

# link



abertis

SEPTIEMBRE 2015

Nº 12 - SEGUNDA ÉPOCA

# Abertis coloca Cellnex en bolsa

#### ENTREVISTAS

Josep Lluís Giménez Sevilla,  
director general de Desarrollo  
Industrial de Abertis  
P. 12

#### REPORTAJE

Abertis extiende las  
concesiones de sus  
autopistas en Francia  
P. 26

#### FUNDACIÓN ABERTIS

Velázquez,  
acontecimiento  
cultural del año  
en Francia  
P. 52

***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](http://abertis.com)

 **abertis**  
cumplimos nuestros compromisos

# Adaptación + anticipación = transformación



LAS EMPRESAS CON UN PROYECTO A MEDIO Y LARGO PLAZO SUELEN SER INNOVADORAS PORQUE SABEN QUE NO PUEDEN ESPERAR A QUE VENGA EL FUTURO, SALEN A BUSCARLO”

SALVADOR ALEMANY  
PRESIDENTE DE ABERTIS



■ Siguiendo a Zygmunt Bauman, podemos afirmar que, en la sociedad global y “líquida” en la que vivimos, la capacidad de reacción ante los acontecimientos demuestra claramente ser más importante que la propia planificación. Ésta es una reflexión que suelo compartir referida a mi experiencia empresarial, pero creo que los acontecimientos vividos en estos últimos ocho años marcados por una profunda crisis económica y una gran incertidumbre geopolítica, confirman y extienden esta tesis al ámbito de la política y la economía.

La Europa institucional ha reaccionado poniendo en práctica mecanismos de regulación, supervisión y también de rescate y estabilización que a la postre han supuesto un nuevo salto adelante en términos de reforzar determinados aspectos de la Unión. Los distintos gobiernos han adoptado políticas marcadas por el control del déficit y la deuda. El impacto de la crisis en los ciudadanos está llevando también a una redefinición del escenario político, más diverso y más fragmentado, y por ello más complejo, lo que exige nuevas sensibilidades. También las empresas han reorientado sus prioridades en términos de negocio y geografía.

No es la primera ocasión en la que pongo a nuestro Grupo como ejemplo de esta capacidad de adaptación, anticipación y, a la postre, transformación. Un tipo de respuestas que lo que demuestra es proactividad en el diseño de nuestro propio futuro. En nuestro caso, el vector que ha marcado este proceso de transformación ha sido el industrial. Por una parte, facilitar a los distintos negocios que acompañaban a nuestra actividad principal en la gestión de autopistas los mecanismos necesarios que aseguraran su crecimiento y competitividad a medio y largo plazo, basado en sus propias capacidades y una gestión focalizada.

Por otra, y eso es algo que tiene su concreción en la nueva Dirección General de Desarrollo Industrial que presentamos en estas páginas, asegurarnos de que desarrollamos y compartimos un “saber hacer” que nos resulta propio y característico, definiendo de algún modo una ventaja competitiva y diferencial de Abertis en su modo de gestionar las infraestructuras viarias y de transporte. Los resultados de esta estrategia los estamos viendo en la dinámica de crecimiento y expansión que, apoyados en estas capacidades de gestión como compañías independientes, están experimentando los proyectos de Saba o la nueva etapa

que ha iniciado la anterior Abertis Telecom, hoy Cellnex Telecom, ahora como empresa cotizada.

En el caso de Cellnex, que presentamos también en las páginas de este número de *Link*, el acuerdo para adquirir y gestionar más de 7.000 emplazamientos para telecomunicaciones en Italia y la propia salida a Bolsa nos dan cuenta de una transformación que consolida a la compañía como el primer operador independiente de infraestructuras y redes de telecomunicaciones. La receptividad por parte de los inversores ha tenido su traducción en un buen estreno en la bolsa que anticipa la confianza en el crecimiento futuro de la compañía y su recorrido a largo plazo.

Cuando en Abertis nos planteamos la posibilidad de dar un nuevo impulso al proyecto de infraestructuras de telecomunicaciones terrestres estábamos convencidos de que sería lo que los anglosajones denominan una operación *win-win*.

Por un lado, Abertis podrá dedicar sus recursos para cumplir sus compromisos de crecimiento internacional y, por el otro lado, Cellnex Telecom obtendrá una mayor capacidad de financiación en un mercado europeo de telecomunicaciones en el que la externalización de las redes y la consolidación entre los distintos actores están redefiniendo el mapa del sector.

Las empresas con un proyecto a medio y largo plazo acostumbran a ser innovadoras porque saben que no pueden esperar a que venga el futuro, sino que salen a buscarlo. Lo crean. Ahora es el momento de Cellnex Telecom y, desde Abertis, estamos orgullosos de poder caminar a su lado como accionista de referencia.

Iniciaba estas líneas hablando de la capacidad de reacción ante las situaciones convulsas y destacaba la fortaleza del modelo industrial de Abertis. Al margen de los vaivenes bursátiles, derivados de unos momentos de incertidumbre sobre el mantenimiento del euro y el futuro de la Unión Europea tal y como la conocemos, Abertis sigue en la senda de la recuperación en cuanto a fundamentales y evolución del tráfico, ya en positivo en nuestros principales mercados tras años de retrocesos. Esta recuperación comportará una nueva oportunidad para enfocar el debate de la gestión de nuestras infraestructuras y de la movilidad en España, en Europa y en el mundo. Desde Abertis, ponemos nuestro *knowhow* y experiencia al servicio de las Administraciones para la búsqueda de soluciones en este ámbito. ■



08

BOLSA

Cellnex debuta en el parqué

link abertis

06

OPINIÓN

Eugenio Prieto

Inversión sostenida en infraestructuras

08

BOLSA

Oportunidad para crecer

Cellnex, en el mercado bursátil

12

ENTREVISTA

Josep Lluís Giménez

"La visión cliente es clave"

18

EQUIPO

Dirección de Marketing y Comercial de Abertis

Autopistas España

Al servicio del cliente

22

ENTREVISTA

João Aguiar Machado

"Europa es la región del mundo líder en seguridad vial"

24

ANÁLISIS

Recuperación

El tráfico por autopista en España vuelve a crecer

Acuerdo con el Gobierno francés

Abertis extiende sus concesiones en Francia

28

AUTOPISTAS

Arteris

Las obras en Río de Janeiro avanzan a buen ritmo

30

PEAJES

Nuevas tecnologías

Llega el peaje 'contactless'

Innovación

Abertis se adjudica el primer pago por recorrido en EE. UU.

32

OBRAS

Autopista C-32

El nuevo tramo llegará a Lloret de Mar en 2017

33

MEJORAS

Áreas de servicio

Renovadas en la AP-7 y la AP-2

34

NUEVAS OFICINAS

Abertis

La compañía estrena sede corporativa en Barcelona

36

SATÉLITES

Hispatat

Nueva posición orbital en Brasil

38

REFLEXIÓN

Círculo de Infraestructuras

Debate sobre nuevos modelos para la recuperación

39

ANÁLISIS

XXVI Encuentro Empresarial en el Pirineo

Optimismo económico

40

CULTURA CORPORATIVA

Buenas prácticas

Abertis, la compañía con el mejor Código Ético

42

OPINIÓN

Marta Casas

'Compliance', ética y transparencia

43

MEDIO AMBIENTE

Cambio climático

Abertis, en la COP21

44

LYON

Guía de viaje

Legado envuelto en seda

48

TELEPEAJE

Chile

El país andino adopta el TAG

49

PREVENCIÓN

Seguridad vial

Jornada sobre conductores mayores de 60 y 70 años

50

MEDIO AMBIENTE

Fundación Abertis

Castellet se estrena como sede de la UNESCO

52

CULTURA

Exposición Velázquez

Patrocinio de Abertis en Francia

Exposición Miró

Arteris lleva la muestra a Brasil



12



18



34



50



66

**55**  
TALENTO  
**Universidad-empresa** ■  
IV Premio Internacional Abertis

**56**  
ENTREVISTA  
**Simon Cohen** ■  
"El Premio Abertis sensibiliza al profesional del transporte"

**58**  
SALUD  
**Compromiso social** ■  
La Fundación Abertis, con el Instituto Guttman en su 50 aniversario

**60**  
TECNOLOGÍA  
**Movilidad escolar** ■  
En marcha el proyecto KanGo!

**61**  
COMPROMISO  
**Accesibilidad** 61 ■  
Acuerdo entre la Fundación Abertis y la Fundación ONCE

**61**  
**Reconocimiento** 61 ■  
La Fundación Abertis recibe el Premio Stela 2015

**62**  
BREVES  
**Actualidad Abertis** ■

**Investor's link**

**66**  
RESULTADOS  
**Primer semestre 2015** ■  
Beneficios históricos

**70**  
ACCIONES  
**Abertis lanza una OPA** ■  
Sobre el 6,5% de su capital

**71**  
OPERACIONES  
**Compra de capitales** ■  
Túneles de Barcelona i Cadí

**72**  
JUNTA GENERAL 2015  
**Balance y retos de futuro** ■

**74**  
AMPLIACIÓN DE CAPITAL ■  
**Retribución al accionista**

**abertis**

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

EDITA Y REALIZA: Dirección Corporativa de Comunicación de abertis.

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

IMAGEN CORPORATIVA Y PRODUCCIÓN: Erik Ribé y Berta Riera.

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 Ribó, Berta Riera, Andrea Yametti, Abertis, Abertis Autopistas, Cellnex Telecom y Fundación Abertis.

REALIZACIÓN: Ediciones Reunidas, SA (Grupo Zeta). Revistas Corporativas Barcelona. Consell de Cent, 425. 08009 Barcelona. Tel.: 93 265 53 53.  
Gerente: Òscar Voltas. Coordinadora editorial: Nuria González. Redactor jefe: Toni Sarrià. Redacción: Marta Carrera, Gemma Figueras, Paco Martínez y Toni Capilla. Maquetación: Cristina Vilaplana, Xavier Julià y Samuel Vergés. Corrector: Cisco Figueroba. Depósito legal: B-16430-2010. ISSN: 2385-6254  
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.

## Perfil del autor

- Presidente de AT Kearney en España y Portugal desde enero de 2010, es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad Politécnica de Madrid, y MBA por el Instituto de Empresa.
- También ha sido miembro del Comité Europeo de Dirección de AT Kearney y líder europeo del área de Transportes, Turismo e Infraestructuras.
- A lo largo de su trayectoria profesional en AT Kearney, ha dirigido innumerables proyectos con una fuerte especialización funcional en desarrollo estratégico y organizacional, transformación empresarial y gestión del cambio en diferentes industrias. Asimismo, ha planificado estrategias en grandes compañías de ámbito internacional.
- Con más de 25 años de experiencia en consultoría, también ha desempeñado varios puestos directivos en la compañía de transportes TNT.



