Luis Miguel de Pablo, la ministra de Obras Públicas chilena, Loreto Silva, y el director general de Autopista Central, Christian Barrientos, inauguraron en septiembre las obras de construcción de un nuevo enlace que conectará de forma directa la Ruta 5 con el centro de Santiago de Chile. Esta obra permitirá mejorar la fluidez del tráfico para los conductores que provienen del norte y se dirigen hacia el

centro y sur de la capital, disminuyendo así la congestión que se produce en las vías expresas del sector. "Estas obras disminuirán los tiempos de viaje de las personas en un 45% y además mejorarán la seguridad de la vía porque se evitarán los choques por alcance que se producen en esta zona por el cruce de vehículos", dijo la ministra Loreto Silva.

El proyecto contempla también la mejora de la actual conexión entre las gran-

des avenidas de la capital chilena y Autopista Central, canalizando el tráfico y manteniendo la distancia necesaria para hacer más fluido el futuro acceso de automóviles que provengan desde el norte.

Estas obras son fundamentales para poder cumplir con el objetivo de seguir descongestionando la ciudad a través de proyectos integrales y bien planificados. "Por eso este nuevo enlace es tan importante, porque



Maqueta de las obras de mejora del enlace Ruta 5 con Costanera Norte, en Santiago de Chile.



El director general de **abertis** Chile, Luis Miguel de Pablo (izq.), la ministra de Obras Públicas chilena, Loreto Silva, y el director general de Autopista Central, Christian Barrientos, visitaron las obras de mejora de los accesos de Santiago.

no solamente da una nueva alternativa para llegar al centro de la capital, sino que también complementa una de las obras del plan Santiago Centro Oriente, que va a permitir dar continuidad al tráfico de vehículos que circulará por el túnel que actualmente lleva más de un 30% construido”, señaló la ministra.

En una segunda etapa del proyecto de construcción de este nuevo enlace, se habilitará una nueva salida desde Autopista Central hacia la entrada de Santiago. “De esta manera, vamos a poder distribuir mejor los flujos que van en dirección hacia el centro de Santiago, generando una mejor conectividad y disminuyendo la congestión, y que es producto de la cercanía entre las entradas y salidas desde y hacia la autopista”, explicó Loreto Silva.

Los usuarios, y los que usan no sólo la autopista sino también la vialidad del sector, van a comenzar a notar las mejoras en los niveles de servicio y en los tiempos de traslado inmediatamente conforme avanza la obra. Las obras se extenderán durante un plazo de 12 meses y contemplan una inversión de cerca de 4 millones y medio de euros (más de 3.000 millones de pesos), una cantidad

que no implicará un aumento en las tarifas para los usuarios.

### Medidas especiales

La primera fase de estos trabajos se ejecutará en los accesos principales de la capital chilena y se habilitarán entradas y salidas especiales, además de llevarse a cabo desvíos de tráfico que se comunicarán oportunamente. Al respecto, el director general de **abertis** Chile, Luis Miguel de Pablo, destacó la coordinación con el Ministerio de Obras Públicas para proveer toda la información a los usuarios y a los vecinos del sector respecto a las obras y también sobre los horarios de trabajo. Se utilizará además una tecnología que permite realizar obras de forma menos invasiva que con los métodos tradicionales, en particular maquinaria que permite realizar trabajos con menos ruido. ■

### Links

[www.autopistacentral.cl](http://www.autopistacentral.cl)



### Donación a la ONG Pather Nostrum

- En septiembre, **abertis** hizo entrega de un vehículo a la Fundación Pather Nostrum con el objetivo de apoyar a la ONG en la asistencia de personas desfavorecidas de la población de Curacaví y localidades vecinas a la Ruta 68, razón por la cual **abertis** Chile apoya la labor de la fundación. En la donación estuvieron presentes el director de comunicación de **abertis**, Juan María Hernández Puértolas, y el director de Relaciones Institucionales de **abertis**, Sergi Loughney.



ARTERIS

## arteris invierte en mejoras en las autopistas de Brasil

La compañía, controlada por **abertis** y Brookfield, aportará más de 1.500 millones de euros en los próximos cinco años para renovar dos de las principales arterias del país



TEXTO Y FOTOS abertis/arteris

La autopista Régis Bittencourt es una de las nueve autopistas que **arteris** controla en Brasil. En total son 402,6 kilómetros de la carretera BR-116, en el tramo existente entre Curitiba y Sao Paulo, denominado Serra do Cafezal, para el que **arteris** prevé una inversión de más de 1.200 millones de euros destinada a mejoras.

### El tramo administrado

La BR-116 tiene un papel fundamental en la red vial brasileña, ya que forma parte del principal corredor de interconexión de los polos económicos más importantes de las regiones sudeste y sur de Brasil, y de dichas regiones con los principales países del Mercosur. En términos de circulación de mercancías y de pasajeros, los volúmenes de tráfico

son más elevados en las proximidades de las grandes ciudades, con un tráfico medio diario de 25.000 vehículos cerca de Sao Paulo. El tráfico actual está formado por un importante volumen de autobuses y camiones, que representan cerca del 70% del movimiento total de esta carretera.

El consejero delegado de **abertis**, Francisco Reynés, que estuvo en Brasil el pasado mes de septiembre, reforzó el compromiso de la compañía para colaborar a largo plazo con Brasil. "**abertis** es hoy el mayor operador de autopistas del mundo y tenemos, por lo tanto, un importante conocimiento acumulado sobre el negocio. Estamos aplicando toda nuestra experiencia en cada inversión que realizamos en Brasil y esto, ciertamente, beneficiará a las autopistas gestionadas por



■ ■ ■ ■

LA RÉGIS BITTENCOURT  
ES UNA AUTOPISTA DE  
EXTREMA IMPORTANCIA  
PARA UNIR EL SUR  
DE BRASIL CON EL  
SURESTE DEL PAÍS

**arteris**".Y añadió que "la decisión de comprar concesiones en este país forma parte de una estrategia a largo plazo de la compañía para ampliar su presencia geográfica. Estamos muy contentos de estar aquí, haciendo negocios, invirtiendo y colaborando con la infraestructura del país".

**Desdoblamiento de Serra do Cafezal**

La Serra do Cafezal, entre los municipios de Jucituba y Miracatu (Sao Paulo), es uno de los tramos donde se están llevando a cabo las obras de desdoblamiento de la BR-116. Se trata de una obra de ampliación de la capacidad vial, considerada la más importante del contrato de concesión firmado entre la Autopista Régis Bittencourt y la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). De los 30 kilómetros de la BR-116 en la Serra do Cafezal ya se han desdoblado 11 kilómetros, actualmente en fase de trabajo, y que

incluyen dos nuevos puentes y dos dispositivos de intersección.

Para David Díaz, consejero delegado de **arteris**, la compañía vive un momento de focalización en inversiones. "Nuestra prioridad hoy en **arteris** es llevar a cabo todas las inversiones. En Régis Bittencourt tenemos una de nuestras obras más importantes, como es la ampliación de Serra do Cafezal. Y somos conscientes de que esta obra es de extrema importancia para unir el sur con el sureste del país".

La Autopista Régis Bittencourt ha cumplido con el período de actividades relacionadas con los programas ambientales previos al permiso de instalación, relativos a la fauna y a la flora –además de la fase de deforestación–, y actualmente trabaja en las obras de

**La BR-116 es una carretera que tiene un papel fundamental en la red vial brasileña.**

**Otras inversiones en Régis Bittencourt**

- 804 kilómetros de pavimento recuperado.
- Recuperación de señalización horizontal.
- Señalización vertical, más de 13.000 unidades de placas.
- Barreras de hormigón, 150 km implantados.
- Mejora de accesos, 39 obras concluidas.
- Construcción de 4 pasos superiores finalizados.
- Implantación de paso a desnivel inferior en Miracatu.
- Reforma de 8 puestos de Policía Vial Federal.
- En construcción, 5 kilómetros de calzadas laterales en Jacupiranga.
- En construcción, 3,6 kilómetros de calzadas laterales en Cajati.



ingeniería. En el lugar de trabajo, la maquinaria abre camino para obtener los más de 6,5 kilómetros nuevos de calzada. En aproximadamente un año este tramo deberá estar finalizado.

El tramo central de la Serra do Cafezal, adjudicado a comienzos de 2013, incluye un total de 19 kilómetros, con una calzada con tres carriles en dirección Sao Paulo y con dos carriles en dirección Curitiba. Los trabajos implican movimiento de tierras, drenaje, nueve viaductos, pavimentación y revestimientos vegetales de terraplenes. Los 12,5 kilómetros restantes serán desdoblados a continuación, en segmentos que puedan ser puestos a disposición del tráfico inmediatamente tras su finalización.

Las obras de desdoblamiento se realizan fuera de las calzadas existentes, en las áreas adyacentes a la carretera, lo cual reduce la posibilidad de que interfieran en el tráfico de la BR-116. Además de esto, están debidamente señalizadas para garantizar la seguridad de los usuarios y de los trabajadores durante todo el período de las intervenciones.

#### Garantizar la seguridad

En la Autopista Régis Bittencourt se han implantado 50 nuevas pasarelas, además del alumbrado en la mediana de las localidades próximas, para evitar el cruce inseguro por la calzada. Esta acción ha contribuido a reducir en un 31,5% el número de atropellos entre



2010 y 2010. La autopista ha reformado asimismo las 17 pasarelas ya existentes en el tramo correspondiente a su concesión. La instalación de estos dispositivos tiene la finalidad de garantizar más aún la seguridad de los habitantes en el cruce de las localidades que bordean la autovía. Las pasarelas se han proyectado teniendo en cuenta las normas de acceso para minusválidos y cuentan con dispositivos que impiden el paso de motocicletas, además de un sistema de iluminación.

La labor de concienciación sobre la importancia del uso de las pasarelas se ha visto asimismo reforzada gracias a las campañas *Pasarela Viva* y *Viva Ciclista*, desarrolladas de forma periódica en el tramo incluido dentro de la concesión. Durante estas acciones, peatones y ciclistas son abordados en

**arteris invertirá 365 millones de euros en la ampliación de la Autopista Fluminense.**

**Las obras de  
desdoblamiento  
se realizan sin  
interferir en el  
tráfico de la BR-116.**

las rampas de acceso a las pasarelas y reciben orientación sobre el tema, además de pasar por exámenes médicos básicos gratuitos. Más de 4.000 personas ya han sido atendidas en las 15 campañas realizadas por la concesionaria.

### **Ampliación de puentes y viaductos**

La concesionaria está llevando a cabo obras de mejora en 10 puentes del tramo de la concesión con el fin de renovar y ampliar la capacidad estructural y funcional de los puentes existentes. La reparación implica varias intervenciones para garantizar su conservación, como la renovación de las armaduras, la reconstrucción de barreras rígidas y barandillas o la protección de taludes, entre otras.

### **Obras en la Autopista Fluminense**

Además de gestionar el desdoblamiento de Serra do Cafezal, **arteris** invertirá en los próximos cinco años 365 millones de euros en la Autopista Fluminense, en concreto en el tramo de la carretera BR-101/RJ que une Niterói y la frontera entre los Estados de Río de Janeiro y Espírito Santo. En total, se trata de una ampliación de 176,6 kilómetros.

La concesionaria trabaja en dos tramos para los que ya ha recibido los permisos ambientales: entre Campos dos Goytacazes (kilómetro 84) y Macaé (kilómetro 144) y entre Casimiro de Abreu (kilómetro 190) y Río Bonito (kilómetro 261). Hasta 2033, cuando finalice el contrato con el Gobierno Federal, se habrán invertido más de 1.000 millones de euros en esta autopista.

