

link

 abertis

ENERO 2015 N°11 - SEGUNDA ÉPOCA

ENTREVISTAS

David Díaz,
consejero delegado
de Arteris

P. 24

Julián Núñez,
presidente
de SEOPAN

P. 16

REPORTAJE

Abertis Telecom
prepara su salida
a bolsa

P. 14



Plan Estratégico 2015-2017

Nuevos compromisos de futuro

Compromiso:
*Crear valor para
nuestros accionistas.*

Resultado:
El retorno total de la
inversión para un accionista
de Abertis en la última
década es del **200%**.

En los últimos cinco
años Abertis ha distribuido
más de **3.200 millones**
de euros en dividendos.



Abertis es el grupo líder mundial en la gestión de autopistas de peaje e infraestructuras de telecomunicaciones. Un grupo global, con presencia en 11 países y más de 17.000 empleados, orientado a la creación de valor a través de la inversión en infraestructuras que contribuyan al desarrollo económico y social de los territorios y países donde opera.

abertis.com

 **abertis**
cumplimos nuestros compromisos

Nueva hoja de ruta, retos permanentes



ABERTIS HA MOSTRADO EN ESTE LARGO CICLO DE CRISIS E INCERTIDUMBRE ECONÓMICA, INICIADO EN 2007, UNA CAPACIDAD EVIDENTE PARA ADAPTARSE, ANTICIPARSE Y TRANSFORMARSE”

SALVADOR ALEMANY
PRESIDENTE DE ABERTIS



■ Casi dos años atrás, lejos aún de vislumbrar una recuperación sostenida en Europa, describía en estas mismas páginas¹ el reto que afrontamos a la hora de impulsar nuestros proyectos en un mundo marcado por la *volatilidad*, la *incertidumbre*, el *cambio*, y la *ambigüedad*. Un mundo “VUCA” en su acrónimo inglés.

Esto me llevaba a una reflexión, que me ha acompañado permanentemente a lo largo de mi vida profesional: la responsabilidad que debemos asumir para hacer realidad proyectos de transformación que adapten nuestra hoja de ruta, prácticamente en tiempo real, a unas circunstancias y un contexto que evolucionan aceleradamente.

La expresión concreta de ello la tenemos en la estrategia que nos marcamos intentando anticiparnos a la evolución de los mercados en los que operamos. Ofreciendo nuevas soluciones y alternativas a los clientes y administraciones públicas con los que trabajamos y construyendo en la medida de lo posible y en todo lo que de nosotros dependa una ventaja sostenible que aporte seguridad y ante todo proyecto y futuro a nuestros negocios y, con ellos, a quienes trabajamos para hacerlos realidad.

Abertis ha mostrado en este largo ciclo de crisis e incertidumbre económica, iniciado en 2007, una capacidad evidente para adaptarse, anticiparse y transformarse. Hemos tomado decisiones que redefinen los contornos del Grupo, pero esto no es algo excepcional en la historia de una empresa cuya trayectoria desde el inicio de este siglo XXI ha estado marcada por la ambición de crecer e internacionalizarse, y que también se ha visto profundamente condicionada por uno de los ciclos económicos más difíciles y complejos de los últimos 70 años.

Abertis ha ganado en foco y en dimensión, sin que ello haya comprometido o cuestionado el recorrido y viabilidad de negocios que hoy están encontrando su propio espacio para crecer como proyectos empresariales con identidad propia, con una mayor visibilidad y flexibilidad para construir su futuro –tal como apunta el proyecto de salida a bolsa en 2015 de nuestro negocio de telecomunicaciones terrestres. Se trata, en definitiva, de afianzar

ventajas competitivas y consolidar la capacidad de liderazgo en los sectores en los que actúan las compañías del Grupo.

Actualizamos ahora nuestra hoja de ruta con el horizonte puesto en 2017, pero los retos que afrontamos no son nuevos: mantener esta ventaja competitiva y seguir aportando soluciones constructivas que permitan un desarrollo social y económicamente sostenible de unas infraestructuras que constituyen un factor clave para el progreso social y el atractivo y la competitividad de los países.

Para ello es clave, como reflexiona el profesor Francisco Pérez en su artículo sobre *La sostenibilidad de la inversión en infraestructuras*, desarrollar fórmulas que permitan que la inversión en formación de lo que técnicamente definimos como capital público modere su carácter procíclico (aumenta en la fase alta del ciclo económico y disminuye en la fase baja para reducir el déficit y la deuda). Se hace, pues, necesario el recurso a sistemas de evaluación y selección de los proyectos de inversión basados en hipótesis realistas que aseguren un equilibrio entre capacidad instalada (*stock* de infraestructuras disponible) y grado de utilización; y acudir a sistemas de financiación sostenibles –los esquemas de colaboración publicoprivada siguen siendo parte fundamental de la solución– que permitan que el proceso de acumulación de capital público sea constante y que sus efectos sobre la demanda agregada en momentos de crisis económica sea realmente contracíclico. Es decir moderando el impacto negativo.

En esta línea de pensamiento podemos interpretar el impulso que la nueva Comisión Europea quiere dar a la economía de la UE con el llamado paquete de inversión y crecimiento, destinado a dinamizar proyectos públicos que por su rendimiento y retorno capten el interés inversor del sector privado. Para un grupo como Abertis, la posibilidad de participar activamente en proyectos destinados a construir una Europa más conectada gracias a una red de infraestructuras de transporte eficiente o al despliegue de nuevas redes de comunicaciones electrónicas constituye una fuente de oportunidades –retos permanentes– para una hoja de ruta renovada. ■

⁽¹⁾ “Preparados para un mundo ‘Vuca’”, *Link* n° 8 de julio de 2013



08

ESTRATEGIA

Abertis presenta su nueva hoja de ruta

link abertis

06

OPINIÓN

Francisco Pérez

La sostenibilidad de la inversión en infraestructuras

08

ESTRATEGIA

Preparados para el futuro

Nueva hoja de ruta de Abertis

12

ESTRATEGIA

Reestructuración

En la alta Dirección del Grupo

14

ESTRATEGIA

Nuevo ciclo

Abertis Telecom, a bolsa

16

ENTREVISTA

Julián Núñez

"Invertir en infraestructuras es la mejor solución para consolidar la recuperación"

20

EQUIPO

Dirección de Explotación de Abertis Autopistas Chile

Importantes desafíos

24

ENTREVISTA

David Díaz

"El programa de inversiones de Arteris es uno de los más importantes de Brasil"

28

SOSTENIBILIDAD

Autopistas

Hacia una movilidad sostenible

32

INFRAESTRUCTURAS

Sostenibilidad

Conservación del patrimonio viario

33

INFRAESTRUCTURAS

Análisis económico

Restaurando la competitividad

34

NUEVOS RETOS

Global Gathering

Encuentro con los negocios

36

SEGURIDAD VIAL

Sensibilización

Arteris y Abertis Chile, hacia una movilidad responsable

38

CONCESIONES

Arteris

Se amplía la duración de una concesión en Brasil

39

ANIVERSARIO

Túnel del Cadí

30 años acercando el territorio

40

AUTOPISTAS

Colaboración

Sanef gestionará una vía urbana en Lyon

41

PEAJES

Vía-T

Más fácil con Bip&Drive

42

PEAJES

C-32

De nuevo en marcha

44

TV SATÉLITE

Hispat

Amplía sus servicios

46

SMART CITIES

Smart City Expo 2014

Modelo urbano inteligente

48

NUEVASTECNOLOGÍAS

Servicio ciudadano

Barcelona amplía su red de wifi

50

VIAJE

Ávila

La ciudad de las murallas

54

MEDIO AMBIENTE

Centro UNESCO

Líneas de actuación de la Fundación Abertis

56

SEGURIDAD VIAL

Fundación Abertis

Comprometidos con los jóvenes conductores



16



24



20



34

57

RESPONSABILIDAD

Sostenibilidad

Abertis ya cuenta con su propia Comisión de RSC

58

CULTURA

Arteris

Dalí culmina su viaje en Brasil

60

CULTURA

Exposición

Joan Miró, en Chile

61

CIENCIA

UNESCO-Abertis

Barcelona BioEconomy Forum

Fundación Abertis

Investigación cardiovascular

62

BREVES

Actualidad Abertis



50

Investor's link

68

RESULTADOS

Enero-septiembre 2014

Consolidación del tráfico en España y Francia

72

BONOS

Refinanciación

Canje de deuda acelerado para mejorar costes y capacidad de inversión



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 María Coronas, Toni Brunet, Juan María Hernández Puértolas, Sergi Loughney y Joan Rafel.

IMAGEN CORPORATIVA Y PRODUCCIÓN: Erik Ribé, Berta Riera y Laura Serra.

COORDINACIÓN DE CONTENIDOS: Alicia Cobeña.

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

COLABORACIÓN: Christine Allard, Sandra Vasconcelos, Sergio Castilla, Jorge Chamizo, Muriel Lázaro, Anna-Sophie Leber, Enric Pérez, Mercedes Pérez-Cruz, Marc Ribé, Berta Riera, Andrea Yametti, Abertis, Abertis Autopistas, Abertis Telecom y Fundación Abertis.



68

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 Sarrà. Redacción: Marta Carrera, Gemma Figueras, Paco Martínez y Toni Capilla. Maquetación: Cristina Vilaplana, Xavier Julià y Samuel Vergés. Corrector: Cisco Figueroba. 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.

Por
Francisco
Pérez

- Doctor en Ciencias Económicas, es catedrático de Análisis Económico de la Universidad de Valencia y director de investigación del Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas.
- Codirector de las estimaciones sobre 'stock' de capital público y privado para España y sus CCAA y provincias. Ha elaborado múltiples estudios sobre el papel del capital en el crecimiento.
- Investigador principal de un grupo de excelencia investigadora (Prometeo) de la Generalitat Valenciana. En 2010 recibió el VIII Premi Societat Catalana d'Economia.
- Sus campos de especialización son el crecimiento económico, la competitividad, la economía regional, la economía de la educación y las finanzas públicas.
- Ha publicado 54 libros en colaboración y más de 170 artículos en revistas especializadas nacionales e internacionales.
- Ha dirigido nueve tesis doctorales y más de un centenar de proyectos de investigación nacionales e internacionales.



La sostenibilidad de la inversión en infraestructuras

La inversión en infraestructuras en España durante el siglo XXI se caracteriza por su irregularidad y la decreciente productividad del capital acumulado, al aumentar el 'stock' un 25% más que el PIB. Ambos rasgos cuestionan un patrón de inversión pública que sin cambios no resulta sostenible

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

■ Durante el largo período de crisis que viene padeciendo España, se ha confirmado que la inversión pública no actúa como estabilizador de los niveles de actividad sino todo lo contrario. Ningún otro capítulo del gasto público ha experimentado ajustes tan intensos como la inversión. Sus caídas han contribuido a corregir el déficit, pero también a reducir la demanda agregada y el empleo del sector de la construcción, antes sobredimensionado y ahora muy afectado por la reducción del gasto privado.

Los ritmos de formación de capital público procíclicos tienen varias consecuencias negativas. La primera es que señalan que su programación financiera está lejos del óptimo, pues con frecuencia las caídas de la inversión se derivan de la falta de recursos. En segundo lugar, la irregularidad del esfuerzo inversor en infraestructuras le impide contribuir a modular las fluctuaciones cíclicas y perjudica a la adecuada selección de los proyectos. Más bien al contrario, éstas no sólo se derivan del comportamiento de componentes de la demanda privada difíciles de controlar, sino también de actuaciones gubernamentales con frecuentes comportamientos presupuestarios orientados por la coyuntura: fuertes programas inversores de todas las administraciones en las expansiones —apoyados por el crecimiento de la recaudación fiscal y las facilidades financieras— y recortes severos en las recesiones, derivados de la escasez de recursos. Los criterios se relajan en los períodos de auge, en los que hay recursos para casi todo, y se endurecen en las crisis hasta el

extremo de impedir actuaciones que estarían plenamente justificadas por su rentabilidad económica y social.

Si las caídas del esfuerzo inversor son intensas y prolongadas, como ha sucedido en estos años, pueden conducir a la reducción del *stock* de capital público acumulado y del flujo de servicios que el mismo proporciona. Esto sucede si la formación bruta de capital no llega a cubrir la depreciación del *stock* existente, como ha ocurrido en España en los últimos ejercicios presupuestarios en el ámbito de las infraestructuras de transporte y más incluso en otras inversiones. Según los últimos cálculos de las series de capital FBBVA-Ivive, que utilizan criterios internacionales acordados por los países de la OCDE, en 2012 la depreciación del capital público ya superaba la formación de capital bruto realizada. Como desde entonces la inversión ha seguido reduciéndose, no ha cubierto siquiera la depreciación.

El alcance de estas reducciones del *stock* es menor que en el pasado porque España ya no padece déficits generalizados de infraestructuras. Gracias al fuerte proceso de acumulación llevado a cabo en las últimas décadas, las dotaciones actuales de infraestructuras en España son superiores a las de Francia, Alemania y el Reino Unido en relación con su población y también cuando se comparan con el PIB. Por ello, la ralentización del ritmo inversor no implica que un freno al proceso de convergencia que ya se había completado e incluso sobrepasado en algunos ámbitos.



Nuestro país dispone actualmente, pues, de más capital público que muchos países. Pero unas dotaciones en infraestructura mayores (en términos relativos) que las de otras economías no son en sí mismas una buena noticia, pues implican que la productividad de los activos acumulados sea menor. Que otros países europeos generen más valor añadido por unidad de capital público —y lo mismo sucede con el capital privado— que España debe hacernos reflexionar sobre las causas y consecuencias de esta situación.

Entre las causas, una es que numerosos proyectos han sido seleccionados basándose en hipótesis de rendimiento poco realistas, muy dependientes de escenarios optimistas sobre la trayectoria de la economía, completamente opuestos a la crisis padecida. La consecuencia de ello es que ahora hay mucha capacidad instalada con un bajo grado de utilización.

Una segunda causa es que parte de los proyectos de infraestructuras han requerido



QUE OTROS PAÍSES EUROPEOS GENEREN MÁS VALOR AÑADIDO POR UNIDAD DE CAPITAL PÚBLICO QUE ESPAÑA DEBE HACERNOS REFLEXIONAR SOBRE LAS CAUSAS Y CONSECUENCIAS DE ESTA SITUACIÓN

inversiones —y han generado endeudamiento— que difícilmente serán recuperables incluso en escenarios favorables, dados sus potenciales niveles de utilización y elevados costes operativos y de amortización. La consecuencia de ello es que la productividad de esos capitales será siempre limitada.

Un escaso uso y una baja productividad del stock de infraestructuras limitan su capacidad de contribuir a generar renta en el país, minorando el crecimiento de los ingresos

públicos y la capacidad de las administraciones de disponer de recursos para seguir invirtiendo. Una programación deficiente de los proyectos, por más que promueva en alguna de sus fases un esfuerzo inversor intenso y tenga efectos de arrastre a corto plazo, estrangula económica y financieramente la acumulación a medio plazo. En cambio, una cuidadosa selección de proyectos de inversión en infraestructuras guiada por su capacidad de generar servicios que contribuyan a generar valor sostiene el proceso de acumulación de capital público.

La opinión pública, las distintas administraciones y los agentes privados interesados en la construcción de infraestructuras en España debería aprender una importante lección de estos siete años de vacas flacas: las inversiones no son buenas *per se*, sino sólo cuando ofrecen servicios efectivos. Su productividad a medio y largo plazo es condición necesaria para compensar el esfuerzo que representa dedicar el ahorro del país a financiarlas, una regla que también vale para las infraestructuras. ■

Preparados para el futuro

Abertis presenta su nueva hoja de ruta

La compañía desgranó ante la comunidad inversora de Londres su nuevo Plan Estratégico para el período 2015-2017, en el que se explican sus objetivos financieros y las líneas a seguir por sus negocios

TEXTO Y FOTOS ABERTIS



Tras un exitoso período de cuatro años, entre 2011 y 2014, en el que la compañía ha llevado a cabo un salto transformacional, Abertis se prepara para dar un nuevo impulso a su estrategia de focalización, al incremento de la retribución al accionista, a la búsqueda de eficiencias, al crecimiento internacional y a una nueva estructura organizativa. Éstas son las líneas maestras del Plan Estratégico que la compañía presentó en octubre ante la comunidad de inversores de la City londinense y que será su hoja de ruta para los próximos tres años.

Desde la perspectiva de la focalización, este nuevo impulso se traduce en la intención de sacar a bolsa en 2015 –sujeta a las condiciones del mercado– el negocio de telecomunicaciones terrestres de Abertis, que actualmente conforma una red de cerca de 8.000 torres de *broadcasting* (radio y televisión) y *towering* (telefonía móvil).

La salida a bolsa de este negocio permitirá a Abertis obtener recursos para seguir creciendo en el negocio de autopistas y reforzar su compromiso de solvencia financiera (*rating* corporativo) y remuneración al accionista.

Salida a bolsa del negocio de telecomunicaciones

Para la división de telecomunicaciones terrestres, la salida a bolsa supondrá un incremento de su flexibilidad financiera y de la visibilidad del negocio, en un momento de gran apetito en el mercado por proyectos de infraestructuras de telecomunicaciones. Asimismo, permitirá en un futuro poder captar nuevos recursos para financiar el crecimiento y la internacionalización de esta división, en un mercado que ofrece en este momento numerosas oportunidades, especialmente en el segmento de las torres de telefonía móvil en Europa. La nueva compañía operará de modo

EL OBJETIVO DEL NUEVO PLAN ES QUE ABERTIS CONSIGA EN LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS UN CRECIMIENTO MEDIO ANUAL DEL 8% DE SU EBITDA –HASTA LOS 4.000 MILLONES DE EUROS– Y DEL 11% EN 'CASH FLOW'

El director de Relaciones con Inversores de Abertis, Steven Fernández; el consejero delegado del Grupo, Francisco Reynés, y el director general de Finanzas y Desarrollo corporativo, José Aljaro.

independiente de Abertis y tendrá su propia marca, imagen corporativa y equipo gestor.

En este sentido, el consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, señaló que "esta salida a bolsa permitirá al negocio de telecomunicaciones terrestres continuar con el proceso de crecimiento que está viviendo en los últimos años, de modo que podrá aprovechar mejor las oportunidades que se están produciendo en el mercado de las infraestructuras de telecomunicaciones y poner en valor su potencial como operador neutro en el ámbito internacional".

Crecimiento de la retribución al accionista

Durante la presentación del Plan Estratégico, que congregó a más de un centenar de analistas e inversores, Abertis anunció también





una mejora en la política de retribución al accionista para los próximos tres años.

El dividendo por acción crecerá un 5% cada año hasta 2017 lo que, sumado a la tradicional ampliación de capital liberada de 1 acción nueva por cada 20 antiguas, supondrá un incremento de la remuneración al accionista del 10% anual. Además, la compañía anunció un plan de recompra de acciones (*share buyback*) de hasta un 5% del capital entre 2015 y 2017. Con la nueva política de remuneración al accionista, se estima que sólo en dividendo ordinario la compañía repartirá más de 2.000 millones de euros en los próximos tres años.

Objetivos financieros y de eficiencias

El objetivo del nuevo plan es que Abertis consiga en los próximos tres años un crecimiento medio anual, a perímetro y tipo de



PARA LA DIVISIÓN DE TELECOMUNICACIONES, LA SALIDA A BOLSA SUPONDRÁ UN INCREMENTO DE SU FLEXIBILIDAD FINANCIERA Y DE LA VISIBILIDAD DEL NEGOCIO



EL PLAN DE EFICIENCIA PERMITIRÍA MEJORAR EL MARGEN DE EBITDA DE ABERTIS EN 4 PUNTOS, DESDE EL 64% ESTIMADO PARA 2014 HASTA EL 68% ESTIMADO PARA 2017

cambio constantes, del 8% de su resultado bruto de explotación (Ebitda) –hasta alcanzar los 4.000 millones de euros– y del 11% en *cash flow*, así como consolidarse en el mercado en una posición privilegiada para seguir aprovechando las oportunidades de negocio que puedan surgir en su negocio principal de autopistas, con especial énfasis en el ámbito internacional.

Por otro lado, Abertis ha anunciado también el inicio de un nuevo plan de eficiencia para el período 2015-2017 que se espera que genere ahorros que podrían alcanzar los 450 millones de euros, que se concentrarán en los negocios del Grupo en Francia, Brasil y España. Se estima que el nuevo plan de eficiencia habrá generado a su finalización en 2017 más de 1.400 millones de euros de valor de empresa (EV) adicional para Abertis.

2015-17 Objetivos clave para la gestión	
EBITDA 2017	4.000* (+8% TCAC)
EBITDA Margen 2017	68% (+340 bps)
Flujo de caja discr. CF 2015-2017	5.000* (+11% TCAC)
Dividendos 2015-2017	2.200* (+10% TCAC)

*Millones de euros.

Todo ello permitiría mejorar el margen de Ebitda de Abertis en cuatro puntos, desde el 64% estimado para 2014 hasta el 68% estimado para 2017. El nuevo plan de eficiencia reforzará el trabajo realizado en este ámbito en los últimos cuatro años (2011-2014), en los que se han conseguido ahorros acumulados de más de 700 millones de euros.

Impulso al crecimiento orgánico e inorgánico

Abertis mantendrá entre 2015 y 2017 su apuesta por el crecimiento tanto orgánico como inorgánico en el negocio de autopistas. En el caso del crecimiento por adquisiciones, actualmente existen varios proyectos bajo estudio en mercados prioritarios para el Grupo (Europa occidental y Norteamérica). Se trata de proyectos que se están analizando bajo una estricta disciplina financiera, desde la perspectiva de rol industrial que caracteriza a la compañía y que sólo se abordarán en caso de no poner en riesgo ni la política de dividendos del Grupo ni su fortaleza financiera (*rating*).

EXISTEN VARIOS PROYECTOS BAJO ESTUDIO EN MERCADOS PRIORITARIOS PARA EL GRUPO (EUROPA OCCIDENTAL Y NORTEAMÉRICA)

En cuanto al crecimiento orgánico, el esfuerzo de la compañía se centrará en los próximos tres años en conseguir nuevas extensiones de los períodos de concesión de su actual portafolio de activos. En ese sentido, el consejero delegado de Abertis anunció que existen hasta 16 proyectos para abordar y puso como ejemplo el caso de la concesionaria Autovías, de Arteris, que recientemente alcanzó un acuerdo para llevar a cabo inversiones a cambio de una extensión de la concesión de seis meses.

“Se trata de operaciones en las que todas las partes ganan. En este caso el Estado brasileño consigue ampliar y mejorar su red de vías de alta capacidad y reducir la congestión y la accidentalidad, con una mejora del servicio al cliente; y la concesionaria alarga el período de vencimiento medio de su cartera.”

Negociación en Chile de la extensión de las concesiones

Acuerdos parecidos se están negociando en otros países como Chile, donde hay abiertas



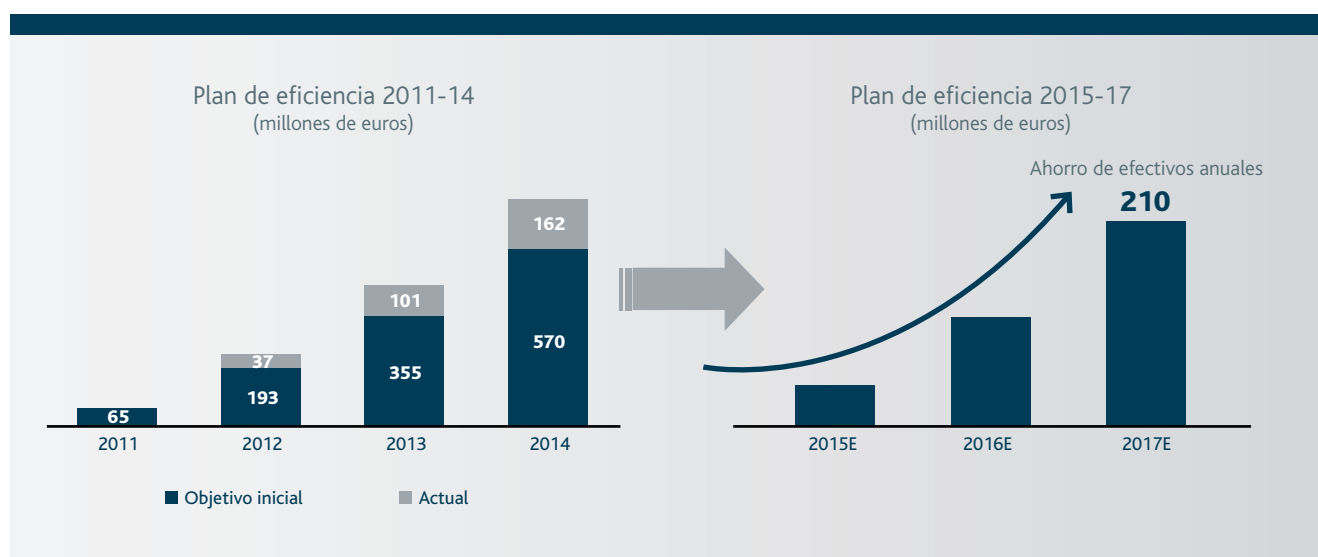
Momento de la presentación ante la comunidad de inversores de la capital británica.



El consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, atiende a los medios de comunicación tras la presentación en Londres.

conversaciones para inversiones de hasta 500 millones de euros a cambio de entre dos y cinco años de extensión de la duración de concesiones como Autopista del Sol, Rutas del Pacífico, Autopista Los Libertadores y Elqui. En Francia, está prevista la aprobación de forma inminente del Plan Relance, con una inversión de cerca de 600 millones de euros en las redes de autopistas de Sanef y Sapn, a cambio de extensiones del plazo de concesión de 2,5 años de promedio. ■

■■■
CON LA NUEVA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA, SE ASEGURA EL DESARROLLO DEL ROL INDUSTRIAL DE ABERTIS Y SE ALINEA AL EQUIPO DIRECTIVO CON LOS OBJETIVOS DEL GRUPO Y SUS ACCIONISTAS



Para hacer frente a una nueva etapa

El Grupo reestructura su alta Dirección

Abertis simplifica su área corporativa y redefine el papel del Grupo en relación con sus unidades de negocio

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

En el marco de la presentación del Plan Estratégico llevada a cabo en Londres, también se anunciaron cambios en la organización de la compañía. Se trata de cambios orientados a afrontar una nueva etapa caracterizada por la mejora de la competitividad así como la adaptación a los retos del entorno actual y de futuro. Asimismo, se redefine el papel del Grupo en relación con sus unidades de negocio, de modo que se asegure el desarrollo del rol industrial de Abertis y se alinee

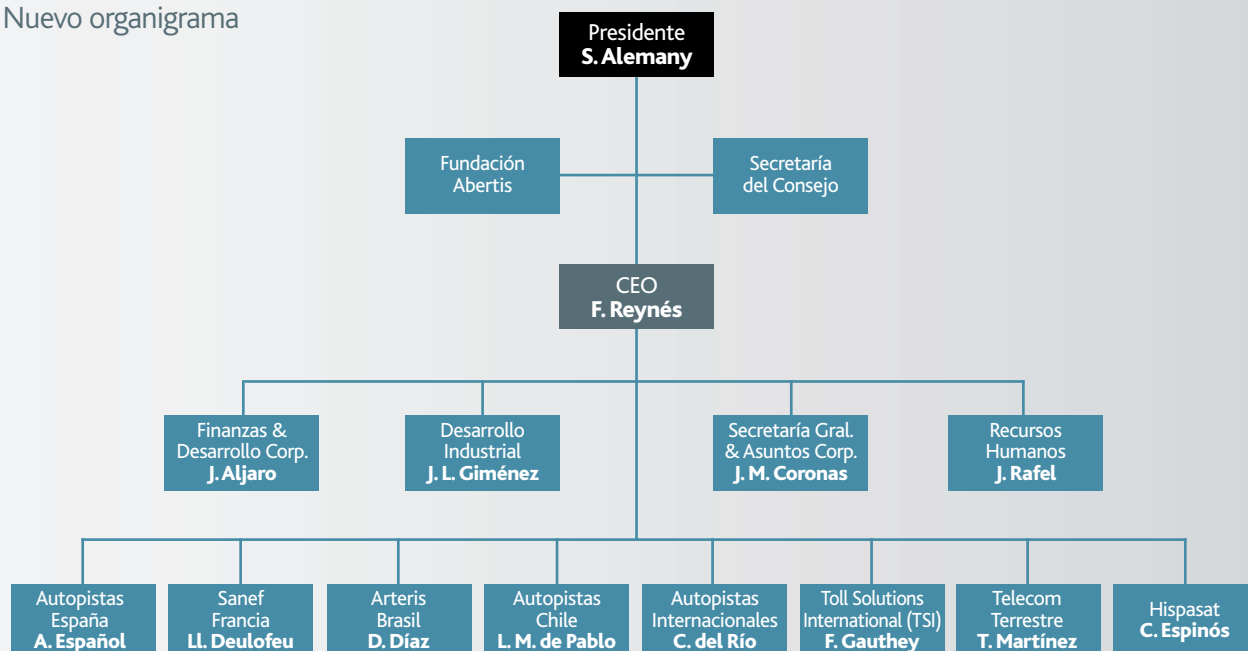
al equipo directivo con los objetivos del Grupo y sus accionistas.

Los principales cambios en la estructura organizativa se producen en el área corporativa, donde se simplifica la organización. En dependencia directa del consejero delegado, Francisco Reynés, se sitúan la Dirección General Financiera y de Desarrollo Corporativo –liderada por José Aljaro–, la Dirección General de Desarrollo Industrial –al frente de la cual estará Josep Lluís Giménez Sevilla– y la

Secretaría General y de Asuntos Corporativos –con Josep Maria Coronas al frente–, así como la Dirección de Recursos Humanos, dirigida por Joan Rafel. Por otro lado, Lluís Deulofeu, hasta ahora director general de Recursos Internos y Eficiencia de Abertis, asume el cargo de director general de la concesionaria Sanef, en sustitución de François Gauthey.

También en dependencia directa del consejero delegado, se mantienen las direcciones generales de todos los negocios del

Nuevo organigrama



Grupo (Autopistas España, Sanef en Francia, Arteris en Brasil, Autopistas Chile, Autopistas Internacional, Toll Solutions International, Telecom Terrestre e Hispasat).

La principal novedad son los cambios en la Dirección General de Autopistas España, que pasa a liderar Antonio Español en sustitución de Josep Lluís Giménez Sevilla, que asumirá el cargo de nuevo director general de Desarrollo Industrial. Esta nueva Dirección General recoge gran parte de las funciones que hasta el momento aglutinaba la antigua Dirección General de Recursos y Eficiencia que dirigía Lluís Deulofeu, y añade nuevas responsabilidades relacionadas específicamente con el desarrollo del rol industrial del Grupo Abertis. Por su parte, Lluís Deulofeu será el nuevo director general de Sanef.

Asimismo, con el objetivo de potenciar la presencia de Abertis en los proyectos tecnológicos de peaje, así como la entrada en



LOS PRINCIPALES CAMBIOS EN LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA SE PRODUCEN EN EL ÁREA CORPORATIVA, DONDE SE SIMPLIFICA LA ORGANIZACIÓN

mercados geográficos *target* para el Grupo, la división de negocio Toll Solutions International (TSI) se escinde de Sanef y pasa a configurarse como una unidad de negocio diferenciada en el seno del Grupo Abertis. Esta unidad se centrará en el desarrollo tecnológico de peaje, principalmente *free-flow*, así como en empresas especializadas de gestión de cobro de peaje con dicha tecnología (*toll chargers*). François Gauthey, hasta el momento director general de Sanef, pasa a asumir la responsabilidad del negocio Toll Solutions International (TSI) como director general, en dependencia directa del consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés. Esta división gestiona contratos tan destacados como la gestión del mayor peaje europeo, el Dartford Crossing, en Londres (Reino Unido); el mayor puente de peaje del mundo, el Portmann Bridge de Vancouver (Canadá), o la gestión de dos puentes en Rhode Island (Estados Unidos). ■



François Gauthey,
director general
de Toll Solutions
International.



Josep Lluís Giménez
Sevilla, director
general de Desarrollo
Industrial.



Antoni Español,
director general de
Autopistas España.



Lluís Deulofeu,
director general
de Sanef.

Nuevo ciclo en la compañía

Abertis Telecom prepara su salida a bolsa

La compañía emprende una nueva etapa en la que aspira a posicionarse internacionalmente como operador clave en el segmento de las infraestructuras de telecomunicaciones terrestres

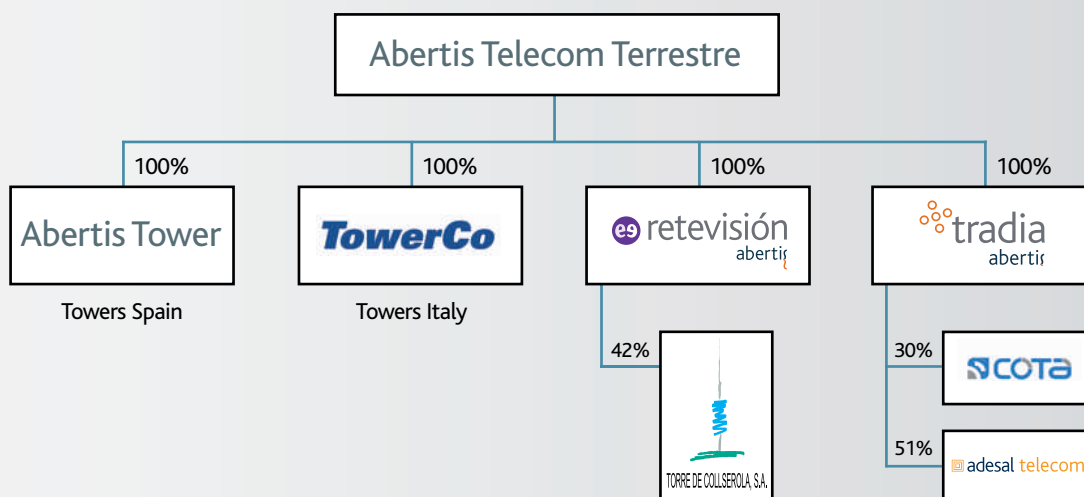
TEXTO Y FOTOS ABERTIS

El negocio de telecomunicaciones terrestres de Abertis, actualmente Abertis Telecom Terrestre, inicia un nuevo ciclo marcado por su salida a bolsa en 2015, que se suma a los planes para convertirse en uno de los principales operadores internacionales en la prestación de servicios de infraestructuras de telecomunicaciones.

Para hacer realidad estos objetivos, Abertis Telecom integrará progresivamente en su

Estructura corporativa de Abertis Telecom Terrestre

El 100% es propiedad de Abertis y opera como una compañía independiente.



Aunque las subsidiarias de ATT se estructuran en cuatro entidades, operan como una sola compañía.



ESTÁ PREVISTO QUE ABERTIS TELECOM OPERE EN EL FUTURO DE MODO INDEPENDIENTE Y CONTARÁ CON SU PROPIA MARCA, IDENTIDAD CORPORATIVA Y EQUIPO GESTOR



ABERTIS TELECOM SE IRÁ DOTANDO DE LA ESTRUCTURA NECESARIA, Y DA A CONOCER LA CREACIÓN DE DOS NUEVAS ÁREAS: FINANZAS Y DESARROLLO CORPORATIVO; ASUNTOS PÚBLICOS Y CORPORATIVOS

estructura organizativa las capacidades y funciones que aseguren capacidad de respuesta y acción en todos los campos y áreas de gestión de la compañía, y que hasta ahora se venían prestando en parte o en su totalidad desde las áreas corporativas del Grupo.

En este sentido, la compañía ha anunciado la creación de dos nuevas áreas integradas en su organización y que van a desempeñar un papel clave ante los planes más inmediatos de salida a bolsa y los proyectos de crecimiento e internacionalización.

Se trata, por una parte, del área de Finanzas y Desarrollo Corporativo, que agrupará toda la gestión de finanzas del negocio de telecomunicaciones terrestre, el desarrollo corporativo, la planificación estratégica, el control de gestión, las relaciones con los inversores y la gestión fiscal. Esta nueva área dependerá directamente del director general de Abertis Telecom, Tobías Martínez, y estará dirigida, en calidad de CFO (*chief financial officer*), por José Manuel Aisa, hasta ahora director de Planificación Estratégica y Desarrollo Corporativo del grupo Abertis.

Asimismo, se crea el área de Asuntos Públicos y Corporativos, que integrará la comunicación externa de la compañía, las relaciones institucionales y con los organismos gubernamentales (Unión Europea y



Tobías Martínez,
director general de
Abertis Telecom.

administraciones), la gestión de la marca y la responsabilidad corporativa. A esta nueva área, que también dependerá directamente del director general, se incorporará Antoni Brunet, hasta ahora director de Asuntos Europeos y del Gabinete de Presidencia y Estudios de Abertis. ■

Presidente de SEOPAN

Julián Núñez

“Invertir en infraestructuras es la mejor solución para consolidar la recuperación”

El presidente de SEOPAN cree que 2015 será el primer año, desde el inicio de la crisis, en el que el sector de la construcción en su conjunto contribuirá positivamente al crecimiento de la economía y del empleo en España

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Julián Núñez preside la Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras (SEOPAN), una organización que actúa como observatorio de este sector económico. Desde su perspectiva, analiza el futuro inmediato de la crisis.

■ ■ ■

SEOPAN es una organización sectorial internacional con 57 años de historia. Como actual presidente, ¿cuáles son los principales retos a los que se enfrenta hoy la entidad?

El principal reto es promover un nuevo ciclo inversor en infraestructuras que se adapte en el origen de su financiación a un escenario presupuestario radicalmente diferente al del pasado. En los próximos años, el nivel de endeudamiento actual no permitirá niveles de inversión equivalentes al 3% del PIB, por lo que nuestro mayor reto será promover la colaboración publicoprivada en la promoción de infraestructuras y servicios, poniendo a su vez en valor el *stock* de infraestructuras de transporte acumulado en los últimos años.

■ ■ ■

En su opinión, y a juzgar por los últimos datos, ¿cómo cree que se encuentra el sector de la construcción en nuestro país?

En el subsector de la edificación residencial, que representa en torno al 27% de la actividad constructora nacional, la crisis habría tocado fondo, previéndose en 2014 un incremento de la demanda de vivienda nueva del 8%, tendencia que se mantendrá durante los próximos años.

Para el subsector de la obra civil, que representa el 24% del total de actividad, 2014 será un nuevo ejercicio recesivo con una caída de su producción entre el 12 y el 16%, no previéndose sin embargo nuevos recortes de inversión pública en los próximos dos ejercicios. Para los subsectores de rehabilitación de vivienda y edificación no residencial, que representan el 49% de actividad restante, 2014 será un ejercicio tam-

bién recesivo, con una caída de la actividad en el entorno del 2%.

Se puede concluir que el próximo año será el primero desde el inicio de la crisis en el que el sector de la construcción en su conjunto contribuirá positivamente al crecimiento de nuestra economía y del empleo.

■ ■ ■

La apuesta por la inversión pública en infraestructuras es una de las medidas a las que han recurrido habitualmente los gobiernos. Según su opinión, ¿son igualmente efectivas todas las inversiones en infraestructuras como medida para estimular la economía en tiempos de crisis? ¿Qué criterios deberían considerarse a la hora de seleccionar estas inversiones?

Un informe reciente del Fondo Monetario Internacional cuantifica para las economías avanzadas que, por cada punto porcentual de inversión pública en el PIB, se obtiene un crecimiento económico adicional de 0,4 puntos al año siguiente, incrementando su impacto en años posteriores hasta alcanzar un crecimiento inducido máximo de 1,5 puntos del PIB en el cuarto año. Si a ello se añade el retorno fiscal de la inversión en infraestructuras –el 49%– y la creación de

■ ■ ■ **LA TARIFICACIÓN POR USO ES LA FORMA MÁS RACIONAL Y SOSTENIBLE DE GENERAR RECURSOS PARA HACER FRENTE AL MANTENIMIENTO Y DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS”**



Julián Núñez se muestra esperanzado respecto del futuro inmediato del sector de la construcción.



empleo –15 empleos por cada millón de euros invertido–, debemos concluir que invertir en infraestructuras hoy es la mejor solución para consolidar la recuperación económica española.

Como criterio general que cabe considerar para priorizar las inversiones a realizar, considero que las administraciones públicas únicamente deberían financiar aquellas inversiones con un marcado carácter de servicio público y elevada rentabilidad social, pero sin rentabilidad económica posible para la iniciativa privada.

LA INICIATIVA PRIVADA DEBE INCREMENTAR NOTABLEMENTE SU CONTRIBUCIÓN CON FÓRMULAS DE FINANCIACIÓN SOSTENIBLES EN EL TIEMPO

■ ■ ■
¿Qué rol considera que debe tener la iniciativa privada en los proyectos del sector? Y, concretamente, ¿qué papel cree que desempeñan compañías como Abertis, que actúan como concesionarios puros?

La necesidad de alcanzar los criterios de convergencia marcados por Europa y de atender otras prioridades sociales en tiempos de crisis ha supuesto importantes recortes estructurales en los presupuestos de los ministerios inversores y el resto de administraciones públicas. Por todo ello, la iniciativa privada debe incrementar notablemente su contribución con fórmulas de financiación sostenibles en el tiempo, tanto en el desarrollo de nuevas infraestructuras como en la conservación y mantenimiento de las existentes.

Un ejemplo claro de lo anterior es el peso que la iniciativa privada tiene en la definición de los últimos grandes programas de inversiones tanto nacionales (PITVI) como europeos (Plan Juncker).

Abertis es uno de los mayores grupos globales con reconocida capacidad para movilizar recursos y abordar proyectos de infraestructuras que requieran una fuerte financiación privada. Tal potencial debe ser puesto en valor para acometer el desarrollo de nuevas inversiones que permitan definir una red de infraestructuras de transportes racional y equilibrada.

■ ■ ■
¿Hasta qué punto la falta de una legislación homogénea en el ámbito de la Unión Europea en materia de concesiones puede suponer un obstáculo a la internacionalización de los operadores fuera de sus países de origen?

A escala europea, confluyen dos posiciones antagonistas. Por un lado, la necesidad de tener un marco legal común que promueva la accesibilidad a los concursos y la libre competencia entre operadores. Pero, por otro, subyace la necesidad de que los contratos de concesión no estén regulados de una manera demasiado estricta que encorsete su capacidad de adaptarse a las circunstancias sobrevenidas, pues los contratos de concesión son de larga duración, por lo que su flexibilidad es una cualidad fundamental que preservar.

Prueba de lo anterior ha sido la tramitación de la directiva de adjudicación de los contratos de concesión, donde finalmente

“HAY QUE PROMOVER UN NUEVO CICLO INVERSOR EN INFRAESTRUCTURAS QUE SE ADAPTE A UN ESCENARIO PRESUPUESTARIO DIFERENTE AL DEL PASADO”

los legisladores europeos optaron por definir un marco común relativamente abierto que diera cabida a dichas modulaciones del contrato concesional.

En cualquier caso, los nuevos representantes del Parlamento Europeo y de la Comisión tienen un importante reto por delante. El principio de subsidiariedad topa frecuentemente con la anhelada idea del mercado único, que produce importantes desigualdades e ineficiencias entre los Estados miembros y, en muchos casos, discriminación entre los ciudadanos y empresas europeos.

■ ■ ■ En materia de autopistas, ¿cómo valoran desde SEOPAN los efectos de la directiva Euroviñeta, medida que prevé la introducción del concepto del pago por uso, en aquellos países que ya la están aplicando?

Desde las instituciones europeas se lleva tiempo apostando y promoviendo la implantación del pago por uso para garantizar el desarrollo y mantenimiento de la red de carreteras.

En ese sentido, la directiva Euroviñeta ha sido el instrumento elegido para regular dicho principio, aunque presenta tres grandes limitaciones: su carácter voluntario, la no concreción del destino que debe darse a los ingresos generados y su limitación a los vehículos pesados.

Pese a lo anterior, hay muchos Estados donde se ha implantado la directiva (Alemania, la República Checa, Polonia...) y otros tantos tienen proyectos para hacerlo en los próximos años (Bélgica). La experiencia en todos ellos ha sido claramente positiva y ha logrado importantes ventajas, como generar fondos para mantener y conservar las redes de carreteras y transportes, racionalizar y modular la demanda de tráfico en las carreteras, renovar el parque de vehículos pesados...

El efecto negativo, sin embargo, es que el *gap* existente entre los países que tienen

implantado este tipo de medidas y los que no lo tienen es cada vez más evidente, por lo que han crecido las desigualdades en el mercado común. Así, mientras que en algunos países como Francia el 80% de la red de carreteras de alta capacidad se financia por sus usuarios, en otros, como desgraciadamente es el caso de España, el 80% de la red de alta capacidad se financia por los contribuyentes.

■ ■ ■ ¿Qué otras medidas de generación de ingresos o reducción de gastos podrían implantar los gobiernos para hacer frente al mantenimiento y desarrollo de las infraestructuras?

La tarificación por uso es la forma más racional y sostenible de generar recursos para hacer frente al mantenimiento y desarrollo de infraestructuras, tanto de transporte como de equipamiento público. La implementación de esta medida en nuestra red de carreteras de alta capacidad con tarifas variables de 0,03 euros/km (vehículos ligeros) a 0,14 euros/km (vehículos pesados) supondría unos ingresos anuales de 6.800 millones de euros, valor que representa el 85% del presupuesto de inversión del Grupo Ministerio de Fomento de 2015.

Existen asimismo otras medidas de generación de ingresos, basadas en la extensión de plazos de determinadas concesiones. En nuestro país, la decidida extensión de los plazos de 35 a 75 años en varias concesiones de servicios portuarios supondrá ingresar entre 1.400 y 1.500 millones de euros. Aplicar la misma medida en los plazos vigentes de concesiones maduras de peaje de carreteras generaría para nuestro país una aportación de ingresos similar, cuestión que se encuentra también en evaluación en otros países europeos.

■ ■ ■ Ante el reto del cambio climático, ¿qué medidas proponen desde SEOPAN para mejorar el impacto medioambiental que suponen la creación y el mantenimiento de las infraestructuras?

El respeto al medio ambiente forma parte de la responsabilidad social corporativa de las grandes compañías de infraestructuras. Por eso, en las distintas fases de desarrollo de cualquier infraestructura se persigue el hecho de minimizar el impacto en el medio ambiente respetando la normativa en dicha

Perfil

- Julián Núñez es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, además de *executive MBA* por el Instituto de Empresa.
- Desde febrero de 2013 es presidente de SEOPAN, Asociación de Empresas Constructoras y Concesionarias de Infraestructuras. De 2004 a 2013 fue vicepresidente ejecutivo de SEOPAN.
- Es también presidente de la Comisión de Concesiones y Servicios de la CEOE, vicepresidente de la Confederación Nacional de la Construcción, así como vicepresidente ejecutivo de ANCOP, vocal de la Junta directiva de la CEOE y de SEOPAN.
- Ejerce además de vocal del Comité Superior de Índices y Precios del Estado y del Comité de Clasificación de Contratistas.
- Es consejero de la Confederación Nacional de la Construcción y de la Fundación Laboral de la Construcción, así como vocal del Patronato de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

materia, la aplicación de criterios de eficiencia en la resolución de la problemática medioambiental, la formación del personal y la vinculación efectiva de proveedores y subcontratistas.

En cuanto a la explotación y operación, es fundamental internalizar los costes externos generados por los vehículos. En ese sentido, la implementación de políticas de tarificación en función de la clase contaminante —como las que rigen la nueva versión de la directiva Euroviñeta— supone un reto y un decisivo paso adelante para mejorar el impacto medioambiental del transporte por carretera. ■

Dirección de Explotación de Abertis Autopistas Chile

Un equipo con importantes desafíos

Reducir la accidentalidad y mejorar el servicio al cliente son los retos de mayor envergadura a los que se enfrenta diariamente el equipo de Explotación de Abertis Autopistas Chile

TEXTO Y FOTOS ABERTIS AUTOPISTAS CHILE

Aunque pueda resultar muy obvio, el principal objetivo de la Dirección de Explotación de las autopistas que Abertis gestiona en Chile es el de prestar un servicio a los usuarios de acuerdo con los requisitos establecidos en los respectivos contratos de concesión y los definidos internamente. No obstante, esta Dirección tiene importantes desafíos que cumplir, que se pueden dividir en dos dimensiones: los externos y los internos. Los primeros están enfocados a mejorar el nivel de servicio en las autopistas que conectan Santiago de Chile con las regiones, reto que ha surgido fundamentalmente como una necesidad de los mismos usuarios de las rutas. Para lo anterior, en conjunto con la Dirección Técnica, se trabaja en la generación de nuevos proyectos, que se traducirán en la implementación del sistema de cobro *free flow*, nuevas áreas de servicios, ampliación de carriles e instalación de cámaras CCTV, entre otros. Dichos proyectos serán materializados en las concesiones de Autopista del Sol, Rutas del Pacífico y Autopista Los Libertadores.

Respecto a los desafíos internos, la Dirección de Explotación sigue enfocada en hacer más eficientes sus procesos operacionales, para lo cual, a principios del año 2014, comenzaron con la implementación de la nueva estructura operacional que denominan "nuevo modelo de explotación", lo que, sumado al plan de *best practices*, significará

lograr dicho objetivo. Para dar respuesta a estos retos, al frente de la Dirección se encuentra el director de Explotación de Abertis Autopistas Chile, Christian Arbulú, responsable de las áreas de operaciones de las distintas concesionarias que conforman Abertis Autopistas Chile: Rutas del Elqui, Rutas del Pacífico, Autopista del Sol, Autopista Los Libertadores y Autopista Los Andes. El director de Explotación cuenta con el apoyo de Fidel Cárdenas, como gerente de Soporte a la Explotación, y Diego Escobar, como jefe

EL EQUIPO ESTÁ COMPUESTO POR UN GRUPO HUMANO DE EXCELENCIA, COMPROMETIDO CON SU TRABAJO Y SIEMPRE DISPUESTO A DAR MÁS CON EL OBJETIVO DE MEJORAR

PARA REDUCIR EL ÍNDICE DE ACCIDENTALIDAD, SE HA CREADO UN NUEVO PUESTO DENOMINADO GERENTE DE SEGURIDAD VIAL Y PROTECCIÓN DE INSTALACIONES

de Prevención y Medio Ambiente, además de los gerentes de las distintas concesionarias.