# Inversión sostenida en infraestructuras

La visión estratégica de apuesta por las infraestructuras debe volver a España en un modelo de inversión pública sostenida para mitigar el déficit de dotación de ciertas infraestructuras y equipamientos, y dar respuesta a las grandes tendencias del cambio global

TEXTO EUGENIO PRIETO FOTOS AGENCIA

■ España ha dado un salto cualitativo en su dotación de infraestructuras de transporte en los últimos 30 años, pero los recientes recortes en la construcción y mantenimiento de infraestructuras pueden poner en riesgo su conservación, la competitividad de nuestra economía y el bienestar social de los ciudadanos españoles.

Durante los últimos años, la inversión en infraestructuras en España ha seguido patrones muy cíclicos, mientras que la inversión pública en infraestructuras de Alemania y Francia ha sido sostenida en los últimos 20 años con más de 60.000 y más de 80.000 millones de euros anuales, respectivamente.

A pesar de la buena posición conseguida durante el anterior ciclo inversor en España en ciertas infraestructuras de transporte (red de carreteras de alta capacidad, red ferroviaria de alta velocidad, aeropuertos y puertos), España presenta importantes carencias en el mantenimiento de las infraestructuras actuales y en la red de transporte de mercancías e infraestructuras logísticas, así como en las redes secundarias y en accesibilidad y movilidad urbana. De hecho, el gasto en mantenimiento de infraestructuras se ha reducido un 25% en carreteras y un 20% en ferrocarriles desde 2009, en contra de las recomendaciones de organismos internacionales como el Banco Mundial.

Además, España tiene un enorme déficit de dotación de infraestructuras y equipamientos para los ciudadanos, especialmente en agua, sanidad, educación, medio ambiente y telecomunicaciones. Por ejemplo, en agua se ha realizado un gran avance

en tratamiento secundario y terciario de aguas residuales; pero sigue siendo necesario un mayor desarrollo de estas infraestructuras para cumplir con los objetivos establecidos por la Unión Europea, y en sanidad la dotación de camas hospitalarias por habitante es considerablemente inferior a la de países como Alemania o Francia.

Nuestro país necesita una inversión pública sostenida que asegure la adaptación a los cambios que se darán en el futuro próximo a escala mundial. La inversión en infraestructuras debe dar respuesta a cinco grandes tendencias globales, tres de las cuales actuarán como potentes inductores de la inversión pública sostenida en infraestructuras mientras otras dos grandes tendencias suponen un riesgo que los gobiernos deben mitigar para no frenar la inevitable necesidad de inversión pública sostenida.

En primer lugar, la gestión de los recursos naturales y del entorno impulsará nuevas infraestructuras de agua, energía, medio ambiente y transporte en España asociadas a la mayor preocupación por la imperiosa escasez y la gestión eficaz del agua, la búsqueda de una mayor independencia y eficiencia energética y el fortalecimiento de estructuras logísticas para acomodar la creciente globalización del comercio. Adicionalmente, los cambios demográficos impulsarán nuevas infraestructuras sociales y de urbanismo en España para responder al envejecimiento de la población, al desarrollo de la clase media con una redistribución progresiva de la riqueza y al aumento de la urbanización y el crecimiento de las ciudades.



Y en tercer lugar, el potencial disruptivo de la innovación tecnológica obligará a realizar importantes inversiones en infraestructuras digitales en España consecuencia del impacto de las nuevas tecnologías y el aumento necesario de las conexiones digitales.

Sin embargo, la evolución de la economía mundial puede suponer un freno a la inversión en infraestructuras, especialmente por la tendencia de menor crecimiento económico y los altos niveles de endeudamiento de la Unión Europea. Asimismo, la complejidad del entorno geopolítico supone un riesgo para el desarrollo de las infraestructuras, ya que el aumento de la presión fiscal en los países desarrollados y el crecimiento de la desconfianza en los gobiernos a escala mundial provocará tentaciones para res-

■ ■ ■ ■  
**ESPAÑA DEBE APOSTAR  
CON FIRMEZA Y CONVICCIÓN  
POR LA INVERSIÓN  
PÚBLICA SOSTENIDA  
EN INFRAESTRUCTURAS,  
COMO HACEN PAÍSES  
EUROPEOS SIMILARES**

tringir inversiones públicas en infraestructuras que los gobiernos más responsables deberán saber gestionar.

España debe apostar con firmeza y convicción por la inversión pública sostenida en infraestructuras, como hacen países europeos similares, para afianzar el proceso de transformación económica y social en el que está inmersa. Las inversiones futuras deberán centrar sus objetivos en el crecimiento económico, la generación de empleo y el bienestar social. Las infraestructuras tienen el potencial de fomentar las exportaciones como motor económico del país, apoyar a nuevos sectores económicos potenciando el espíritu emprendedor y el empleo, o desarrollar servicios sostenibles y de alta calidad para el ciudadano y el entorno. ■

Líder en el mercado de telecomunicaciones

# Cellnex se estrena en bolsa

La filial de telecomunicaciones terrestres de Abertis debutó en el parqué el pasado 7 de mayo, con gran interés por parte de los accionistas y una capitalización bursátil inicial de más de 3.200 millones de euros

TEXTO Y FOTOS ABERTIS



El presidente de Cellnex Telecom, Francisco Reynés, y el consejero delegado, Tobías Martínez, se encargaron del tradicional toque de campana que supuso el pistoletazo de salida al inicio de cotización de la empresa.

La compañía líder europea de infraestructuras de telecomunicaciones inalámbricas pisó fuerte en el parqué, ya que incrementó un 11,40% su cotización, hasta los 15,60 euros, después de que se produjera el toque de campana. La nueva cotizada finalizó la sesión con un alza del 10,04%, hasta alcanzar los 15,41 euros por título.

## Gran interés de los inversores

La irrupción de Cellnex Telecom en el mercado continuo ha generado el interés de grandes fondos e inversores institucionales de perfil internacional. Entre los que cuentan con una mayor participación, destacan Columbia







cellnex  
driving telecom connectivity



CELLNEX TELECOM INCREMENTÓ UN 11,40% SU COTIZACIÓN HASTA LOS 15,60 EUROS AL INICIAR LA MISMA Y FINALIZÓ LA SESIÓN CON UN ALZA DEL 10,04%, HASTA ALCANZAR LOS 15,41 EUROS POR TÍTULO

Threadneedle con un 8,90%, Blackrock con el 6,20% y Criteria con el 4,62%. Tras la OPV, Abertis cuenta con el 34% del capital de Cellnex. En cuanto a la nacionalidad de los nuevos accionistas, destacan los inversores americanos, entre los que se encuentra George Soros, y que integran la mitad de los inversores, los ingleses con un 25% de participación y los españoles con una décima parte. Según el presidente de Cellnex y vicepresidente de Abertis, Francisco Reynés, esto supone una demostración de que "España y las empresas españolas son atractivas para los inversores internacionales".

Francisco Reynés y Tobías Martínez durante la presentación de Cellnex Telecom.

Por su parte, el consejero delegado de Cellnex, Tobías Martínez, señaló que "el gran interés demostrado por los inversores es una prueba de nuestra posición de liderazgo en el mercado y nuestro potencial de crecimiento futuro. Estoy convencido de que el perfil de nuestros inversores será un reflejo del proyecto sólido a largo plazo de Cellnex Telecom y trabajaremos junto a ellos en esta nueva fase que comenzamos el 7 de mayo como compañía cotizada".

**Nueva oportunidad para crecer**

La colocación de Cellnex Telecom en bolsa supone una gran oportunidad para potenciar su crecimiento y favorecer su figura como referente en el sector de infraestructuras de telecomunicaciones terrestres en el panorama europeo. Actualmente dispone de 15.170 emplazamientos, de los cuales 7.472 se encuentran a lo largo del territorio español y 7.698, en Italia. Asimismo, su nueva condición de empresa cotizada le permitirá

**LA COLOCACIÓN EN BOLSA SUPONE UNA GRAN OPORTUNIDAD PARA POTENCIAR SU CRECIMIENTO Y FAVORECER SU FIGURA COMO REFERENTE EN EL SECTOR**

acceder a nuevas formas de financiación a fin de poder potenciar sus planes de internacionalización y crecimiento.

El consejero delegado de Cellnex, Tobías Martínez, afirmó en la primera entrevista concedida a un medio de comunicación tras la salida a bolsa de la compañía que la empresa "quiere triplicar su tamaño en un plazo de tres a cinco años" por lo que sopesa adquirir empresas "en los grandes mercados europeos".





El Consejo de Administración. Detrás, de izq. a dcha.: Josep Maria Coronas, Peter Shore, Lluís Deulofeu, Bertrand Boudewijn y Giampaolo Zambelletti. Delante: José Aljaro, Tobías Martínez, Francisco Reynés, Javier Martí y Mary Annabel Gatehouse.

### Un Consejo de carácter internacional

Cellnex Telecom ha constituido un Consejo de Administración con nueve miembros de los cuales cuatro consejeros son independientes y originarios de Italia, Francia, el Reino Unido y los Países Bajos, cuyo perfil refleja el objetivo de internacionalización de la empresa. La constitución de este órgano responde a las recomendaciones emitidas por la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) en cuanto a gobierno corporativo.

Sobre la posibilidad de que Cellnex forme parte del Ibex 35, Tobías Martínez ha asegurado que "la entrada en el selectivo, que siempre sería bien recibida, no es un objetivo

### 100 millones de clientes

- Cellnex Telecom, SA, filial de telecomunicaciones de Abertis, empezó a operar de manera independiente el 1 de abril de 2015. Se trata de una empresa de marcado cariz internacional que ofrece servicios a más de 100 millones de personas en Europa. Entre sus principales objetivos destaca impulsar el uso de tecnologías innovadoras como vía hacia la conectividad de la sociedad y la economía.

para la compañía, sino una consecuencia". Un hecho, no obstante, que se presenta como probable debido a los óptimos resultados de los primeros días de cotización de Cellnex.

### Buenas previsiones de futuro

Cellnex está en camino de consolidar su condición de líder en el mercado de las tele-

comunicaciones mientras ofrece soluciones en tres zonas de actuación específicas como el alquiler de emplazamientos, las infraestructuras de difusión audiovisual y los servicios de red y otros.