Francisco Reynolds insistió en el compromiso de la empresa de mantener una relación a largo plazo con Brasil. "La carretera BR-101/RJ representa un vínculo importante con la economía, la industria y los negocios del país. Cada inversión que hacemos aquí es una contribución al desarrollo de la infraestructura de Brasil". Por su parte, David Díaz señaló que "sólo este año, invertiremos cerca de 465 millones de euros en nuestras nueve concesionarias y gran parte de este esfuerzo es aquí en la BR-101/RJ. Las reformas tendrán un impacto muy positivo para el confort y la seguridad del usuario". ■

**Link**

[www.arteris.com.br](http://www.arteris.com.br)



ARTERIS HA IMPLANTADO  
50 NUEVAS PASARELAS  
EN LA AUTOPISTA  
RÉGIS BITTENCOURT PARA  
MEJORAR SU SEGURIDAD

TELECOMUNICACIONES

# Hispasat presenta en **Ámsterdam** la tecnología 4K

El operador pone la tecnología en Ultra Alta Definición a disposición de la industria para que pueda realizar pruebas y desarrolle aplicaciones avanzadas

TEXTO Y FOTOS abertis/Hispasat

Hispasat, operador de satélites del grupo **abertis**, presentó en la feria tecnológica IBC de Ámsterdam su nuevo canal de ultra alta definición 4K, un nuevo paso en la evolución de la televisión digital. La feria IBC reúne anualmente a más de 50.000 visitantes de 160 países relacionados con el sector de las telecomunicaciones audiovisuales para debatir y presentar las últimas novedades tecnológicas. En esta edición, la protagonista fue la tecnología de ultra alta definición o 4K. Dicha tecnología nace con la vocación de desterrar el HD y llevar la máxima resolución de imagen a los espectadores, ya que multiplica por cuatro el

número de píxeles de una pantalla de alta definición, de forma que la resolución es cuatro veces superior. La nitidez de la imagen y la capacidad de reproducción de los colores proporcionan una experiencia más inmersiva en el espectador.

### Aplicaciones en la industria

El Hispasat 4K es un canal de televisión vía satélite que emite desde septiembre de forma permanente y en abierto, y que el operador ha puesto a disposición de la industria para que realice pruebas y desarrolle aplicaciones avanzadas para los nuevos formatos de vídeo. Las primeras imágenes difundidas por este

De izq. a dcha.: **Xavier Redón**, *product manager* de **abertis telecom**; **Ignacio Sanchis**, *director de Negocio de Hispasat*; **Eric Gallier**, *vicepresidente de Marketing de Thomson*; y **Pere Vila**, *director de Planificación e Innovación Tecnológica de RTVE*.





## Premio al equipo de ingeniería

- El equipo de Ingeniería de Clientes de Hispasat obtuvo el premio Best Young Professional Paper IBC2013, que se otorga al mejor estudio presentado por ingenieros menores de 30 años. El trabajo saldrá publicado próximamente en la revista de la Institución de Ingeniería y Tecnología (IET) a nivel mundial y es un ejemplo más del gran interés que el Grupo Hispasat ha demostrado en el estudio e implantación de la Ultra Alta Definición, así como del alto nivel de preparación de sus investigadores.



LA TECNOLOGÍA 4K NACE CON LA VOCACIÓN DE DESTERRAR EL HD Y LLEVAR LA MÁXIMA RESOLUCIÓN DE IMAGEN A LOS ESPECTADORES

nuevo canal pertenecen a un documental de 50 minutos sobre el Museo del Prado, que ha sido realizado por Radio Televisión Española (RTVE) y coproducido por Hispasat.

El nuevo canal transmite en MPEG-4 a una velocidad de 35 Mbps y, de forma experimental, en el nuevo formato HEVC a una velocidad de 18 megabits por segundo (Mbps). Los contenidos, codificados en dichos formatos, se transmiten bajo el estándar

DVB-S2 por medio del satélite Hispasat 1E en su cobertura europea, aunque está previsto emitir también en Norteamérica y Latinoamérica. El objetivo es colaborar con diferentes actores de la industria para contribuir a la extensión de la tecnología 4K, de forma que los consumidores puedan disponer de ella cuanto antes.

### El satélite, clave en la UHD

En este proyecto, Hispasat proporciona la capacidad espacial, mientras que **abertis** se encarga de la subida de la señal al satélite. Socios como RTVE han contribuido con algunos contenidos, Thomson participa con tecnología para la compresión de la señal o LG colabora en el área de electrónica de consumo (televisores).

El satélite es la plataforma idónea para el desarrollo de los servicios en UHD debido a su gran ancho de banda, imprescindible para transmitir en alta calidad esta gran cantidad de información. La potencia de los satélites de Hispasat permite la transmisión de estos contenidos gracias a su diseño orientado a los servicios DTH (*direct to home*). Para que esta nueva tecnología se imponga en el mercado, será necesario que los *chipssets* soporten la nueva generación de compresión, de manera que una señal de tanta resolución se pueda enviar en un ancho de banda que sea económicamente razonable.

Los expertos prevén que esto ocurrirá a partir de 2014 y que ya en 2016 esta tecnología sea masivamente adoptada por los usuarios gracias a la ayuda de la retransmisión de los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro. ■



### Link

[www.hispasat.com](http://www.hispasat.com)



TELECOMUNICACIONES

## abertis consolida su división de telecomunicaciones con el negocio del 'towering'

La compañía ha llegado a un acuerdo para la adquisición de 4.227 torres de telefonía móvil

TEXTO Y FOTOS abertis

**abertis** llegó a un acuerdo con Telefónica y Yoigo en agosto para la adquisición en varias fases de un paquete mínimo de 4.227 torres de telefonía móvil por un importe de 385 millones de euros.

La primera fase de la operación se cerró en diciembre de 2013, con la adquisición de un lote de 1.741 torres por un importe de 171 millones de euros. Está previsto que a lo largo de 2014 se puedan cerrar más fases del acuerdo, que implica la adquisición por parte de **abertis** de las infraestructuras pasivas de dichos operadores y el desmantelamiento de aquellas que no sean optimizables. La operación supondrá una contribución para **abertis** en términos de Ebitda de 60 millones de euros anuales, una vez finalizadas las distintas fases del proyecto.

Tras la operación, los equipos de Telefónica y Yoigo pasarán a estar coubicados en dichas torres de telefonía móvil, y ambos operadores serán clientes de este conjunto de torres durante los próximos años. Asimismo, está previsto ofrecer dichas infraestructuras a todos los operadores que estén interesados. La adquisición de este paquete se unirá a las 1.000 torres de telefonía móvil que **abertis** adquirió en 2012 a Telefónica, y supone la

consolidación del Grupo como un actor clave en el proceso de racionalización del uso de infraestructuras de telecomunicaciones fijas y móviles en España. Asimismo, la operación permitirá el desarrollo de nuevas oportunidades de negocio para la compartición de las infraestructuras necesarias en el despliegue de la cuarta generación de telefonía móvil.

### Apuesta por las telecomunicaciones móviles y el satélite

La operación permitirá seguir profundizando en el proceso de diversificación de actividades distintas a la difusión terrestre en el negocio de telecomunicaciones de **abertis**. Tras el cierre de esta operación y de la toma de control de Hispasat, más de un 65% de los ingresos de la unidad de telecomunicaciones provendrá ya de servicios distintos al *broadcast*.

En este sentido también destaca la apuesta realizada en los últimos años por los servicios de emergencia y seguridad, los servicios a operadores finales de telecomunicaciones así como el impulso de soluciones tecnológicas para la creación de ciudades inteligentes y los nuevos servicios convergentes Broadcast-Broadband de TV. ■

**abertis se está consolidando como un actor clave en la racionalización del uso de las telecomunicaciones fijas y móviles en España.**



# “El ‘towering’ es una apuesta estratégica por la diversificación y el incremento de oportunidades de negocio”

Félix Muñoz, director de negocio de ‘towering’ de **abertis telecom**, hace balance tras su primer medio año al frente del nuevo negocio y explica los retos que afronta en su dirección

TEXTO Y FOTOS abertis

El responsable de *towering* de **abertis telecom** explica cuáles son las claves de este mercado y el papel que puede jugar la compañía teniendo en cuenta su potencial y experiencia en el sector.

## ¿Qué retos afronta en su nuevo cargo como director de negocio del *towering*?

El negocio del *towering* es una apuesta estratégica de **abertis** por la diversificación y el incremento de oportunidades de negocio. Vamos hacia un futuro donde, con el despliegue de la TDT completado, la demanda de servicios clásicos audiovisuales ha llegado a su fase de madurez. Por tanto, una parte sustancial del crecimiento viene de la mano de las necesidades de los operadores móviles de densificar y aumentar la cobertura de sus redes para dar respuesta a las crecientes necesidades de banda ancha móvil. Este negocio, además, puede replicarse en otros ámbitos geográficos, aprovechando las experiencias y modelos de gestión desarrollados.

En este contexto, los mayores retos que afrontamos en nuestra dirección son dos. En primer lugar, concretar proyectos de suficiente tamaño y rentabilidad en un ámbito en el que el número de actores y, por tanto, de oportunidades es limitado y cada ocasión de cerrar un nuevo proyecto es crítica. En segundo lugar, este negocio se mueve con parámetros diferentes de nuestro negocio más tradicional y requiere que se desarrollen nuevos modelos de gestión y operación que posibiliten que se extraiga todo su potencial.

## ¿Cuál es el valor que **abertis** aporta en este negocio? ¿Y este negocio, a **abertis**?

La proposición de valor de **abertis** es clara: proporcionar infraestructuras móviles compartidas a los operadores con la mayor eficiencia y excelencia en las operaciones que les permitan instalar sus equipos activos en ellas a largo plazo.

Tanto la operación con Telefónica realizada en 2012, como la anunciada recientemente con Telefónica y Yoigo abundan en esta línea, ejemplificando los distintos modelos de *towering* que se plantean en el mercado.

En cuanto a **abertis**, nos permite aumentar la capilaridad de nuestras infraestructuras con activos únicos destinados a satisfacer la demanda generada por los despliegues de banda ancha del resto de los operadores.

## ¿Cómo se afronta el proceso de optimización y operación de las torres? (Renovación de equipos, puesta en marcha de nuevos servicios, etcétera).

La colaboración de los operadores que nos venden sus torres debe ser muy estrecha. Es una relación a largo plazo, de *parternariado*, que permite trabajar codo con codo para definir qué torres se desmontan y cuáles continúan, a la vez que se asegura que se pueda seguir prestando servicio en todo momento sin interrupción o afectación al mismo.

## ¿Cuándo estima que el *towering* empezará a aportar beneficios para **abertis**?

El modelo de negocio del *towering* tiene el perfil de cualquier otra inversión en infraestructuras. Se realiza una inversión relevante al principio del proyecto, otras menores durante toda la vida del mismo, y a cambio se obtienen unos flujos constantes y predecibles que aseguran una rentabilidad a medio y largo plazo.

## ¿Qué otros perfiles se prevé abordar, aparte de los operadores?

Como he dicho anteriormente, estas nuevas infraestructuras aumentan la capilaridad de nuestra red y nos permitirán ofrecer mejores servicios en el resto de áreas de negocio de **abertis**, tanto a los propios operadores, en servicios tales como la conectividad, como a la administraciones públicas (redes de seguridad y emergencias, etcétera) o incluso a los difusores de TV y FM. ■



Félix Muñoz, director de negocio del *towering* de **abertis telecom**.