El apoyo de Recursos Humanos

La Dirección de Explotación tiene una relación directa con todas las áreas de la organización en Chile. Pero, sin lugar a dudas, con una de las áreas con las que trabaja más directamente es con la de Recursos Humanos (RRHH), ya que esta Dirección posee cerca del 90% de la plantilla total de la compañía. En este momento, su actual tarea con el área de RRHH es la homologación de las descripciones de puestos de trabajo (DPT) de todos los colaboradores que se desempeñan en las distintas autopistas de Abertis en Chile.

También es importante destacar que, a través del área de Soporte de Explotación, se han generado reuniones de trabajo con otras áreas de la compañía, con el objetivo de agilizar la resolución de problemas que se originan en estas otras áreas, pero que tienen injerencia directa en el área de Explotación. Como resultado de esta iniciativa, se han generado procedimientos para estas áreas, los cuales se han incorporado al sistema de gestión de calidad. Uno de los desafíos señalados con anterioridad —que es ser aún más eficientes operacionalmente— lleva asociada la necesidad de contar con personal capacitado y con competencias para lograrlo. Por eso, en conjunto con el área de Recursos Humanos, la Dirección de Explotación está



El equipo de Dirección de Explotación de Abertis Autopistas Chile, al completo.

en proceso de definir los perfiles de cada uno de los puestos de trabajo, con el objetivo de determinar las brechas existentes y así ser capaces de entregar las herramientas que cada uno de nuestros colaboradores requiere en el desempeño de sus funciones.

Acciones para aumentar la seguridad

Es fundamental mencionar que uno de los retos importantes que se ha asumido es reducir el índice de accidentalidad, que se ha incrementado durante este último período. Para cumplir esta tarea, dentro de la Dirección se ha creado un nuevo puesto denominado

gerente de Seguridad Vial y Protección de Instalaciones.

Dentro de su ámbito de acción, no sólo tendrá gestión directa en materializar acciones que tiendan a bajar el número de accidentes de nuestros colaboradores, sino también en revisar y proponer mejoras a los procesos de operación en ruta que se realizan día a día en nuestras autopistas. En definitiva, se quiere crear una cultura de seguridad.

Un equipo organizado y multidisciplinar

El equipo está compuesto por un grupo humano de excelencia, comprometido con



1

— 1 —
Christian Arbulú,
director de Explotación.

— 2 —
Fidel Cárdenas,
gerente de Soporte
de Explotación.

— 3 —
Raúl García,
gerente de Operaciones
Autopista del Sol.

su trabajo y siempre dispuesto a dar más, con el objetivo de mejorar el desempeño de sus labores. Es también un equipo cualificado y orientado a la tarea y a las metas trazadas, que tiene claros los objetivos de las labores que desempeña a diario y se caracteriza por su alto nivel de organización y disciplina.

Como resultado del trabajo que el equipo efectúa en conjunto con sus colegas de Corporación, durante los últimos meses de 2013 salieron a la luz una serie de iniciativas que ya están en aplicación, dentro de las cuales podemos destacar las siguientes:

- Reorganización e incrementos de la productividad del equipo de cobradores.
- Optimización y centralización del control económico de peaje.
- Centralización del centro de control operacional.
- Optimización de los costes de mantenimiento de peaje e ITS.



2

EL MAYOR RETO AL QUE SE ENFRENTA LA DIRECCIÓN ES REDUCIR LA SINIESTRALIDAD EN LAS AUTOPISTAS

DE LA MANO DE LA TECNOLOGÍA SE LOGRARÁN IMPORTANTES BENEFICIOS OPERATIVOS Y ECONÓMICOS EN LA ORGANIZACIÓN A CORTO PLAZO



3

Estas iniciativas, en conjunto con otras implementadas por distintas áreas de la compañía, significarán un ahorro de cerca de tres millones de euros.

Mitigar la siniestralidad

Sin lugar a dudas, el mayor reto al que se enfrenta la Dirección es reducir la siniestralidad en las autopistas. Algunas de esas incidencias revisten consecuencias mediáticas, en especial las que ocurren en Rutas del Pacífico, que es la vía interurbana más reconocida de ámbito nacional, ya que conecta Santiago con Valparaíso, uno de los puertos más grandes del país, y donde está ubicado el Congreso Nacional.

No obstante, de manera periódica deben afrontar la problemática de los fines de semana largos y del período estival, cuando es necesario efectuar un trabajo intenso con las autoridades del Ministerio de Obras Públicas, policías y medios de comunicación respecto a las gestiones adicionales que realizan durante dichos períodos y que tienen como objetivo mitigar el efecto que tiene el significativo incremento de vehículos que circulan por las autopistas.

La tecnología, clave en la gestión de las autopistas

Cada día más la tecnología es un factor muy importante en la gestión diaria de las auto-



4



5



6

pistas que Abertis opera en Chile. Elementos como el uso de sistemas de gestión de tráfico o las cámaras de vigilancia, por ejemplo, son un apoyo clave en dicha gestión, los cuales, integrados en un centro de control, colaboran activamente en la resolución de eventuales incidentes que se puedan generar en la ruta.

Por otra parte, la implementación de nuevas modalidades de cobro, como ya se

ha hecho con el sistema de telepeaje y la futura implementación del sistema *free flow*, darán un mejor nivel de servicio a los usuarios y, a su vez, harán más eficientes los procesos internos de la compañía.

De la mano de la tecnología, en definitiva, se lograrán importantes beneficios operativos y económicos en la organización a corto plazo. ■

— 4 —

Patricio Vargas, gerente de Operaciones Autopista Los Libertadores y Autopista Los Andes Sector Oriente.

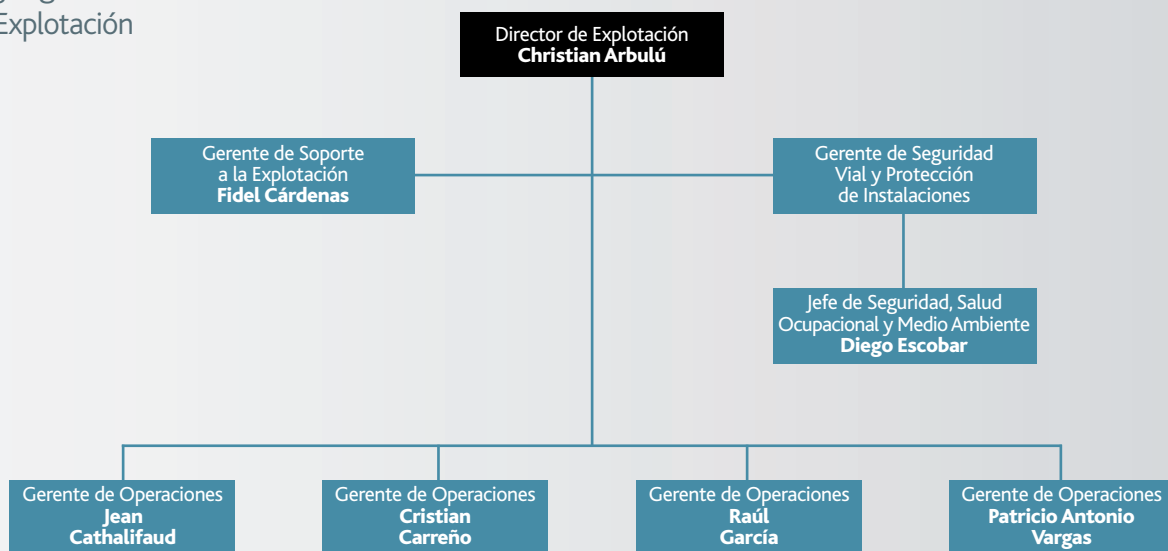
— 5 —

Cristian Carreño, gerente de Operaciones Rutas del Pacífico y Autopista Los Andes Sector Poniente.

— 6 —

Jean Cathalifaud, gerente de Operaciones Rutas del Elqui.

Organigrama Dirección de Explotación





Consejero delegado de Arteris

David Díaz

“El programa de inversiones de Arteris es uno de los más importantes de Brasil”

Lleva un año y medio en Arteris, pero ha ocupado varios cargos de responsabilidad en el Grupo Abertis desde 2002. En Brasil ha aceptado un reto apasionante

TEXTO Y FOTOS ARTERIS

Llevaba nueve años como director de Estrategia y Desarrollo corporativo en Abertis cuando en 2011 le propusieron responsabilizarse de la gestión de Abertis Autopistas América. Los buenos resultados de su gestión y la apuesta del Grupo por Brasil lo dejaron en una situación inmejorable para que le propusieran hacerse cargo de un reto que le ha cambiado la vida.

■ ■ ■

Tras casi un año y medio al frente de Arteris, ¿cuál es su balance como consejero delegado de la compañía?

Hace poco más de un año aterrizaba en el Aeropuerto de Guarulhos, acompañado de mi familia, para emprender uno de los más importantes desafíos de mi vida profesional: llegaba a un país nuevo, con un idioma y una cultura diferente, pero al mismo tiempo con un reto apasionante en una de las mayores y mejores empresas de un país apasionante. La calurosa acogida de todos los colaboradores facilitó mucho mi trabajo. El apoyo y consejos del, hasta ese momento, presidente de la compañía, José Carlos Ferreira, la involucración y compromiso del resto de equipo directivo, el trabajo de todos los colaboradores, así como la confianza

y paciencia de Abertis y Brookfield fueron también claves en mi primer año en Arteris. Muchas cosas han cambiado desde entonces y por ello me siento enormemente feliz de haber podido contribuir a crear una empresa más dinámica, eficiente y rentable, con visión de Grupo y elogiada por todos nuestros *stakeholders*.

Las palabras de cariño recibidas por colaboradores orgullosos de formar parte de Arteris han sido una de mis mayores recompensas en este primer año.

■ ■ ■

¿Cuáles son los principales proyectos de inversiones que tiene actualmente en curso la compañía y cómo planea financiarlos?

El programa de inversiones de Arteris para los próximos años es uno de los más importantes de Brasil. Las mejoras de infraes-

tructura se concentran en ejes estratégicos del país y van a permitir una mejora de la movilidad, de la calidad y servicio al cliente, así como de la seguridad. Podemos destacar obras tan desafiantes como la duplicación de 31 kilómetros en la sierra del Cafezal (en la BR-116 que conecta São Paulo y Curitiba, eje estratégico para Mercosul), una de las mayores obras de ingeniería del país que, debido a las restricciones medioambientales y a la orografía del terreno, va a contar con 34 viaductos y cuatro túneles, o el contorno de Florianópolis, circunvalación de 51 kilómetros que debe aliviar la actual congestión en la BR-101 en la Grande Florianópolis. Además de las grandes obras, tenemos también en cartera un elevado número de inversiones adicionales como nuevos enlaces, pasarelas de peatones, terceros carriles, recuperación de pavimentos o elementos de seguridad. En 2014 tenemos previsto haber invertido unos 1.800 millones de reales.

Estas inversiones van a ser financiadas básicamente con recursos del banco público BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social), así como con emisiones de obligaciones en el mercado de capitales local.

“SOCIOS COMO ABERTIS Y BROOKFIELD PERMITEN REFORZAR Y DAR ESTABILIDAD A LA GESTIÓN DEL EQUIPO DIRECTIVO DE ARTERIS”

Perfil

- David Díaz fue nombrado consejero delegado de Arteris en septiembre de 2013. La compañía es una de las mayores operadoras de autopistas de Brasil, ámbito en el cual administra 3.250 kilómetros de carreteras en nueve concesiones y cuenta con más de 6.500 empleados.
- Antes de asumir este cargo, ocupó diferentes puestos entre 2002 y 2013 en Abertis, una de las mayores operadoras globales de infraestructura, presente en 12 países. Durante nueve años fue director de Estrategia y Desarrollo Corporativo, puesto que le permitió participar, entre otros proyectos, en la adquisición de concesiones de autopistas en Francia (Sanef) y Chile (Autopista Central), en las empresas de telecomunicaciones Eutelsat y Retevision, así como en las operadoras aeroportuarias TBI y DCA. Como consecuencia, en septiembre de 2011, fue nombrado director general de Abertis Rodovias América do Sul y Norte, que engloba Chile, Argentina, Colombia y Estados Unidos.
- Con anterioridad a su paso por Abertis, trabajó como director de Inversiones en La Caixa, una de las mayores entidades financieras de España. David Díaz posee una licenciatura y un máster en Administración de Empresas por la Esade Business School, de Barcelona.

■ ■ ■

Arteris se creó a partir de la unión entre un socio industrial (Abertis) y un fondo de infraestructuras en calidad de socio financiero (Brookfield). ¿Cuáles son las ventajas de una sociedad de este tipo?

Socios con fortaleza financiera, acreditada experiencia en el sector, presencia global y visión de largo plazo, como son Abertis y Brookfield, permiten reforzar y dar estabilidad a la gestión del equipo directivo de Arteris, en un entorno cambiante y que obliga a anticiparse y tomar decisiones con agilidad. Adicionalmente, poder contar con grandes

profesionales de los accionistas para acompañar las decisiones estratégicas y aportar valor en todas las áreas de negocio, también aporta a Arteris un valor incalculable.

■ ■ ■

En Abertis ocupó el cargo de director general de Autopistas en América y anteriormente estuvo al frente del área de Estrategia y Desarrollo Corporativo en España. ¿Qué diferencias destacaría entre el modelo de negocio concesional de España y el de Brasil?

Los modelos de negocio en ambos países no son significativamente diferentes, si bien en Brasil hay algunos servicios adicionales que deben ser prestados por el concesionario, como la atención prehospitalaria, además de tener un volumen de inversiones a lo largo de la concesión mayor y más dilatado en el tiempo. Donde sí hay mayores diferencias es en el grado de fiscalización por el regulador, muy superior y detallado en Brasil, así como en la gestión de los *stakeholders*. En Brasil, las concesiones federales son generalmente la única vía de comunicación entre municipios y eso genera una demanda constante de nuevas obras y modificaciones del contrato.

■ ■ ■

¿Ha percibido grandes diferencias entre la manera de trabajar y negociar con la Administración pública en España y en América, especialmente en Brasil?

Uno de mis primeros objetivos tras mi llegada a Brasil fue impulsar una relación transparente y de confianza con los reguladores (federal y estatal). Con esa visión de largo plazo de socios y no de adversarios, alineados en objetivos tan importantes como entregar las inversiones previstas y dar un servicio de calidad al cliente, conseguimos crear un clima propicio para firmar acuerdos sostenibles y al mismo tiempo rentables para los accionistas y para la sociedad.

■ ■ ■

Según su opinión, ¿cree que existe en Brasil algún tipo de resistencia al pago por uso de carreteras?

Brasil tampoco es ajeno a la polémica del peaje, si bien la intensidad de esta contestación es significativamente menor a la que existe en algunos países europeos o en Norteamérica.

Las concesiones de autopistas de peaje están ya muy consolidadas, y los diferentes gobiernos tienen hoy en sus agendas y en

sus ajustados presupuestos fiscales priorizar los recursos limitados en sanidad, educación o desempleo. Por ello, contar con la iniciativa privada para financiar infraestructuras, tan necesarias hoy en Brasil, y dar un servicio de mayor calidad es una opción extendida y aceptada. En ese sentido, los usuarios de las autopistas valoran la mayor calidad de la red concesionada frente a la red pública, por lo que están dispuestos a pagar por este servicio.

■ ■ ■

¿Qué papel cree que puede tener Arteris en futuros proyectos de colaboración público-privada?

Arteris tiene hoy una posición de liderazgo y prestigio en el país, así como un equipo humano técnicamente preparado para asumir nuevos retos, por lo que esperamos poder aumentar nuestra cartera actual de concesiones, siempre con el foco puesto en la creación de valor. Una de las principales debilidades de Brasil es el estado de su infraestructura, por lo que las oportunidades de nuevas concesiones en los próximos años van a ser numerosas. En ese sentido, el Gobierno federal está en estos momentos preparando un ambicioso nuevo plan de infraestructuras, conocido como PAC 3 (Programa de Aceleração do Crescimento) en el que esperamos tener un papel activo.

■ ■ ■

¿Cuáles son las buenas prácticas llevadas a cabo por Abertis que han sido adoptadas por Arteris? Y, en sentido contrario, ¿qué prácticas puede trasladar Arteris a Abertis?

Formar parte de un grupo que cuenta con cerca de 17.000 colaboradores, que gestiona más de 7.300 kilómetros de autopistas y está presente en 12 países nos permite aprovechar los éxitos de cada país, en áreas tan diversas como la ingeniería, operación, compras, gestión del talento, estructuración de financiación o renegociación de contratos

“ EL GOBIERNO FEDERAL ESTÁ PREPARANDO UN AMBICIOSO NUEVO PLAN DE INFRAESTRUCTURAS EN EL QUE ESPERAMOS TENER UN PAPEL ACTIVO ”

“UNO DE MIS PRIMEROS OBJETIVOS TRAS MI LLEGADA A BRASIL FUE IMPULSAR UNA RELACIÓN TRANSPARENTE Y DE CONFIANZA CON LOS REGULADORES”

con el regulador. Iniciativas en áreas como la de Compras, Sistemas o Recursos Humanos han sido ya implantadas, con resultados muy exitosos. Sin duda, esta colaboración se da en los dos sentidos y en Arteris esperamos poder contribuir a la mejora de cada una de las sociedades del Grupo Abertis en cualquier área de actividad. Sin embargo, no puedo dejar de destacar el importantísimo y eficaz apoyo de nuestros accionistas en el área de seguridad del trabajo. En pocos meses, no sólo nos ha permitido aprobar una nueva política de seguridad, sino también conseguir que la cultura de la seguridad esté presente en cada una de nuestras decisiones y reducir aproximadamente un 50% los accidentes de trabajo en 2014. Y finalmente, destacaría también como ejemplo de colaboración la exposición de Dalí en Río de Janeiro y São Paulo. Sin el compromiso de Abertis hubiese sido imposible traer esta exposición a Brasil, que tantos beneficios está ya dando a Arteris.



Arteris desempeña un importante rol de cohesionador social en las regiones donde opera. ¿Qué proyectos destacaría en materia de responsabilidad social corporativa?

Efectivamente, la responsabilidad social es uno de los tres ejes vertebradores de nuestra estrategia, está presente en todas nuestras decisiones y forma parte de nuestro ADN. Podemos destacar como iniciativa el Proyecto Escola, iniciado hace más de 10 años y premiado por la ONU, cuyo objetivo es educar a jóvenes conductores que aprenden no sólo normas del código de circulación, sino que además trabajan valores tan importantes como el respeto o la educación. Más de 200.000 alumnos de escuelas públicas ya han participado en este proyecto.

Adicionalmente a las iniciativas centradas en la educación y la seguridad vial, Arteris tiene otros programas focalizados en



el respeto del medio ambiente o la salud de los usuarios, así como importantes patrocinios en las áreas de cultura (patrocinio de la Escuela Ballet Bolshoi en Joinville, Orquesta Sinfónica de Ribeirão Preto o exposición de Dalí en Río de Janeiro y São Paulo) y deportes. En Arteris nos sentimos orgullosos de esta colaboración con nuestras comunidades, así como del trabajo de nuestros más de 1.000 voluntarios. ■

David Díaz anuncia que las mejoras de infraestructuras en Brasil van a permitir una mejora de la movilidad, del servicio al cliente y de la seguridad.

En beneficio del usuario y el entorno

Hacia una movilidad sostenible

Abertis promueve medidas en su red de autopistas con el fin de favorecer la movilidad territorial y hacerla más sostenible

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Abertis es hoy el primer operador de autopistas del mundo, con más de 8.300 kilómetros gestionados en 11 países a través de 28 concesionarias. En España, Abertis Autopistas es también el primer operador del sector en el país, con cerca de 1.800 kilómetros (el 59% de la red) repartidos entre la gestión directa (1.512 kilómetros) y las participadas (251 kilómetros).

A lo largo de los últimos años, Abertis Autopistas España y las administraciones concedentes (el Ministerio de Fomento y los gobiernos autonómicos) han alcanzado acuerdos de colaboración con un único objetivo: mejorar la movilidad en las carreteras para potenciar las comunicaciones entre territorios. Con este fin, pues, se han puesto en marcha una serie de medidas destinadas a favorecer el tráfico y reducir la siniestralidad en las carreteras.

Desviación de vehículos pesados

Uno de los acuerdos más importantes que las administraciones han alcanzado con el propósito de mitigar la accidentalidad en las carreteras nacionales es el de restringir la circulación de vehículos pesados en este tipo de vías. El acuerdo con Abertis supone la desviación de estos vehículos hacia la autopista a cambio de bonificaciones en los peajes. La medida se aplica ya en varias autopistas de la red de Abertis Autopistas España. Desde diciembre de 2012, en la demarcación de Girona, los vehículos de cuatro ejes o más se desvían de la N-II a la autopista AP-7, tras un acuerdo entre Abertis y la Generalitat de Cataluña. Los camiones que

efectúan el recorrido por la AP-7 entre Maçanet de la Selva y la frontera francesa tienen una bonificación de un 35% en el precio del peaje y los que hacen movimientos internos obtienen un descuento del 50%. Durante la aplicación de esta medida, han dejado de circular 1,7 millones de camiones por la N-II entre Maçanet y La Jonquera, además de reducirse drásticamente la siniestralidad en este tramo. El número de víctimas mortales descendió de 15 en 2012 a 4 durante el año 2013. Por otro lado, en la comunidad de Aragón, desde enero de

■ ■ ■
ABERTIS ES HOY EL PRIMER OPERADOR DE AUTOPISTAS DEL MUNDO, CON MÁS DE 8.300 KILÓMETROS GESTIONADOS EN 11 PAÍSES A TRAVÉS DE 28 CONCESIONARIAS

■ ■ ■
ABERTIS AUTOPISTAS COLABORA ACTIVAMENTE CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE PARA SOLUCIONAR LAS DIFICULTADES DERIVADAS DE LA RESTRICCIÓN DEL TRÁFICO PESADO

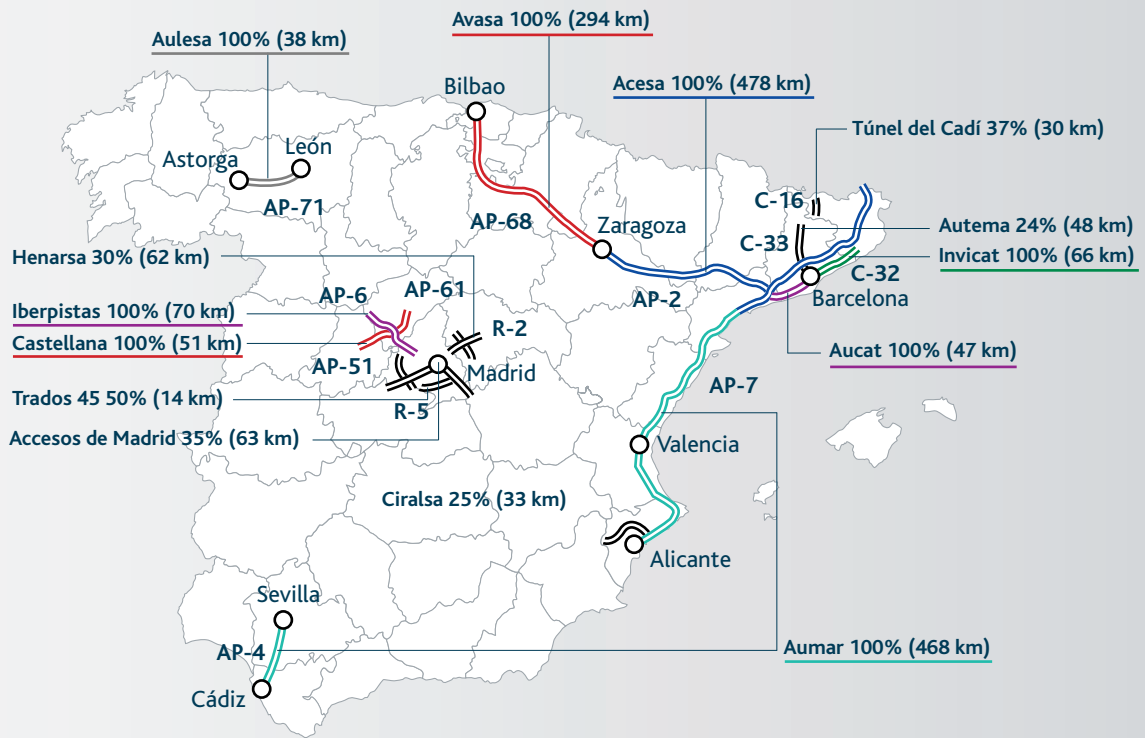




Vista aérea del
kilómetro 18
de la AP-7.