Mientras que en 2014 la empresa contó con unos ingresos de 436 millones de euros y un resultado bruto de explotación (Ebitda) de 178 millones, 2015 se presenta como el año del afianzamiento de Cellnex, con el foco puesto en el sector de infraestructuras para la telefonía móvil, cuyo rendimiento se espera que siga en aumento durante los próximos años. ■



EN 2014, LA EMPRESA CONTÓ CON UNOS INGRESOS DE 436 MILLONES DE EUROS Y UN RESULTADO BRUTO DE EXPLOTACIÓN (EBITDA) DE 178 MILLONES

Director general de Desarrollo Industrial de Abertis

# Josep Lluís Giménez: “La visión cliente es un factor clave en la gestión industrial de las autopistas”

El director general de Desarrollo Industrial de Abertis analiza el nuevo rol que debe desempeñar su Dirección tras la reciente reestructuración de la compañía



TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Hace unos meses, Josep Lluís Giménez llegó al frente de la nueva Dirección de Desarrollo Industrial culminando una trayectoria en Abertis que inició en 2001 en Argentina como director de Concesiones Exteriores en GCO. Tras cuatro años como responsable de la Dirección General de Autopistas en España, Josep Lluís Giménez es ahora uno de los protagonistas de la reestructuración de la alta Dirección del Grupo y de una nueva etapa de actualización de la visión empresarial de Abertis.

■ ■ ■  
**¿Cuál es su balance tras estos primeros meses al frente de la Dirección de Desarrollo Industrial?**

Podemos considerarlo positivo. Primero, porque me ha permitido entender la doble lógica de gestión del Grupo. Por un lado, desde la óptica de director general de la unidad de negocio de Abertis Autopistas España y, por el otro lado, desde la óptica de la Corporación, visualizada como el brazo armado de los accionistas. Eso requiere una clara orientación a la obtención del valor de las inversiones realizadas y un alto nivel de coordinación y coherencia interna.

■ ■ ■

**¿Cómo surge la Dirección General de Desarrollo Industrial? ¿Podríamos decir que es una evolución de la anterior Dirección General de Recursos y Eficiencia?**

Nace, efectivamente, como una evolución de la antigua Dirección General de Recursos y Eficiencia, aunque con un enfoque diferente para adaptarse al nuevo escenario económico.

Las crisis económicas, como la que vivimos en España, comportan la necesidad de “apretarse el cinturón” y, para eso, tienes que aplicar una lógica de gestión eficiente, donde su máximo exponente es el buen uso de los recursos. También nos ha obligado a ser disciplinados financieramente y selectivos en nuestros procesos de inversión y desinversión. Hemos evolucionado

■ ■ ■  
**“SI NO CREEMOS EN EL FACTOR CLAVE DEL CLIENTE, ENTONCES EL MODELO DE NEGOCIO EMPIEZA A FALLAR”**

de un grupo de infraestructuras que gestionaba cinco actividades a una gestión focalizada en autopistas. Eso nos obliga a demostrar y poner en valor los elementos industriales de nuestra gestión basados en la experiencia, el conocimiento y el talento.

■ ■ ■

**Dentro de esta reorganización que ha habido en el Grupo, y concretamente dentro de Corporación, ¿qué rol tiene Desarrollo Industrial?**

El rol industrial complementa la visión financiera. Son dos factores totalmente complementarios, no podemos entender una línea sin la otra. En una inversión, como es una autopista y con una visión a largo plazo, necesitas una estructura financiera que te otorgue unos pulmones potentes para sostenerla. Pero también hay otros elementos, que debidamente gestionados, hacen que la inversión pueda adquirir una nueva dimensión y aumentar su valor. En definitiva, una concesión es un contrato con una vida finita y que, lógicamente, condiciona totalmente nuestro futuro.

■ ■ ■

**Entonces, según su opinión, ¿qué debería hacer Abertis? ¿Cuál sería su objetivo para salir de esa vida finita?**



Josep Lluís Giménez  
considera que, ahora  
que la crisis ya  
no es tan grave,  
"la visión de negocio  
más industrial tiene  
más sentido".



**“Al final, el rol industrial complementa la visión financiera”, reflexiona el director de Desarrollo Industrial.**

Pues algo que se ha venido haciendo en Abertis, y lo explica nuestro *equity story*, sobre todo viendo la experiencia de Acesa, concesión que nace por 35 años y acaba extendiéndose en sucesivas negociaciones por un plazo adicional de 15 años más. En definitiva, se trata de extender la vida de nuestras concesiones, bien sea por negociaciones de las existentes o por nuevas adquisiciones que amplíen nuestro *portfolio* de concesiones en gestión.

■ ■ ■

**¿De qué manera, pues, se consigue este objetivo según usted?**

Para alargar la vida de nuestras concesiones, necesitamos una serie de comportamientos básicos que residen en cuatro factores. El primero se fundamenta en el concepto de que estamos gestionando un bien público que tiene un claro impacto en la sociedad.

A partir de aquí, lo que necesitamos es crear reputación e imagen social. Eso forma parte también de nuestro rol industrial. En segundo lugar, hemos de entender que, aunque podemos hablar de muchos clientes, el principal cliente para nosotros, o desde el punto de vista industrial, es el que paga la autopista. Y eso significa ofrecer el mejor trayecto, el mejor viaje, la mejor experiencia en el desplazamiento de nuestros clientes y usuarios. Si conseguimos que estén satisfechos, como seres humanos que conforman la sociedad, lo que logramos es una aceptación social y eso redundará en nuestro prestigio y en nuestra imagen como gestores.

En tercer lugar, es necesario generar un ámbito de trabajo donde nuestros empleados se sientan integrados y valorados. Por poner un ejemplo, los empleados que están a pie de autopista tienen una particularidad,

que es su espíritu de sacrificio. No nos damos cuenta, porque parece ser que una autopista es algo que todos percibimos como una actividad muy sencilla, circulamos y pagamos. Pero detrás hay una gestión 24x7x365 días. Y esas personas que están ahí trabajando hacen que la autopista esté en condiciones óptimas: dan asistencia a los incidentes y accidentes, mantienen la infraestructura en buenas condiciones, otorgan seguridad, mejoran la experiencia de viaje de los clientes. Por lo tanto, el empleado es un vector importante a la hora de gestionar nuestro modelo industrial.

Y, por último, al final, buscamos una relación con las Administraciones que nos permita un proceso de negociación en el que siempre podamos conseguir una adecuada compensación, extensión de plazo entre ellas. En este caso, la Administración nos tiene que percibir como el mejor *partner* para el desarrollo de las infraestructuras y la aplicación de soluciones a los problemas de movilidad.

Básicamente, la estrategia del modelo industrial pasa por esta visión, complementada, como hemos dicho anteriormente, con la visión financiera. Tenemos, debemos, integrar ambas visiones. Todo esto que hemos explicado, responsabilidad social, relación con la Administración, cliente y empleado, redundan en crear capital social, fundamental para crear valor para el accionista, que es al final un objetivo que todos perseguimos a la hora de gestionar nuestra actividad.



**Su Dirección está formada por varios departamentos: Organización, Compras, Sistemas, Transformación e Ingeniería. ¿Cómo se consigue coordinar todos estos departamentos?**

Concibo todas las funciones como relaciones integradas. Con mi equipo de organización siempre nos cuestionamos los organigramas tradicionales basados en rectángulos jerárquicos, donde tenemos el nombre y el cargo de la persona. Ése es un modelo totalmente anticuado que responde al siglo pasado y que ya no funciona. Para mí, lo relevante son las funciones integradas e interrelacionadas que se configuran como una visión esférica, todos rodamos juntos. Todas las funciones del área industrial en el fondo tienen un denominador común, ayudar al desarrollo eficiente de las operaciones en las unidades de negocio.

¿Cuáles son las bases de apoyo? Una nueva Dirección de Ingeniería, dirigida por Phillippe Fenain, donde disponemos de los conocimientos relativos a los grandes procesos de gestión de la autopista. Un Área de Sistemas, dirigida por José Carlos Moreno, que visualiza con qué tecnología se deben desarrollar las operaciones y cómo se deben desplegar en los diferentes negocios. El Área de Compras, dirigida por José María Gómez Hospital, que facilita los criterios y modelos para efectuar de modo eficiente la adquisición de aquellos bienes que consideramos estratégicos en nuestra actividad. El Área de Organización y Transformación, dirigida por Jordi Fernández, que debe desplegar y adaptar el modelo organizativo de gestión de negocios definido en nuestro grupo, orienta-

do a la gestión eficiente de las unidades de negocio, así como implementar e integrar las funcionalidades más adecuadas en cada una de ellas. Y finalmente el Área de Asuntos Internacionales, cuya responsabilidad recae en Enric Pérez, cuya misión es sostener las relaciones con los reguladores y los formadores de opinión para que nuestra experiencia en el modelo de gestión y su evolución sea considerada.

El factor clave es que todos esos directores y responsables se interrelacionen y vean siempre un proyecto desde todas las ópticas en las que estamos trabajando: desde la óptica de Ingeniería, desde la óptica complementaria de Sistemas, etcétera. No hay operación de Ingeniería sin Sistemas, ni de Sistemas sin Ingeniería. También puedes necesitar de una buena adquisición o un cierto posicionamiento sectorial. Pero, sobre todo, lo que necesitas es transformar las organizaciones e integrar políticas a la hora de gestionar de un modo eficiente.



**Una de las cosas que quizá sea más difícil de gestionar es la distinción de funciones y la interacción entre esta nueva Dirección, desde Corporación, con las unidades de negocio.**

■ ■ ■ **DEBEMOS OFRECER EL MEJOR TRAYECTO, EL MEJOR VIAJE, LA MEJOR EXPERIENCIA EN LOS DESPLAZAMIENTOS DE NUESTROS CLIENTES”**



## Perfil

- Consejero en varias sociedades del Grupo, el director general de Desarrollo Industrial en Abertis Infraestructuras ha sido hasta 2014 director general de Abertis Autopistas España.
- En 2007 asumió la Dirección General de Acesa, compañía a la que se incorporó en 2001 como director del área de Concesiones Sudamérica, asumiendo las funciones de presidente de Grupo Concesionario del Oeste, S.A., (GCO) y vicepresidente de Autopistas del Sol, S.A., (Ausol), concesionarias de los accesos a la ciudad de Buenos Aires.
- Es economista, diplomado en Dirección Financiera y máster en Gestión Gerencial por EADA. Su formación se completó con el Programa de Alta Dirección del IAE –Universidad Austral de Buenos Aires– y el Programa de Desarrollo Directivo en el IESE.
- Su trayectoria profesional se inicia en 1981 en la Caja de Barcelona, actualmente “la Caixa”. Desarrolló funciones de gestión bancaria hasta su incorporación en 1989 en el área de control de compañías participadas de la entidad financiera.
- En 1995 se incorporó como director del Área Operativa y Financiera de Inmobiliaria Colonial, S.A., donde desarrolló su actividad hasta la salida a bolsa de la sociedad en 1999. También ha sido director general de Q-Factory 21, S.L., sociedad incubadora de negocios relacionados con las nuevas tecnologías.