SMART CITY EXPO WORLD CONGRESS

# Nuevas soluciones adaptadas al ciudadano

**abertis** presentó en el congreso Smart City Expo nuevos sistemas tecnológicos para promover la ciudad inteligente

TEXTO Y FOTOS abertis

En el marco del congreso Smart City Expo celebrado en noviembre en Barcelona, **abertis** expuso varios proyectos bajo el paraguas SmartBrain, un entorno abierto y accesible a través de distintas herramientas, diseñado para facilitar el desarrollo de aplicaciones avanzadas para las ciudades.

Las soluciones que presentó **abertis telecom** en esta nueva edición del congreso estuvieron orientadas a optimizar los recursos, promover la sostenibilidad y proporcionar datos que facilitan la gestión de un modelo de ciudad eficiente, respetuoso con el medio ambiente y adaptado a las necesidades del ciudadano actual.

## Ahorro en el sistema de riego

La solución más visible en esta ocasión fue el sistema de sensores de riego, que permite optimizar el uso del riego y, al mismo tiempo, reduce y detecta con mayor facilidad fugas de agua. Esto posibilita un ahorro del consumo hídrico que oscila entre el 30 y el 35%. En términos económicos, este sistema de sensores y mejora operativa supone una disminución de los costes que alcanza el 15 y el 20%, lo que permite focalizar los recursos del equipo profesional en actividades de mayor valor añadido que potencian la eficiencia en el entorno de trabajo.

Se trata del primer proyecto a nivel estatal que combina la gestión de datos satelitales con sensores terrestres para procesar y gestionar información en la implementación de un sistema de riego. Esta aplicación cuenta con sensores de tierra, ambientales y estaciones meteorológicas que captan y analizan datos relacionados con el nivel del agua, la humedad del terreno y la climatología.

Esta información, combinada con imágenes de satélite que analizan la tonalidad del color verde de la arboleda, proporciona un análisis de la situación que determina unos parámetros concretos de la cantidad de agua y los momentos específicos para regar.

En la actualidad, se ha instalado un entorno de prueba de este sistema en uno

de los parques de Barcelona en virtud de un acuerdo con el Ayuntamiento de la ciudad.

## Mapa de visualización integral de la ciudad

Esta solución centraliza datos procedentes de distintas fuentes que proporcionan información de la situación en diferentes ámbitos urbanos. Se trata de un mapa que aporta una visualización y análisis detallado en términos de movilidad, transporte, accesibilidad, seguridad y emergencias. A través de esta aplicación tecnológica, los usuarios visualizan y conocen el detalle del volumen de tráfico en una zona concreta, las posibilidades de aparcamiento y las vías más masificadas, así como incidentes que afecten a la vía pública. ■

**Stand de abertis telecom en el congreso Smart City Expo celebrado en Barcelona.**



## Encuentro Greencities & Sostenibilidad

- **abertis telecom** participó los días 2 y 3 de octubre en la cuarta edición del foro Greencities & Sostenibilidad, encuentro dirigido a la eficiencia energética en el entorno urbano. **abertis** expuso las soluciones tecnológicas y los proyectos que ha implementado a lo largo de los últimos años para impulsar el desarrollo de las ciudades inteligentes en España.



XXVII ENCUENTRO DE LAS TELECOMUNICACIONES

## abertis defiende un reparto inteligente del espectro audiovisual

El director general de Telecomunicaciones de **abertis**, Tobías Martínez, también abogó por la compatibilidad entre las nuevas redes móviles de cuarta generación y la televisión

TEXTO Y FOTOS abertis

El director general de Telecomunicaciones de **abertis**, Tobías Martínez, defendió en el XXVII Encuentro de las Telecomunicaciones en la UIMP de Santander la necesidad de utilizar el reparto de la frecuencia de espectro audiovisual de un modo eficiente e inteligente. Tobías Martínez se refirió también al nuevo plan del dividendo digital por el que se liberará la banda del espectro 800 para telefonía móvil de cuarta generación a través de la reubicación de las televisiones.

Las nuevas redes móviles de cuarta generación, señaló, "no tienen por qué perjudicar a la televisión". Para el director general, "es perfectamente compatible dar respuesta a todos", y aseguró que, reutilizando al máximo las frecuencias de las que disponemos, el despliegue del 4G "es positivo para la industria, el país, Europa y el consumidor". Tobías Martínez también incidió en las tendencias a compartir infraestructuras que se están produciendo en todo el mundo.

El directivo recordó además que los operadores ya han empezado el despliegue en los 1.800 MHz, en consonancia al modelo

que se está llevando a cabo en el resto del mundo, lo que no significa que no se pueda liberar la banda de los 800 MHz que utilizan las televisiones para el uso de las comunicaciones móviles. Señaló que es legítimo que empresas y sectores de telecomunicaciones y audiovisual "defiendan cada uno lo suyo" y que no debe sacrificarse un sector a costa de otro.

### Rediseño de las redes

Tobías Martínez recordó también que el aumento de la demanda de datos forzaría a un rediseño de las redes actuales. En su opinión, el alza del tráfico de datos obligará a instalar más antenas y, por tanto, las operadoras deberán invertir más en equipos de red.

Por último, advirtió sobre la coyuntura actual, en la que los ingresos de las operadoras están cayendo mientras que, al mismo tiempo, deben elevar sus inversiones en infraestructuras. De igual forma, abogó por un modelo de racionalización de la red que maximice la rentabilidad y las inversiones, y que permita a las operadoras ahorrar costes y centrar sus esfuerzos en crear servicios. ■

Bajo estas líneas, el director general de telecomunicaciones de **abertis**, Tobías Martínez, durante su intervención.





FUNDACIÓN ABERTIS

# La sede de la fundación abertis, centro para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas

La UNESCO elige el castillo de Castellet, que promoverá y desarrollará actividades de estudio, protección y conservación del medio ambiente

TEXTO Y FOTOS abertis



La sede de la **fundación abertis**, el castillo de Castellet, será centro para las Reservas de la Biosfera de los Ecosistemas Mediterráneos que impulsa la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). La resolución se conoció en noviembre en el marco de la Conferencia General que el organismo internacional celebra en París. La designación permitirá un estudio profundo de la región mediterránea dado que el castillo de Castellet se encuentra en un enclave único, con una rica biodiversidad, y posee la certificación ISO 14:001, que garantiza una correcta gestión medioambiental que minimiza su impacto en el territorio.

El plan de actividades previsto que se desarrollará en Castellet estará centrado en la creación de un fondo de documentación sobre la sostenibilidad en los espacios naturales, así como en los servicios ambientales de las Reservas de la Biosfera e indicadores de sostenibilidad en red. También se elaborará una base de datos en el marco de la cooperación Norte-Sur a partir de la recopilación de publicaciones sobre cooperación internacional relativas a las Reservas de la Biosfera y Parques Nacionales de la región Mediterránea. Asimismo, se organizarán seminarios, encuentros, programas educativos, excursiones y paseos didácticos.

La designación supone un hito destacado para la **fundación abertis**. En palabras del presidente de **abertis** y de la **fundación**

**abertis**, Salvador Alemany, "que la sede de nuestra fundación acoga el centro para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas es un honor y, a la vez, una oportunidad para profundizar en el estudio y protección del medio ambiente, así como del rico entorno en el que se encuentra el castillo de Castellet".

Por su parte, el director de Relaciones Institucionales de **abertis** y director de la **fundación abertis**, Sergi Loughney, agradeció el especial interés demostrado por esta candidatura por el Organismo Autónomo de Parques Nacionales y, en extensión, por los ministerios de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y a Educación, Cultura y Deporte, así como al embajador delegado de España en la UNESCO, Juan Manuel de Barandica. Asimismo, a la Generalitat de Catalunya y al Consorci del Parc del Foix, donde se encuentra ubicada la sede de la fundación.

## Las reservas de la biosfera

Las Reservas de la Biosfera son lugares geográficos representativos de diferentes hábitats del planeta y abarcan tanto ecosistemas terrestres como marinos. La UNESCO inició a principios de los años setenta la selección de estos espacios naturales con el objetivo de conservar y proteger su biodiversidad, así como de fomentar el desarrollo económico y humano en estas zonas, la investigación, la educación y el intercambio de información dentro de la red mundial que hoy constituyen más de 560 Reservas de la Biosfera en 110 países. Eran los primeros pasos hacia el concepto de desarrollo sostenible que hoy conocemos como Programa MaB (sobre el Hombre y la Biosfera, conocido por sus siglas en inglés, *Man and Biosphere*).

## Estudio del medio ambiente

La **fundación abertis** es una organización dedicada a promover y difundir el estudio



LAS RESERVAS DE LA BIOSFERA REPRESENTAN DIFERENTES HÁBITATS TERRESTRES Y MARÍTIMOS DEL PLANETA



El castillo de Castellet, sede de la **fundación abertis**.



sobre la repercusión de las grandes infraestructuras en el territorio, especialmente en la economía, la demografía y el medio ambiente, en colaboración con universidades e instituciones académicas. La fundación también canaliza algunos de los patrocinios de **abertis** y ejerce un papel cohesionador de las acciones de responsabilidad social corporativa de las empresas del Grupo.

■ ■ ■  
LA DESIGNACIÓN PERMITIRÁ  
UN ESTUDIO PROFUNDO DE  
LA REGIÓN MEDITERRÁNEA,  
DADO QUE CASTELLET  
SE ENCUENTRA EN  
UN ENCLAVE ÚNICO

La política medioambiental de **abertis** se centra en la implantación progresiva de un sistema de gestión medioambiental en los diferentes ámbitos de actuación del Grupo, de acuerdo con los requerimientos de la norma internacional ISO 14:001, con el objetivo de minimizar el impacto ambiental de sus actividades. En este sentido, **abertis** trabaja para reducir la huella de car-



bono de su actividad económica (*Carbon Disclosure Project*), optimizar la gestión de los residuos y conservar la biodiversidad de los espacios naturales donde se encuentran las infraestructuras gestionadas por el Grupo. En **abertis** también se llevan a cabo acciones de sensibilización medioambiental para hacer extensivo el compromiso con el entorno a colaboradores, clientes y proveedores.

#### Historia del castillo de Castelllet

La primera referencia documental conocida del castillo data del año 977. La fortaleza tuvo una gran importancia estratégica hasta el siglo XVI. En estos siglos, la posesión del castillo alternó entre varios linajes de feudatarios, los condes de Barcelona (siglo XI) y la corona catalano-aragonesa (siglo XV). A partir de entonces, el castillo fue encadenando periodos de decadencia hasta llegar al estado de ruina. Entre 1928 y 1930 se hizo una restauración parcial del castillo, que incluyó las estructuras de la parte central y de poniente. La **fundación abertis** lo rehabilitó completamente y hoy acoge su sede.

Los trabajos arqueológicos que se han llevado a cabo en los últimos años permiten

afirmar que en el cerro donde está el castillo ha habido presencia humana desde la época de los íberos, ahora hace 2.500 años, y que el lugar siempre ha estado vinculado a la vigilancia de las vías de comunicación: el río Foix y la Vía Hercúlea, después llamada Vía Augusta, actual autopista AP-7.

**El castillo de Castelllet está ubicado en un rico entorno natural.**

#### La fundación abertis en Francia

La **fundación abertis** inició en 2011 sus actividades en Francia con la creación de una cátedra, conjuntamente con l'École des Ponts ParisTech e IFSTTAR, para la formación y la investigación en materia de gestión de infraestructuras, así como con el lanzamiento de un programa de formación para jóvenes sobre conducción en autopista: Autoroute Académie.