Abertis Autopistas España

Gestión directa de 1.512 kilómetros y participación en la gestión de 251 kilómetros



2013, y gracias a un nuevo acuerdo entre Abertis Autopistas España y el Ministerio de Fomento, los vehículos pesados procedentes de la N-II se desvían gratuitamente a la AP-2 entre las estaciones de Alfajarín y Pina. De igual modo, desde diciembre de 2013 gozan de una bonificación del 75% en el tramo Alfajarín-Fraga y Gallur (Tudela)-Zaragoza.

Nuevos acuerdos para mitigar la siniestralidad

El Ministerio de Fomento ha mostrado recientemente su voluntad de aplicar medidas de bonificación en otros tramos de carreteras que registran una elevada accidentalidad. La N-340, a su paso por Tarragona, ha sido calificada en más de una ocasión como una de las carreteras estatales con más retenciones y más peligrosas de España, en la que además todos los accidentes mortales de 2014 han estado relacionados con vehículos pesados. La restricción de camiones en estas vías ayudaría a reducir los graves problemas de con-

■ ■ ■
PARA VEHÍCULOS LIGEROS TAMBIÉN HAY BONIFICACIONES A LO LARGO DE LA RED DE AUTOPISTAS DE ABERTIS EN ESPAÑA PARA MEJORAR EL TRÁFICO Y REDUCIR LA SINIESTRALIDAD

gestiones y colapsos circulatorios que se ocasionan desde Altafulla-Tamarit (Tarragona) hacia el norte, zona que registra también un alto índice de accidentes mortales en los que se ven implicados camiones.

Mejora de la conexión interterritorial

Para vehículos ligeros, existen también varias bonificaciones a lo largo de la red de autopistas de Abertis en España. Desde 2009, en la comunidad de Aragón los clientes de las autopistas se benefician de algunas bonificaciones en los peajes, que al mismo tiempo mejoran el tráfico en las carreteras N-II y N-232 y reducen los índices de siniestralidad. Existe de igual modo gratuidad en el movimiento de ida y vuelta en los recorridos entre las estaciones de Fraga-Alfajarín y Gallur-Zaragoza. En la autopista AP-4, con el fin de mejorar la articulación territorial del entorno metropolitano de Cádiz-Jerez de la Frontera, desde 2005 tienen gratuidad todo tipo de vehículos en el tramo Puerto Real-Jerez. Lo mismo ocurre desde 2010 para los vehículos



CON VÍA-T NO SÓLO SE AHORRA EN TIEMPO, SINO QUE ADEMÁS SE CONSUME MENOS COMBUSTIBLE Y SE CONTRIBUYE CON EL MEDIO AMBIENTE A REDUCIR EMISIONES DE CO₂

ligeros que disponen de Vía-T en el tramo Haro-Alfaro y Cenicero-Agoncillo de la AP-68. En el caso de Cataluña, Abertis comenzó a aplicar desde el 1 de enero de 2012 un nuevo modelo de descuentos en las autopistas de peaje de titularidad de la Generalitat (C-32 y C-33), con el mismo objetivo de mejorar la gestión de la movilidad y hacerla más sostenible. El modelo persigue equiparar territorialmente el precio por kilómetro de autopista y, paralelamente, incluye la implantación del sistema cerrado en determinados tramos, con el fin de que el usuario pague por el recorrido real que hace. La medida favorece los vehículos de alta ocupación (VAO), los poco contaminantes (ECO) y la movilidad obligada a través de la recurrencia. Para poder disfrutar de los nuevos descuentos, destinados a vehículos ligeros, es necesario el uso de un dispositivo Vía-T.

Programa de descuentos para transportistas

Complementariamente a todas estas bonificaciones, Abertis Autopistas ofrece también el llamado Truck Plan, un programa de descuentos específico para los profesionales del transporte que circulan por su red de autopistas en España. Este plan ofrece una reducción mensual de hasta el 13% de las tarifas desde el primer euro de consumo.

Por otro lado, los clientes profesionales con mayor consumo cuentan con un programa *premium*, con descuentos del 50% en las estancias en los Truck Parks, en hoteles seleccionados y en las áreas de servicio de Áreas y Autogrill situadas en las autopistas del Grupo Abertis.

Vía-T, imprescindible para obtener bonificaciones

Para acogerse a los descuentos es necesario el uso del Vía-T, el sistema más cómodo de abonar los peajes en la autopista. Además de



su uso en la autopista, Vía-T también se puede utilizar en determinados aparcamientos, lo que hace más fácil el pago, sin tener que pasar por el cajero automático.

Una de las ventajas de no interrumpir el viaje con Vía-T es que permite dedicar toda la atención a la conducción y realizar el paso por el peaje con la máxima seguridad. Con Vía-T no sólo se ahorra en tiempo, sino que además se consume menos combustible y se contribuye con el medio ambiente a reducir emisiones de CO₂. Actualmente, la seguridad y la comodidad que representa Vía-T hace que las transacciones realizadas con este medio de pago representen cerca del 40%. ■

Imágenes de la AP-2, arriba, y de la C-32, sobre estas líneas.

Debate sobre la sostenibilidad del sector

Soluciones para la conservación del patrimonio viario

La IX Jornada del Círculo de Infraestructuras celebrada en el castillo de Castellet incidió en la aplicación del pago por uso como un remedio ante la falta de recursos para el mantenimiento de las infraestructuras



TEXTO Y FOTOS ABERTIS



El pasado 10 de octubre tuvo lugar la edición anual del *workshop* organizado por la Fundación Círculo de Infraestructuras, la Fundación Abertis y el Instituto Cerdà en el castillo de Castellet. Bajo el título *La sostenibilidad y el mantenimiento del patrimonio viario*, ésta fue la novena edición del encuentro, enmarcado en la celebración del 10º aniversario del Círculo.

El tema elegido este año abordó las cuestiones referentes a las inversiones que permiten garantizar la sostenibilidad de las infraestructuras viarias y su valor patrimonial, asegurando las prestaciones funcionales de la red en términos de movilidad, seguridad, eficiencia energética, conservación del parque móvil y desarrollo tecnológico.

En su intervención durante la inauguración, el presidente de Abertis, Salvador Ale-

many, reconoció que España cuenta con una red viaria "muy buena en el conjunto de Europa" y admitió que el reto actual es "seguir manteniéndola". Recomendó, sin embargo, "no dejarse llevar por el cortoplacismo; de otro modo, dentro de 10 años nos va a costar mucho más caro". Según el presidente, la disminución de los ingresos fiscales afecta al desarrollo y mantenimiento de la red, lo que en última instancia puede aumentar la inseguridad vial. En ese sentido, abogó por el establecimiento generalizado del pago por uso en la red de alta capacidad, ya que "genera recursos y mayor comprensión social".

Políticas de armonización

Por su parte, el secretario de Territorio y Movilidad de la Generalitat de Cataluña, Ricard

Font, afirmó que "no se puede salir de la crisis con las mismas políticas con las que entramos", si bien reconoció que las administraciones públicas tienen una "situación presupuestaria limitada". Asimismo, reclamó políticas de armonización, mediante el pago por uso y la discriminación de corredores, poniendo como ejemplo la prohibición de la circulación de camiones por la carretera N-2 en Girona. Propuso, también, destinar los recursos que generaría el pago por uso a partidas de mantenimiento viario, transporte público y medidas medioambientales.

En la misma línea, el secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, Manuel Niño, recalcó que "la conservación es una prioridad para el Ministerio", y que el organismo público está realizando "un esfuerzo constante" en este apartado. En ese sentido, recalcó que, pese a la crisis, "se han reiniciado programas de renovación de firmes". En cuanto a las autopistas, se refirió a la voluntad del Ministerio de continuar impulsando la política de reducción de peajes para el transporte pesado y aumento del tráfico de ligeros.

Durante la clausura del encuentro, el entonces director general de Abertis Autopistas, Josep Lluís Giménez, se mostró partidario de incluir la innovación en la mejora continua de las autopistas, pensando en su uso futuro, especialmente en lo referido a la seguridad vial. Asimismo, reflexionó sobre las posibilidades de inversión que ofrece la colaboración publicoprivada para obtener nuevas formas de inversión en la actualización y mejora de la red viaria. ■

Francisco Reynés,
consejero
delegado de
Abertis, durante
su intervención.



Análisis económico de primer orden

Restaurando la competitividad

El diario británico *Financial Times* organizó en Madrid una jornada de debate en la que participaron altos cargos de empresas españolas, entre ellos el consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés



TEXTO ABERTIS FOTO FINANCIAL TIMES

Recuperar la economía en medio del parón de la zona euro y restaurar la confianza en los negocios en España. Éstos fueron los principales temas de la *Financial Times Spain Summit*, patrocinada por Abertis, que tuvo lugar el pasado mes de octubre en Madrid. Bajo el título *Restaurando la competitividad*, la jornada contó con la participación del presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, y de altos ejecutivos de empresas españolas, como el consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés; el presidente de Repsol, Antonio Brufau, o su homólogo en Indra, Javier Monzón.

Entrevistado por el *Financial Times*, Francisco Reynés abogó por mantener competitivas las infraestructuras, un sector en el que Abertis "puede aportar valor". En cuanto a las medidas que el Gobierno debería tomar para reducir su endeudamiento, el consejero delegado defendió alternativas que aligeren la carga

financiera del Estado, poniendo como ejemplo los proyectos de colaboración publicoprivada. En su opinión, las concesiones—no únicamente de carreteras—son una solución tanto para reducir deuda—el Estado cobra la cesión a largo plazo de los activos—como para reducir gasto público, desde el momento en el que el mantenimiento de dichos activos pasa "de un déficit público a una cuenta de una compañía privada". El directivo quiso incidir también en la seguridad jurídica como "base de la confianza inversora a largo plazo" y de una solución que pase por la colaboración publicoprivada.

Pago por uso y 'emerging markets'

Preguntado por la cuestión del pago por uso de las infraestructuras, Reynés manifestó que "hay que explicar que las ecuaciones de 'gratis total' en cualquier ámbito de la vida de los negocios son por definición imposibles". Y, en

el caso concreto de las autopistas, afirmó que no están amortizadas, entre otras cosas porque "requieren un mantenimiento".

Dentro del portafolio de Abertis, los *emerging markets* representan aproximadamente un tercio de los ingresos y el Ebitda del Grupo. Para Francisco Reynés, algunos *emerging markets* no tienen las condiciones óptimas para desarrollar un negocio concesional (en referencia a países de Asia y África). "El día que tengamos estas condiciones, miraremos otros países".

Clausuró la sesión el ministro de Economía, Luis de Guindos, quien reconoció que, si bien el ambiente en las reuniones del Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial no es excesivamente optimista, "la novedad en España es que desde hace un año, los flujos de crédito nuevo a familias y pymes están en tasas de crecimiento interanual positivas". ■

Reunión de dirigentes de la corporación y los negocios

Abertis celebra la V edición del Global Gathering

Durante los dos días que duró el encuentro, los directivos tuvieron la oportunidad de conocer los retos de futuro de la compañía

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Con el objetivo de compartir las nuevas líneas estratégicas de la compañía y seguir fomentando la cohesión como Grupo, el equipo directivo de Abertis celebró el pasado mes de diciembre la quinta edición del Global Gathering (V International Executive Leadership Meeting). El encuentro, que tuvo lugar en Toledo, reunió a los principales dirigentes de la corporación y de los negocios



de la compañía, quienes tuvieron la oportunidad de conocer los nuevos retos de futuro en los distintos países donde el Grupo opera, que son actualmente 12. El consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, expuso a los asistentes el Plan Estratégico 2015-2017 y el nuevo modelo de negocio que deberá seguir la compañía, haciendo hincapié en su rol industrial, en el compromiso con la eficiencia, en la disciplina financiera en las nuevas adquisiciones y en la remuneración al accionista. Asimismo, el consejero delegado alentó a los directivos a adaptarse al nuevo escenario que se dibuja en el Grupo, así como las herramientas que permitirán abordarlas.

■ ■ ■ ■
**EL CONSEJERO DELEGADO
 ALENTÓ A LOS DIRECTIVOS
 A ADAPTARSE AL NUEVO
 ESCENARIO QUE SE DIBUJA
 EN LA COMPAÑÍA**

Señaló especialmente la necesidad de una actitud decidida que permita trazar con claridad los objetivos de la nueva estructura de Abertis y evolucionar con responsabilidad, compromiso y motivación para mantener la excelencia y seguir haciendo de Abertis una empresa de referencia mundial. ■



El Global Gathering contó con varias exposiciones de los directivos del Grupo. Abajo, todos los participantes de esta edición.



Campañas de sensibilización

Arteris y Abertis Chile, hacia una movilidad responsable

Las concesionarias del Grupo Abertis en Sudamérica promueven campañas de seguridad vial con el propósito de reducir la siniestralidad en sus autopistas



TEXTO Y FOTOS ARTERIS/ABERTIS CHILE

Abertis Chile y Arteris, las filiales de Abertis con mayor peso en Latinoamérica, siguen con la política activa del Grupo en materia de seguridad, que promueve la buena conducción en todas las autopistas en las que opera. Para ello, han puesto en marcha un programa con iniciativas dirigidas a fomentar una movilidad más responsable y mitigar así los accidentes en la autopista.

Ejemplo de ello fue la campaña iniciada por Arteris, filial de Abertis en Brasil, que a lo largo del mes de septiembre organizó varios eventos para concienciar a conductores y peatones sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico. Las acciones formaron parte del Mes de la Seguridad Arteris y se llevaron a cabo simultáneamente en 21 autopistas gestionadas por las nueve concesionarias que gestiona la compañía.

La iniciativa se desarrolló en coordinación con la Semana Nacional de Tráfico, que se celebró entre el 18 y el 25 de septiembre. "La seguridad es parte de nuestro ADN y creemos que la asociación con el usuario es la mejor manera de reducir aún más los accidentes en las carreteras", comentó el consejero delegado de Arteris, David Díaz. "Hemos invertido millones en la mejora de las carreteras y en las actividades de educación para reducir la siniestralidad, pero sabemos que, por el bien de todos, el conductor tiene que poner de su parte para promover la seguridad".

Participaron en la campaña las concesionarias Autopista Fernão Dias, Autopista Régis Bittencourt, Autopista Fluminense, Autopista Litoral Sul y la Autopista Planalto

Sul, además de las concesionarias de Arteris que operan en el estado de São Paulo: Autovias, Vianorte, Intervias y Centrovias.

Refuerzo de las campañas

Arteris lanzó también la campaña *Viva*, que puso en marcha acciones especiales de sensibilización para conductores, camioneros, motociclistas, ciclistas y peatones. Empleados de la compañía distribuyeron folletos en los peajes con información sobre el uso de cinturones de seguridad, el respeto de los límites de velocidad, los riesgos del uso de teléfonos móviles o del consumo de alcohol durante la conducción.

La compañía reforzará los períodos en los que las campañas se llevarán a cabo. "El objetivo es promover actividades para el bienestar, la salud y la seguridad en la autopista, a fin de que los clientes tomen conciencia de la importancia de cuidar de ellos mismos, de su familia y del resto de conductores", explica la directora de responsabilidad social de Arteris, Maria Michielin.

Por otro lado, el Proyecto Escuela Arteris, iniciativa que acerca la educación vial a las escuelas, pondrá en marcha un concurso cultural sobre la seguridad vial.

El Mes de la Seguridad Arteris finalizó con la celebración del I Foro de Seguridad Arteris. El evento tuvo lugar el 30 de septiembre en São Paulo y reunió a autoridades y expertos en seguridad vial de Brasil y de otros países para debatir sobre la adopción de nuevas tecnologías y estrategias para promover la seguridad en las autopistas brasileñas.

Reducir un 50% los accidentes mortales

La preocupación por la seguridad está presente en el día a día de Arteris y de sus concesionarias. En el marco de la Década de Acción para la Seguridad Vial, programa creado por las Naciones Unidas (ONU) que tiene por objeto prevenir y reducir los accidentes en las carreteras entre 2011 y 2020, la compañía creó en 2013 GERAR –Grupo Estratégico para la Reducción de Accidentes–, cuyo objetivo es reducir en un 50% la mortalidad en las autopistas que Arteris gestiona.

Amplia divulgación en medios sociales

En Chile, Abertis también ha difundido su campaña para fomentar la seguridad vial en las autopistas que la compañía gestiona en el país andino. En ese sentido, se presentó una nueva edición de la campaña *Te queda una vida*, dirigida a la concienciación entre los conductores de las consecuencias de los accidentes de tráfico. Como novedad de esta edición, se incrementa el peso que tendrá la información a través de Twitter y las redes sociales, con el objetivo de llegar a un público más joven.

Esta campaña cuenta con el apoyo de la Fundación Corre Conmigo, que busca la reinserción social de personas en situación de discapacidad que han sufrido accidentes de tráfico. Esta fundación se suma a otras como el Instituto Guttman o el Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo, colaboradoras de Abertis en España. Miembros de Corre Conmigo se encargan de distribuir los folletos informativos de la campaña a los



Presentación de la campaña *Te queda una vida*, con el director de la Fundación Abertis, Sergi Loughney (centro, al fondo); el ministro de Obras Públicas chileno, Alberto Undurraga, y el director corporativo de Comunicación de Abertis, Juan María Hernández Puértolas (dcha.).

conductores a su paso por el peaje. La campaña se refuerza también con una amplia divulgación en medios sociales, publicidad en los medios de comunicación y paneles repartidos por las diferentes vías Abertis en Chile, donde se muestran mensajes alertando sobre el peligro de las distracciones al volante.

La presentación de la campaña tuvo lugar en cinco concesiones de Abertis en Chile coincidiendo con la celebración de la Fiesta Nacional. En el acto, participaron el ministro de Obras Públicas, Alberto Undurraga, que recordó "la responsabilidad de la concesionaria en la lucha contra los accidentes a través de sus múltiples campañas de seguridad vial" e hizo un llamamiento a la prudencia de los conductores en unas fiestas donde el alcohol es el principal peligro en la carretera. ■

'Te queda una vida'

- La campaña presentada en Chile forma parte del programa *Te queda una vida* que lleva a cabo la Fundación Abertis desde el año 2010, en el marco de su estrategia de promoción de la seguridad vial y la reducción de los accidentes en la carretera. Entre otras actividades, destacan el apoyo a la investigación, la organización de jornadas científicas, la educación vial en las escuelas y las campañas de sensibilización.
- La Fundación, que actúa en los ámbitos social, medioambiental y cultural, es una de las respuestas de la responsabilidad social corporativa de Abertis, grupo líder internacional en la gestión de autopistas y de infraestructuras de telecomunicaciones (terrestres y satelitales).



El acuerdo incluye la ejecución de una nueva obra

Abertis extiende la duración de una de sus concesiones en Brasil

Arteris duplicará un tramo de 14 kilómetros de la autopista SP-318 en el estado de São Paulo.

Arteris, la filial de Abertis en Brasil, invertirá 91 millones de reales brasileños (30 millones de euros) a cambio de una extensión de la concesión de Autovías por seis meses

TEXTO Y FOTOS ARTERIS

Abertis, a través de la filial brasileña controlada por Arteris, Autovías, SA, ha alcanzado un acuerdo con la Agencia Reguladora do Transporte del Estado de São Paulo, (ARTESP) para la ejecución de una nueva obra que duplicará un tramo de 14 kilómetros de la autopista SP-318, en el estado de São Paulo, por valor de 91 millones de reales brasileños (30 millones de euros). Dicha inversión, que concluirá en junio de 2016, mejorará el ser-

vicio de una población de 1,5 millones de personas en las regiones de São Carlos, Araraquara y Ribeirão Preto, y se prevé que genere cerca de 360 empleos directos y 450 empleos indirectos. Según David Díaz, consejero delegado de Arteris, "el proyecto aumentará la seguridad para los usuarios de las autopistas y organizará el tráfico de vehículos", y añadió que "la región es uno de los motores del desarrollo en el estado de São Paulo y esta obra

es una aportación más de Arteris para la región, que ya cuenta con las mejores autopistas del país".

A raíz de este acuerdo, el plazo de concesión de Autovías, SA, se extenderá dentro un período estimado de seis meses, que llegará a su vencimiento en mayo de 2019.

La extensión del período concesional de Autovías, SA, pone de manifiesto la capacidad de Abertis de crear valor para sus accionistas a través de la renegociación de contratos mediante acuerdos que beneficien mutuamente a las administraciones concedentes y a las concesionarias. Asimismo, supone un ejemplo que pueda marcar futuras negociaciones con las administraciones. ■

Balance histórico de una infraestructura clave

El Túnel del Cadí, 30 años acercando el territorio

Con 5 kilómetros de longitud, su puesta en marcha ha contribuido decisivamente al desarrollo de la zona con un enlace rápido, seguro y respetuoso con el entorno

TEXTO TÚNELS/ABERTIS FOTOS TÚNELS DE BARCELONA I CADÍ



Sobre estas líneas, el entonces director general de Abertis Autopistas España, Josep Lluís Giménez, y el *conseller* de Territorio y Sostenibilidad, Santi Vila.



El pasado mes de noviembre se cumplieron 30 años de la apertura del Túnel de Cadí, el segundo más largo de Cataluña, con 5 kilómetros de longitud. Ha sido una de las infraestructuras clave en la vertebración del territorio, al acercar Barcelona y el Pirineo central de una manera rápida, segura y respetuosa con el medio natural en el que se integra.

En diciembre de 2012, el consorcio formado por el banco de inversión brasileño BTG Pactual y Abertis llegó a un acuerdo con la Generalitat de Cataluña para la concesión de la gestión del túnel por un período de 25 años, en el que Abertis ejercerá como socio industrial.

Recientemente, BTG vendió el 65% de la participación que ostentaba en Túnel de Vallvidrera y Cadí al fondo de inversión francés Ardian.

Nueva realidad social y económica

El impacto económico del Túnel del Cadí ha sido de primera magnitud, pues ha contribuido decisivamente en la terciarización de un territorio que dependía, hasta su puesta en marcha, del sector primario. El desarrollo del turismo, la promoción de deportes de nieve y montaña y la proliferación de segundas residencias han transformado la realidad social y económica de su entorno, especialmente de las comarcas del Berguedà, la Cerdanya y el Alt Urgell.

Armonía con el entorno

El hecho de discurrir por el Parque Natural del Cadí-Moixeró determinó su diseño y construcción, integrando una infraestructura de este nivel en armonía con el entorno, partiendo del respeto y la protección del medio ambiente.

Desde su puesta en servicio, se ha trabajado para alcanzar los máximos niveles de calidad y seguridad llevando a cabo importantes inversiones con el objetivo de mejorar el servicio de la infraestructura. Ejemplo de ello fue la construcción de la galería de servicios y de evacuación en el año 2008, con una inversión de más de 20 millones de euros. ■

Contrato de colaboración publicoprivada

Sanef gestionará una vía urbana en Lyon

Se trata de una ruta urbana de 10 kilómetros, clave para la movilidad y el dinamismo de la ciudad

TEXTO ABERTIS FOTOS SANEF

Sanef, filial de Abertis en Francia, forma parte del consorcio que ha ganado el concurso para la ejecución de obras de mejora en la seguridad de los túneles del Boulevard Périphérique Nord de la ciudad de Lyon, así como la explotación, el mantenimiento y la renovación de esta vía durante 20 años. El consorcio ganador—Leonord— está conformado por Sanef, filial de Abertis en Francia; el grupo Fayat, y el fondo de inversión FIDEPPP2 (grupo BPCE).

El Boulevard Périphérique Nord de Lyon es una ruta urbana de 10 kilómetros que desempeña un papel esencial para la movilidad y el dinamismo de la ciudad gala, con un tráfico de 45.000 vehículos por día en su tramo de pago y de 85.000 vehículos en sus dos tramos gratuitos. Cuenta con 6 kilómetros de túneles que deben actualizarse para cumplir con las nuevas normativas en seguridad aprobadas tras el accidente en el túnel del Montblanc.

El contrato incluye, además, la gestión y mantenimiento de la vía y su equipa-

El Boulevard Périphérique Nord de Lyon registra un tráfico de 45.000 vehículos diarios en su tramo de pago.



miento durante 20 años, incluyendo la gestión de los sistemas de cobro de peaje, un negocio en el que Sanef cuenta con amplia experiencia en países como Francia, Irlanda, Canadá o Estados Unidos. Según el contrato, Sanef recibirá a cambio una cantidad anual de 10 millones de euros.

Se trata de un contrato de colaboración publicoprivada por el que Sanef se convierte en un socio a largo plazo de la Administración de Lyon. La filial francesa es el tercer mayor operador del país, donde explota 1.902 kilómetros de autopistas. Sus ingresos ascendieron a 1.560 millones de euros en 2013. ■

TSI refuerza su posición tras conseguir la gestión del Eurotúnel

- Toll Solutions International (TSI), antigua Sanef ITS y filial tecnológica de Abertis en Francia, ha ganado la licitación para llevar a cabo el proyecto Eurotunnel, que tiene como objetivo mejorar la fluidez del creciente tráfico de mercancías de esta infraestructura que une Francia e Inglaterra. En Inglaterra se ha construido una nueva plaza de peaje de cinco carriles destinada al tráfico de mercancías, mientras que en Francia serán seis, tanto manuales como automáticos.
- Este proyecto es una oportunidad para que Sanef refuerce su posición en los mercados de control de acceso y de peaje, tanto en Francia como en Inglaterra, al proporcionar la instalación

y la integración de las cabinas de peaje y desarrollar mejoras en la infraestructura mediante soluciones tecnológicas que deberán ayudar a mejorar las entradas de mercancías al tiempo que reducirán los costes operativos y las congestiones de tráfico.