## ¿Cómo se está gestionando esta diferenciación de funciones entre ambas?

Debemos entender que hay elementos que son claves en el desarrollo de las funciones corporativas y que son delegación expresa de nuestros accionistas (la Corporación es el brazo ejecutivo de los accionistas). Esta lógica es la que tenemos que intentar explicar y buscar cuáles son los mecanismos de interrelación entre negocios y Corporación para que podamos actuar de forma competente. Para ello, hemos de partir de una definición clara. En mi opinión, el negocio es autónomo y debe actuar con absoluta responsabilidad delante del servicio de autopista que presta. Desde Corporación, en cambio, se marcan las políticas, líneas de actuación, criterios y formas organizativas que deben cubrir los riesgos de negocio, principalmente los que preocupan a nuestros accionistas. Estas políticas y líneas de actuación son transmitidas a los negocios para que ellos se doten de los elementos, las estructuras y los procesos necesarios para mitigar esos riesgos. A partir de ahí, hay que poner en común las experiencias para que entre todos, en todos los países, aprendamos de esas actuaciones. Corporación debe marcar las políticas, los negocios las tienen que desarrollar.

En definitiva, yo no voy a decirle a un negocio cómo tiene que hacer la pavimentación en una autopista, es cosa suya. Pero sí le puedo decir que necesito tener un estado mínimo de pavimentación que garantice a nuestros accionistas que el riesgo de incumplimiento contractual está perfectamente acotado o que la seguridad, como objetivo estratégico del grupo, está perfectamente cubierto. Ésta es para mí la clave y, para eso, determinaremos políticas, innovaremos en procesos y buscaremos los indicadores que permitan levantar alertas con la antelación suficiente.

## ■ ■ ■ Es decir, ¿Corporación va a impulsar un enfoque más orientado a la gestión más allá de lo puramente financiero y económico?

Intento transmitir la idea de que vamos a compartir toda la experiencia en la gestión de autopistas para aplicar las mejores prácticas operativas adaptadas a cada unidad de negocio.

La nueva Dirección de Desarrollo Industrial está al servicio de las unidades de

negocio, asegurando el apoyo técnico en un sentido amplio para que los negocios desarrollen una gestión responsable y eficiente del servicio que prestan a clientes y usuarios.

Por lo tanto, los factores clave de éxito que vamos a defender en nuestro modelo industrial son el cumplimiento contractual, la tecnología, la ingeniería, la viabilidad, el cliente y la responsabilidad social. Esos factores son los que se deben desarrollar en cada unidad de negocio, en cada país y en función de cada contrato.

La modulación de la aplicación de una política, norma o proceso que emanada desde el área industrial va a depender del gestor del negocio. Éste es quien tiene la capacidad de discernir, por ejemplo, sobre si se va a cortar el césped hasta el límite de la norma o hasta el límite de la percepción del cliente.

Bien, dicho esto, desde el área Industrial Corporativa induciremos el cumplimiento de estos elementos para sostener un verdadero modelo industrial, en definitiva nuestro objetivo, al final, es ser un operador de infraestructuras con un modelo de gestión moderno, orientado al cliente, a la eficiencia y a la seguridad. Si esto se entiende como un nuevo enfoque de gestión, la respuesta es sí.

Pero, recordemos, esta visión no debe entrar en contradicción con la visión financiera y económica, sino todo lo contrario. Tal y como hemos dicho, la gestión de las operaciones desde la óptica industrial debe ser totalmente compatible con la gestión económico-financiera.

Ahora bien, me gustaría dejar claro que, si desde la gestión financiera se inducen decisiones que puedan cuestionar el cumplimiento contractual o los niveles de servicio, fallará la complementariedad y se diluirá la visión industrial. Por ejemplo, si resulta que ya no es tan importante que la capa de rodadura de una autopista tenga 8 milímetros y creemos que con 4 es suficiente, ahí estamos asumiendo riesgos de negocio; o bien, si resulta que aplicamos un sistema de *free flow* y luego no queremos evolucionar tecnológicamente, hemos perdido toda nuestra ventaja industrial. Si esto ocurre, estamos más cerca de ser un fondo de inversiones en infraestructuras que un gestor industrial de infraestructuras. Entonces la respuesta al enfoque corporativo a la gestión es, no.





**En el mercado de las infraestructuras han ganado presencia ciertos actores que están teniendo un peso importante como inversores financieros. ¿Cuál es el papel que debe desempeñar Abertis a partir de ahora? ¿Debería abrirse a proyectos de otro tipo, que hasta ahora no haya considerado, o quizá centrarse simplemente en procesos de consolidación en el mercado secundario?**

M&A, que significa *fusiones y adquisiciones* en inglés, pero yo prefiero llamarle Desarrollo de Negocio y Desarrollo Industrial tienen que ir cogidos de la mano, para aplicar una lógica industrial en la selección, análisis y adquisición de nuevas concesiones.

El reto que debemos abordar en nuestro grupo es el crecimiento, sujeto a una política de retribución al accionista basada en dividendos crecientes consecuencia de las ampliaciones de capital liberadas. A veces me cuestiono por qué tanto foco en incrementar el EBITDA cuando para nuestros accionistas lo importante es el *cash flow* disponible para dividendos.

## “ EL ROL INDUSTRIAL COMPLEMENTA LA VISIÓN FINANCIERA, NO PODEMOS ENTENDER UNA LÍNEA SIN LA OTRA”

Desde mi punto de vista, para abordar el desafío del crecimiento hay tres líneas nuevas que deberíamos considerar. Primero, debemos crear un sistema de identificación de oportunidades de crecimiento. Segundo, asumir nuevos riesgos en los proyectos, es decir asumir riesgos técnicos, de construcción, tecnológicos, etcétera. Y por último replantearse la política de socios, como mínimo ser más selectivos.

Bajo estas líneas se debería redefinir una organización orientada al crecimiento. Al final, simplificando podemos visualizar como dos líneas de actuación. Por un lado, todo lo que son operaciones, como apunta nuestro consejero delegado, Francisco Reynés, de carácter transformacional, operación a gran escala con alguno de los grandes *players* de

infraestructuras, fondos de inversión o grupos industriales (y de éstos no hay muchos en el mundo). Y, por el otro lado, operaciones de carácter orgánico basadas en ampliación de nuestras redes de concesiones, donde el motor deberían ser las unidades de negocio y nuevas operaciones identificadas por nuestros equipos de desarrollo de negocio (M&A), en cualquier caso orgánico o inorgánico, operaciones con riesgo “industrial”.

En el mundo de las infraestructuras de autopistas aún hay mucho por recorrer y nos hemos de mover. ¿Queremos ser multinacionales? Pues entonces debemos tener capacidad de gestión a escala global, necesitamos un nuevo modelo de negocio y necesitamos reforzar nuestras capacidades. Un ejemplo de operación en esta línea y que puede ser interesante es el de Sanef ITS, cuyo capital acaba de pasar a ser 100% de Abertis. A partir de ahora hemos aumentado nuestra capacidad en tecnología aplicada al peaje. Somos capaces de abordar otro tipo de negocios como es ser operadores de percepción de peajes *toll chargers*.

El futuro está en nuestras manos. ■

## Dirección de Marketing y Comercial de Abertis Autopistas España

# Al servicio del cliente

La creación del Área de Marketing hace seis años ha sido clave para que la organización tome conciencia de que el cliente está en el centro de todo lo que hace esta Dirección

TEXTO ABERTIS FOTOS DANIELAZNAR

Vender y contribuir a que todos los empleados de la compañía formen parte de esa venta es el objetivo principal de la Dirección de Marketing de autopistas del Grupo Abertis.

En ese proceso de venta, la Dirección es la responsable de la relación con el cliente dentro y fuera de la organización. Su función es conocer al cliente y conocer sus necesidades en su viaje por las autopistas de Abertis. Según la directora de Marketing y Comercial, Marga Tejedor, "hay que asegurarse de que la experiencia del cliente, desde que sale de su casa hasta que vuelve, va a ser excelente. Y eso sólo es posible concienciando a nuestra organización de que todos contribuimos en esa experiencia".

### Los tres pilares de la Dirección

Desde la Dirección de Marketing y Comercial se diseña el Plan de Comunicación, se define la estrategia de servicio y relación con clien-

tes y se coordinan los procesos de facturación y gestión del cobro, todo ello a través de tres grandes áreas.

Elena Mellado, responsable de Marketing y Comunicación, lidera el Plan de acción con clientes, la estrategia de marketing digital y el Plan de Comunicación externa de autopistas en España.

Por su parte, Montse Serrano está al frente del Área de Clientes y Negocios y es, por un lado, la responsable de la operativa de atención a clientes y estudios de satisfacción de servicio; y por la parte de Negocios, la responsable de la coordinación con los operadores que ofrecen servicio en la autopista (áreas y estaciones de servicio y fibra óptica). En Clientes y Negocios se encuentra también el Área Comercial, responsable de la atención comercial a los grandes clientes de la autopista, principalmente grandes flotas de vehículos.

Por último, Jesús Tabuenca es el responsable de Facturación y Administración y coordina la evolución de los procesos de facturación, gestión del cobro, descuentos y medios de pago definidos para las concesionarias de autopistas del grupo Abertis.

### Últimos cambios estructurales

La Dirección de Marketing y Comercial de Abertis Autopistas ha vivido una gran transformación, especialmente en el Área de Facturación. La puesta en marcha de un nuevo



LA DIRECCIÓN ES RESPONSABLE DE LA RELACIÓN CON EL CLIENTE DENTRO Y FUERA DE LA ORGANIZACIÓN. SU FUNCIÓN ES CONOCER AL CLIENTE Y SUS NECESIDADES



De izq. a dcha.:  
Elena Mellado,  
Marga Tejedor,  
Jesús Tabuena  
y Montse Serrano.



1



2



3

sistema de facturación ha llevado a esta Dirección a rediseñar todos los procesos de facturación bajo un enfoque de eficiencia y servicio al cliente.

Por otro lado, el proceso de reestructuración de la compañía ha implicado la adopción de la función de Comunicación Externa y Relaciones Institucionales, que hasta ahora se gestionaba desde Corporación. El resultado es muy positivo porque permite explicar en primera línea, con mucho detalle y a escala local, el negocio de autopistas en España y especialmente su propuesta de valor a la sociedad.