La **cátedra abertis**, que está formada por una red de colaboraciones con distintas universidades, aumentará en breve su presencia internacional con la creación de una en Sao Paulo (Brasil). Actualmente forman parte de ella: la **cátedra abertis-UPC Barcelona Tech** de Gestión de Infraestructuras del Transporte; la **chaire abertis-École des Ponts ParisTech-IFSTTAR** (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux); la **cátedra abertis-UPR** (Universidad de Puerto Rico); y la **cátedra abertis-Universidad de Chile**. Todas ellas están centradas en la investigación en materia de gestión de infraestructuras en los distintos territorios en los que se encuentran. ■

■ ■ ■  
LA FUNDACIÓN ABERTIS  
COHESIONA LAS ACCIONES  
DE RESPONSABILIDAD  
SOCIAL DE LAS EMPRESAS  
DEL GRUPO

# Acuerdo para preservar el Parc del Foix

A través de esta iniciativa conjunta con la Diputación de Barcelona y el Consorcio del Parc del Foix, la **fundación abertis** pretende llevar a cabo la conservación y la mejora del parque



TEXTO Y FOTOS abertis



Tras el incendio que el pasado mes de junio arrasó más de 200 hectáreas del Parc del Foix y otras 400 hectáreas del término de Vilanova i la Geltrú (Barcelona), la **fundación abertis** llegó a un acuerdo con el Consorci del Parc del Foix para la prevención de incendios en el parque. De este modo, el presidente de **abertis** y de la **fundación abertis**, Salvador Alemany; el presidente de la Diputación de Barcelona, Salvador Esteve; y el presidente del Consorcio del Parque del Foix y alcalde de Castellet i la Gornal, Miguel Delgado, ratificaron un acuerdo de colaboración para la elaboración, desarrollo y ejecución de un Plan Integral de mejora forestal y prevención de incendios en la zona.

El Parque del Foix forma parte de un consorcio integrado por la Diputación de Barcelona, la **fundación abertis** y los ayuntamientos de Castellet i la Gornal y Santa Margarida i els Monjos. En él se encuentra el castillo de Castellet, sede de la fundación y recientemente declarado Centro para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas de la

UNESCO. El acuerdo contempla una aportación anual de 20.000 euros por parte de la **fundación abertis** que irán destinados a trabajos forestales durante los próximos cinco años. Este apoyo se dirigirá especialmente a las zonas afectadas por incendios forestales y a la prevención de incendios dentro del ámbito territorial gestionado por el Consorcio.

Tras la presentación, las autoridades visitaron el llamado Fondo de la Garçosa, donde el 12 de junio del año pasado se inició un incendio forestal que afectó a un total de 636,44 hectáreas, de las cuales 208,25 correspondían al espacio protegido del Parque del Foix –en el término municipal de Castellet i la Gornal–; y 428,19 hectáreas al término municipal de Vilanova i la Geltrú.

La visita permitió constatar la regeneración natural del parque, por lo que no será necesaria la repoblación artificial. Las tareas se centran en la conservación, el mantenimiento de los bosques en estado óptimo de crecimiento y en la prevención de incendios. ■

De izq. a dcha.: Miguel Delgado, Salvador Esteve y Salvador Alemany firmando el acuerdo de colaboración entre la **fundación abertis** y el Consorci del Parc del Foix.



FUNDACIÓN ABERTIS

# abertis celebra su Día del Voluntariado más internacional

La **fundación abertis** anunció la donación de un total de 24.000 euros a cuatro iniciativas solidarias, entre ellas la lucha contra el cáncer o la mejora al acceso de agua potable en África

TEXTO Y FOTOS abertis



**abertis** celebró en diciembre su quinto Día del Voluntariado Corporativo, acogiendo distintas actividades de ayuda y sensibilización, centradas este año en el aumento de la pobreza. Bajo el lema *Ahora más que nunca, tenemos un mundo por compartir*, esta edición se centró en la internacionalización del programa de Voluntariado Corporativo, Voluntaris, en los países en los que el Grupo opera.

El acto institucional celebrado en la sede del grupo **abertis** en Barcelona contó con la participación de Neus Munté, *consellera* de Bienestar Social y Familia de la Generalitat de Catalunya; del presidente de **abertis** y de la **fundación abertis**, Salvador Alemany; y de representantes de voluntariado internacional

de **abertis** en Argentina, Brasil, Chile, España, Francia y Puerto Rico. También asistieron a la jornada representantes de Cáritas Diocesana, Cruz Roja, Banc dels Aliments, Institut Guttman y de la fundación Abadia de Montserrat.

## Donación

El presidente de **abertis** y de la **fundación abertis**, Salvador Alemany, destacó que "el voluntariado en **abertis** forma parte del alma de la empresa, prueba de ello es que crece año tras año" y reforzó la idea que transmite el lema del Día del Voluntariado, pues "en un entorno de crisis generalizada, la respuesta de la sociedad y de la empresa son clave".

## Donaciones a proyectos solidarios

La **fundación abertis** anunció la donación de un total de 24.000 euros a cuatro iniciativas solidarias. Así, la fundación destinará 6.000 euros a cada uno de los proyectos ganadores: terapia celular NK para niños con cáncer, de la Fundación Cris contra el cáncer; *Una salud digna para todos*, de la Fundación Recover y Hospitales para África; terapia psicológica para pacientes con déficit de atención e hiperactividad, de la AMPA Colegio Público Antonio Robles; y, por último, la mejora al acceso

El director corporativo de Relaciones institucionales, Sergi Loughney (izq.), y el presidente de la compañía, Salvador Alemany, durante la donación a proyectos solidarios en el Día del Voluntariado Corporativo.

BAJO EL LEMA 'SUMAMOS VOLUNTADES', ABERTIS ORGANIZA DIVERSAS ACTIVIDADES SOLIDARIAS A LO LARGO DEL AÑO EN LAS DISTINTAS SEDES QUE EL GRUPO TIENE POR EL MUNDO



EN LA SEDE PRINCIPAL DEL GRUPO ABERTIS, EN BARCELONA, SE HA RECOGIDO UN TOTAL DE 443 KILOGRAMOS DE ALIMENTOS QUE SE HAN ENTREGADO AL BANCO DE ALIMENTOS DE LA CIUDAD

de agua potable para el consumo humano en Etiopía, de la Fundación Canfranc.

### Actividad en diversos países

Dada la creciente demanda de alimentos actual, durante el mes de diciembre se promovió la recogida de alimentos en las distintas sedes que el grupo **abertis** tiene por el mundo. En la sede principal, en Barcelona, también se recogieron juguetes nuevos o seminuevos, así como regalos para adolescentes, que irán destinados a los niños y niñas de las casas de acogida de la Fundación Concepció Juvanteny.

### Programa de voluntariado corporativo

**Voluntaris**, el Programa de Voluntariado Corporativo de **abertis**, es una iniciativa impulsada por un grupo de trabajadores de la compañía, mediante la cual **abertis** facilita a sus empleados un marco para poder desarrollar actividades de voluntariado durante su tiempo libre. Bajo el lema *Sumamos voluntades*, se organizan diversas actividades solidarias a lo largo del año, en las distintas sedes que el Grupo tiene por el mundo.

### Balace de la recogida

El total fueron 2.630 kilos los que se recogieron de las distintas oficinas de **abertis** en España, Francia, Brasil y Argentina, lo que supone un incremento de 647 kg respecto a 2012. En España, la recogida de alimentos se ha destinado al Banco de Alimentos, mientras que en Argentina se ha colaborado con el Hogar Diurno Niño Jesús y en Francia con Les restaurants du Coeur.

Otra de las acciones destacables del Voluntariado fue la colaboración de empleados de **abertis** con la Fundació Concepció Juvanteny, dedicada al cuidado de niños en acogida y para la que se recaudaron cerca de 1.000 euros, que se destinaron a los adolescentes que viven en las cuatro casas de acogida que esta fundación tiene en Barcelona. ■



1



2



3

— 1 — **Acto institucional del Día del Voluntariado, con representantes internacionales de voluntaris.**

— 2 — **Punto de recogida de alimentos en la sede de abertis en Barcelona.**

— 3 — **Programa del Día del Voluntariado.**



FUNDACIÓN ABERTIS

## abertis, de nuevo al lado de la cultura

Tras el récord de visitantes de la exposición de Dalí en el Reina Sofía de Madrid, la compañía patrocina la obra de Tàpies, expuesta en el MNAC de Barcelona



TEXTO Y FOTOS abertis/Fundació Antoni Tàpies

Entre el 21 de junio y el 3 de noviembre de 2013, los amantes del arte de Antoni Tàpies pudieron ver de cerca más de 140 obras procedentes del taller del artista y de la Colección de la Fundació Antoni Tàpies. Organizada conjuntamente por la **fundación abertis**, la Fundació Antoni Tàpies y el Museu Nacional d'Art de Catalunya (MNAC), la exposición *Tàpies. Desde el interior* permitió conocer en profundidad el legado del pintor y escultor, así como descubrir obras desconocidas que han permanecido casi invisibles, incluso inéditas en algunos casos. La muestra abarca desde 1945 hasta 2011 y hace visible la experimentación infatigable del artista: el desarrollo de su iconografía, su vocabulario hecho de signos, de materias, de colores y de objetos cotidianos.

### Una exposición, dos salas

Para su primera incursión en la obra de Antoni Tàpies, el comisario de la exposición, Vicente Todolí, presta una atención particular a la dependencia del pintor con la ruptura incansable e intranquila de las vanguardias, una seña personal del artista que desborda los museos y las reglas de la historia del arte. Es por este motivo que la exposición *Tàpies. Desde el interior* se extiende de la Fundació Antoni Tàpies al Museu Nacional d'Art de Catalunya y se desarrolla en las salas de ambas instituciones. La obra se expone en dos líneas de trabajo diferenciadas: por un lado, las grandes composiciones murales; por el otro, los objetos cotidianos y los materiales pobres.

En la Fundació Antoni Tàpies, la selección se centra en una serie de obras desde 1946 hasta 2009 que evidencian el interés de Tàpies por los materiales pobres y los objetos: desde el uso del cartón, hilos y cordeles de las primeras obras, hasta el ensamblaje y la incorporación del objeto en la superficie de la tela que se ponen más de manifiesto a partir de finales de la década de 1960. La selección hace patente la voluntad de Tàpies de magnificar lo que se considera pequeño e insig-



nificante, para mostrar que todo aquello que se concibe como marginal puede sugerir ideas esenciales.

En el Museu Nacional d'Art de Catalunya se presenta la evolución de las composiciones murales a través de un recorrido que abarca toda su producción artística, desde mediados de los años 40 hasta 2011, desde la pastosidad y el grosor de la pintura

de los primeros años hasta la experimentación con nuevos materiales, como el barniz, el látex y las planchas de metal de las décadas siguientes. La muestra pone de manifiesto el interés constante de Tàpies por la materia con dos enfoques distintos pero complementarios: como rechazo al lenguaje artístico tradicional, y como sinónimo de cambio y de transformación.

La colaboración por parte de **abertis** y la **fundación abertis** con el legado de Antoni Tàpies es una muestra más del compromiso de la compañía con la cultura, que participa con las grandes instituciones de los países en los que el Grupo está presente con el objetivo de hacer accesible la cultura al gran público y acompañar a las Administraciones Públicas en este cometido. ■



Momento de la presentación de la muestra de Antoni Tàpies en el Museu Nacional d'Art de Catalunya bajo el patrocinio de la **fundación abertis**.