- Este contrato se suma al del proyecto de colaboración firmado recientemente entre Eurotunnel y TSI con el fin de rediseñar el aparcamiento de camiones en Coquelle, en Pas-de-Calais, que incluye el suministro de equipamiento para el estacionamiento de camiones durante un período de 10 años.

EL CONTRATO INCLUYE LA GESTIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE LA VÍA Y SU EQUIPAMIENTO DURANTE 20 AÑOS, INCLUYENDO LA GESTIÓN DE LOS SISTEMAS DE COBRO DE PEAJE

Nuevas tecnologías de pago en autopista

Vía-T, ahora más fácil con el sistema



Abertis Autopistas, Cintra Infraestructuras e Itínere Infraestructuras componen el accionariado de Bip&Drive, el primer emisor de Vía-T en España impulsado por las concesionarias de autopistas de peaje

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Vía-T, el sistema de telepeaje de las autopistas españolas, dispone desde octubre de un nuevo y único emisor en el mercado nacional, el dispositivo Bip&Drive. La empresa está participada por Abertis Autopistas (50%), Cintra Infraestructuras (25%) e Itínere Infraestructuras (25%), las tres principales operadoras en España. Bip&Drive nace con el objetivo de incrementar la penetración de este medio de pago en las vías de peaje en España, que alcanza en la actualidad el 38% del total de las transacciones. El reto que se ha marcado el nuevo emisor es distribuir 150.000 dispositivos y cubrir el 10% de la cuota de mercado a finales de 2015.

Ventajas y beneficios

La propuesta de Bip&Drive mejora la distribución del dispositivo, abarata su coste de modo considerable y facilita a los conductores el acceso a la información del servicio. Bip&Drive puede obtenerse por medio de la web www.bipdrive.com, donde el usuario puede consultar sus datos en su área privada a través de cualquier dispositivo móvil o por teléfono. Otra de las ventajas de su Vía-T es la posibilidad de optimizar y tener un mayor control de los gastos mediante la emisión de una factura única que recoge todos los pagos mensuales del conductor. Esto permite una mayor flexibilidad y agilidad en los procesos de facturación, sobre todo de los autónomos y las pymes.

Otro de los principales beneficios de Bip&Drive es que el alta de la cuota y el coste del dispositivo se efectúan de forma gratuita y la entrega se realiza en 48 horas también sin coste para el usuario. Además, el dispositivo puede vincularse a cualquier entidad bancaria y sin compromiso de permanencia. ■



Abertis, Cintra e Itínere componen el accionariado de Bip&Drive.

Plan de homogeneización en las autopistas

En marcha el peaje cerrado en la C-32

Desde el 1 de enero, los clientes de esta autopista cuentan con reducciones de hasta el 80% en las comarcas del Maresme y el Garraf

TEXTO ABERTIS/DPTO. TERRITORIO Y SOSTENIBILIDAD FOTOS JOSEP LOASO

El pasado 1 de enero entró en funcionamiento el sistema de peaje cerrado virtual en la C-32 en el Maresme y el Garraf. El *conseller* de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat, Santi Vila, junto con el consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, presentaron en diciembre este sistema, mediante el cual el usuario paga por el recorrido real que hace. La medida se enmarca en el plan de homogeneización en las vías de peaje de la red de la Generalitat, que están aplicando el Gobierno y Abertis para lograr una mayor equidad territorial.

Este plan ya se tradujo en enero pasado en la aplicación de descuentos en estas autopistas: del 10% en la C-32 entre Montgat y Mataró, del 30% entre Castelldefels y Sitges y del 26,5% entre Sitges y El Vendrell. Ahora, Abertis (a través de Aucat e Invicat) y la Generalitat dan un paso más en este plano con la implantación de un nuevo sistema de peaje cerrado en la C-32 entre Mataró y Palafolls y entre Sitges y El Vendrell, que conllevará reducciones en el peaje que pueden llegar al 80% en el recorrido Sant Vicenç-Arenys, al 60% entre Sant Andreu de Llavaneres-Mataró Norte, un

31% entre Cubelles y Calafell o un 27% entre Sitges y Segur de Calafell.

Este sistema, a diferencia de otros descuentos, incluye todo tipo de vehículos y se aplica todos los días de la semana, tanto laborables como festivos. Para beneficiarse del mismo, es necesario que el usuario disponga de un sistema de Vía-T. Además de estas bonificaciones, continuarán vigentes las aplicadas por recurrencia, vehículos de baja emisión (ECO) y vehículos con alta ocupación (VAO). Por otra parte, se mantendrá la gratuidad para los actuales recorridos internos de la autopista C-32.

Para implementar el nuevo sistema, la concesionaria ha instalado un conjunto de pódicos en los diferentes accesos para detectar e identificar el paso de vehículos que dispongan del sistema de pago Vía-T. Esta instalación reconoce el recorrido real de cada usuario, sin barreras físicas, y calcula el importe del trayecto efectuado de manera automática.

Los trabajos han incluido la integración de los pódicos a la red eléctrica y de fibra óptica existente mediante el trazado de nuevas canalizaciones o aprovechando existentes. Las obras actualmente en ejecución han contado con un

presupuesto total de 1,26 millones de euros en el tramo del Maresme y de 0,44 millones de euros en el del Garraf.

Maresme: El nuevo sistema se aplica a los recorridos en el tramo Mataró-Palafolls (hasta la carretera GI-600), de la C-32. En concreto, abarca los accesos de Sant Andreu de Llavaneres y Sant Vicenç de Montalt, la barrera y el acceso de Arenys y la barrera de Santa Susanna. Un ejemplo: un turismo con Teletac que hace el recorrido Mataró Norte-Canet de Mar (barrera Arenys de Mar Norte) pasará de los 2,27 euros actuales a los 1,37 del sistema de peaje cerrado, con un descuento de en torno al 40%.

Garraf: Las nuevas reducciones se aplicarán a los recorridos internos entre Cubelles y El Vendrell, incluyendo la barrera y acceso de Cubelles y el acceso de Calafell. Un ejemplo: un turismo con Teletac que hace el recorrido Sitges-Calafell (barrera de Cubelles) pasa de los 2,85 euros actuales a los 2,45 euros, es decir un 14%. Hay

Sistema de peaje cerrado en el tramo sur de la C-32, en el Garraf



Sistema de peaje cerrado en el tramo norte de la C-32, en el Maresme

- Acceso
- ⊖ Peaje troncal
- AS Área de servicio



El *conseller* de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat, Santi Vila, con el consejero delegado de Abertis Autopistas España, Antoni Español (a la derecha).



Actuaciones en la C-32

- Mejora del firme entre Gavà y Viladecans: con un presupuesto de 1 MEUR, las obras han comenzado recientemente y finalizarán el próximo marzo.
- Barreras acústicas entre Sitges y Castelldefels: estos trabajos, que cuentan con una inversión de unos 850.000 euros, finalizarán durante el próximo marzo.
- Barrera acústica en Calella: Se prevé la instalación de una barrera acústica en el ramal de conexión de la autopista C-32 con la carretera N-II. Los trabajos tienen un presupuesto de 225.000 euros y concluirán a finales de febrero.
- Barrera acústica en El Masnou: Los trabajos consistirán en la instalación de una barrera acústica en la C-32, en El Masnou, con un presupuesto de unos 59.000 euros.
- Barrera acústica en Montgat: Los trabajos cuentan con un presupuesto de 125.000 euros, se iniciarán a principios de año y finalizarán en febrero próximo.
- Mejora del firme en Castelldefels: Esta actuación, que se iniciará próximamente, tiene un presupuesto de cerca de 224.000 euros. La obra concluirá en febrero.

que tener en cuenta que, en 2013, la tarifa era de 3,84, con lo que, desde entonces, se ha reducido en un 36%, una tercera parte.

Obras de mejora en marcha

Por otro lado, las concesionarias Aucat e Invicat están ejecutando un conjunto de obras de mejora en la C-32 en varios puntos en el Maresme y el Garraf, así como en la C-31, que cuentan con un presupuesto de unos 2,5 MEUR.

Las tareas que se llevarán a cabo consistirán principalmente en la instalación de barreras acústicas para mejorar la integración de la infraestructura en el entorno y también incluirán la renovación del firme en un tramo de la C-32, así como actuaciones de mejora en la C-31.

Actuaciones en proyecto

El plan de inversiones hasta 2016 acordado entre Aucat e Invicat y la Generalitat incluye varias actuaciones de mejora de la accesibilidad de la

autopista en el entorno de Mataró y de Sitges, de las que hoy se han presentado los proyectos.

Mejora de los enlaces Argentona-C-60 y Mataró Oeste:

los trabajos comenzarán a mediados de 2015 y contarán con una inversión estimada de 12 millones de euros. La remodelación de estos dos enlaces tiene como principales objetivos mejorar la conectividad, la fluidez del tráfico y la seguridad vial, al mismo tiempo favorece la movilidad interna del núcleo urbano de Mataró y poblaciones cercanas.

Mejora del nudo Sitges Centro

El proyecto consiste en la mejora del nudo Sitges Centro, en la autopista C-32, y en la formación de un nuevo carril en la calzada en sentido Barcelona para favorecer la seguridad vial. Los trabajos cuentan con una inversión estimada de 8,7 millones de euros y se prevé que comenzarán a mediados de 2015.

El crecimiento económico y social de los municipios del Garraf, por donde transcurre la autopista C-32, convierte esta vía en una arteria básica de la red de comunicaciones, de gran incidencia para sus usuarios y el desarrollo de los municipios del entorno. Así, esta actuación, que ejecutará la concesionaria, tiene un triple objetivo: mejorar la accesibilidad al polígono Mas Alba de Sitges, aumentar la capacidad y nivel de servicio de la autopista y mejorar la seguridad vial. ■



Mayor capacidad de retransmisión

Hispasat amplía sus servicios de distribución de TV

El operador lanza nuevas plataformas de distribución de TV y facilita a los canales de TV la infraestructura necesaria para aprovechar al máximo la potencia de sus satélites

TEXTO Y FOTOS HISPASAT

Hispasat aumenta el número de plataformas digitales compartidas disponibles sobre su flota. Estas plataformas permiten la transmisión de canales audiovisuales individuales dentro de múltiplex digitales, compartiendo la portadora con otras televisiones. De esta manera, sus clientes pueden aprovechar la totalidad de la potencia de los transpondedores de sus satélites aunque no los ocupen por completo. Este servicio representa una importante ventaja para los canales de televisión más pequeños que deseen

distribuir o difundir contenidos audiovisuales sin necesidad de contratar la capacidad completa de un transpondedor, ya que les permite emitir con toda su potencia y utilizar antenas de menor tamaño para su recepción dentro de la amplia cobertura de su flota.

Para poner en marcha este servicio, Hispasat ha cerrado diferentes acuerdos con los telepuertos de RRsat, Overon y Telefónica Servicios Audiovisuales, todos sobre su posición orbital en 30° oeste. Estas infraestructuras están disponibles en las conectividades

que ofrecen sus satélites sobre Europa, América y norte de África, así como en su capacidad transatlántica. Hispasat continúa ampliando su oferta de servicios mediante el despliegue de nuevos puntos de interconexión y transmisión. Por el momento, esta potente red tiene puntos de acceso en Madrid, Londres, Hawley (EE. UU.), Budapest, Sofía y Tel-Aviv.

De este modo, Hispasat ofrece una gran flexibilidad para todos los productores de contenidos audiovisuales que pretendan transmitir sus señales, bien de modo directo al usuario (DTH), bien de manera indirecta, transportando su canal de TV a cabeceras de cable o de difusión terrestre. Además, es posible realizar las transmisiones tanto en formato DVB-S como en DVB-S2, lo que permite no sólo optimizar la transmisión en potencia, sino también en consumo de ancho de banda.

TV por Internet para tabletas y 'smartphones'

El operador español de comunicaciones por satélite Hispasat anunció en Ámsterdam, en el marco de la IBC (International Broadcasting Convention), que se ha sumado a los esfuerzos para implementar el estándar SAT>IP (satélite>Internet protocol) y extender este protocolo de comunicaciones a compañías de todo el mundo. SAT>IP es una tecnología innovadora que convierte las señales de saté-

lite en señales IP para poder distribuir las a dispositivos domésticos como tabletas, *smartphones* y portátiles sin necesidad de realizar instalaciones complejas en las viviendas.

Hispasat trabajará para animar a los fabricantes a adoptar la tecnología SAT>IP, a desarrollar hardware y software compatibles y a colaborar en la puesta en marcha y la mejora del protocolo de comunicaciones SAT>IP.

"Estamos convencidos de que la distribución de contenidos recibidos vía satélite a múltiples dispositivos IP en el hogar aporta importantes beneficios para los usuarios, los operadores de satélites y la industria de la radiodifusión. De hecho, Hispasat fue pionero en la investigación y desarrollo de una solución para la distribución IP en el hogar a través del proyecto Saturno, iniciado en 2010 y cuyas conclusiones se presentaron el año pasado", explicó Inés Sanz, gerente de Ingeniería de Clientes de Hispasat. "Y creemos también que contar con un único estándar es clave para el desarrollo de estas soluciones. Por eso queremos contribuir a la adopción del protocolo SAT>IP en el conjunto de la industria".

La tecnología SAT>IP, presentada por primera vez en 2012, transforma la señal de satélite en formato IP en la propia antena de recepción o en un servidor SAT>IP conectado al *router* en el hogar del usuario. Esta tecnología contri-

buye a simplificar las instalaciones domésticas y permite simultáneas la recepción de diferentes programas en varias pantallas, lo que amplía las posibilidades de ver TV en el hogar a todos los usuarios que deseen disfrutar de contenidos vía satélite de alta calidad en sus dispositivos IP.

Cambio de consejeros en Hispasat

Abertis ha cambiado a tres de los nueve consejeros con los que cuenta en Hispasat, en virtud de los cambios introducidos en la estructura del grupo de concesiones en el marco de su nuevo plan estratégico y ante la próxima salida a bolsa de Telecom Terrestre.

Los nuevos consejeros son Jordi Lagares, director corporativo de Control de Riesgos y Auditoría Interna de Abertis; Pedro Linares, director de Dividendo Digital, y Joan Rafel Ferrero, director de Recursos Humanos, que sustituyen a Lluís Deulofeu, nombrado director general de la filial de autopistas francesa Sanef, y a Sergio Tórtola y José Manuel Aisamancho, vinculados al área de Telecomunicaciones Terrestres de Abertis. Telecom Terrestre, por su parte, se ha transformado en sociedad anónima, desde el carácter jurídico de sociedad limitada que presentaba hasta ahora, como paso previo a su próxima oferta pública de venta (OPV) de acciones. Abertis realiza estos cambios tras el lanzamiento el pasado 30 de octubre del nuevo Plan Estratégico. ■

25 aniversario de Hispasat

- Desde su creación en 1989, Hispasat se ha convertido en un actor de referencia global del sector de las comunicaciones por satélite, que ofrece una amplia cobertura en Europa y Latinoamérica.

El pasado 23 de octubre, la compañía celebró su 25 aniversario con un concierto en el Teatro Real de Madrid. El acto estuvo presidido por S. M. el Rey Felipe VI y contó con la presencia del ministro de Industria, José Manuel Soria, y otros destacados miembros de la Administración y directivos de los sectores aeroespacial, las telecomunicaciones y la televisión.

La presidenta de Hispasat, Elena Pisonero, dijo en su intervención que el nacimiento de la empresa respondía al "sueño colectivo de impulsar un proyecto que sirviera de motor a la industria espacial nacional" y agradeció a Salvador Alemany y a Francisco Reynés, presidente y consejero delegado de Abertis, respectivamente, "el apoyo permanente para construir un proyecto cada vez más profesional y de éxito".



Smart City Expo World Congress 2014

Hacia un modelo urbano inteligente

Las soluciones tecnológicas de Abertis Telecom optimizan los recursos, promueven la sostenibilidad medioambiental y proporcionan datos que facilitan la operatividad urbana

TEXTO Y FOTOS ABERTIS TELECOM

Abertis Telecom participó de nuevo en el Smart City Expo World Congress. Este año la compañía ha seguido apostando por innovadoras soluciones TIC (tecnologías de la información y la comunicación) que impulsan el desarrollo de las ciudades a partir de aplicaciones tecnológicas que mejoran

la gestión y la movilidad urbanas, así como la accesibilidad y la conectividad wifi en las ciudades.

La propuesta para este congreso se centra principalmente en ofrecer el marco y las herramientas óptimas para asentar sólidamente un modelo de gestión más eficiente

en las ciudades y, al mismo tiempo, dotar a los ciudadanos de unos servicios públicos que mejoren y faciliten su día a día en el entorno urbano.

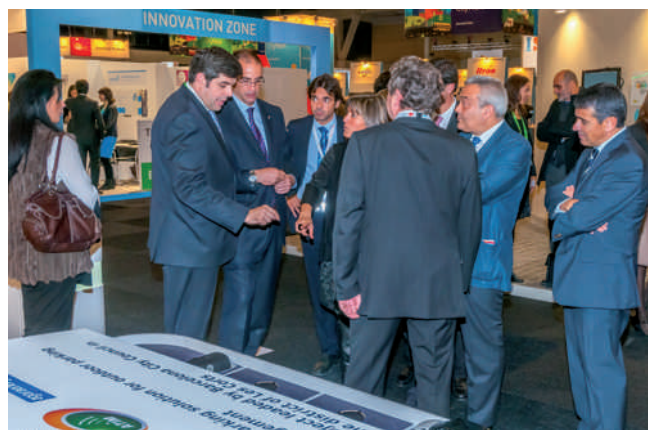
La red de la Internet de las cosas, que se presentó en la pasada edición del Mobile World Congress, ha sido ya desplegada en todo el territorio nacional y cuenta ahora con más de 1.200 emplazamientos activos, por lo que así se convierte en la mayor red dedicada a la IoT (Internet of Things) de Europa.

Abertis Telecom apuesta por un modelo de gestión de las infraestructuras urbanas en el que tanto las activas (redes de comunicaciones fijas y redes inalámbricas de acceso a Internet) como las pasivas (azoteas y mobiliario urbano) constituyen la clave para el pleno desarrollo y despliegue del concepto de *smart city*.

Las aplicaciones de las soluciones tecnológicas de Abertis Telecom permiten optimizar los recursos, promueven la sostenibilidad medioambiental y proporcionan datos que facilitan la operatividad urbana y su gestión predictiva. Además, este concepto



Las soluciones tecnológicas de Abertis Telecom están pensadas para facilitar la operatividad urbana.





LA RED DE LA INTERNET DE LAS COSAS CUENTA CON MÁS DE 1.200 EMPLAZAMIENTOS ACTIVOS EN ESPAÑA Y ES LA MAYOR RED DEDICADA A LA IOT DE EUROPA



Vista frontal del stand de Abertis Telecom en el Smart City Expo World Congress 2014.

de ciudad apuesta por la dinamización económica del tejido empresarial y se adapta a los nuevos hábitos y necesidades del ciudadano actual.

Otros proyectos 'smart city' impulsados por Abertis Telecom

La compañía ha desarrollado en los últimos años varios proyectos para promover y consolidar el modelo urbano inteligente. Entre ellos cabe destacar los tres LivingLabs promovidos (Barcelona, Torrent y Tres Cantos) denominados *smart zones*, que son áreas de pruebas de soluciones tecnológicas para el nuevo modelo de ciudad. ■



Aplicaciones que Abertis Telecom presentó en el Smart City Expo World Congress

- **Smart Parking.** Abertis Telecom muestra la tecnología integrada con la primera red dedicada a la IoT desplegada en España y que ha permitido al Ayuntamiento de Barcelona inaugurar una zona de 500 aparcamientos inteligentes en el barrio de Les Corts. Se trata de una prueba real en campo que permite al Ayuntamiento de Barcelona analizar los beneficios de la sensorización en términos de ahorro en tiempo y en combustible, así como de reducción de las emisiones de CO₂. Este sistema de aparcamiento inteligente ya está operativo en ciudades como Moscú, Los Ángeles, Londres, San Francisco, Indianápolis o Niza.
- **Smart Waste management & Water metering.** Sobre su red para IoT, Abertis Telecom muestra también varios casos de aplicaciones de esta nueva infraestructura dedicada a la gestión eficiente de servicios e infraestructuras como, por ejemplo, soluciones para la gestión de residuos y la telelectura de contadores. Presenta también varios sensores volumétricos, de temperatura, de lectura, de posicionamiento, etcétera, integrados con la tecnología IoT de Sigfox.
- **Modelo gestión de infraestructuras urbanas pasivas.** Este modelo supone poner a disposición de los operadores, ya sea en modalidad *housing*, ya sea en modalidad de gestión y mantenimiento de elementos activos (*small cells*), los emplazamientos más adecuados en la trama urbana (terrazas, azoteas y todo tipo de mobiliario urbano) para el despliegue de sus redes de comunicaciones móviles (3G/4G, wifi y otras). Una gestión eficaz y orientada a mercado que permite una eficiente toma de decisiones por parte de los operadores (*time to market*) y la generación de ingresos para el Ayuntamiento.
- **La plataforma SmartBrain.** El Sistema Operativo de Ciudad. La plataforma SmartBrain es la respuesta de Abertis Telecom y Accenture a la necesidad de una plataforma de sensores de ciudad que permita disponer de una herramienta integral, transversal y compartida por todos los servicios públicos para la gestión de todos los datos (de sensores y actuadores, de los distintos servicios públicos, de empresas y entidades, de las redes sociales), disponibles para la corporación municipal. Su finalidad es mejorar la gestión de todos y cada uno de los servicios que se prestan en el municipio y facilitar la posibilidad del desarrollo de nuevos servicios, así como incrementar la interacción con el ciudadano y el visitante. Se trata de un entorno modular, abierto, flexible y escalable pensado para adaptarse a las necesidades de las administraciones locales sea cual sea su tamaño y creciendo con ellos.

Ampliación de un servicio ciudadano

Barcelona amplía su red wifi

Abertis Telecom pone a disposición del Ayuntamiento de la ciudad los servicios Premium y Roaming, que permitirán triplicar el número de puntos de acceso inalámbrico

TEXTO Y FOTOS ABERTIS/AYTO. BARCELONA

Barcelona cuenta con un nuevo proyecto para dar respuesta a la creciente necesidad de acceso a la información en movilidad de los ciudadanos. Se trata de una nueva colaboración publicoprivada en el campo tecnológico que permite incidir positivamente en la competitividad, la innovación y la creación de empleo. Abertis Telecom, junto con la empresa Eurona, será la encargada de la gestión de los servicios Premium y Roaming, después de integrar las diferentes redes wifi del Ayuntamiento en una única red bajo el nombre Barcelona WiFi.

Este proyecto permite superar las limitaciones de conexión actuales del wifi público en Barcelona, que tiene unas restricciones legales de velocidad de conexión a 256 KB/s. En contraste, el servicio wifi Premium permite contratar capacidades superiores de hasta 1 y 2 MB/s por modalidad de pago.

El proyecto Barcelona WiFi contempla triplicar el número de puntos operativos de acceso inalámbrico en la ciudad y pasar de la cifra actual de 664 a más de 1.500 en 2016. Este incremento del despliegue se realizará a través de la implantación de wifi en autobuses, paradas de metro, parques y jardines, así como mercados municipales y el Puerto de Barcelona. Se trata de la mayor red wifi pública de ámbito estatal y una de las más relevantes del continente europeo por su dimensión.

Este servicio cubrirá la demanda de acceso a Internet en la capital catalana con un mercado potencial de 1,6 millones de ciudadanos y 7,5 millones de turistas que visitan la ciudad cada año.

El despliegue de más puntos de acceso wifi en la ciudad también permitirá instalar unas marquesinas interactivas con las que el ciudadano podrá acceder a servicios públicos del Ayuntamiento y resolver trámites desde la misma calle.

Capital en tecnologías TIC

Barcelona ha sido pionera y líder en poner a disposición del ciudadano en todo momento aquellas tecnologías presentes en el mercado que acercan las TIC al ciudadano y mejoran su calidad de vida, respondiendo de antemano a las necesidades asociadas a los servicios que el ciudadano demanda.

El acceso inalámbrico a Internet es una oportunidad de hacer más atractiva la ciudad al ciudadano, al poner a su disposición un servicio de gran valor añadido que responde a una necesidad cada vez más extensa, que integra el servicio wifi dentro de los servicios municipales clásicos como podrían ser el agua, el alcantarillado o el alumbrado.

Aparte del propio crecimiento en extensión del servicio Barcelona WiFi, los nuevos proyectos de ampliación tienen como objetivo impulsar el desarrollo de nuevos modelos de servicio y de uso del wifi en los dife-

EL SERVICIO SE EXTENDERÁ A PARQUES Y JARDINES, MERCADOS, AL TRANSPORTE PÚBLICO Y AL PUERTO



rentes ámbitos identificados dentro de su alcance.