#### **El cliente, la razón de ser de la Dirección**

La creación del Área de Marketing hace seis años en la Unidad de Negocio ha sido clave para que toda la organización tome conciencia de que el cliente está en el centro de todo lo que hace esta Dirección. Esto ha supuesto una gran oportunidad para escuchar al cliente y mejorar la forma en que trabajan y, sobre todo, "para explicar de manera transparente a la sociedad en general nuestro negocio y el servicio que ofrecemos", explica Marga Tejedor.

La relación que han conseguido con los clientes les permite diseñar todos los años los planes de atención y servicio. El Customer Center y la atención omnicanal, la evolución del portal de autopistas.com, la oficina virtual, el chat o la propia *app* responden a

servicios orientados a diferentes momentos de las necesidades del cliente en la autopista, y todo ello es consecuencia directa del diálogo con el cliente.

"Es importante que las unidades de negocio conozcan a sus clientes, orienten a la organización hacia la excelencia en el servicio al cliente, la innovación y la mejora continua", recuerda la directora de Marketing.

Su Dirección ha sido pionera en la puesta en marcha de procesos transversales a la hora de distribuir las funciones entre los

distintos integrantes de la Dirección, basando la distribución del trabajo en la capacidad de cada grupo, con independencia de la ubicación del puesto, dejando en el pasado la mentalidad concesionaria en la distribución de las tareas.

#### **Retos de la Dirección**

En un país como España, donde el negocio de autopistas no siempre es bien percibido, el principal reto es conseguir transmitir a la sociedad el porqué del negocio y el valor añadido que es capaz de aportar.

La intención es que, en un horizonte no muy lejano, los clientes de la autopista sepan a qué se destina cada céntimo que pagan en el peaje, y conozcan cada servicio que hay detrás de las autopistas de Abertis para hacerlas cómodas y seguras.

En esa línea, y con el objetivo de llegar al mayor número de usuarios, la Dirección de Marketing está desplegando su estrategia digital con una muy buena acogida de los nuevos canales que están poniendo en marcha. Con la transformación digital de todos los procesos de atención al cliente de los últimos cinco años se ha pasado de un modelo de atención presencial a un modelo de atención remota.

Otro de los retos que se persigue es el de conseguir un mayor nivel de penetración del Vía-T y un aumento de experiencias de interoperabilidad con Francia y Portugal.

■ ■ ■  
LA CREACIÓN DEL ÁREA DE MARKETING HA SIDO CLAVE PARA QUE TODA LA ORGANIZACIÓN TOMA CONCIENCIA DE QUE EL CLIENTE ESTÁ EN EL CENTRO

■ ■ ■  
LA DIRECCIÓN HA SIDO PIONERA EN LA PUESTA EN MARCHA DE PROCESOS TRANSVERSALES A LA HORA DE DISTRIBUIR FUNCIONES ENTRE SUS INTEGRANTES



4

— 1 —

Elena Mellado,  
Área de Marketing  
y Comunicación

— 2 —

Jesús Tabuenca,  
Área de Facturación  
y Administración.

— 3 —

Montse Serrano,  
Área de Clientes  
y Negocio.

— 4 —

Marga Tejedor,  
Directora de Marketing  
y Comercial de Abertis  
Autopistas España.

Desde la Dirección de Marketing se sigue trabajando para ofrecer la información del tráfico cada vez más personalizada a las necesidades particulares de los clientes.

### Una actividad intensa

El equipo de Marketing y Comercial de las autopistas de Abertis en España, en cualquiera de los tres ámbitos, tiene una operativa de día a día muy intensa. Sólo por la parte de atención al cliente, reciben más de 2.000 contactos al día que hay que gestionar de un



EL PRINCIPAL RETO ES  
CONSEGUIR TRANSMITIR  
A LA SOCIEDAD EL PORQUÉ  
DEL NEGOCIO Y EL VALOR  
AÑADIDO QUE APORTAN  
LAS AUTOPISTAS DE ABERTIS



LA INTENCIÓN ES QUE LOS  
CLIENTES DE LA AUTOPISTA  
SEPAN A QUÉ SE DESTINA CADA  
CÉNTIMO QUE PAGAN EN  
EL PEAJE Y CADA SERVICIO DE  
LAS AUTOPISTAS DE ABERTIS

modo cada vez más inmediato. Esta dinámica les obliga a estar muy coordinados dentro y fuera de la Dirección para poder ser ágiles en sus decisiones y no perder excelencia en el servicio. Asimismo, el conocimiento de su negocio y la relación con los medios les lleva a estar en permanente contacto con todas las áreas de la organización.

### Contacto permanente con proveedores, medios y Administraciones

El equipo de Marketing y Comercial abarca un amplio abanico de funciones y sus relaciones son casi de 360°. Desde el ámbito de Negocios y Clientes se atiende diariamente a clientes particulares y profesionales, y se mantiene una estrecha relación con las asociaciones de transportistas, con los gestores de flotas y con proveedores u operadores de servicio como las empresas gestoras de áreas y estaciones de servicio.

Por otro lado, y desde el ámbito de facturación, se mantiene una estrecha relación con todos los emisores y gestores de medios de pago, entidades financieras y no financieras y Administraciones.

Desde el área de Comunicación y Relaciones Institucionales, por su parte, están también en contacto permanente con los medios de comunicación y con todo tipo de instituciones que guarden alguna relación con el entorno de la autopista, así como con todo tipo de empresas y proveedores. ■

### Nuevos proyectos en marcha

Los planes de orientación al cliente, inexistentes en el Grupo hasta hace seis años, han permitido a la Dirección de Marketing poner en marcha algunos proyectos muy interesantes:

- La segmentación de clientes ha permitido diseñar una oferta de servicios especialmente enfocados a cada perfil en particular. Todo el Proyecto Truck 360° es un claro ejemplo de cómo enfocar los servicios y la comunicación de la compañía a un colectivo tan importante como el del transporte.
- Esta orientación y el mayor conocimiento de este *target* de clientes permitió hace dos años crear el Área Comercial, a través de la cual se identifica a los principales clientes y se les ofrece un servicio personalizado y adecuado a sus necesidades concretas.
- Han dado voz y voto al cliente en su organización y eso permite mantener una estrecha relación con ellos y diseñar los planes de mejora continua de forma conjunta.
- La crisis reputacional vivida en las redes sociales con el movimiento #novullpagar les ha permitido diseñar una estrategia en digital y, sobre todo, perder el miedo a relacionarse con los clientes en la red. Otras crisis posteriores, y los buenos resultados obtenidos, han demostrado que la comunicación constante y la relación con los clientes son el camino a seguir.

Director general de Movilidad y Transportes de la UE

# João Aguiar Machado: “Europa es la región del mundo líder en seguridad vial”

Según el director general de Movilidad y Transportes de la Unión Europea, para reducir la siniestralidad también son imprescindibles conductores y vehículos más seguros

TEXTO Y FOTOS ARTERIS

Tras más de 20 años trabajando para las instituciones europeas, João Aguiar Machado analiza el ámbito de la movilidad y la infraestructura europea de transporte, y propone varias soluciones para afrontar los principales retos a los que se enfrenta el sector.

■ ■ ■  
**¿Qué medidas piensan tomar para mejorar el sistema de transportes, impulsar el mercado europeo y garantizar que tenga un espacio en el ámbito internacional?**

Mejorar la competitividad y la sostenibilidad del sistema de transportes de la UE es un objetivo primordial de la política europea en materia de transportes. La Comisión está estudiando varias vías para alcanzar este objetivo.

En primer lugar, la Comisión pretende mejorar el funcionamiento del mercado interior. Los servicios de transporte no funcionan igual de bien en todas sus modalidades ni en todas las partes de la UE, dado que aún existen algunas barreras. Se han propuesto varias iniciativas para abordar estas cuestiones, como el Cielo Único Europeo 2+ o el cuarto paquete ferroviario, que aún deben ser aprobadas por los legisladores. En otros ámbitos aún se deben preparar nuevos proyectos, como un conjunto de propuestas que se ocupen del transporte por carretera previsto para 2016.

En segundo lugar, se están haciendo grandes esfuerzos para desarrollar y modernizar la infraestructura transeuropea de

transporte. El nuevo marco de las RTE-T ha triplicado su presupuesto y se concentra en las instalaciones de transbordo, en los enlaces pendientes y en la creación de una red de corredores de transporte multimodal que permita el desplazamiento eficiente de grandes volúmenes de mercancías. El transporte de mercancías se beneficiará enormemente de este nuevo enfoque, cuyos pilares son las prioridades de la UE y que depende menos de los intereses locales.

En tercer lugar, la Comisión se propone fomentar la innovación y la digitalización en el ámbito del transporte, apoyando el desarrollo de normas, garantizando la compatibilidad, financiando proyectos de investigación, demostración y proyectos piloto, estableciendo el marco normativo adecuado y favoreciendo una actitud de cooperación. Algunos ejemplos de políticas en este campo son la Directiva sobre energía limpia para el transporte, el apoyo para el despliegue de SESAR en materia de aviación y el ERTMS en el ámbito ferroviario. Pero debemos seguir trabajando para superar la fragmentación en el I+D del transporte. Necesitamos ideas disruptivas que tengan el potencial de cambiar de manera considerable el transporte y la movilidad conforme a las necesidades y deseos de la sociedad.

■ ■ ■  
**¿Cómo contribuirá la Comisión o qué medidas tomará para suscitar la participación**

**del sector privado en el plan de inversiones Juncker?**

El propósito del plan Juncker, a través del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (FEIE), es impulsar las inversiones, concretamente, atrayendo a inversores privados para financiar proyectos de interés europeo. El FEIE intenta superar los actuales errores de mercado abordando las brechas que existen en él.

De hecho, el apoyo financiero que ha prestado el Banco Europeo de Inversiones (BEI) a través del FEIE debería contribuir a atraer inversores hacia proyectos en los que, de otro modo, no invertirían. Para hacerlo, el FEIE permitirá al BEI contar con una mayor capacidad para absorber riesgos, asumiendo algunos de aquellos riesgos que los inversores privados no están dispuestos a tomar.

Normalmente los proyectos sobre infraestructura de transporte comportan beneficios socioeconómicos positivos y fuentes de ingresos determinadas, con rendimientos sobre las inversiones a medio y largo plazo, y por los que los sectores público y privado pueden compartir los riesgos. Sin embargo, los inversores privados se muestran desfavorables a asumir ciertos riesgos que podría cubrir el FEIE, desbloqueando las inversiones procedentes del sector privado.