CAMPAÑA RSC

# Invertir en seguridad

**abertis autopistas Chile y arteris en Brasil lanzan sendas campañas de seguridad vial en su red viaria con el fin de reducir la siniestralidad en las carreteras**

TEXTO Y FOTOS abertis

**abertis autopistas** Chile se ha propuesto el firme compromiso de reducir los accidentes en su red de autopistas. *No te cambies de vehículo* es el lema de la nueva campaña lanzada por la compañía, que persigue concienciar a los usuarios de la importancia de una conducción responsable, tras los preocupantes índices de siniestralidad que se registran cada año en las carreteras. La ministra chilena de Obras Públicas, Loreto Silva, y la Secretaria Ejecutiva de CONASET (Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito de Chile), Francisca Yáñez, estuvieron presentes en el lanzamiento de la campaña, impulsada por **abertis** y la fundación Corre Conmigo.

"El objetivo principal de esta campaña es concienciar a los chilenos de lo importante que es conducir atentos a las condiciones del tráfico para evitar accidentes, sobre todo en fechas emblemáticas, donde el aumento de los vehículos en las autopistas y carreteras sube también el riesgo de accidentes", señaló la

ministra. "Las últimas semanas nos hemos coordinado con todas las concesionarias para reforzar las medidas de seguridad, la disponibilidad de los vehículos de emergencia y de personal de las autopistas en la ruta para disminuir lo más posible las causas de congestión".

Por su parte, el director general de **abertis autopistas** Chile, Luis Miguel de Pablo, aseguró que "la política de responsabilidad social corporativa es promover iniciativas en los ámbitos medio ambiental, cultural y social. A través de esta campaña queremos hacer un enfático llamamiento a los conductores para conducir de forma responsable, para que el alcohol y la velocidad no empañen esta celebración".

Durante la campaña se entregaron folletos informativos en las cabinas de peaje de Ruta 68 y Autopista del Sol, además de hacerse difusión a través de las redes sociales. Respecto a la participación de la policía en la iniciativa, el General Inspector, Alfonso Muñoz, afirmó que "la

**La ministra de Obras Públicas chilena, Loreto Silva, entregó algunos folletos informativos de la campaña.**





responsabilidad debe ser compartida. Es importante que tanto conductores como peatones respeten las normas del tráfico porque solamente así podremos prevenir los accidentes”.

### Largo recorrido en Brasil

La campaña de seguridad vial que promueve **arteris** en Brasil arrancó el mes de septiembre para desplegarse en sus nueve concesionarias, en un total de 3.250 kilómetros de carreteras. Se trata de una campaña emprendida por el departamento de Responsabilidad Social Corporativa de **arteris** y que cuenta con el apoyo de la **fundación abertis** y la sociedad Brookfield. Empleados de la compañía repartieron folletos con orientaciones y consejos a conductores y peatones, con el propósito de reducir los accidentes de circulación.

El lanzamiento de la campaña nacional de seguridad tuvo lugar en la carretera Governador Mário Covas, BR-101, en el tramo que une el final de Ponte Rio Niterói con la frontera entre los estados de Río de Janeiro y Espírito Santo, en el municipio de Sao Gonçalo. La empresa distribuyó los folletos de forma simultánea en todos los puntos de peaje administrados por las concesionarias Autovias, Centrovias, Intervias, Autopistas Fernão Dias, Régis Bittencourt, Litoral Sul y Planalto Sul. En total, se han distribuido más de medio millón de folletos.

La campaña nacional de tráfico es asimismo la primera acción de GERAR, el grupo estratégico creado por **arteris** para tra-

bajar en la reducción de los accidentes y de la siniestralidad en las carreteras bajo su gestión. GERAR tiene un carácter multidisciplinar, cuenta con profesionales de diversas áreas que posibilitan una gran riqueza de ideas y acciones centradas en la gestión de los conocimientos y en la sinergia de las buenas prácticas. ■

Un momento de la presentación de la campaña de seguridad vial de **arteris**.



De izq. a dcha., el director de la autopista Régis Bittencourt, Eneo Palazzi; el presidente de **arteris**, José Carlos Ferreira; el consejero delegado de **arteris**, David Díaz; y el consejero delegado de **abertis**, Francisco Reynés.



FUNDACIÓN ABERTIS

# Dalí cautiva en Madrid

La muestra del artista ampurdanés que se exhibió en el Museo Reina Sofía fue la más vista de todos los tiempos, con más de 730.000 visitantes



TEXTO Y FOTOS abertis

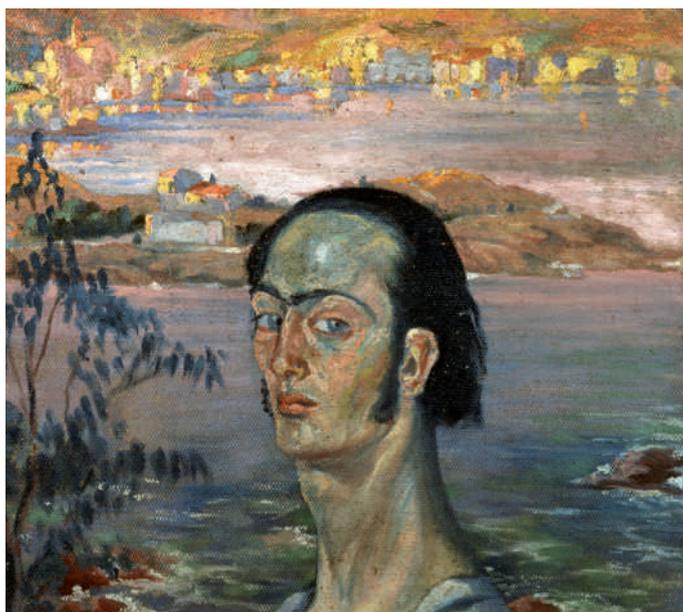
Madrid tuvo la ocasión de ver renacer al genio de Salvador Dalí durante los meses en que su legado artístico estuvo expuesto en el Museo Reina Sofía. De abril a septiembre de 2013, un total de 732.000 personas visitaron la retrospectiva del máximo exponente del surrealismo, convirtiéndose así en la más visitada de la historia en la ciudad. La muestra, patrocinada por la **fundación abertis** y organizada conjuntamente con el Centre Pompidou de París, tuvo ya un gran éxito en la capital francesa, con más de 730.000 visitantes a lo largo de sus cuatro meses de actividad.

## Treinta obras inéditas en España

Bajo el título *Dalí. Todas las sugerencias poéticas y todas las posibilidades plásticas*, se expusieron más de doscientas obras procedentes de reconocidas instituciones, colecciones privadas y de los tres depositarios del legado Dalí: la Fundació Gala-Salvador Dalí de Figueres, el Salvador Dalí Museum Saint Petersburg de Florida y el Museo Reina Sofía de Madrid. Treinta de las doscientas obras que se expusieron eran inéditas en España, como *Las bañistas*, cedida por el museo de Saint Petersburg, *La persistencia de la memoria*, del MoMa de Nueva York, o *Alucinación: seis imágenes de Lenin sobre un piano*, del Centre Pompidou de París.



El Reina Sofía expuso más de 200 obras procedentes de reconocidas instituciones y colecciones privadas.



## Una de las más completas exposiciones del pintor

La exposición estuvo compuesta por once secciones que contenían, además de pinturas y dibujos, material documental, fotografías, manuscritos del propio Dalí, revistas, películas y filmaciones. El período surrealista del artista constituyó el plato fuerte de la muestra, en el que destacó su famoso método paranoico-crítico desarrollado como mecanismo de transformación y subversión de la realidad. Por todo ello, la exposición fue una de las más completas que se han hecho sobre el pintor.

El patrocinio de esta retrospectiva es una iniciativa más de la **fundación abertis** para promover la cultura. Recientemente también patrocinó la exposición sobre el pintor Antoni Tàpies, que pudo verse en el MNAC y en la fundación del artista de junio a noviembre de 2013. ■

# Francisco Reynés, premiado con la Orden de Bernardo O'Higgins

La condecoración es la más alta distinción que otorga el Estado chileno a ciudadanos extranjeros

TEXTO Y FOTOS abertis

El consejero delegado de **abertis**, Francisco Reynés, fue condecorado en Chile con la Orden de Bernardo O'Higgins por su compromiso e implicación en el desarrollo económico y social del país. El embajador de Chile en España, Sergio Romero, fue el encargado de concederle la orden en un acto privado en la residencia del Embajador en Madrid.

La condecoración Orden de Bernardo O'Higgins es la prolongación de la Orden Al Mérito de Chile, y se trata de la más alta distinción que otorga el Estado chileno a ciudadanos extranjeros que merecen ser distinguidos por su participación sobre-

saliente en las artes, ciencias, educación, industria, comercio o cooperación humanitaria y social.

**abertis** se ha convertido en los últimos años en el principal operador de vías de alta capacidad del país andino. Tras la reciente adquisición de tres nuevas concesionarias de autopistas, el Grupo gestiona un total de seis concesiones con 771 kilómetros.

El Grupo también destaca en Chile por su activa política de Responsabilidad Social Corporativa, a través de la cual ha desplegado un extenso programa de seguridad viaria, así como con el lanzamiento de la **cátedra abertis-Chile**. ■



# Salvador Alemany, distinguido con la Orden de Isabel la Católica

La condecoración reconoce méritos de carácter civil que redunden en beneficio del país o que favorezcan las relaciones con la comunidad internacional

TEXTO Y FOTOS abertis

El presidente de **abertis**, Salvador Alemany, fue condecorado con la Orden de Isabel la Católica en un acto celebrado en enero en la Casa Asia de Barcelona. Dicha condecoración se concede a ciudadanos españoles o extranjeros que hayan realizado méritos de carácter civil que redunden en beneficio del país o que contribuyan, de modo relevante, a favorecer las relaciones de amistad y cooperación con el resto de la comunidad internacional. El ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación, José Manuel García-Margallo, fue el encargado de presidir la entrega de condecoraciones. El evento contó también con la presencia del ministro de Interior, Jorge Fernández Díaz; la delegada del Gobierno, María de los Llanos de Luna; el secretario de Estado para la Unión Europea, Íñigo Méndez de Vigo, y el secretario general para la Unión del Mediterráneo, Fathallah Sijilmassi. Además del presidente



de **abertis**, los distinguidos con la Orden de Isabel la Católica fueron Javier Monzón de Cáceres, presidente de INDRA; Jorge Calvet Spinatsch, presidente de Gamesa Corporación Tecnológica, SA; Juan Lladó Arburúa, vicepresidente y consejero delegado de Técnicas Reunidas, SA, y Antonio Montes Pérez del Real, director general de Alianza Sumaq y director del Instituto de Empresa. ■

De izda. a dcha., la delegada del Gobierno español en Cataluña, María de los Llanos de Luna; el ministro de Interior, Jorge Fernández Díaz; el presidente de **abertis**, Salvador Alemany; el ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación, José Manuel García-Margallo, y el presidente de Indra, Javier Monzón.



## FUNDACIÓN ABERTIS

## Nuevos miembros en el Patronato de la fundación abertis

El Patronato de la **fundación abertis** aprobó en octubre la incorporación de tres nuevos miembros como patronos de la entidad. Se trata de Miquel Roca, Leopoldo Rodés y José Manuel Basáñez. Tras estas incorporaciones, el Patronato de la **fundación abertis** está formado por Salvador Alemany, presidente; Francisco Reynés, Miquel Roca, Leopoldo Rodés, José Manuel Basáñez y Sergi Loughney como patronos; Joan Artur Margenat, secretario, y Sergi Loughney como director.