Ampliación en espacios cotidianos

El objetivo es evitar la concentración excesiva de puntos en uno o más barrios y, a la vez, garantizar la cobertura en la ciudad para que el usuario tenga a una distancia relativamente pequeña un punto wifi en cualquier punto de la ciudad.

La ampliación del servicio wifi en la vía pública en espacios cotidianos de la ciudad y el transporte público responde también a la necesidad de evolucionar según las exigencias del mercado y de la nueva relación que los ciudadanos tienen con la tecnología y los nuevos dispositivos que facilitan la ubi-



La Ciudad Condal triplicará su cobertura wifi con tecnología de Abertis Telecom y Eurona.

cuidad y el acceso inmediato a la información. Por ello se plantean cuatro grandes iniciativas en cuatro ámbitos específicos de la ciudad donde la presencia ciudadana es muy elevada y continuada en el tiempo.

El desarrollo de estos cuatro ámbitos se divide en dos fases: en una primera fase, se desarrollarán las iniciativas correspondientes al área de Parques y Jardines y la implantación del servicio en la red de autobuses y estaciones de metro, dado que se considera que son aquellas que maximizan el servicio ofrecido al ciudadano y donde la repercusión de la iniciativa será más pronunciada. En una segunda fase, se implantarán las dos iniciativas restantes (mercados municipales y Puerto de Barcelona). ■

Plan de expansión wifi en Barcelona

EN EL TRANSPORTE PÚBLICO

- **Objetivo**
Implantación del Barcelona WiFi en los autobuses y principales estaciones de metro.
- **Alcance**
Red completa de autobuses
-Regulares: 1.030
-Bus turístico: 70
-Busitos: 30
9 estaciones de metro
- **Puntos**
1 punto de acceso wifi para autobuses (o dos en los multiarticulados) **y cobertura en el andén** en las estaciones de metro.
- **Beneficios para el ciudadano**
-Servicio Barcelona WiFi en **movilidad** en el interior de los autobuses y estaciones de metro.
-**Facilidad de acceso** a información específica sobre la red de transporte y a otras informaciones de la ciudad.

su actividad en los mercados municipales y para la implantación de otros servicios avanzados.

EN PARQUES Y JARDINES

- **Objetivo**
Extensión del Barcelona WiFi en parques infantiles y otras áreas similares.
- **Alcance**
Incluye espacios dedicados a juegos infantiles y otros puntos de interés en parques y jardines.
220 zonas aproximadamente.
- **Puntos**
1 punto de acceso wifi en cada zona (de media).
- **Beneficios para el ciudadano**
-Servicio Barcelona WiFi con una **mayor cobertura** en la ciudad, en especial en aquellas zonas donde se concentran los ciudadanos.
-**Conectividad** susceptible de dar servicio a los conservadores de los espacios.

EN LOS MERCADOS

- **Objetivo**
Implantación de la fibra y del Barcelona WiFi en los mercados municipales.
- **Alcance**
Mercados municipales en toda la ciudad de Barcelona.
21 mercados municipales.
- **Puntos**
6 puntos de acceso wifi en cada mercado (de media) con conectividad óptica a través de la red corporativa del Ayuntamiento.
- **Beneficios para el ciudadano**
-**Servicio Barcelona WiFi** en el interior de los mercados.
-**Conectividad de fibra** óptica para las empresas que tienen

EN EL PUERTO

- **Objetivo**
Extensión del Barcelona WiFi en la zona portuaria de la ciudad.
- **Alcance**
Muelles del Puerto de Barcelona.
11 muelles del Puerto
- **Puntos**
35 puntos de acceso wifi en el Puerto de Barcelona. 8 puntos de acceso en el Moll Adossat y 27 puntos más en el resto de muelles.
- **Beneficios para el ciudadano**
-**Cobertura ampliada** del servicio Barcelona WiFi en el Puerto.
-**Servicios específicos** orientados a los visitantes de la ciudad que llegan por vía marítima.

La ciudad de las murallas

Viaje al Medioevo

Se llegue como se llegue a Ávila, lo primero que tiene que hacer el viajero es alejarse unos metros por la carretera de Salamanca hasta llegar al humilladero de los Cuatro Postes, en las afueras de la ciudad. Desde allí se tienen las mejores vistas de la más medieval de las ciudades españolas

TEXTO TONI CAPILLA FOTOS OFICINA DE TURISMO DE ÁVILA Y AGENCIAS

Ávila es una ciudad medieval, renacentista y moderna. Una ciudad que invita a pasearla en busca de las huellas y el misticismo de santa Teresa de Jesús. O recorriendo sus palacios renacentistas. O descubriendo las leyendas de una de las pocas ciudades españolas que conserva íntegra su espléndida muralla medieval. Una muralla que testimonia ejemplarmente el esplendor que vivió la ciudad durante la Edad Media y la convierte en una de las capitales del románico, en una ciudad repleta de iglesias, conventos, monasterios y palacios.

La cimbreante muralla, con sus 2.516 metros de perímetro, sus 88 elegantes torreones y sus nueve puertas, es el auténtico

emblema de la ciudad. Construida a partir de finales del siglo XI a instancias de Raimundo de Borgoña, padre de Alfonso VII, y del obispo Pelayo, la muralla se erige sobre una modesta fortificación de la Obila romana, posiblemente consolidada en época visigoda. Para apreciar todo su esplendor y viajar por el tiempo, lo mejor es pagar los 3,50 euros que cuesta disfrutar de un recorrido de unos tres kilómetros por sus lienzos y adarves.

El centro de interpretación de las murallas se encuentra en la Casa de las Carnicerías, una antigua construcción en la que antiguamente se almacenaban y se repartían los cupos de carne. Muy cerca se encuentra el muro defensivo del ábside de la catedral. De estilo gótico pero con numerosos retazos románicos, destaca por su retablo mayor, iniciado por Pedro Berruguete y finalizado por Juan de Borgoña, su recogido claustro, su monumental girola y su aspecto militar, enfatizado por su torre almenada de casi 43 metros de altura.

Cuna de leyendas

Al otro lado de la muralla se encuentra la basílica de San Vicente, una de las mejores construcciones de estilo románico, no sólo de Ávila sino de toda Castilla y León. La leyenda dice que fue construida en el mismo lugar en el que, en el siglo IV, fueron martirizados san Vicente y sus hermanas Sabina y Cristeta. Leyendas aparte, el templo fue construido entre los siglos XI y XIV. Su sobriedad extrema

Vista panorámica de la muralla de Ávila, que testimonia el esplendor que vivió la ciudad durante la Edad Media.



contrasta con la riqueza de su interior. Una de sus joyas es el sepulcro de san Vicente, una de las mejores muestras de arte funerario del país.

Muy cerca se encuentran el Museo Provincial de Ávila, que ocupa el antiguo Palacio de los Deanes, y la iglesia de Santo Tomé el Viejo, construida en el siglo XII y considerada uno de los mejores ejemplos del románico abulense. No muy lejos se halla el convento de San José, recinto de clausura de monjas carmelitas descalzas construido en 1562 que tiene el honor de ser la primera fundación conventual llevada a cabo por santa Teresa de Jesús.

Intramuros y a pocos pasos de la catedral se encuentran el Palacio de los Serrano, notable construcción del siglo XVI que ahora acoge un centro cultural, el Palacio del Rey Niño, del siglo XIII y presidido por su característico balcón en esquina sobre el que descansa un escudo nobiliario, y el Palacio de los Velada, histórica casa palaciega presidida por una torre cuadrada ahora reconvertida un hotel de cuatro estrellas que

CON SUS 2.516 METROS DE PERÍMETRO, SUS 88 ELEGANTES TORREONES Y SUS NUEVE PUERTAS, LA MURALLA ES EL AUTÉNTICO EMBLEMA DE LA CIUDAD

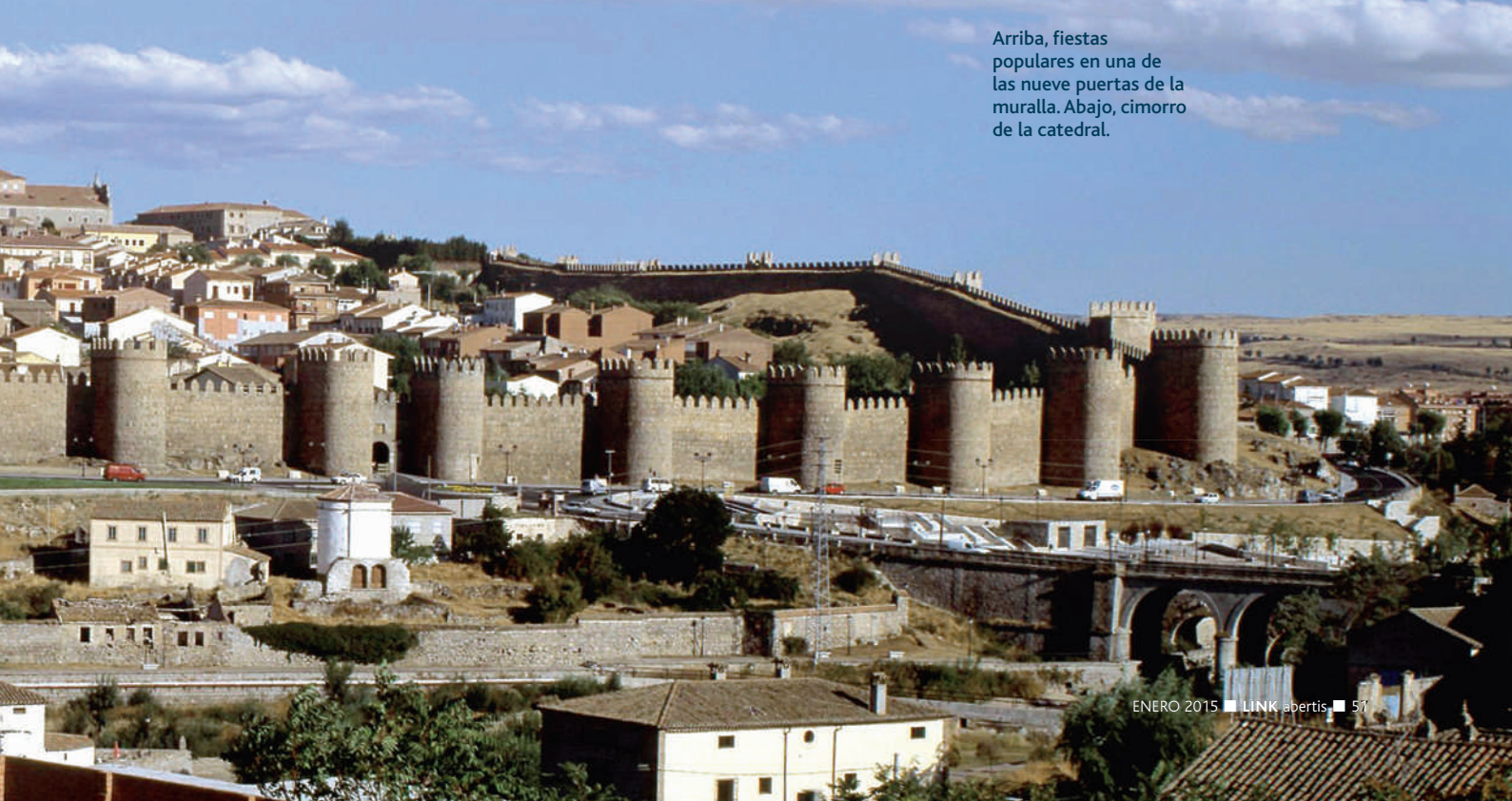


Madrid-Ávila, la conexión más rápida

La autopista AP-51 une la AP-6, Autopista del Noroeste, a su paso por Villacastín, con Ávila. Se inauguró el 6 de noviembre de 2002 y cuenta con una longitud de 24,4 km. La concesionaria de esta autopista, así como de la AP-61, es Castellana de Autopistas, del grupo Abertis. Para construirla se aprovechó el corredor de la N-110 en su tramo entre Villacastín y la capital abulense. La AP-51 es la segunda autopista más importante de la provincia después de la AP-6, y en períodos de uso punta puede llegar a los 10.000 vehículos por día. Hasta septiembre de 2014, registró una intensidad media diaria (IMD) de 6.602 vehículos al día (un 3 % más que en 2013). Los meses estivales suele registrar el tráfico más alto, especialmente en agosto. El resto de los meses el tráfico se aproxima a la media anual.



Arriba, fiestas populares en una de las nueve puertas de la muralla. Abajo, cimorro de la catedral.





1



2



3

AL SUR DE LA MURALLA SE ENCUENTRA EL CONVENTO DE SANTA MARÍA DE GRACIA, DONDE ALONSO DE CEPEDA INTERNÓ EN 1531 A SU HIJA TERESA CON LA IDEA DE QUE MADURASE Y SE FORMASE

lucen un notable patio renacentista. Su uso hotelero no es baladí. En su día, este palacio ya fue morada pasajera del rey Carlos V y su esposa.

Al otro lado de la muralla se encuentra la plaza de Santa Teresa o del Mercado Grande, presidida por la iglesia de San Pedro, un templo de líneas elegantes que obedecen fielmente los preceptos estéticos del románico cluniense. Con una única y enorme excepción: el gran rosetón gótico añadido a mediados del siglo XIV. Cerca se encuentra el monasterio de Santo Tomás, antiguo palacio de verano de los Reyes Católicos que nunca llegaron a utilizarlo y que cedieron a la orden de los dominicos. El monasterio es una buena muestra del gótico isabelino y tiene tres claustros.

Al sur de la muralla y extramuros se encuentra el convento de Santa María de Gracia. Fue aquí donde Alonso de Cepeda internó, en 1531, a su hija Teresa con la idea de que madurase y se formase. La estancia de la que después sería santa Teresa de Jesús fue interrumpida, en el otoño de 1532, por una grave enfermedad que la llevó a regresar a la casa de su padre. La tutela de la abadesa María Briceño fue esencial en su formación y en su decisión de profesar como religiosa. El convento todavía conserva el comulgatorio y el confesionario de la época en la que acogió a Santa Teresa.

Siguiendo por el paseo del Rastro llegamos a la puerta de Santa Teresa, tras la cual aparece la plaza de la santa. Allí se encuentra el convento de Santa Teresa, construido

Más allá de las murallas

Más allá de la ciudad y sus imponentes murallas hay muchas otras cosas que hacer y ver en la provincia de Ávila:

- **Sierra de Gredos.** El escritor Miguel de Unamuno la definió como el corazón pétreo de España y está situada al sur de la provincia. Una buena forma de recorrerla es hacerlo a través del sendero de gran recorrido GR-10 que la cruza de este a oeste. En uno de sus pueblos, Navarredonda, nace el río Tormes, que baja camino de la vecina ciudad de Salamanca y hacia su muerte en el Duero.
- **El Alberche.** Este río transcurre por un valle que goza de un innegable atractivo. Además de las numerosas zonas de baño en las que incluso se

pueden practicar deportes como el *windsurf*, el esquí acuático o el piragüismo, El Alberche tiene a bien alimentar unas fértiles tierras en las que abundan las uvas garnachas y albillas, madres de unos vinos de reconocido prestigio.

- **La Moraña.** El mejor ejemplo del típico paisaje castellano hay que buscarlo en La Moraña, una extensa llanura situada al norte de la provincia. Durante la Reconquista se repobló con árabes conversos que dejaron en herencia un sinfín de iglesias de estilo románico-mudéjar como las de San Nicolás de Bari, en Madrigal de las Altas Torres, o las de Santa María la Mayor del Castillo y San Martín, ambas en Arévalo.

4



durante el siglo XVII, por orden del conde duque de Olivares, sobre el solar en el que estuvo su casa natal. La sobria fachada de granito esconde un interior barroco en el que se conserva una sala con los recuerdos personales de la santa. El edificio también conserva el pequeño huerto en el que jugaba de pequeña. Una pequeña capilla señala el lugar en el que estaba situado el dormitorio donde fue engendradora Santa Teresa.

A pocos metros se halla el renacentista Torreón de los Guzmanes, sede de la Diputación de Ávila. Este torreón alto y cuadrado fue construido durante el siglo XVI y luce con orgullo los escudos heráldicos de los Guzmanes y los Bracamontes. Justo delante está el monumento a otro abulense célebre, san Juan de la Cruz. No muy lejos se encuentra la plaza del Mercado Chico, urbanizada durante el siglo XVI y en la que destacan los 38 arcos de medio punto de sus pórticos. Un entorno ideal para terminar la ruta por la ciudad y tomar un descanso en algunos de los típicos mesones que salpican la ciudad. ■

- 1 —
Humilladero de los Cuatro Postes.
- 2 —
Basílica de San Vicente.
- 3 —
Catedral de Ávila.
- 4 —
Torre de los Guzmanes.
- 5 —
Fiesta popular en la muralla.

Guía para el visitante

■ Cómo llegar

Ávila está a poco más de una hora de tren de Madrid, con numerosos servicios diarios. Por carretera, la mejor ruta es salir de la capital por la A-6 y después tomar o la N-403 o la A-51 para llegar a la capital abulense.

■ Moverse por la ciudad

Ávila es una ciudad pequeña que se puede recorrer a pie sin demasiadas dificultades. La circulación y aparcamiento en el interior amurallado suele ser difícil. La mejor opción es estacionar el vehículo en alguna de las zonas habilitadas a tal efecto extramuros.

■ Dónde alojarse

LAS MURALLAS

Ronda Vieja, s/n. Tel. 920 35 31 65

www.hotelmurallas.com

Pequeño hotel situado entre las murallas y la basílica de San Vicente, es uno de los mejor situados para disfrutar de los atractivos de Ávila. Desde la puerta del hotel se tiene una de las mejores panorámicas de la muralla. Desde 60 euros.

LAS LEYENDAS

Francisco Gallego, 3. Tel. 920 35 20 42

www.lasleyendas.es

El Hotel Las Leyendas ocupa una encantadora casona del siglo XV reformada a principios de siglo. Pese a su decoración minimalista, dormir en una de sus habitaciones permite despertarse en plena Edad Media. Desde 49 euros.

■ Dónde comer

LAS CANCELAS

Calle de la Vida y de la Muerte, 6. Tel. 920 21 22 49

<http://www.lascancelas.com/>

Esta antigua posada rehabilitada es un lugar inmejorable para disfrutar de lo mejor de la cocina castellana. Las patatas revolconas con pulpo son espectaculares. Entre plato y plato se puede disfrutar de la su patio renacentista y de su viguería de madera.

LOS CANDILES

Pedro Lagasca, 5. Tel. 920 21 31 02

Una visita indispensable si se viaja a Ávila. Cocina muy cuidada, con raciones abundantes y deliciosas. El mejor chuletón de la provincia se sirve aquí. También son muy recomendables los huevos rotos con *foie* y la espectacular ensalada de la casa.

■ Para saber más: www.avilaturismo.com

5



Compromiso con la biodiversidad

La Fundación Abertis expone en la UNESCO sus líneas de actuación

El presidente de Abertis y de la Fundación Abertis, Salvador Alemany, presentó en París las actividades de estudio, protección y conservación del medio ambiente que la Fundación desarrolla en su sede, el castillo de Castellet



TEXTO Y FOTOS ABERTIS

El presidente de Abertis y de la Fundación Abertis, Salvador Alemany, anunció en la sede de la UNESCO en París las líneas de actuación medioambientales que el Centro UNESCO-Fundación Abertis llevará a cabo en el castillo de Castellet, designado Centro para las Reservas de la Biosfera de los Ecosistemas Mediterráneos el pasado año.

Salvador Alemany pronunció su discurso acompañado de Irina Bokova, directora general de la UNESCO, así como del secretario de Estado de Medio Ambiente de España, Federico Ramos. En el acto también participaron el embajador del Reino de España ante la UNESCO, Juan Manuel de Barandica; el director del Organismo Autónomo de Parques Nacionales (OAPN), Basilio Rada, y el coordinador científico del proyecto, el doctor Martí Boada.

En palabras de Salvador Alemany, "estamos muy orgullosos de la Fundación Abertis ya que, desde sus inicios, ha canalizado la sensibilidad por el entorno y ha fomentado su compromiso con el medio ambiente, apoyando la investigación, organizando jornadas y conferencias, editando publicaciones, patrocinando proyectos y cediendo su sede, el castillo de Castellet, a entidades y proyectos como éste".

La directora general de la UNESCO, Irina Bokova, destacó "la importancia que tiene para la UNESCO esta asociación público-privada, pionera en el ámbito de las reservas de la biosfera".

El enclave único en el que se encuentra el castillo de Castellet y su rica biodiversidad han favorecido su nombramiento como Centro para las Reservas de la Biosfera de los Ecosistemas Mediterráneos. Esta designación permitirá llevar a cabo estudios profundos de la región mediterránea. Además, el nuevo centro cuenta con la certificación ISO 14001, que

garantiza una correcta gestión medioambiental y minimiza su impacto en el territorio.

Iniciativas medioambientales

El plan de actividades previsto que se desarrolla en Castellet está centrado en la creación de un fondo de documentación sobre la sostenibilidad en los espacios naturales,



La sede de la Fundación Abertis fue nombrada en 2013 Centro UNESCO para las Reservas de la Biosfera de los Ecosistemas Mediterráneos.

así como en los servicios ambientales de las reservas de la biosfera e indicadores de sostenibilidad en red.

También se elabora 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 organizan seminarios, encuentros, programas educativos, excursiones y paseos didácticos.

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 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*). ■



Entrevista al doctor Martí Boada, coordinador científico del proyecto

- **Tras la designación del castillo de Castellet como nuevo Centro para las Reservas de la Biosfera de los Ecosistemas Mediterráneos, ¿cómo valora la coexistencia entre la Fundación Abertis y la UNESCO para llevar a cabo las iniciativas anunciadas?**

Se ha dado un gran paso. Este acuerdo nos sitúa en un marco nuevo, con un convenio entre un organismo de carácter internacional como la UNESCO y una institución de ámbito privado, como es la Fundación Abertis. Por primera vez se da un proceso de este tipo, innovador, que puede marcar tendencia en el futuro. Hay que entender que, en el contexto del siglo XXI, con una situación económica totalmente diferente, iniciamos una fórmula nueva que contribuirá en la preservación del medio con la institución cultural más importante a escala planetaria.

- **¿De qué manera contribuirá el castillo de Castellet en la preservación del entorno?**

Una de las principales contribuciones que ofrece Castellet es el equipamiento, situado en un área mediterránea de un gran interés ecológico, con unas instalaciones muy modernas y competitivas. Todo ello, en un escenario histórico y arquitectónico muy relevante. Por otro lado, otra de las contribuciones es la de descentralizar, al menos en parte, la política de las reservas de la biosfera, que es un instrumento de conservación del planeta. Gracias a la creación de este centro mediterráneo, se harán estudios de las reservas mediterráneas tanto del norte como del sur. Ésa es la otra gran novedad.

- **¿Cómo se hacen compatibles progreso empresarial y cuidado del medio ambiente?**

El concepto de conservación es muy amplio. Las iniciativas que se lleven a cabo para la reserva de la biosfera deben plantearse de tal manera que se compatibilice la conservación del entorno con la dinamización económica del espacio protegido y de las comunidades que viven en ese territorio. Se entiende que la reserva de la biosfera no frena procesos de la actividad productiva sino que los incentiva, incluso en las economías locales, siempre con criterios de sostenibilidad. Ése es el objetivo de una reserva de la biosfera, compatibilizar la conservación de unas áreas protegidas con las zonas habitadas. El mismo concepto de conservación ha ido evolucionando. El centro para las reservas de la biosfera debe entenderse como un elemento de dinamización, de ordenación y de puesta en valor de la producción y de la cultura locales, del turismo sostenible, es decir, de todo aquello que caracteriza el siglo XXI.



Fundación Abertis

Varios instantes de la campaña
Te queda una vida.

Comprometidos con los jóvenes conductores

Por segundo año consecutivo, un grupo de voluntarios de Barcelona y Madrid con lesión medular alertaron a los jóvenes de los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas

TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS

La Fundación Abertis volvió a fomentar la conducción responsable entre los jóvenes. Lo hizo por segundo año consecutivo en las zonas de ocio nocturno más concurridas de Barcelona y Madrid. Enmarcada en la campaña *Te queda una vida*, la Fundación promueve desde 2009 la concienciación entre los jóvenes de los peligros que puede tener una actuación irresponsable. En el caso de Barcelona, la iniciativa tuvo lugar en Castelldefels y contó con un grupo de voluntarios del Instituto Guttman de Barcelona con lesión medular y voluntarios de la Cruz Roja que alertaron de las consecuencias de conducir bajo los efectos del alcohol, las drogas o de distraerse al volante.

El acto de presentación corrió a cargo del director de la Fundación Abertis, Sergi Loughney; del edil de Gobernación y Vía Pública del Ayuntamiento de Castelldefels, David Solé, y del jefe de la Policía Local de Castelldefels, Domingo López.