Asimismo, la Comisión mejorará la visibilidad de las oportunidades de inversión



para los inversores privados, mediante la creación del Portal Europeo de Proyectos de Inversión, que será un portal transparente de proyectos viables para garantizar que los inversores dispongan de información fiable sobre la que basar sus decisiones. Los inversores deberían poder tener la confianza que necesitan para seguir avanzando con los proyectos y evitar cualquier escollo o incertidumbre.



### **¿Qué medidas pretenden tomar para estimular la inversión y garantizar la financiación más eficiente para la infraestructura de transportes?**

Hay varios modos. Ante todo, necesitamos mejorar la asistencia técnica con el fin de ayudar a las autoridades y a los promotores de los proyectos a preparar mejor tales proyectos y hacer que sean adecuados para atraer a inversores privados. Obviamente, esto requerirá un cambio de perspectiva importante en los promotores de los proyectos, dado que la mayoría de ellos solamente consideraron la financiación pública para sustentar sus proyectos. Pero este cambio no recae en el FEIE, sino en el hecho de que los presupuestos públicos son limitados.

En ese sentido, el papel del Centro Europeo de Asesoramiento para la Inversión (CEAI) es fundamental. El CEAI será la puerta de Europa al apoyo para la inversión. Difundirá buenas prácticas, lecciones aprendidas

y estudios sobre casos reales acerca de la financiación y la gestión de proyectos. El CEAI es una iniciativa conjunta de la Comisión y el BEI, que reúne y expande la asistencia técnica existente disponible. El planteamiento de la ventanilla única también facilitará a los promotores de proyectos el acceso a los servicios que necesitan.

En segundo lugar, debemos mejorar el marco regulador con el fin de agilizar la inversión. En un reciente informe elaborado por el exvicepresidente de la Comisión Europea, Henning Christophersen, y los coordinadores para el corredor europeo, Kurt Bodewig y Carlo Secchi, se han esbozado los obstáculos a las inversiones y las posibles soluciones para superarlos.

El llamado Informe CBS delinea 12 recomendaciones que la Comisión está evaluando en estos momentos y de las que podrían surgir algunas propuestas. La comisaria de Transporte, Violeta Bulc, expresó su fuerte interés en tales recomendaciones y está trabajando con otros compañeros comisarios con el objeto de actuar lo más rápido posible.



### **Sobre seguridad vial, las autopistas tienen la tasa de accidentes más baja de todas las carreteras. ¿Qué acciones piensan tomar para promover mejorar la seguridad vial?**

Los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias de la Directiva 2008/96/CE se promueven como buenas prácticas, no sólo para las autopistas de las RTE-T sino también para las demás carreteras. Estos procedimientos (incluidas las evaluaciones de impacto de la seguridad vial, auditorías e inspecciones periódicas) se concentran en la buena gestión pública, garantizando que el dinero de los contribuyentes no se gaste en construir carreteras no seguras y convirtiendo las carreteras existentes en seguras. Muchos Estados miembros han retomado esta cuestión y aplican los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras a la amplia red de carreteras de forma voluntaria.

Para lograr carreteras más seguras, también son necesarios conductores y vehículos más seguros. Lógicamente, gran parte de ello es responsabilidad de los Estados miembros. La Comisión participa ahí donde existe un valor añadido para la intervención en el ámbito

europeo, como en los requisitos mínimos de las inspecciones técnicas de vehículos, en el formato armonizado del carné de conducir europeo, en los requisitos de seguridad relacionados con la formación y cualificación de conductores profesionales, entre otros.

El año que viene, la Comisión va a estudiar, en concreto, cuestiones como los riesgos de nuevos dispositivos técnicos que pueden ser distracciones potenciales, los desafíos de seguridad en una sociedad que envejece y el continuo número elevado de lesiones causadas por accidentes de tráfico. Es inaceptable que se sigan perdiendo 26.000 vidas todos los años en las carreteras europeas y que este número sea mucho mayor por lo que respecta a las lesiones graves. A pesar de que se han hecho grandes progresos –Europa es la región del mundo líder en seguridad vial– todavía se puede hacer mucho más y nosotros tenemos la intención de continuar esforzándonos para ello. ■

### **Perfil**

- Desde 2014, trabaja en el desarrollo de una política europea que garantice la movilidad sostenible de bienes y personas, y contribuya al empleo y al crecimiento.
- De 2009 a 2014 fue director general adjunto de la Dirección General de Comercio, a cargo del comercio bilateral con Asia, Latinoamérica y África. Lideró varias negociaciones sobre libre comercio con los Estados Unidos. Gestionó también el sector servicios, inversiones, propiedad intelectual y compras públicas.
- De 2007 a 2008, fue director general adjunto de Relaciones Exteriores de la Comisión Europea, donde coordinaba las relaciones entre Europa y Asia y Latinoamérica.
- Ha dedicado gran parte de su carrera a temas de comercio en Bruselas y delegaciones de la Comisión Europea en Tokio y Ginebra.
- Ha estudiado Economía en Lisboa y en el Colegio de Europa en Brujas.



La circulación por autopista creció un 5,7% el primer semestre

# Abertis consolida la recuperación del tráfico viario en España

Se confirma el cambio de tendencia en el mercado nacional, con cuatro trimestres consecutivos en positivo

TEXTO IDNET NOTICIAS FOTOS ABERTIS

La recuperación económica general se ha dejado notar con claridad en los resultados de Abertis del primer semestre del año, con un crecimiento del 1,7% en los ingresos de explotación, hasta alcanzar los 2.131 millones de euros. También ha aumentado un

5,7% el tráfico en las autopistas en España hasta junio, el mayor ascenso registrado por esta magnitud en el país desde 2007.

De este modo, se confirma el cambio de tendencia en el mercado nacional, con cuatro trimestres consecutivos en positivo.

No obstante, las cifras del primer trimestre de 2015 se ven afectadas en cierta medida por el impacto estacional de la Semana Santa. Cabe destacar en este periodo el crecimiento del tráfico de vehículos pesados (en parte favorecido por ciertos tránsitos

Las autopistas españolas muestran los síntomas de la recuperación económica.





que han sido desplazados de carreteras regionales a autopistas de Abertis) y el fuerte incremento en vehículos ligeros.

Estos datos avalan las previsiones de Deutsche Bank, que en un informe reciente avanzaba que, "antes del final de la concesión de Acesa en 2021, veremos una fuerte recuperación del tráfico, siempre y cuando el patrón de consumo de los españoles vuelva a la normalidad". Deutsche Bank considera que el 85% del tráfico perdido en estos años se va a recuperar hasta 2021 y sitúa el precio objetivo de la acción de Abertis en 18,2 euros.

Como consecuencia de la severa crisis vivida, el descenso del tráfico en España fue del 35% entre 2007 y 2013, muy superior al del resto de Europa. Ahora que la recuperación económica está en marcha, también es de esperar que el tráfico en las autopistas se recupere con rapidez.

De hecho, los analistas de la entidad financiera alemana cuestionan que el consenso del mercado estime que la evolución

## COMO CONSECUENCIA DE LA CRISIS, EL DESCENSO DEL TRÁFICO EN ESPAÑA FUE DEL 35% ENTRE 2007 Y 2013, MUY SUPERIOR AL DEL RESTO DE EUROPA

del tráfico en España en 2016 y en adelante registrará un múltiplo frente al PIB en línea con el patrón típico registrado antes de la crisis (aproximadamente 1,5 veces), lo que significa que el tráfico tardaría más de 30 años en volver a los niveles que se registraron en el año 2007. Es éste un escenario de correlación entre tráfico y PIB demasiado conservador a ojos de esta firma de análisis.

Por eso, a juicio de Deutsche Bank, muchos inversores no han prestado suficiente atención a esta potencial recuperación del tráfico en España, cuyo punto de inflexión se sitúa en 2014. Partiendo de que un crecimiento del tráfico del 1% aporta ocho millones de euros adicionales en Ebitda, recuperar los niveles del ejercicio 2007 supondría un aumento del 16% del *cash-flow* neto consolidado con relación a las cifras del ejercicio 2014.

### El peso del negocio de autopistas

Del total de ingresos del Grupo en el primer semestre, el 95% se generó en la actividad de autopistas.

En concreto, el negocio de autopistas de Abertis aportó 2.026 millones de euros en

ingresos y 1.306 millones de euros en Ebitda (87%). El tráfico en el conjunto de la red de autopistas de Abertis reflejó en los seis primeros meses de 2015 una intensidad media diaria (IMD) comparable de 21.362 vehículos, lo que supone un crecimiento del 1,8%.

Además de la recuperación del tráfico en España, con el citado incremento del 5,7% en el primer semestre, se confirma la buena evolución de los mercados internacionales donde opera Abertis, que en los primeros meses del año han superado las previsiones de la compañía. Casi tres de cada cuatro euros ingresados por Abertis proceden del área internacional. Aquí destacan Chile y Francia, con crecimientos del tráfico del 10 y el 2,2%, respectivamente.

El efecto combinado de ese incremento de tráfico con el refuerzo del programa de eficiencia y los ahorros han permitido una mejora del margen de Ebitda de Abertis, que por primera vez supera el 63% de los ingresos consolidados.

Según las estadísticas del Ministerio de Fomento, la subida del tráfico fue mayor en el tráfico pesado, ya que alcanzó el 9,3%. En el mes de junio, la IMD de las autopistas españolas se situó en 17.281 vehículos. Con ello, el tráfico en estas vías encadena ya 13 meses de incrementos.

Entre las principales palancas del valor en bolsa del grupo Abertis, Deutsche Bank destaca precisamente la mejora del tráfico en España, Francia, Brasil, Chile y otros países, la generación de *cash-flow*, la posible ampliación de varias concesiones y los buenos resultados de la compañía en la estrategia aplicada de reducción de costes. ■



Acuerdo con el Gobierno francés

# Abertis extiende sus concesiones en Francia

La compañía llega a un acuerdo con el Gobierno francés por el que invertirá 590 millones de euros a cambio de alargar el periodo de concesión de sus autopistas en el país

TEXTO Y FOTOS ABERTIS



En el marco del nuevo Plan de relance aprobado el pasado mes de abril por el Gobierno francés, Abertis invertirá unos 590 millones de euros en el mantenimiento y la mejora de sus autopistas en Francia a cambio de una extensión media de los contratos de concesión de dos años y medio.

Según informó Abertis mediante un comunicado remitido a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), el Ejecutivo galo se compromete también a compensar mediante incrementos tarifarios entre 2016 y 2023 la congelación de tarifas de 2015 y el incremento del canon de ocupación de 2013.