Miquel Roca es licenciado en Derecho y socio-presidente del bufete Roca Junyent. Como jurista tiene una amplia experiencia en el ejercicio de la profesión, que inició hace más de cuarenta años. En el ámbito social es, entre otros, vicepresidente de la Fundación Barcelona Cultura, presidente del Museu Nacional d'Art de Catalunya y patrono vitalicio de la Fundación Gala-Dalí. Fue presidente de la **fundación abertis** entre 2003 y 2012.

Por su parte, Leopoldo Rodés es licenciado en Derecho y empresario. Presidente de la empresa de comunicación Havas Media, es miembro de los consejos de Administración de



"la Caixa", Prisa TV, Havas SA y del Grupo Financiero INBURSA. Asimismo, fundó y fue el primer presidente del Instituto de Empresa Familiar, donde actualmente sigue ostentando el cargo de presidente de honor.

José Manuel Basáñez es ingeniero industrial. Actualmente ostenta diversos cargos, entre ellos es presidente de Saba Italia, SpA, así como miembro del Consejo de Administración de Port de Barcelona, Saba, SA y Thyssenkrupp Elevadores, SA. En el ámbito de la administración pública, fue *conseller* de Economía y Finanzas de la Generalitat de Catalunya y vicepresidente del Consejo de Política Fiscal y Financiera. Actualmente también es cónsul honorario de la República de Singapur en Barcelona. ■

De izquierda a derecha los nuevos miembros del patronato de la **fundación abertis**: José Manuel Basáñez, Leopoldo Rodés y Miquel Roca.

## SOSTENIBILIDAD

## abertis, presente en los índices DJSI y Europe 2013

**abertis** se incorpora de nuevo al índice Dow Jones Sustainability Index (DJSI) en las categorías de World y Europe. Éste es el séptimo año en el que está presente, tras seis consecutivos y uno fuera, justo a pocos puntos del acceso. Para la revisión de 2013, el DJSI World invitó a 3.000 empresas, de las que finalmente se seleccionaron 333, que se posicionan como las que reúnen mejores criterios de sos-

tenibilidad corporativa del mundo. La presencia de **abertis** en este índice es el fruto del trabajo del Grupo por mantener los avances en actuaciones sostenibles, así como al desarrollo de buenas prácticas empresariales en los planos económico, social y medioambiental. **abertis** estructura estas actuaciones a través de su Plan Estratégico de Responsabilidad Social, aplicado a sus distintos ámbitos de actuación. ■



## SOSTENIBILIDAD

## abertis, en el libro de RobecoSAM

**abertis** es la única empresa española de su sector, el de gestión de infraestructuras, que figura como líder en el prestigioso libro de sostenibilidad que anualmente publica RobecoSAM. Con categoría de Bronze Class, **abertis** mantiene esta calificación por la extensa política de Responsabilidad Social Corporativa que desarrolla en todos los paí-

ses en los que el Grupo opera, después de participar en el análisis junto a 818 compañías de 39 países.

RebecoSAM, gestora especializada en Inversión Sostenible, forma parte del consejo del Dow Jones Sustainability Index (DJSI), que reúne a las empresas con mejores criterios de sostenibilidad corporativa del mundo. ■



## CORPORACIÓN

# Visita institucional a Puerto Rico

El presidente de **abertis**, Salvador Alemany, hizo el pasado mes de enero un viaje institucional a Puerto Rico, en que reiteró al gobernador Alejandro García Padilla el compromiso del Grupo de continuar colaborando en pro del bienestar y desarro-

llo económico de la isla, dotándola con autopistas de clase mundial.

Salvador Alemany se reunió también con el presidente de la Universidad de Puerto Rico, el doctor Uroyoán Walker, quien agradeció al presidente de **abertis** el establecimiento el

El presidente de **abertis**, Salvador Alemany, con el gobernador de Puerto Rico, Alejandro García Padilla.

año pasado de la cátedra **abertis** en el primer centro docente de la isla. Durante su visita, Salvador Alemany aprovechó además para reunirse con el secretario de Estado, David Bernier, y el cónsul de España, Eduardo Garrigues. ■

## INTERNET

# Gestión integral de las GIX de Barcelona

**abertis telecom**, a través de **tradia telecom**, se ha adjudicado el contrato para la evolución tecnológica y gestión de forma integrada de la totalidad de las infraestructuras y redes de telecomunicaciones, denominadas GIX, que son propiedad municipal de la ciudad de Barcelona. Por un importe que supera los 9 millones de euros, el contrato adjudicado por la Comisión de Hábitat Urbano del Ayuntamiento barcelonés establece una duración de ocho años con una posibilidad de prórroga de dos años adicionales. Esta licitación permitirá que, por primera vez, todas las infraestructuras del Ayuntamiento de Barcelona sean gestionadas de manera conjunta: las redes de fibra que tiene la ciudad (para la gestión de la informática corporativa, la regulación de la movilidad urbana y la provisión de servicios de fibra óptica en el ámbito del distrito 22@) y la red Wi-Fi municipal (que proporciona el servicio ciudadano Barcelona Wifi). ■

## CÁTEDRA ABERTIS

# Estudiantes franceses, en abertis



Un grupo de 60 estudiantes de máster de Movilidad y Urbanismo de la Universidad ENPC (École Nationale des Ponts et Chaussées) de París visitó en septiembre las oficinas del Parque Logístico de la Zona Franca (PLZF) en el marco de una actividad organizada por la **cátedra abertis-UPC** y la **cátedra abertis** en Francia. El objetivo fue dar a conocer de cerca el grupo **abertis**. Toni Brunet, director corporativo de Estudios y Gabinete de Presidencia, llevó a cabo la presentación de la compañía. Joan Casanovas, de **abertis autopistas**

España, explicó el funcionamiento del negocio de autopistas, y Raúl González, de **abertis telecom**, las unidades en telecomunicaciones y los espacios Smartzone del Parc Logístic. ■



## INTERNET

# Acuerdo con Amazon

**abertis telecom** ha alcanzado un acuerdo con Amazon para conectar la infraestructura Cloud de Amazon Web Services desde España. En virtud de este acuerdo, el operador ofrecerá servicios de conexión para los clientes de servicios Cloud de Amazon entre las instalaciones del cliente, ubicadas en España y los servidores de Amazon en Londres.

Este servicio, que ambas compañías presentaron en el ámbito del Amazon Web Services Summit del pasado mes de octubre en Barcelona, permitirá a las grandes empresas y corporaciones conectar su red con los servicios Cloud de Amazon. Se podrá hacer a través de una línea directa y privada de comunicación, eligiendo el ancho de banda garantizado que más se adecúe a sus necesidades. ■



AUTOPISTAS

## Protocolo de emergencia ante nevadas

Ante la previsión de nevadas anunciadas por el Servei Meteorològic de Catalunya, la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) y Euskalmet, **abertis autopistas** activó en diciembre su protocolo de emergencias destinado a facilitar la movilidad y la seguridad de la circulación en las autopistas AP-7, AP-2, C-32 y C-33, y AP-68.

El dispositivo de **abertis autopistas** para hacer frente a las nevadas en estas redes cuenta con un total de 45 vehículos quitanieves y/o extendedores de sal, 9 vehículos ligeros de intervención, 15 retropalas y 12 motoniveladoras, así como 7 grúas para el movimiento de vehículos pesados, todos ellos distribuidos a lo largo de las 19 bases de vialidad invernal con las que cuenta **abertis autopistas** en su red de Cataluña y Aragón. ■

BIEN DE INTERÉS CULTURAL

## Rehabilitación en Sant Genís de Rocafort

**abertis autopistas** y el Ayuntamiento de Martorell firmaron un convenio para la financiación de las obras de ordenación y rehabilitación del castillo de Sant Genís de Rocafort. Mediante este acuerdo, **abertis autopistas** aportará un total de 455.287 euros para la ejecución de estas labores. Las obras prevén el acondicionamiento del camino de acceso al conjunto monumental para facilitar la visita pública, así como la consolidación y recuperación de los restos actuales. En la firma del acuerdo participaron Josep Lluís Giménez, director general de **abertis autopistas**, y Salvador Esteve, alcalde de Martorell. El castillo de Sant Genís de Rocafort, declarado Bien de Interés Cultural, es un edificio románico situado en la sierra de Martorell fundado por Guillem II Bonfill, señor de Castellví de Rosanes, en 1042. Se conservan vestigios de la muralla, así como los restos de la iglesia (siglo XII). ■

El dispositivo de **abertis autopistas** opera en las autopistas AP-7, AP-2, C-32 y C-33, y AP-68.

AUTOPISTAS

## Simulacro en el túnel de Xeresa, en la AP-7

**abertis autopistas** realizó en octubre un simulacro de accidente en el interior del túnel de Xeresa, situado en la autopista AP-7 entre Xeresa y Gandía. En el ejercicio, en el que intervinieron un autobús y dos turismos, participaron más de 100 personas entre cuerpos operativos, figurantes, observadores y asistentes. Con el objetivo de minimizar el impacto sobre el tráfico, el simulacro se llevó a cabo de noche y duró cerca de 3 horas. Colaboraron la Demarcación de Carreteras, la Guardia Civil, la Dirección General de Tráfico, el Centro de Coordinación de Emergencias a través de 112, Bomberos de la Diputación de Valencia, SAMU, Protección Civil y los Ayuntamientos de Xeresa, Gandía y Oliva. ■

TECNOLOGÍA EN SEGURIDAD VIAL

## Premio para una investigación de sanef

SafeTRIP, un proyecto liderado por **sanef** y Eutelsat, fue galardonado en diciembre con el premio Estrella de Europa, que distingue a los doce mejores proyectos europeos de investigación. La entrega tuvo lugar durante la presentación del programa europeo Horizonte 2020. SafeTRIP se puso en marcha en octubre de 2009 con el fin de abrir nuevas perspectivas al vehículo conectado y mejorar la seguridad vial. Su objetivo es proporcionar al mundo del transporte una plataforma abierta que reúna aplicaciones de prevención y gestión ante emergencias, mejora de los servicios de seguridad vial y de *hospitality*. SafeTRIP se beneficia de una doble conectividad del vehículo en toda Europa, tanto a través de satélite como de la red 3G. ■

Entrega del premio Estrella de Europa a **sanef** durante la presentación del programa europeo Horizonte 2020.



abertis

**INVESTOR'S**  
*link*

**INVESTOR'S 72**  
abertis presenta su  
estrategia ante la comunidad  
inversora de Francia

## Market data

### BONDS - BENCHMARK GOVERNMENT

Los analistas mejoran las valoraciones

# El mercado respalda el crecimiento del Grupo

	Bid	Bid	Day chg	Wk chg	Month	Year
				yield	chg yld	chg yld
	101.67	4.89	0.02	0.01	0.21	2.13
					0.03	1.38
		5.68	0.02	0.01	-0.05	0.17
					-0.11	-0.59
					-0.04	-0.05
		1.12	0.06	-0.04	-0.14	-0.47
					0.04	0.64
					0.05	0.15
					-0.09	-0.15
		1.83	0.01	0.09	0.55	-0.06
					0.05	-0.03
		1.43	0.57	0.58	0.03	-0.40
					0.07	-0.50
		1.25	0.13	0.07	-0.16	-0.58
					0.08	0.13
					0.13	0.12

# Los analistas respaldan el plan de crecimiento de abertis

Destacan las revisiones al alza generalizadas en la valoración del Grupo

TEXTO Y FOTOS abertis

Tras el *Investor Day* celebrado el pasado mes de septiembre en Brasil, donde se detallaron las últimas operaciones de adquisición y venta de activos, la sólida posición financiera del Grupo y la estrategia a seguir a medio plazo, el mercado ha empezado a reconocer el valor intrínseco de **abertis**. Las valoraciones del conjunto de los analistas que siguen la acción han mejorado de forma sustancial en estos últimos meses, de tal manera que el precio medio objetivo de las doce firmas que han actualizado su modelo se sitúa en 15,83 euros por acción, el 20% por encima de las valoraciones previas al evento celebrado en Rio de Janeiro.