Madrid también llevó a cabo esta iniciativa a finales de noviembre, en el Barclays Center (Palacio de los Deportes) en colaboración con el Ayuntamiento de la capital de España, CD Ilunion (Fundación ONCE) y la Cruz Roja. En este caso, la iniciativa tuvo como objetivo fomentar la conducción responsable entre los 9.000 jóvenes que esperaban en la entrada en la salida del concierto de Ed Sheeran en el Palacio de los Deportes.

Junto a los voluntarios, estuvieron presentes el coordinador general de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid, Emilio García; el inspector jefe de la Policía Municipal de Madrid, Francisco Caletrio; el director de Relaciones Institucionales de Abertis y de la Fundación Abertis, Sergi Loughney; el director de Relaciones Institucionales de CD Ilunion (Fundación ONCE), y los responsables de Cruz Roja de Empresas y Juventud, José Carlos García y Blanca Gallego, respectivamente.

La Fundación Abertis

La Fundación Abertis ha impulsado este proyecto consciente de la necesidad que existe en la sociedad de tomar mayor conciencia de los riesgos que comporta actuar de forma irresponsable en las salidas de ocio nocturnas. Ésta es una acción enmarcada en el extenso Programa de Seguridad Vial que lleva a cabo la Fundación Abertis desde el año 2003 y que incluye la promoción de investigaciones, la organización de jornadas científicas, la educación viaria en las escuelas y las campañas de sensibilización. Concretamente, esta acción se enmarca en la campaña de sensibilización *Te queda una vida*, iniciada en 2009 y dirigida a los jóvenes de entre 18 y 30 años. ■

En su camino hacia la sostenibilidad

Abertis ya cuenta con su propia Comisión de RSC

Abertis se convierte en una de las empresas pioneras al crear una Comisión de RSC en el Consejo de Administración

TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS

El pasado mes de octubre tuvo lugar la primera reunión de la nueva Comisión de Responsabilidad Social Corporativa (RSC), cuya creación aprobó el Consejo de Administración de Abertis. Esta Comisión tiene la finalidad de analizar y resolver las cuestiones relativas a la RSC del Grupo y está integrada por Salvador Alemany (presidente), María Teresa Costa, Susana Gallardo, Santiago Ramírez y Manuel Torreblanca. El secretario no consejero es Josep Maria Coronas.

La decisión de crear la Comisión específica de Responsabilidad Social Corporativa "fue a iniciativa de todo el Consejo de Administración, sensible a la necesidad de que las empresas estén comprometidas con la sociedad, y tras constatar el creciente peso que tomaban las cuestiones relacionadas con la RSC en el seno del Consejo de Administración en los últimos años", explica Sergi Loughney, director de Relaciones Institucionales y de la Fundación Abertis. Así, Abertis se convierte en una de las pocas empresas del Ibex en las que la Comisión RSC está centrada exclusivamente en estas cuestiones. Es el resultado del compromiso del Grupo por encontrar el mejor instrumento efectivo para dar mayor importancia y transparencia a las cuestiones relativas al compromiso de la empresa con la sociedad.

A partir de ahora, pues, la RSC tendrá su propio espacio de discusión y análisis en el seno del máximo órgano de decisión de Abertis y emitirá informes periódicos redactados *ad hoc*



El castillo de Castellet, sede de la Fundación Abertis y nuevo Centro para las Reservas de la Biosfera de los Ecosistemas Mediterráneos de la UNESCO.

para el pleno del Consejo. Habrá, de este modo, una completa coordinación entre las actividades del Grupo y la Fundación Abertis.

RSC y buen gobierno, intrínsecamente ligados

Las cuestiones relativas al buen gobierno tendrán un peso importante en las reuniones de la Comisión de RSC. De esta manera, se refuerzan los últimos avances de Abertis en esta materia, como es el caso del incremento

de la cuota femenina en el seno del Consejo (con cuatro consejeras), la reducción del número de consejeros a 17 y el consiguiente incremento del peso de los consejeros independientes, según lo que establecen las mejores prácticas internacionales de buen gobierno.

Por otro lado, la nueva Comisión tiene la vocación de servir al conjunto del Grupo con la idea de implicar también a las filiales en el futuro para que éstas puedan crear comisiones similares en sus consejos de administración.

La creación de la Comisión RSC está teniendo una muy buena acogida entre la comunidad de analistas e inversores –tanto institucionales como minoritarios–, que reclaman más transparencia en la gestión de las empresas donde invierten y que valoran cada vez más el valor añadido que aporta a la acción la RSC y el buen gobierno corporativo en una empresa. ■

■ ■ ■
LA RSC TENDRÁ SU PROPIO ESPACIO DE DISCUSIÓN Y ANÁLISIS EN EL SENO DEL MÁXIMO ÓRGANO DE DECISIÓN DE ABERTIS

Arteris patrocina una retrospectiva histórica

Dalí culmina su viaje en São Paulo

La obra del mayor exponente del surrealismo aterriza en la ciudad brasileña tras su paso por París, Madrid y Río de Janeiro, donde se convirtió en la exposición del artista más visitada de la historia

TEXTO Y FOTOS ABERTIS



La retrospectiva de Dalí, patrocinada por Arteris, filial de Abertis en Brasil, culmina su recorrido mundial con la llegada a São Paulo tras el éxito obtenido en París, Madrid y Río de Janeiro, donde obtuvo récord de visitas. Se trata de la mayor muestra antológica de obra original de Salvador Dalí que viaja a Latinoamérica, con piezas procedentes de los dos principales depositarios de la obra

del artista: la Fundación Gala-Salvador Dalí y el Museo Reina Sofía. Ofrece una oportunidad única para dar a conocer en Latinoamérica la obra de Salvador Dalí, con una especial incidencia en la etapa surrealista.

David Díaz, consejero delegado de Arteris, explicó que "desde que la muestra fue presentada en París, tanto Arteris como la Fundación Abertis se fijaron como objetivo que la exposición pudiera verse también en São Paulo. De esta manera, hemos querido acompañar al Instituto Tomie Ohtake en su esfuerzo por hacer posible este viaje", y recordó que "la difusión de la cultura es uno de los pilares de nuestro trabajo de responsabilidad social corporativa y estamos muy satisfechos de poder participar de este momento. Estamos convencidos de que será un nuevo éxito de público".



Valor educativo y social

En este sentido, Abertis repite la experiencia de Río de Janeiro en la labor de acercar la cultura a las personas más desfavorecidas. En la ciudad carioca, con el patrocinio de Arteris, el Centro Cultural Banco de Brasil recibió la visita de un grupo de 480 niños y adolescentes con discapacidad intelectual. Una iniciativa que también se impulsará en São Paulo con el objetivo de que los jóvenes también puedan conocer el Instituto Tomie Ohtake y sus exposiciones. El consejero delegado de Arteris destacó que "iniciativas como éstas son transformadoras para todos y nos recuerdan lo que es realmente importante en la vida", y añadió que "el mayor regalo para nosotros ha sido poder participar de un momento inolvidable como éste y compartir la alegría y atención de los alumnos".



LA RETROSPECTIVA DE DALÍ, PATROCINADA TAMBIÉN POR ARTERIS, ES YA LA EXPOSICIÓN DEL ARTISTA MÁS VISITADA EN LA HISTORIA, CON CERCA DE UN MILLÓN DE VISITANTES

Récord histórico en Río de Janeiro

La retrospectiva de Dalí, patrocinada también por Arteris, es ya la exposición del artista más visitada en la historia. Cerca de un millón de personas (978.171) han pasado por la muestra, la mayor cifra registrada en el mundo en una exposición de la obra del artista del surrealismo. Su paso por la ciudad de Río de Janeiro contó con cerca de un millón de visitas, y supera los anteriores récords registrados en el Centro Pompidou de París (790.000) y en el Museo Reina Sofía de Madrid (732.000).

La exposición Salvador Dalí es también el mayor éxito registrado en los 25 años de his-

toria del Centro Cultural Banco de Brasil, que acogió la muestra en la ciudad carioca entre el 29 de mayo y el 22 de septiembre, coincidiendo con el Mundial de fútbol en Brasil.

Esta retrospectiva es la mayor muestra antológica de obra original de Salvador Dalí que viaja a Latinoamérica, con un total de 220 piezas—164 obras de arte y 56 documentos—, que hacen una especial incidencia en la época surrealista. La exposición continúa su viaje en Brasil en el Instituto Othake de São Paulo, donde se puede visitar desde el 17 de octubre pasado y hasta principios de 2015, y donde se espera registrar nuevos récords de visitantes. ■



Centenares de adolescentes con discapacidad intelectual visitaron la exposición de Dalí en Río de Janeiro y São Paulo. Abajo, un momento de la inauguración de la exposición.



Exposición inédita

La obra de Joan Miró recalca en Chile

La muestra 'La fuerza de la materia', patrocinada por Abertis y la Fundación CorpArtes, reúne más de 100 obras del artista barcelonés

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

El nuevo Centro de las Artes 660 de Santiago de Chile abrió sus puertas al público con una gran exposición del artista catalán Joan Miró, titulada *Joan Miró, la fuerza de la materia*. Dicha iniciativa ha sido posible gracias al convenio de colaboración entre Abertis Autopistas Chile, la Fundación Abertis y la Fundación CorpArtes, con el propósito de difundir el arte y la cultura en Chile. Se trata de una muestra inédita formada por piezas que nunca antes habían sido exhibidas juntas. Un total de 112 obras de diferentes formatos realizadas mayoritariamente en los años sesenta y setenta, pertenecientes a la Fundación Joan Miró de Barcelona y a la colección privada de la familia del artista.

El lenguaje más puro del arte

Los trabajos expuestos se resumen en 41 pinturas, 20 dibujos, 22 esculturas, 26 obras gráficas y tres objetos que fueron inspiración de volúmenes presentes en la exhibición. Tal como su título indica, la exposición busca dar cuenta de la importancia que este artista surrealista dio a la materia, tanto como vía de experimentación como fin en sí misma. Experimentando con los materiales más diversos y los procedimientos más innovadores, Joan Miró quiso traspasar las reglas establecidas para alcanzar el lenguaje más puro del arte. A finales de los años veinte descubrió que su capacidad creativa podía ir mucho más allá de la pintura tradicional, de sus formatos y herramientas académicas, y que era capaz de desafiar los límites de los medios convencionales y crear con lo que tuviera a su alcance. Fue así como se propuso "asesinar la pintura" y comenzó una etapa de exploración con nuevos materiales y soportes.

El resultado de esa decisión son los trabajos de la exposición *Joan Miró, la fuerza de la materia*, que estuvo instalada hasta noviembre en unas galerías de arte de casi mil metros cuadrados.

Como ya se hizo en las exposiciones de Río de Janeiro y São Paulo, varios colegios participaron en el Proyecto Escuela, gracias al cual más de 200 escolares tuvieron la oportunidad de visitar la muestra del pintor y recibir material escolar facilitado por Abertis Autopistas Chile. ■

De izq. a dcha., Mauricio Tuteleers, gerente Comercial, Comunicaciones y RRII de Abertis Autopistas Chile; Sergi Loughney, director de RRII y de la Fundación Abertis; Mónica Allés, directora de RRHH de Abertis Autopistas Chile; Jacqueline Plass, directora de la Fundación CorpArtes, y Juan María Hernández-Puértolas, director de Comunicación Corporativa de Abertis.





Jornada de reflexión medioambiental

Castellet acoge el prestigioso Barcelona BioEconomy Forum

El centro UNESCO-Abertis fue el punto de encuentro de esta plataforma internacional de debate científico

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

La sede de la Fundación Abertis, el castillo de Castellet, ahora Centro UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas, acogió la II jornada del prestigioso Barcelona BioEconomy Forum (BBF), celebrado del 27 al 29 de noviembre. Presidieron el acto Salvador Alemany, presidente de Abertis y de la Fundación Abertis; Josep M. Pelegrí, *conseller* de Agricultura, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña, en una jornada guiada por Eduardo Rojas-Briales, subdirector general de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación

y la Agricultura (FAO) y jefe del Departamento Forestal. La ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente del Gobierno de España, Isabel García Tejerina, presidió la jornada inaugural del Barcelona BioEconomy Forum, que sirve como plataforma de discusión de base científica y orientada a la toma de decisiones que aglutina líderes empresariales de alto nivel con gestores, científicos y otros líderes de opinión.

Es el primer evento de una serie de foros bianuales internacionales sobre desarrollo económico sostenible partiendo de recursos

renovables de origen forestal y de servicios ecosistémicos. El principal objetivo se focaliza en el área mediterránea y el hemisferio sur. Durante la jornada impartieron conferencias magistrales Martí Boada, asesor científico de la Fundación Abertis y miembro del ICTA-UAB; Rachanda K. Pachauri, presidente del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), y Antoni Trasobares, director de Recursos Naturales y Biodiversidad de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Natural de la Generalitat de Cataluña. ■

Por el bienestar y la calidad de vida

La Fundación Abertis, con la investigación cardiovascular

La Fundación participa en proyectos que, en un corto plazo de tiempo, contribuirán a mejorar la salud de los ciudadanos

TEXTO CNIC/ABERTIS FOTOS CNIC

La Fundación Abertis ha puesto una vez más su granito de arena en su compromiso con todas aquellas iniciativas que contribuyan al bienestar y desarrollo de la sociedad. En este caso, colaborando con el Centro Nacional de Investigaciones Cardiovasculares (CNIC), reconocido por su excelencia en las instalaciones y, sobre todo, en el capital humano. Todos los proyectos en los que está involucrado el CNIC requieren de financiación sostenible, por lo que el apoyo de la Fundación Abertis y el de todas las empresas de la Fundación Pro CNIC es clave

en la traslación de la ciencia básica que se produce en el centro para la sociedad.

La Fundación Abertis ayuda a que muchos de los proyectos en los que trabaja el centro se hagan realidad. En breve, uno de ellos se trasladará a la práctica clínica: la polipíldora, que está a punto de formar parte del botiquín de los españoles que padecen un infarto. Con ella, podrán reducir la dosis que necesitan consumir para prevenir un segundo evento y facilitar así su adherencia. También lo es el estudio METOCARD, que ya ha demostrado la eficacia de



administrar un medicamento de bajo coste durante el traslado en ambulancia a las personas que han sufrido un infarto, lo que reduce el daño al corazón.

Uno de los pilares del CNIC es el Plan de Formación CNIC-JOVEN. El director general del centro, el doctor Valentí Fuster, ha hecho una firme apuesta por la captación de talento en todas las fases de la educación, desde estudiantes de segundo de bachillerato hasta investigadores posdoctorales que se trasladan al centro para desarrollar el Plan de Formación. ■



Francisco Reynés, en la APD

El consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, protagonizó en noviembre una nueva edición de las conferencias empresariales organizadas por la Asociación para el Progreso de la Dirección (APD). Bajo el nombre de *Equity Story: el reto de la credibilidad*, su ponencia versó sobre la necesidad de que las empresas trabajen día a día en la creación de valor como principal compromiso con sus accionistas.

Durante el encuentro, al que asistieron numerosos empresarios y miembros de la Asociación, Reynés ofreció detalles de la nueva política de dividendos del Grupo: "Nuestros accionistas se beneficiarán en los próximos años de un incremento del dividendo constante y sostenible, que será del 10% cada año". Asimismo, recordó la intención de sacar a bolsa la división de telecomunicaciones terrestres, sujeta a condiciones del mercado. ■

Premiadas dos autopistas chilenas

Dos de las autopistas de Abertis Autopistas Chile fueron premiadas por la Mutua de Seguridad, gracias a los buenos resultados obtenidos en el desarrollo del Programa Empresa Competitiva durante el

pasado año 2013. El premio tiene la finalidad de reconocer públicamente a las empresas destacadas en la gestión preventiva de riesgos y el cuidado de sus trabajadores.

Las dos autopistas premiadas fueron Autopista del Sol, destacada con una calificación de Sobresaliente (97%) en el cumplimiento de los estándares del Programa de Seguridad y Salud Ocupacional Empresa Competitiva; y por otra parte, Autopista Los Andes fue valorado con Muy Buena, al lograr una calificación del 94%. Mauricio Tuteleers, gerente comercial de Abertis Autopistas Chile, recibió ambos diplomas en una ceremonia que se desarrolló el pasado mes de julio en el Parque Araucano de Santiago de Chile. ■



Alain Minc, condecorado con la Orden del Mérito Civil

El presidente de Sanef, Alain Minc, fue condecorado con la Gran Cruz de la Orden del Mérito Civil, que le otorgó el ministro de Exteriores, José Manuel García-Margallo, el pasado mes de octubre en un acto celebrado en Madrid. El evento contó con la presencia del expresidente del Gobierno, Felipe González, el embajador de Francia en España, Carlos Bastarreche, su homólogo español en París, Ramón de Miguel, y varias personalidades del mundo empresarial español. En su intervención, el ministro alabó las cualidades profesionales de Alain Minc, su altura humana e intelectual, así como su activa labor empresarial tanto en Francia como en España. El empresario es desde enero de 2012 presidente del Consejo de Administración de Sanef, a lo que se une una prestigiosa carrera como consultor y ensayista en materia política, económica y de comunicación. ■





Abertis, mecenas de Velázquez en París

■ Siguiendo con su política de fomento y difusión de los valores culturales, Abertis, a través de su filial francesa Sanef, patrocinará la exposición del pintor Diego Velázquez en París. La muestra podrá verse en el museo Grand Palais desde el 25 de

marzo y hasta el próximo 10 de julio de este año. Nacido en Sevilla en 1599, Diego Velázquez fue uno de los máximos exponentes de la pintura barroca y es reconocido mundialmente por obras como *Las meninas* o *Las hilanderas*. ■

De izquierda a derecha, el director de Relaciones Institucionales y de la Fundación Abertis, Sergi Loughney; el director general de Sanef, Lluís Deulofeu; el presidente de Sanef, Alain Minc; el presidente del museo Grand Palais, Jean-Paul Cluzel, y la directora de comunicación de Sanef, Christine Allard.

El MBA del IESE cumple 50 años



Los consejeros delegados de Abertis, Francisco Reynés, y de Gas Natural, Rafael Villaseca, con los guarismos del 50 aniversario del MBA del IESE en el acto de conmemoración.

■ El Master in Business Administration (MBA) de la escuela de negocios IESE celebró medio siglo de vida. El acto de celebración tuvo lugar en la sede de Barcelona y contó con la participación de exalumnos como el consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, o el CEO de Gas Natural, Rafael Villaseca. Los invitados expusieron su perspectiva sobre cómo ser un buen ejecutivo. "Un buen líder necesita un buen equipo detrás", recordó el consejero delegado de Abertis, quien reivindicó el sentido común y el trabajo en equipo en las compañías. La primera promoción de MBA arrancó en 1964 con 31 alumnos de España, Argentina, Colombia, Filipinas y Kenia, y actualmente dispone de un programa con 291 alumnos de 57 países. El MBA del IESE, centro dirigido por Jordi Canals, se ha consolidado hasta ser el séptimo mejor del mundo y el tercero en Europa, según el ranking del *Financial Times*. ■



De izq. a dcha.:
Luis Furlan,
exministro de
Desarrollo, Industria
y Comercio Exterior
de Brasil; Francisco
Reynés, consejero
delegado de Abertis;
Manuel de la Cámara
Hermoso, embajador
de España en Brasil;
Moreira Franco,
ministro de Aviación
Civil de Brasil;
Jesús Gracia Aldaz,
secretario de Estado
de Cooperación
Internacional y para
Iberoamérica, y
Paulo Cesar Campos,
embajador de Brasil
en España.

Abertis, en el foro empresarial brasileño LIDE

El consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, participó a finales de noviembre en el 19º Meeting Internacional promovido por la organización brasileña LIDE-Grupo de Líderes Empresariais,

celebrado en el Hotel W de Barcelona. El encuentro, que tiene como principal objetivo fortalecer las relaciones comerciales y empresariales entre España y Brasil, contó con la presencia de destacadas personali-

dades del mundo económico y político de ambos países. Abertis, a través de Arteris, es la mayor operadora de autopistas en Brasil, con la gestión de un total de 3.250 kilómetros en el país. La red representa una cuota del 17% del mercado de autopistas de pago de Brasil. Con esta adquisición, Abertis se convirtió en 2012 en el líder mundial del sector de concesiones de autopistas, con la gestión de más de 8.300 kilómetros. ■

Acuerdo entre Metropistas y Trabajo en Puerto Rico

Metropistas y la Administración de Seguridad y Salud Ocupacional del Departamento de Trabajo de Puerto Rico, firmaron en octubre un Acuerdo de Asociación Estratégica con el objetivo de mejorar la seguridad de los empleados de la compañía y prevenir accidentes en sus puestos de trabajo. Gonzalo Alcalde, consejero delegado de Metropistas, indicó que el acuerdo "beneficiará ampliamente la seguridad vial de nuestras autopistas, PR-22 y PR-5", al promover la seguridad y el compromiso por promover el cumplimiento de las normas de salud de

todos los empleados. Con este acuerdo estratégico, se concierne sobre la reducción de lesiones y enfermedades, además de compartir prácticas en materia de salud para el



sector de autopistas. "El desarrollo y mantenimiento de sistemas que nos ayuden a la identificación y corrección temprana de los riesgos es parte de la educación y adiestramientos que ofrecemos y exigimos a nuestros empleados y contratistas", expresó Xavier Serra, director de operaciones de Metropistas.

La compañía, consorcio que opera las autopistas PR-22 y PR-5, se coloca a la vanguardia en cuanto a sistemas de seguridad y salud ocupacional, con el fin de mejorar el bienestar de los empleados que realizan labores en la industria de autopistas. "Como siempre, recalamos que la seguridad vial, laboral y ambiental son los enfoques principales de Metropistas para poder brindar al usuario unos estándares de servicio de talla mundial en las autopistas de Puerto Rico", concluyó Gonzalo Alcalde. ■

Activado el dispositivo de viabilidad invernal

Desde noviembre hasta abril, Abertis Autopistas activa el Plan Operativo de Viabilidad Invernal para garantizar la seguridad y el confort a los clientes que circulan por los 1.500 kilómetros de su red viaria en España. Durante la campaña 2014/2015, más de 560 profesionales están disponibles para afrontar una emergencia por nevadas con la finalidad de asegurar la continuidad de la circulación. Estos profesionales, repartidos en 45 bases, están en contacto permanente con los cuatro centros de operaciones que operan en la red de Abertis Autopistas: Granollers (Barcelona), San Rafael (Segovia), Sagunto (Valencia) y Logroño (La Rioja).

El objetivo de Abertis Autopistas es mantener la autopista en las mejores condiciones posibles en todo momento, los siete días de la semana. En casos de meteorología adversa, la compañía aplica diferentes tipos de protocolos de actuación, que son definidos al inicio de la temporada y que se activan según las previsiones meteorológicas que los centros de operaciones reciben. ■



El objetivo del Plan Operativo de Viabilidad Invernal de Abertis es mantener la autopista en las mejores condiciones posibles en todo momento. ■

'Selfies' por la seguridad vial

La Consejería de Interior de la Generalitat de Catalunya ha puesto en marcha una nueva campaña de concienciación vial *Més seny menys víctimes* (más juicio menos víctimas). La iniciativa tiene como objetivo animar a los usuarios a participar en #johipososeny (#yolepongojuicio) a través de una selfie con dos dedos en la frente y compartirla en Twitter, Facebook, Instagram o Whatsapp. De esta manera se pretende viralizar este gesto y su significado como símbolo de la prevención de los siniestros viarios y de la responsabilidad compartida en la seguridad vial. El Área de Centro de Operaciones se ha sumado a esta campaña de concienciación compartiendo sus fotos a través del canal @infoautopista. ■

Tráfico Autopistas @infoautopista · 14 de nov.
¡A abertis autopistas també ens sumem a la campanya de @transit #johipososeny des dels nostres Centres d'Operacions!



Abertis ve recompensado su compromiso con los principios éticos de la Red Pacto Mundial. ■

Reconocimiento a la RSC de Abertis

En el marco del 10º aniversario de la organización española Red Pacto Mundial de Naciones Unidas en materia de Responsabilidad Social, Abertis ha sido reconocido por sus 10 años como socio de esta entidad y por su sólido compromiso hacia los valores éticos del Pacto Mundial. La Red Pacto Mundial es la mayor iniciativa voluntaria de responsabilidad empresarial y desarrollo sostenible del mundo. Durante los últimos 10 años, su misión ha sido la de implantar 10 principios universales de conducta y acción en materia de derechos humanos, normas laborales, medio ambiente y lucha contra la corrupción en todo tipo de organizaciones. ■



Encuentro ESPORG

Sanef y Abertis gestionan plazas de aparcamiento vigiladas para vehículos pesados, un servicio cada vez más utilizado por los clientes de este tipo de vehículos. Para desarrollar este servicio en Europa y compartir sus experiencias, los gerentes de este aparcamiento vigilado

han constituido una asociación, ESPORG, que reúne anualmente a sus miembros. Este año, Sanef fue la encargada de organizar el encuentro, en el que se discutieron los niveles de seguridad que se ofrecen en cada uno de la red de parques ESPORG para después compartirlos con los clientes. ■

Abertis repite por octavo año en el Dow Jones Sustainability

Un año más, Abertis ha obtenido una puntuación superior a la media en las tres dimensiones analizadas: económica, medioambiental y social. La compañía ha obtenido la máxima puntuación en las cate-

gorías de compromiso con los grupos de interés, así como en la política medioambiental y en salud y seguridad en el trabajo para los empleados.