Por su parte, las concesionarias de autopistas francesas deberán realizar una apor-

tación anual para contribuir al desarrollo de infraestructuras del país, que en el caso de Sanef, la filial de Abertis en Francia, se estima en unos 11 millones de euros anuales.

Además, se introducirá un límite sobre el retorno permitido a las concesionarias basándose en la evolución acumulada de sus ingresos de explotación desde la privatización de las autopistas en 2006. Este límite no impactará de ningún modo en las concesiones francesas de Abertis.

El acuerdo de la compañía con el Gobierno francés pone de relieve la solidez jurídica de los contratos de concesión en el país y los avances que se pueden conseguir en materia de inversiones en un marco de colaboración público-privada.

ABERTIS CANALIZA SU PRESENCIA EN EL MERCADO DE AUTOPISTAS DE FRANCIA A TRAVÉS DE SANEF, FILIAL DE LA QUE CONTROLA EL 52,55% DEL CAPITAL



Abertis canaliza su presencia en el mercado de autopistas de Francia a través de Sanef, filial de la que controla el 52,55% del capital.

Sanef gestiona 1.700 kilómetros de autopistas de peaje en el noroeste de Francia, Normandía y Aquitania, representativas del 22% del total de autopistas en ese país.

### Otros ejemplos de extensión de concesiones

Francia no es el único país en el que Abertis ha acordado alargar la concesión de sus activos. Arteris, filial brasileña de la compañía, ha mantenido en el ejercicio un diálogo abierto con las Administraciones con el objetivo de convertirse en un socio imprescindible

para la mejora de la red de infraestructuras del país por medio de la colaboración público-privada.

En los últimos meses se han cerrado importantes acuerdos en ese sentido, como un aditivo contractual de 395 millones de reales (120 millones de euros) para las obras de duplicación en la serra do Cafezal (Régis Bittencourt).

También en Chile, la filial de autopistas de Abertis está en negociaciones con el Ministerio de Obras Públicas para reimpulsar la cartera de concesiones de infraestructuras mediante nuevas inversiones en la red de autopistas de la compañía—obras de ampliaciones de la vía o mejoras— a cambio de alargar los plazos de concesión. ■



ADEMÁS DE EN FRANCIA, ABERTIS TAMBIÉN HA ALARGADO EN LOS ÚLTIMOS MESES SUS CONCESIONES EN OTROS PAÍSES COMO, POR EJEMPLO, EN BRASIL

### Paquet Vert, los antecedentes del Plan de relance

Hace seis años, Abertis ya alcanzó un acuerdo con el Gobierno galo mediante el cual la compañía realizó una inversión adicional de 250 millones de euros, principalmente destinados a mejoras medioambientales, dentro de lo que se conoció como el Paquet Vert promovido por el Ejecutivo francés. El plan recogía una serie de inversiones, con un modelo de financiación público-privada, que generaron un elevado número de pedidos a empresas de distinto tamaño y actividad en las ocho regiones que atraviesan las autopistas de Sanef, y contribuyeron al desarrollo económico e industrial de los territorios que cubre la red del Grupo. Éstas son algunas de las medidas que contemplaba el plan:

- **Protección del aire.** Despliegue del telepeaje sin paradas en todos los ejes de Sanef. Es ya una realidad para los vehículos ligeros que circulan por las autopistas A1, A2, la A4 entre París y Reims, y las A16 y A26.
- **Protección de los recursos hídricos.** Tratamiento de emisiones regulares y accidentales en autopistas.
- **Protección acústica.** Tratamiento de puntos negros de contaminación acústica. Instalación de nuevas pantallas acústicas.
- **Protección de la biodiversidad y desarrollo del patrimonio de árboles.** Auditorías de la biodiversidad en los espacios verdes de Sanef.

Medidas para mejorar la fluidez del tráfico

# Las obras de Arteris en Brasil avanzan a buen ritmo

La nueva avenida do Contorno, eje logístico de la Región Metropolitana de Río de Janeiro, acaba con el problema logístico en la metrópolis

TEXTO Y FOTOS ARTERIS/ABERTIS

El desdoblamiento de la avenida do Contorno en Río de Janeiro, un tramo de 2,2 kilómetros de la BR-101/RJ, es la primera gran obra completada de Arteris este año. Los trabajos fueron ejecutados por la Autopista Fluminense, concesionaria responsable de la administración de los 320 kilómetros de la BR-101, en su tramo entre Niterói, en el estado de Río de Janeiro, y la división de esta unidad de la Federación con Espírito Santo. La inauguración tuvo lugar el 26 de junio.

La avenida do Contorno es un importante eje logístico de la Región Metropolitana de Río de Janeiro que promueve la integración de municipios como Río de Janeiro, Niterói, São Gonçalo y Itaboraí, así como el acceso a la autovía Niterói-Manilha y al puente Río-Niterói, garantizando así unas mejores condiciones para el desarrollo económico local y la reducción del tiempo de trayecto del que dependen los desplazamientos dentro de esta región.

Visto como uno de los principales obstáculos viarios de la región Sudeste de Brasil, el desafío consistió en desarrollar las obras sin impedimentos que acarreasen la pérdida de carriles para el usuario, dado que la intensidad media de vehículos (IMD) ronda los 90.000 vehículos en este tramo.

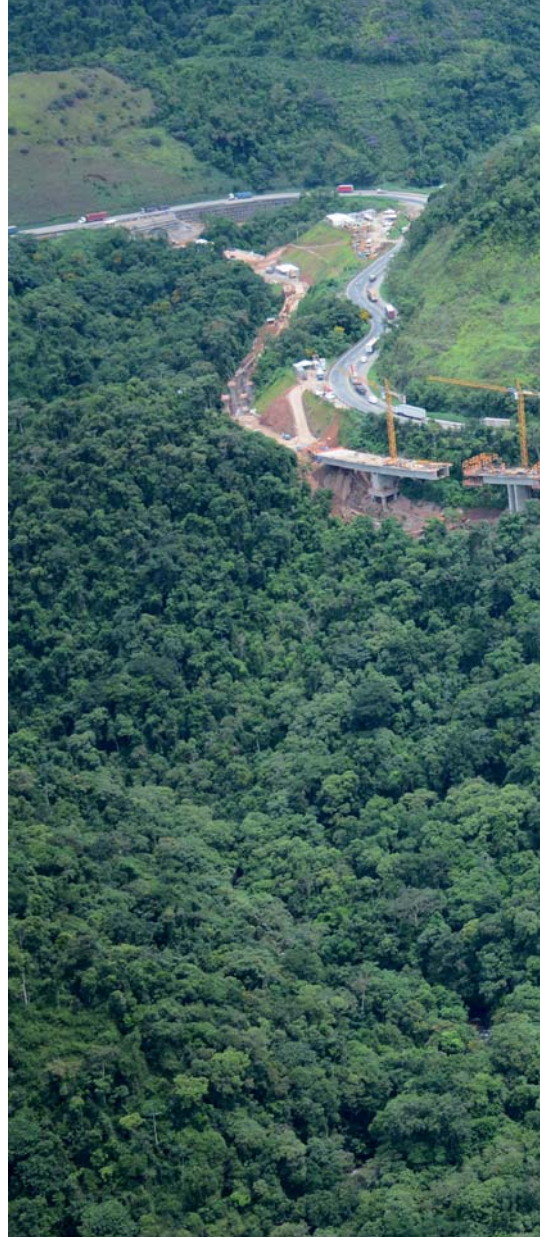
“La importancia de esta obra va mucho más allá de incrementar la fluidez del tráfico en Niterói. También va a reducir el tiempo del trayecto para los residentes de las ciudades de la Baixada Fluminense que trabajan en Río de Janeiro y mejorará el tráfico en el

acceso al puente Río-Niterói, que concentra un movimiento intenso”, afirma el director de Operaciones de Autopista Fluminense, Edmundo Régis Bittencourt.

## Obras en el Contorno de Florianópolis

La Autopista Litoral Sul, una de las nueve concesionarias de Arteris, comenzó el pasado 27 de abril las obras en el tramo norte del Contorno de Florianópolis, en Biguaçu (Santa Catarina), una vez recibida la autorización del Instituto Brasileño del Medio Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables (Ibama). La obra se ha dividido en tres tramos: norte, intermedio y sur. Las obras del tramo intermedio empezaron en 2014 y continúan conforme al programa, una vez ejecutado en la actualidad casi el 50%. En la parte norte, se están llevando a cabo mediciones topográficas, la instalación de la oficina de obras, la tala de árboles, la limpieza del terreno y la instalación de vallas.

■ ■ ■  
**CERCA DEL 20% DE LOS VEHÍCULOS QUE PASA POR LA BR-101/SC UTILIZARÁ LA NUEVA AUTOVÍA, LO QUE AYUDA A MEJORAR EL TRÁFICO EN UNA DE LAS CARRETERAS MÁS TRANSITADAS DEL PAÍS**



El Contorno de Florianópolis contará con aproximadamente 50 kilómetros de doble vía, tres nudos trébol, 22 pasos a nivel, tres viaductos, 12 puentes y ocho túneles. “Cerca del 20% de los vehículos que pasa por la BR-101/SC, en la región de Grande Florianópolis, utilizará la nueva autovía, lo que ayuda a mejorar el tráfico en la carretera, una de las más transitadas del país”, afirma Marcos Guedes, gerente de planificación estratégica de Autopista Litoral Sul. En esta región circulan una media de 180.000 vehículos diarios.

Se estima que cada uno de los tramos de la autovía estará finalizado tres años después del inicio de las obras. Además de la construcción del Contorno, la Autopista Litoral Sul también es responsable de la administración del tramo entre Curitiba (PR) y Palhoça (SC), formado por el Perímetro Leste de Curitiba (BR-116/PR) y por las BR-376/PR y 101/SC. Durante los 25 años de contrato de concesión se invertirán 3.100 millones de reales brasileños en el acondicionamiento del tramo.



Vistas aérea de la serra do Cafezal.

### En marcha el nuevo carril en la serra do Cafezal

La Autopista Régis Bittencourt, otra de las concesionarias de Arteris, entró en la última fase de desdoblamiento de las obras en la serra do Cafezal. Ya se han concluido 17,5 kilómetros de carril nuevo con la construcción de nueve viaductos. En la actualidad, las obras siguen en marcha en un tramo de aproximadamente 13 kilómetros, entre los municipios de Miracatu y Jucituba, en el estado de São Paulo, sobre el que se construirán cuatro túneles y 12 viaductos.