Destacan las nuevas estimaciones realizadas por Deutsche Bank y Raymond James, que revisan al alza el precio objetivo hasta situarlo en 17,4 euros por acción y 17,20, respectivamente, con un incremento relativo respecto a su informe anterior en el caso de la primera del 20%, y del 36% en el de la segunda.

Es esta última la mayor variación al alza relativa de entre todas las revisiones realizadas sobre el precio objetivo de **abertis**. A continuación aparecen las de Barclays y JP Morgan, que elevan sus precios objetivos el 29% y 26%, respectivamente.

Más allá de este reconocimiento a la estrategia desarrollada, la Dirección de **abertis** estima que la actual cartera de activos debería arrojar una valoración implícita de 16,5 euros por acción y, tras computar el programa de inversiones que tiene previsto en mercados como Francia, Chile y Brasil, la cifra se elevaría a 18,5 euros.

Hay que tener en cuenta que esas nuevas valoraciones no están incluidas algunas

de las operaciones cerradas recientemente, como la compra de 4.227 torres de telecomunicaciones a Telefónica y Yoigo por 365 millones de euros o el plan de inversiones que se va a llevar a cabo en la francesa **sanef** a cambio de la extensión del período concesional, el cual está pendiente de autorización por parte de la Unión Europea. También hay recorrido en la valoración intrínseca que el mercado está dando a Hispasat, la empresa de satélites, a la que se le aplican múltiplos similares a los del sector y que, por tanto, está siendo penalizada.

## Expansión y solidez

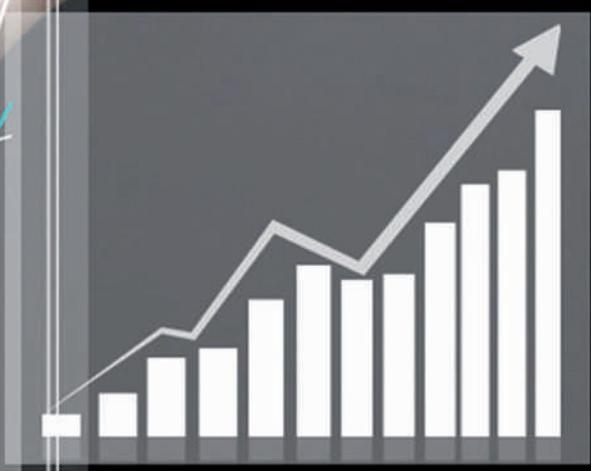
Dentro de esa estrategia de crecimiento, **abertis** ha identificado proyectos en el mundo por un total de 20.500 millones de euros, de los que 6.500 millones están ubicados en Europa, 5.000 millones en América Latina, 5.000 millones en Norteamérica y 2.000 millones en Australia. A su vez, cerca del 80% —unos 16.500 millones— de ese presupuesto se concentran en el sector de peajes de autopistas y 4.000 millones en telecomunicaciones. América Latina, Europa, Norteamérica y Australia son, por este orden, los mercados con más potencial de aportación de ingresos a las cuentas del Grupo en el horizonte de los dos próximos años.

■ ■ ■  
LAS VALORACIONES DEL CONJUNTO DE LOS ANALISTAS HAN MEJORADO DE FORMA SUSTANCIAL EN LOS ÚLTIMOS MESES





Select



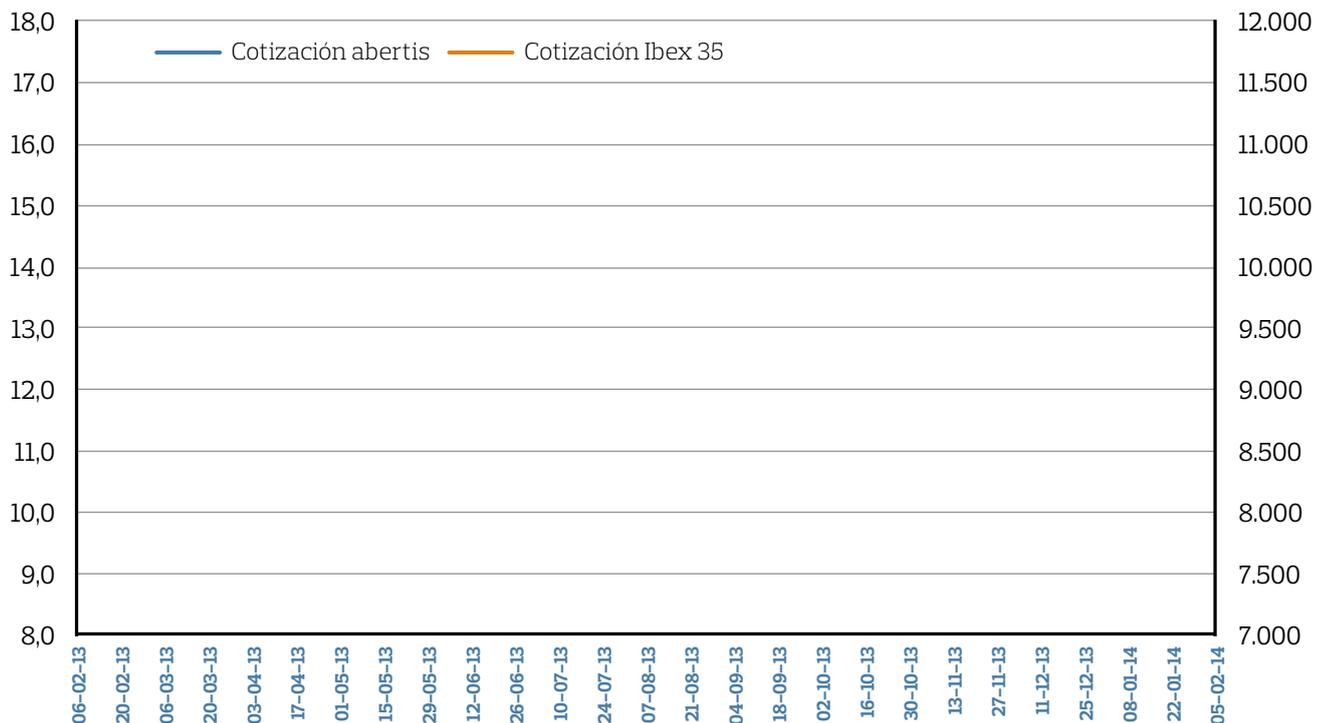


ABERTIS TIENE UN PLAN PARA CRECER APOYADO EN UN MODELO DE NEGOCIO CLARO, SENCILLO Y TRANSPARENTE QUE HA GENERADO UNA RENTABILIDAD MEDIA DEL 12% Y UNA RETRIBUCIÓN AL ACCIONISTA ESTABLE

Teniendo en cuenta este mercado potencial, **abertis** dispone a dos años vista de una capacidad de inversión de 8.000 millones de euros, que provienen de una liquidez de 2.300 millones y de una capacidad para generar caja de 2.200 millones en 3 años, a los que habría que detraer 2.400 millones para afrontar compromisos de pago, como el servicio de la deuda o el dividendo. Es decir, **abertis** dispone de 2.100 millones en recursos movilizables en ese período que, apalancados al 50% y cofinanciados al 49% por entidades financieras, permitirían alcanzar ese presupuesto inversor. En todo caso, **abertis** demanda a los nuevos proyectos una TIR mínima del 12%.

Incluso si se detectan proyectos de inversión que en conjunto superen su capacidad de financiación, **abertis** podría dar entrada en el capital a sus filiales de Telecom y a los negocios de autopistas en Chile y España,

## EVOLUCIÓN DE LA COTIZACIÓN DE ABERTIS 2013-2014





que conjuntamente podrían aportar entre 2.000 y 3.500 millones de euros adicionales.

Los objetivos estratégicos del Grupo son mantener los ratios de crédito y liquidez, mejorar el perfil financiero y crecer. Hoy día **abertis** vale más de 13.000 millones de euros en Bolsa, es líder mundial en autopistas de peaje y también el operador más diversificado del mundo. Estos elementos, unidos a la buena evolución de los resultados en los últimos años, afianzan la solidez y potencial del Grupo.

El *track record* de **abertis** permite pensar que estas expectativas pueden hacerse realidad. La historia de este Grupo de infraestructuras es una historia de compromiso y cumplimiento.

En efecto, durante los últimos 15 años el Grupo ha desarrollado un programa de adquisiciones estratégicas dirigidas al crecimiento e internacionalización, su fortalecimiento financiero y el mantenimiento de una política atractiva de remuneración al accionista. Sólo en los últimos ocho años **abertis** ha invertido más de 12.000 millones de euros en compras dentro y fuera de España. Desde el año 2010 el presupuesto en compras de activos y negocios suma 3.800 millones



HOY EN DÍA ABERTIS VALE MÁS DE 13.000 MILLONES DE EUROS EN BOLSA, ES LÍDER MUNDIAL EN AUTOPISTAS DE PEAJE Y TAMBIÉN EL OPERADOR MÁS DIVERSIFICADO DEL MUNDO

de euros y las desinversiones para focalizarse en sus actividades principales, 4.000 millones.

El esfuerzo por mejorar la eficiencia ha permitido reducir los gastos operativos (Opex) en 300 millones de euros y en 100 los gastos de capital (Capex). El objetivo es mantener esta dinámica en los próximos años, a razón de 150 millones anuales menos en Opex y 70 en Capex. Paralelamente –y éste ha sido un gran reto– el tamaño del Grupo se ha duplicado en concesiones y kilómetros desde 2009 y la plantilla ha crecido un 50%. En pocos años esta estrategia le ha permitido obtener el 58% del Ebitda fuera de las fronteras españolas.

La cuenta de resultados no deja lugar a dudas: los ingresos de **abertis** han crecido

un 37% entre 2009 y 2013, el Ebitda es sólido. Alcanza los 3.100 millones, tras subir el 36%, y el beneficio ha pasado de 617 a 1.024 millones, lo que supone un crecimiento del 66%, sin cambios significativos en el endeudamiento neto. Estas magnitudes han permitido mejorar la retribución al accionista. En 2013 **abertis** ha repartido 0,66 euros por acción, lo que supone un 5% más, teniendo en cuenta la ampliación de capital liberada. El crecimiento anual del dividendo ordinario entre 2006 y 2012 es del 10%.

También se ha realizado un esfuerzo importante en el área de RSC (Responsabilidad Social Corporativa) y, hoy por hoy, es la única empresa española del sector de gestión de infraestructuras que figura como líder en el libro de sostenibilidad que anualmente publica la gestora especializada en inversión sostenible RobecoSAM. El Grupo participa además desde hace siete años en el Dow Jones Sustainability Index (DJSI), en las categorías World y Europe.