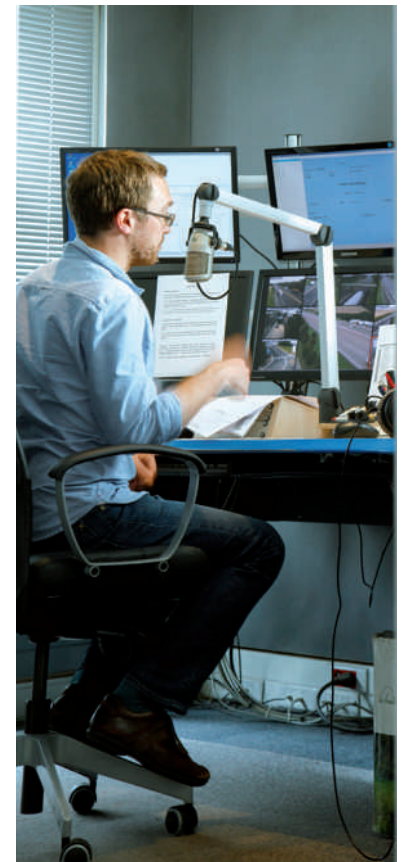
Para la revisión de 2014, el DJSI World ha invitado a 3.395 empresas, de las que finalmente se han seleccionado 319, que se posicionan como las empresas que reúnen mejores criterios de sostenibilidad corporativa del mundo. ■

MEMBER OF
Dow Jones
Sustainability Indices
 In Collaboration with RobecoSAM

Nuevos canales de difusión en Sanef

Sanef 107.7 es la nueva emisora de radio del Grupo Sanef que desde el pasado 1 de julio los clientes de la red Sanef/Sapn pueden escuchar a cualquier hora del día, todos los días de la semana. Sanef 107.7 ofrece información sobre el tráfico, la mejor música desde la década de los ochenta hasta la actualidad, boletines informativos y reportajes en profundidad sobre la región.

Por otro lado, los clientes de Sanef/Sapn pueden recibir cada mañana, de 7 a 9 h, la información del tráfico a través de las cuentas de Twitter @sanef_autoroute, @sanef_groupe, @sapn_autoroute y @A14_autoroute, donde se informa también del tiempo estimado entre París-Roissy, Nantes-periferia oeste, Arras-Lille y Collégien-Porte de Bercy. ■



investor's link



Resultados enero-septiembre 2014

Abertis mejora las expectativas



INVESTOR'S P. 72
Canje de deuda
acelerado para
mejorar costes
y capacidad
de inversión

Consolidación del tráfico en España y Francia

Resultados enero-septiem



El beneficio neto de Abertis crece un 5% en los primeros nueve meses hasta los 560 millones de euros

TEXTO ABERTIS FOTOS ABERTIS Y AGENCIAS

Abertis presentó a finales de octubre las cuentas de los primeros nueve meses de 2014, que mejoraron las expectativas de los analistas, y en los que el Grupo consiguió resultados positivos en todas sus magnitudes principales, tanto en ingresos (+6%) y Ebitda (+11%) como en resultado neto (+5%). El período estuvo marcado por la mejora del tráfico global, que consolida la tendencia positiva en España desde principios de 2014. El resultado neto del Grupo se sitúa en 560 millones de euros, un 5% superior al del mismo período del año anterior.

El efecto de los tipos de cambio

Los resultados se ven afectados por el impacto de los tipos de cambio, que tuvieron especial incidencia por la depreciación de moneda tanto en Chile como en Brasil y Argentina. Descartando el efecto de los tipos de cambio, los resultados de Abertis en este período habrían crecido un 11% en ingresos y un 15% en Ebitda.

La intensidad media diaria (IMD) del conjunto de las autopistas del Grupo creció un 2,2% en los primeros nueve meses del año, con incrementos destacados en Chile

bre 2014



Abertis presentó en Londres las cuentas de los nueve primeros meses del año.

(+4,4%), Brasil (+3,1%) y Francia (+2,3%), que continúan evolucionando por encima de las previsiones.

En el caso de España, se confirma la consolidación del cambio de tendencia, con cifras positivas entre enero y septiembre, período en el que el tráfico creció un 1,6% y que supone el mejor tercer trimestre desde 2007.

Asimismo, se sigue avanzando en la internacionalización del Grupo. El negocio exterior representa ya más del 60% del total consolidado del Grupo. Francia y Brasil apor-

tan conjuntamente más de la mitad de los ingresos de la compañía.

Destaca también la mejora de los niveles de rentabilidad del Grupo. Este incremento es consecuencia del creciente efecto de los planes de eficiencia, que se prevé que a final de año acumulen unos ahorros totales de más de 700 millones de euros durante el período 2011-2014.

Gestión activa del balance

Durante este período, Abertis ha sabido aprovechar las buenas condiciones en los merca-

6%

aumento de ingresos respecto al mismo período en 2013.

2.415

millones de euros de Ebitda (+11%).

560

millones de euros, resultado neto (+5%).

700

millones de euros de ahorro entre 2011-2014.



EN EL CASO DE ESPAÑA, EL TRÁFICO CRECIÓ UN 1,6%, LO QUE SUPONE EL MEJOR TERCER TRIMESTRE DESDE 2007

Hechos significativos del período

- **Febrero**

 - Abertis completa la venta de la sociedad Codad y de la concesionaria Codad al Fondo de Infraestructura Colombiana Ashmore-FCP por un importe de 48 millones de euros.
 - Abertis se convierte en socio mayoritario de Metropistas tras comprar un 6% adicional a fondos gestionados por Goldman Sachs. 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.
 - Abertis refuerza su posición de control en el grupo Infraestructura 2000. Abertis adquiere a Metlife una participación adicional de un 8,59% del capital de Infraestructura 2000, propietaria del 100% de Autopista Los Libertadores y Autopista del Sol. Tras la operación, Abertis refuerza su posición de control, al contar con una participación del 50% más una acción.
- **Marzo**

 - Abertis cierra dos emisiones de bonos por un total de 350 millones de euros. La compañía ha cerrado dos emisiones de bonos destinadas a inversores cualificados por un importe total conjunto de 350 millones de euros, un cupón anual del 3,125% y vencimientos de 10 y 12 años.
- **Abril**

 - La Junta de Accionistas aprueba la distribución de dividendo complementario y la distribución de un dividendo ordinario complementario bruto de 0,33 euros/acción que, unido al dividendo a cuenta repartido en noviembre, totaliza un dividendo ordinario total bruto de 0,66 euros/acción con cargo a 2013.
 - BOVESPA acepta considerar el 14,9% de Brookfield Aylesbury en Arteris como *free-float*. Como consecuencia, se elimina la incertidumbre que pudiera existir sobre la necesidad de lanzar una OPA o de restablecer el *free-float* mínimo, establecido en Brasil en un 25%.
- **Mayo**

 - Abertis acuerda con Capital Riesgo Global (Grupo Santander) la compra de Infraestructuras Americanas, sociedad propietaria del 42,3% de Invin por un importe de 291 millones de euros. Tras esta adquisición, Abertis alcanzará directa e indirectamente el 100% de Rutas del Pacífico y el 50% de Autopista Central en Chile.
 - Abertis adquiere TowerCo, operadora de las torres de telefonía móvil de la red de autopistas en Italia. La operación se ha cerrado por un importe total de 94,6 millones de euros. Abertis gestionará las comunicaciones móviles de los más de 3.000 kilómetros de autopistas que controla Atlantia en Italia.
- **Junio**

 - Abertis finaliza un proceso de colocación acelerada entre inversores cualificados del 5% de acciones de Eutelsat. La colocación, llevada a cabo por UBS Limited y Barclays Bank PLC, ha generado un ingreso para Abertis de 275 millones de euros, sin generar plusvalías significativas.
 - La CNMV admite a cotización las acciones de la ampliación de capital liberada de Abertis. En mayo, Abertis inició la ampliación de capital liberada con cargo a la cuenta de reservas voluntarias por un importe nominal de 128,3 millones de euros, que supuso la emisión de cerca de 43 millones de nuevas acciones, en una proporción de una acción nueva por cada 20 antiguas. Tras esta ampliación, el capital social de Abertis queda establecido en 2.694.915.126 euros, representado por 898.305.042 acciones en circulación de valor nominal de 3 euros cada una.
 - Abertis lanza una emisión de bonos por importe de 700 millones de euros a un plazo de 10 años y a un tipo mínimo histórico del 2,5%. La fecha de vencimiento de las nuevas obligaciones es el 27 de febrero de 2025 y devengarán un cupón del 2,50% anual, que sustituye a dos emisiones anteriores con vencimientos en 2016 y 2017.
- **Julio**

 - Fitch Ratings mejora la perspectiva de Abertis de "negativa" a "estable". La agencia de calificación crediticia ha revisado al alza la perspectiva de Abertis y ha mantenido el *rating* de la compañía en BBB+, basándose en la mejora y estabilización del tráfico durante el primer semestre de 2014. Fitch Ratings destaca el importante esfuerzo de control de costes de los últimos años.
- **Septiembre**

 - Abertis acuerda extender la duración de una de sus concesiones en Brasil a cambio de nuevas inversiones. La filial brasileña del Grupo, Arteris, invertirá 91 millones de reales brasileños (30 millones de euros) en una obra de 14 kilómetros de longitud a cambio de una extensión de la concesión de Autovías por seis meses, cuyo vencimiento llegará en mayo de 2019.
 - Abertis avanza en su salida definitiva del negocio aeroportuario con la venta de su participación en la mexicana Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP). La compañía ha alcanzado un acuerdo para la venta de su participación del 33,33% en Aeropuertos Mexicanos del Pacífico (AMP) por un importe de 222 millones de dólares (172 millones de euros). AMP cuenta con una participación del 17,41% en la sociedad Grupo Aeroportuario del Pacífico (GAP), por lo que, al cierre de la operación, Abertis dejará de tener participación en activos aeroportuarios mexicanos.
 - Sanef emite 450 millones de euros en bonos a muy largo plazo con un cupón mínimo histórico del 2,25% anual. HIT SAS, sociedad francesa controlada por Abertis, ha cerrado una emisión de bonos por 450 millones de euros con vencimiento a 10 años y medio y un cupón del 2,25%.

abertis traffic +2.2% vs. 9M 2013

best performance in traffic since 2007



Cuenta de resultados y balance

Cuenta de resultados 9M 2014		(millones de €)	
	9M 2013	9M 2014	VAR
Ingresos	3.445	3.6766	+7%
Gastos de personal	-477	-499	-4%
Gastos operativos gestionables	-422	-440	-4%
Gastos operativos no gestionables	-361	-332	9%
Ebitda	2.174	2.415	+11%
Dotación, amortización y deterioro	-820	-936	
Ebit	1.354	1.479	13%
Resultado financiero	-541	-545	
Resultado puesta equivalencia	39	27	
Beneficio antes de impuestos	852	961	
Impuesto sociedades	-251	-295	
Intereses de los minoritarios	-107	-122	
Actividades interrumpidas	41	16	
Beneficio neto	536	560	+5%

Balance enero-septiembre 2014		(M €)	
	SEP. 2014	DIC. 2013	
Inmovilizaciones materiales e inmateriales	19.611	18.627	
Inmovilizaciones financieras	4.123	4.403	
Activos corrientes	1.341	1.100	
Tesorería	2.354	3.043	
Activos mantenidos para la venta	481	532	
TOTAL ACTIVO	27.910	27.705	
Patrimonio neto	6.394	6.562	
Deuda financiera no corriente	14.504	14.517	
Pasivos no corrientes	3.869	3.550	
Deuda financiera corriente	1.305	1.457	
Pasivos corrientes	1.732	1.496	
Pasivos mantenidos para la venta	106	123	
TOTAL PASIVO	27.910	27.705	

Presentaron los números del Grupo el director de Relaciones con Inversores, Steven Fernández; el consejero delegado, Francisco Reynés, y el director general de Finanzas y Desarrollo Corporativo, José Aljaro.

dos de capitales tanto de deuda soberana como corporativa y ha seguido trabajando en el proceso de optimización del perfil de vencimientos y de reducción del coste de su deuda.

En septiembre, la filial francesa de Abertis, HIT SAS, cerró una emisión de 450 millones de euros en bonos con vencimiento a 10 años y un cupón mínimo histórico del 2,25% anual. Se trata de la emisión con el cupón más bajo de la historia para compañías europeas con el mismo nivel de *rating* que HIT (BBB-) y también de las realizadas por cualquier compañía del Grupo Abertis.

Con esta operación, el Grupo continúa su política activa de alargamiento del vencimiento de su deuda y de optimización de sus costes financieros. En los primeros nueve meses de 2014, Abertis ha llevado a cabo operaciones de refinanciación tanto corporativas como de sus filiales por un importe total de más de 1.500 millones de euros.

La deuda neta de Abertis se situó en los primeros nueve meses en 13.455 millones de euros. Del total de deuda, un 64% se constituye con garantía de los propios proyectos (sin recurso). El 92% de la deuda es a largo plazo y el 84%, a tipo fijo. ■

Canje de deuda acelerado para mejorar costes y capacidad de inversión

Las operaciones de refinanciación permiten a Abertis aumentar su liquidez y sus oportunidades de crecimiento

TEXTO IDNET NOTICIAS FOTOS ABERTIS

La deuda de las administraciones públicas hasta septiembre se ha situado en 1.020.680 millones de euros, un nuevo récord que equivale al 97,1% del PIB y apenas cinco décimas por debajo del límite fijado para todo el año (97,6%). El endeudamiento público se ha multiplicado casi por tres desde que comenzó la crisis, cuando se cifraba en el 36,3 % del PIB, y podría seguir al alza durante los próximos años. El Gobierno planea alcanzar el equilibrio presupuestario en 2018.

Los últimos datos de crecimiento de la deuda coinciden, sin embargo, con un descenso en los costes de emisión hasta los niveles más bajos de la historia. La deuda pública a cinco años se está colocando por primera vez por debajo del 1% y el bono a 10 años rinde por debajo del 2%, en concreto cerca del 1,85%, mínimo histórico absoluto. La deuda pública del resto de países europeos ofrece también mínimos nunca vistos en sus rentabilidades. Este abaratamiento de los rendimientos ofrecidos ha permitido al Estado ahorrar 13.000 millones frente a lo presupuestado.

En este contexto favorable a la renta fija en Europa y España, Abertis profundiza en su política activa de alargamiento del vencimiento de sus emisiones y de optimización de sus costes financieros. En 2014 el Grupo ha llevado a cabo varias operaciones de refinanciación tanto corporativas como de sus filiales por un importe total de más de 1.500 millones de euros. De este modo, aumenta la

ABERTIS PROFUNDIZA EN SU POLÍTICA ACTIVA DE ALARGAMIENTO DEL VENCIMIENTO DE SUS EMISIONES Y DE OPTIMIZACIÓN DE SUS COSTES FINANCIEROS

LA MAYOR ESTABILIDAD MACROECONÓMICA LOGRADA Y LA DESAPARICIÓN DE LAS DUDAS SOBRE EL EURO HAN PROPICIADO ESE DRÁSTICO DESCENSO DE LOS TIPOS DE INTERÉS DE LA DEUDA PÚBLICA

liquidez disponible y mejora la capacidad para aprovechar oportunidades de crecimiento.

La deuda neta de Abertis se cifra al cierre de los nueve primeros meses del ejercicio en 13.455 millones de euros. Del total de deuda, un 64% se constituye con garantía de los propios proyectos (sin recurso). El 92% del pasivo financiero es a largo plazo y el 84%, a tipo fijo. El tipo medio de la deuda a cierre de 2013 era del 5,1%.

La última operación de canje de deuda ha sido llevada a cabo por HIT SAS, sociedad francesa controlada por Abertis en un 52,55%, que ha cerrado una emisión de bonos por 450 millones de euros con vencimiento a 10 años y medio y un cupón del 2,25%. Se trata de la emisión con el cupón más bajo de la historia para compañías europeas con el mismo nivel de *rating* que HIT (BBB-). Asimismo, el cupón conseguido es el más bajo de las emisiones realizadas por cualquier compañía del Grupo Abertis. Más del 80% de los inversores que ha acudido a la emisión procede de fuera del mercado francés (Alemania, el Reino Unido, Irlanda, entre otros).

Las nuevas obligaciones serán permutadas en su totalidad o en parte por bonos emitidos en su día por HIT Finance BV con un cupón del 5,75% y con vencimiento en marzo de 2018, lo que permitirá alargar el vencimiento—con un plazo tres veces superior para los nuevos bonos—y una mejora significativa de los costes financieros de la deuda de la filial francesa de Abertis.



Previamente, el pasado mes de julio, la agencia de calificación crediticia Fitch Ratings había revisado al alza la perspectiva de Abertis de "negativa" a "estable" y había mantenido el *rating* de la compañía en BBB+. La nueva perspectiva se basa en la mejora y estabilización del tráfico de la red del grupo en España durante el primer semestre de 2014. En el tercero se ha consolidado el cambio de tendencia. Así, entre enero y septiembre, el tráfico creció un 1,6%, lo que supone el mejor tercer trimestre desde 2007.

Buenas perspectivas para Abertis

En ese sentido, un reciente informe de Deutsche Bank analiza las perspectivas del tráfico en España y considera que, dado que la caída del tráfico ha sido muy superior a la del PIB, su recuperación podría ser muy intensa en un corto espacio de tiempo. Según los expertos del banco, el tráfico de las autopistas españolas de Abertis mejorará un 2,5% este año frente a un 1,3% de alza del PIB. Al considerar que los patrones de uso de autopistas no han sido normales comparado con el histórico de Abertis y con otros países europeos, su previsión, según el informe, es que la compañía recupere "el 75% del tráfico perdido en 2021".

Fitch Ratings destaca también el importante esfuerzo de control de costes de los últimos años, que ha permitido compensar el efecto negativo de la caída del tráfico desde 2008. Además, resalta la venta de activos de

■ ■ ■
UN RECIENTE INFORME DE DEUTSCHE BANK ANALIZA LAS PERSPECTIVAS DEL TRÁFICO EN ESPAÑA Y CONSIDERA QUE SU RECUPERACIÓN PODRÍA SER MUY INTENSA EN UN CORTO ESPACIO DE TIEMPO

aeropuertos y la diversificación realizada en el negocio de telecomunicaciones, con la expansión en el sector de la telefonía móvil y de las telecomunicaciones por satélite.

Ahora Abertis acaba de presentar ante la comunidad inversora un nuevo Plan Estratégico para el período 2015-2017, cuyo principal objetivo es seguir creando valor para el accionista. Tras un exitoso período de cuatro años (2011-2014), en el que Abertis ha llevado a cabo una profunda transformación, el Grupo se prepara para dar un nuevo impulso a su estrategia de focalización, al incremento de la retribución al accionista, a la búsqueda de mayores eficiencias, al crecimiento internacional a través de nuevas adquisiciones o

alargamientos del plazo de las concesiones existentes y a la puesta en marcha de una nueva estructura organizativa.

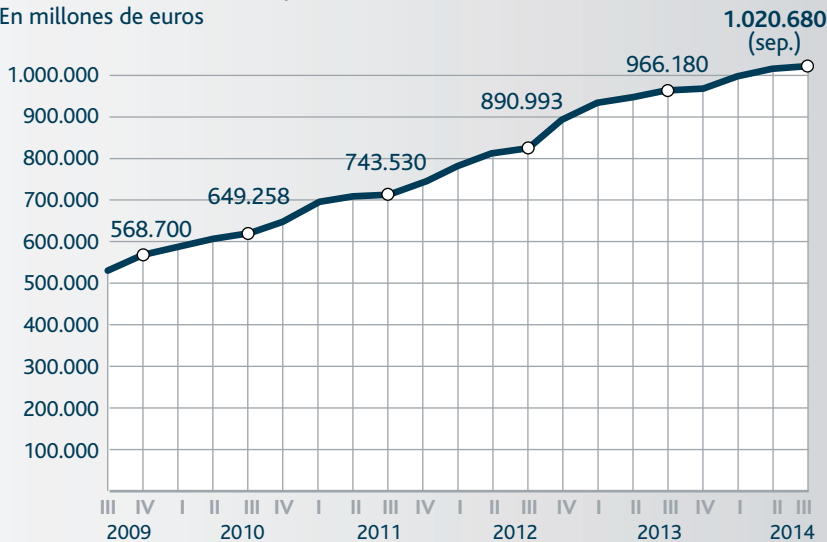
Prima de riesgo a la baja y 'rating' estable

En la actualidad, la deuda soberana española tiene el *rating* de calificación BBB con perspectiva estable de Standard&Poor's, la prima de riesgo ronda los 110 puntos básicos (dato de diciembre) y las emisiones de deuda pública a cinco años se están colocando por primera vez por debajo del 1%. Nada que ver con el escenario de hace apenas dos años, cuando España era considerada país de riesgo, la prima superaba los 610 puntos básicos y el interés del bono estaba por encima del 7,2%.

La mayor estabilidad macroeconómica lograda y la desaparición de las dudas sobre el euro han propiciado ese drástico descenso de los tipos de interés de la deuda pública. En este contexto es donde varias grandes empresas han encontrado el escenario perfecto para financiarse en el mercado de deuda corporativa. La mejora de las calificaciones de las agencias de *rating* para España y el hecho de estar pagando en emisiones anteriores rentabilidades en torno al 4 y al 5% (y por encima del 6,25% en el caso de los bonos convertibles) resultan argumentos definitivos para llevar los ahorros a deuda corporativa.



Evolución de la deuda pública
En millones de euros



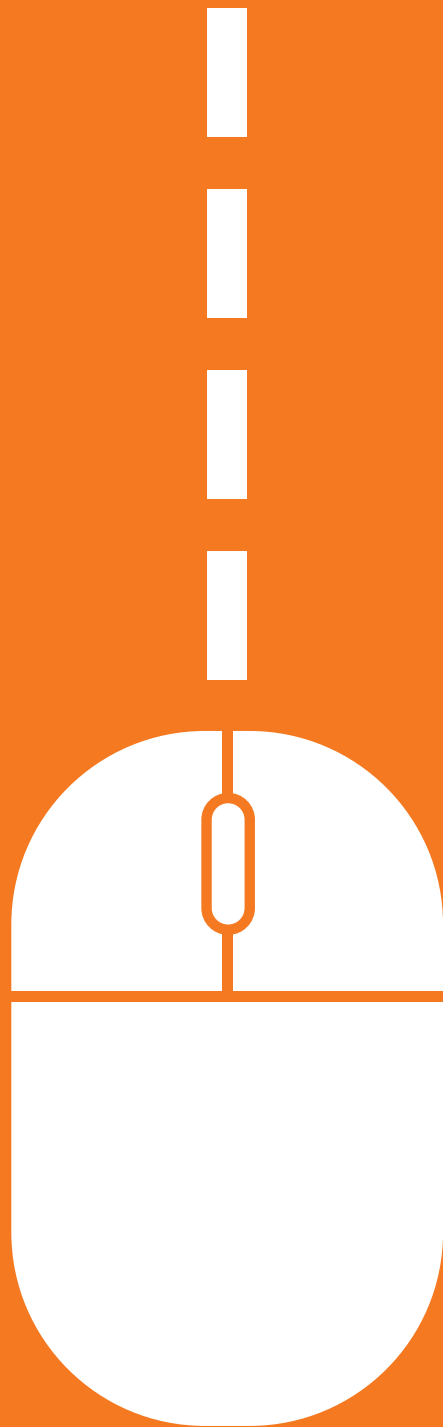
Fuente: Banco de España

Rentabilidad sin grandes riesgos

La mayor parte de las entidades que, aprovechando las ventanas de oportunidad que ofrecen los mercados, han realizado emisiones –tal es el caso de Abertis, Gas Natural, ACS, Acciona, Antolín o Telefónica, por poner algunos ejemplos– utilizarán los fondos obtenidos para refinanciar parte de su deuda a tipos más bajos, rebajar su exposición a la deuda bancaria, diversificar sus fuentes de financiación y desarrollar nuevos proyectos.

Los inversores, por su parte, encuentran aquí la oportunidad de conseguir más rentabilidad que en la renta fija tradicional, sin necesidad de asumir grandes riesgos.

La evolución de las rentabilidades se ajustará con el tiempo a la demanda de los inversores y al panorama internacional, pero por el momento la deuda corporativa resulta una opción muy atractiva. ■



Descubre la web que cambiará tu forma de viajar por la autopista

Consulta online el estado del tráfico • Crea tus alertas de tráfico • Planifica tus rutas • Accede a tus consumos • Gestiona tus facturas • Consigue promociones y descuentos especiales • Todo en **autopistas.com**

link

 abertis

ENERO 2015 Nº11 - SEGUNDA ÉPOCA



CONÉCTATE A LA REVISTA LINK ABERTIS EDICIÓN ON LINE.

UNA EDICIÓN MEJORADA, CON CONTENIDOS AUDIOVISUALES E INFORMACIONES MÁS AMPLIAS,
PARA CONOCER MEJOR LA ACTUALIDAD DEL GRUPO ABERTIS.