**abertis** tiene un plan para crecer apoyado en un modelo de negocio claro, sencillo y transparente, que ha generado una rentabilidad media del 12% y una retribución al accionista estable. ■

# abertis presenta su estrategia ante la comunidad inversora de Francia

Creación de valor, internacionalización, eficiencia, solidez financiera y remuneración estable al accionista, claves de la estrategia de **abertis**



TEXTO Y FOTOS abertis

París fue la ciudad escogida por **abertis** para transmitir su estrategia y proyectos de futuro ante la comunidad inversora de Francia. En el marco de una visita institucional a la capital francesa, el consejero delegado de la compañía, Francisco Reynés, anunció ante analistas e inversores los pilares sobre los que se asentará la estrategia de **abertis** para los próximos años: creación de valor, internacionalización, eficiencia, solidez financiera y remuneración al accionista estable. El encuentro, en el que participaron también el presidente y el director general de **sanef**, Alain Minc y François Gauthey, respectivamente, sirvió para establecer ante la comunidad inversora las líneas básicas sobre las que construirá su crecimiento el líder mundial de autopistas.

Francisco Reynés destacó la apuesta de **abertis** hacia nuevos proyectos para crecer en sus mercados propios y entrar en otros países, como Estados Unidos o México. Para ello cuenta con una tesorería disponible de más de 2.100 millones de euros, lo que le permitiría, en el caso de acudir con socios financieros, asumir operaciones por valor de más de 4.000 millones de euros. La cifra podría crecer aún más si los proyectos se financiaran también con deuda. En sus mercados actuales, **abertis** seguirá creciendo con nuevas inversiones (Puerto Rico), así como con la renegociación de los contratos y alargamientos de concesiones (Brasil, Chile y Francia).

En este sentido, Francisco Reynés recordó que **sanef**, la concesionaria francesa controlada por **abertis**, está negociando un acuerdo para un segundo *Plan de Rélançe* con un alargamiento de sus concesiones a cambio de un paquete de inversiones. El proyecto tendrá un período de ejecución de seis años.

Por su parte, François Gauthey, director general de **sanef**, filial de **abertis** en Francia, repasó las principales cifras de la compañía, destacando su capacidad de adaptación a la nueva situación económica en Europa. El crecimiento estable del Ebitda y el Plan de Eficiencia, que se desarrollará en los próximos años, permitirán mejorar el control de los gastos gestionables y garantizar la solidez financiera de la división. Además, François Gauthey destacó la resiliencia de los datos de tráfico de vehículos ligeros en las autopistas francesas, que se han mantenido estables y sólidos en los últimos años.

El director general de **sanef** recordó el liderazgo del Grupo en el negocio de gestión de peajes a través de **sanef its technologies**. A este contrato se suma la gestión desde 2012 del mayor puente de peaje del mundo

en la ciudad de Vancouver (Canadá), o la adjudicación este año de un proyecto de peaje *free-flow* en Rhode Island (Estados Unidos).

## abertis en Francia

**abertis** es el primer inversor español en Francia. En los últimos años ha realizado inversiones acumuladas de cerca de 5.000 millones de euros en el país, extendiendo su presencia en sus áreas de negocio de autopistas e infraestructuras de telecomunicaciones.

La compañía incorporó en 2006 la concesionaria **sanef** (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France), después que en diciembre de 2005 el Gobierno francés adjudicara el concurso de privatización de esta empresa al consorcio Holding d'Infrastructures de Transport (HIT), liderado por **abertis** con un 52,5% de participación





2

y en el que también participan la Caisse de Dépôts, el grupo asegurador AXA, el fondo de inversión francés Predica y la sociedad FFP, controlada por la familia Peugeot.

La entrada de **sanef** en el Grupo supuso la ampliación de la red de autopistas gestionadas por **abertis** en 1.757 kilómetros de vías de peaje en servicio en el norte de Francia, Normandía y Aquitania. **sanef** gestiona cuatro de las siete vías de acceso por autopista a Île de France (región de París) y también el tráfico que conecta Alemania, Bélgica y Luxemburgo con el norte de Francia y Reino Unido.

### La fundación abertis en Francia

La **fundación abertis** inició en 2011 sus actividades en Francia con la creación de una cátedra, conjuntamente con l'École des Ponts ParisTech e IFSTTAR, para la formación y la investigación en materia de gestión de infraestructuras, así como con el lanzamiento de un programa de formación para jóvenes sobre conducción en autopista: Autoroute Académie.

La **cátedra abertis**, que está formada por una red de colaboraciones con distintas universidades del mundo, aumentará en breve

su presencia internacional con la creación de una en Sao Paulo (Brasil). Todas ellas están centradas en la investigación en materia de gestión de infraestructuras en los distintos territorios en los que se encuentran. ■



3

– 1 – **Francisco Reynés**, consejero delegado de **abertis**.

– 2 – Mesa presidencial durante la presentación en París de la estrategia inversora del Grupo.

– 3 – **Alain Minc**, presidente de **sanef**.

# La remuneración a los accionistas, en crecimiento constante

El grupo **abertis** ha incrementado sus activos bajo gestión en más de un 20% en los últimos años, hasta alcanzar cerca de 30.000 millones de euros

TEXTO Y FOTOS abertis

Uno de los pilares de la estrategia de **abertis** es la apuesta por el crecimiento de la remuneración al accionista. En los últimos cuatro años, el Grupo ha destinado más de 2.700 millones de euros en el pago de dividendos, incluyendo los dividendos extraordinarios repartidos en 2011.

En cuanto al reparto de dividendos ordinarios, ha crecido en una Tasa de Crecimiento Anual Compuesto del 10% (del 34%, teniendo en cuenta los dividendos extraordinarios). En 2013, **abertis** repartió 0,66 euros por acción, lo que supone un incremento de la remuneración del 5% teniendo en cuenta la ampliación de capital liberada de 1 acción por cada 20 antiguas. A esta remuneración se ha de sumar la revalorización de la acción de **abertis**, de alrededor del 30% en el año, por encima de la media del Ibex 35.

El Consejo de Administración de **abertis** acordó en octubre el pago de un dividendo a

cuenta del ejercicio 2013 por un importe bruto de 0,33 euros por acción a cada una de las acciones existentes y en circulación con derecho a percibir dicho dividendo, incluidas las procedentes de la última ampliación de capital liberada. El importe máximo total del dividendo a cuenta asciende a 282 millones de euros, cifra que representa un incremento del 5% respecto a lo abonado en 2012.

El pago de este dividendo a cuenta, que se llevó a cabo en noviembre, se enmarca en la conocida política de retribución al accionista de **abertis**, basada en la distribución de un dividendo anual en dos pagos y una ampliación de capital liberada.

## Balance sólido y alta capacidad de financiación

La transformación de **abertis** en los últimos cuatro años ha venido marcada también por un fortalecimiento del balance y una reduc-

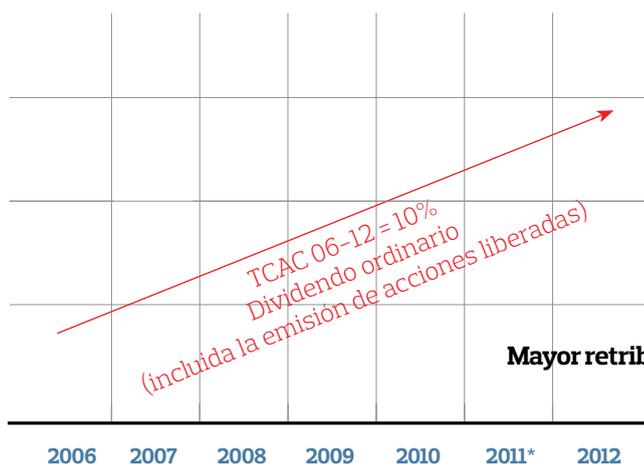
ción del apalancamiento del Grupo, que ha permitido mantener una alta capacidad de acceso a los mercados de deuda.

En los últimos años, la compañía ha incrementado sus activos bajo gestión en más de un 20% hasta cerca de 30.000 millones de euros; mientras el apalancamiento ha caído hasta el ratio de 4,5 veces el Ebitda.

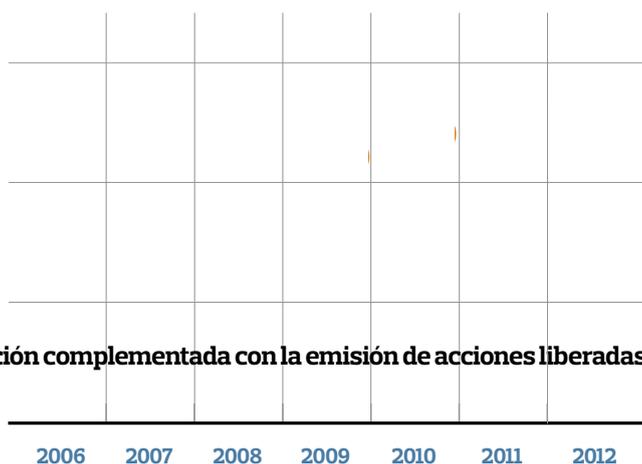
El Grupo trabaja de manera activa su balance para mantener estables los ratios de calificación crediticia. Standard & Poor's (S&P) ratificó en febrero de este año la calificación de BBB que tiene otorgada a **abertis** y la situó en perspectiva *estable*, al considerar que la compañía cuenta con potencial para mejorar su situación financiera y recortar su endeudamiento. La agencia de calificación considera que **abertis** cuenta con una sólida posición en el sector de las autopistas, dado que explota una red de vías maduras en España, Francia, Brasil y Chile. ■

## RETRIBUCIONES AL ACCIONISTA

Evolución de dividendos ordinarios (millones de euros)



Evolución de dividendos ordinarios (dividendo por acción)



\* Dividendo extraordinario de 1,07 euros por acción pagado en 2011.

Dividendos pagados TCAC 06-11 = 34% teniendo en cuenta el dividendo extraordinario.



*"Yo no tengo duda. Ahora, con Vía T, la autopista C-32 es la mejor opción para mis desplazamientos."*

## ¡Ahora, por autopista! Seguridad, comodidad y sobre todo ahorro.

### Tarifa reducida Vía T

A partir del 1 de Enero de 2014, para vehículos ligeros, de lunes a viernes laborables, y pagos con Vía T.

- C-32 Tramo Castelldefels - Sitges, 30% de descuento.
- C-32 Tramo Sitges - El Vendrell, 26,5% de descuento.
- C-32 Del peaje de Maresme Sur, entre Montgat y Mataró, 10% de descuento.
- Sobre la tarifa reducida Vía T, aplicaremos los descuentos de Recurrencia, Eco Vía T y/o Vehículo de Alta Ocupación, así como otros descuentos comerciales.

La suma de todos los descuentos puede superar el **50%**

abertis **autopistas**

 Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori  
i Sostenibilitat

¡Consigue tu Vía T!\*



**AHORA SIN CUOTA DE ALTA**

\* Vía T Bip&Drive 

El Vía T de Bip&Drive que ofrece abertis tiene cuota de alta **GRATUITA**. Durante el primer año te ofrecemos una cuota de mantenimiento de 12 €. A partir del segundo año, la cuota de mantenimiento es de 18 €. Promoción válida hasta agotar existencias.

**Infórmate ahora  
y consigue ya tu Vía T**

[www.autopistas.com/mesviat](http://www.autopistas.com/mesviat)  
Centro atención al cliente  
**902 200 320 · 934 927 827**

De lunes a viernes, de 8 a 20h y sábados de Diciembre de 9 a 15h.



## infraestructuras que funcionan



abertis

autopistas

telecomunicaciones

fundación abertis

**abertis** gestiona eficazmente infraestructuras en todo el mundo. Rigor, exigencia y responsabilidad para que autopistas y telecomunicaciones sirvan a la movilidad y a la comunicación de las personas, los países y los territorios en los que operamos. Para que todo funcione.