El desdoblamiento de la serra do Cafezal es la obra más importante del contrato de concesión firmado entre la concesionaria y la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), al tratarse del único tramo de la autovía que tiene una única vía. La inversión ronda los 1.000 millones de reales brasileños y la extensión total del desdoblamiento es de 30 kilómetros. Las obras, en las que trabajan cerca de 1.500 personas, están en marcha desde 2010 y su finalización está prevista para finales de 2016. Una vez con-

cluidas, se abrirán al tráfico cuatro túneles y 34 viaductos. La obra se ha dividido en nueve tramos, de los que ya se han ejecutado cuatro de ellos, y se está llevando a cabo con la premisa de causar las menores molestias al tráfico de la autovía.

La obra, dada su complejidad, ha despertado interés en las clases de Ingeniería Civil, que acuden a la concesionaria para organizar visitas a las obras. El foco principal del trabajo consiste en la construcción de los túneles, aunque los frentes de la obra están asimismo centrados en los trabajos de movimientos de tierras para la apertura de nuevas vías y drenajes profundos (desagües y galerías), entre otros.

■ ■ ■  
**EN LA AVENIDA DO CONTORNO, EL DESAFÍO FUE DESARROLLAR LAS OBRAS SIN IMPEDIMENTOS QUE ACARREASEN LA PÉRDIDA DE CARRILES PARA EL USUARIO**

### Una autovía con historia

La historia del desdoblamiento de la Autovía Régis Bittencourt se remonta a la segunda mitad de la década de 1970. Las obras de desdoblamiento comenzaron por sus extremidades y, a principios de los 70, las salidas de Curitiba y de São Paulo ya estaban desdobladas.

No sería hasta la década de 1990 cuando comenzó a duplicarse el tramo de São Paulo, con trabajos puntuales que duraron poco más de 10 años. En 2001 la autovía ya estaba prácticamente desdoblada, a excepción del tramo de la serra do Cafezal. El primer permiso (licencia previa) para el desdoblamiento en la sierra data de 1992, ya entonces las obras no pudieron llevarse a cabo porque la licencia fue impugnada. El ministerio fiscal admitió la denuncia y se inició una demanda civil pública que duró hasta finales de 2010, año en el que fue declarada improcedente. ■



Mejora de la experiencia cliente

# Llega el peaje 'contactless'

La tecnología NFC permite al usuario pagar el peaje acercando su teléfono móvil a pocos centímetros del terminal de la autopista, incluso aunque esté apagado o sin cobertura

TEXTO Y FOTOS SANEF/ABERTIS

Sanef y Orange han puesto en marcha una innovadora forma de pago de peaje vía *smartphone* en la autopista A14, que facilita la movilidad por autopista y ofrece una mayor comodidad al cliente. Ambos socios se han querido hacer eco de las demandas de los clientes y proporcionarles nuevos servicios para facilitar su trayecto diario.

El cliente que desee utilizar este servicio deberá registrarse en Internet y cargar la aplicación en su teléfono móvil. Una vez se encuentre en la estación de peaje, será suficiente con acercar su *smartphone*, incluso apagado o fuera de cobertura.

## Un experimento por fases

En una primera fase de prueba, Sanef ha integrado lectores NFC (*contactless*) en los

terminales de pago del peaje Montesson (autopista A14). Los ocho terminales, equipados con lectores de tarjetas bancarias, se encuentran ya en funcionamiento. Durante casi un mes, unos 40 usuarios habituales de este peaje han probado el sistema para detectar fallos y oportunidades de mejora. Está en marcha una segunda fase de prueba que durará unos dos meses, con 200 clientes seleccionados, que permite a Sanef obtener información sobre la satisfacción del cliente con el peaje *contactless* y ofrecerle un servicio fiable.

## Fluidez y simplicidad

Con este sistema, los clientes pueden validar su peaje con sólo acercar la parte trasera del teléfono móvil a pocos centímetros del ter-

minal de la estación de peaje, para proceder a la apertura de la barrera en menos de un segundo.

Laurent Bessou, gerente de Proyectos de Sanef, indicó que este servicio "es un primer paso hacia la tecnología ETC, que ofrece las ventajas de manos libres y *non-stop*. La idea es ofrecer un nuevo servicio en el que se pueda utilizar una herramienta clave en nuestra vida cotidiana como es el teléfono móvil. Con la tarjeta SIM como elemento de almacenamiento de información, podemos ofrecer tecnología confiable y segura. En última instancia, este sistema proporcionará muchos beneficios a los clientes de las autopistas: velocidad y facilidad de uso, así como aligeramiento del tráfico gracias a las prestaciones que ofrecen los *smartphones*".

Si los resultados son positivos, este servicio podrá desplegarse al resto de usuarios a través de una aplicación de móvil que permite al usuario pagar el peaje, controlar sus gastos y beneficiarse de nuevos servicios a través del teléfono inteligente. ■

Innovación tecnológica pionera

# El primer pago por recorrido en los EE. UU. será de Abertis

Los conductores del estado de Oregón serán los primeros de América del Norte en probar este proyecto único en el mundo

TEXTO Y FOTOS SANEF ITS/ABERTIS

Sanef ITS, la filial de Abertis líder en soluciones inteligentes de transporte, se ha adjudicado un contrato para probar un innovador sistema de pago por kilómetro recorrido en la red de carreteras de Oregón, impulsado por el Departamento de Transportes de este estado norteamericano.

Los conductores del estado de Oregón serán los primeros de América del Norte en probar este proyecto piloto único en el mundo, que desde julio facilita el pago por trayecto recorrido como alternativa al pago por medio del impuesto en combustible que hasta ahora se cargaba a los conductores. Se trata, pues, de una tecnología puntera que ha tenido en cuenta la mayor eficiencia en combustible de los vehículos actuales y la creciente demanda de vehículos eléctricos e híbridos del mercado.

Con esta solución, Sanef ITS sigue aportando la experiencia de muchos años en sistemas tecnológicos en autopistas.

Esta transición del impuesto en combustible hacia una solución de pago basada en el trayecto recorrido es un paso más hacia la creación de un sistema sostenible que permita obtener los ingresos necesarios para mejorar y mantener la infraestructura viaria de los Estados Unidos.

## Proyecto piloto de 24 meses

Conductores voluntarios del estado de Oregón pueden beneficiarse de este nuevo sistema desde el 1 de julio de 2015 y probarlo durante 24 meses. Todos los vehículos matriculados en Oregón pueden participar en el proyecto.

El Departamento de Transportes de Oregón ha puesto a disposición este proyecto piloto a otros estados y provincias del Canadá para que IMS y Sanef ITS puedan desarrollar programas similares en sus infraestructuras. Con esta experiencia, Sanef ITS se posiciona para convertirse en líder mundial en este nuevo tipo de peaje.

## Acerca de Sanef ITS

Con sede en Francia, Sanef ITS emplea a más de 600 personas en el mundo y ha implementado con éxito proyectos de peaje por todo el continente americano y en todo el mundo. Desde hace más de cuatro décadas, Sanef ITS ha sido líder en el diseño, instalación y mantenimiento de sistemas de peaje *free-flow* y de pago por trayecto recorrido. ■



El nuevo tramo costará 71 millones de euros

# La autopista C-32 llegará a Lloret de Mar en 2017

Las obras se llevarán a cabo durante dos años y permitirán recorrer el trayecto actual en la mitad del tiempo. También liberarán de tráfico las poblaciones de Lloret y Blanes

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

El próximo septiembre comenzarán las obras para prolongar la autopista C-32, gestionada por Abertis, hasta Lloret de Mar. El nuevo tramo, cuyas obras ya se han licitado y tardarán dos años en realizarse, tendrá una longitud de 7,6 kilómetros y requerirá una inversión de 71 millones de euros. Abertis será la encargada de ejecutar las obras, tras un acuerdo firmado con el Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña.

La prolongación de la C-32 discurrirá entre el final actual de la autopista (en los municipios de Tordera y Blanes), donde hoy enlaza con la carretera GI-600 y con la C-63, y tendrá una conexión con la GI-682 (carretera de Lloret).

El nuevo ramal, que fue presentado por el director de Abertis Autopistas España, Antoni Español, y el consejero de Territorio de la Generalitat, Santi Vila, descongestionará la GI-600 y la GI-682, dos carreteras con un

tráfico muy intenso (una media de más de 20.000 vehículos diarios), especialmente en verano y algunos fines de semana. Con la nueva infraestructura, este trayecto se recorrerá en apenas cinco minutos, la mitad de lo que se tarda actualmente. Además, captará unos 9.600 vehículos diarios y así aligerará el tráfico de Lloret y Blanes, poblaciones que concentran muchos desplazamientos.

Este nuevo ramal de la C-32 estará formado en la mayor parte del recorrido por tres carriles, dos de subida y uno de bajada, con los sentidos de circulación separados por una mediana de seguridad. Esta configuración de 2+1 carriles con barrera será novedad en España. Se trata de una fórmula que se utiliza en países como Suecia, Francia e Irlanda para evitar choques frontales. ■



## Planificación de los trabajos

- Las obras de los enlaces de la C-32 en Argenton y Mataró comenzaron en junio.
- Las obras de remodelación de dos enlaces de la C-32 en el tramo Argenton-Mataró, ejecutadas por Invicat, filial de Abertis, comenzaron en junio y está previsto que finalicen en la segunda mitad de 2016.
- Los trabajos se centran en los accesos 99 (enlace con la C-60) y 100 (Mataró Oeste) y permitirán mejorar la conexión con la autopista, además de la fluidez del tráfico y la seguridad viaria.





Mejora del servicio al cliente

# Las áreas de servicio de la AP-7 y la AP-2 se renuevan

Áreas invierte 12,78 millones de euros en el plan de transformación global de las áreas de servicio en las autopistas AP-7, AP-2 y AP-68, gestionadas por Abertis Autopistas

TEXTO Y FOTOS ABERTIS AUTOPISTAS

Abertis Autopistas y Áreas han ultimado la fase final del plan de renovación de las áreas de servicio de las autopistas, que supone la reforma de un total de 17 instalaciones en las vías AP-7, AP-2 y AP-68. Este proyecto tiene la finalidad de transformar el concepto de servicio al cliente mediante el rediseño, la mejora y la modernización de estos espacios, incorporando servicios de valor añadido, tales como wifi gratuito, una nueva oferta gastronómica, zonas infantiles mejoradas, *vending* de última generación, un nuevo concepto de zona de baños y, en general, ofrecer una nueva imagen y una mejor experiencia de usuario.

El proyecto de renovación de las áreas de servicio se inició en 2011 con la remodelación

de las áreas de la autopista AP-68 (Zaragoza-Bilbao). En Cataluña, de cara a los desplazamientos de esta Semana Santa, ya se han puesto en servicio las nuevas áreas de Empordà y Montseny –en la AP-7–, y Lleida –en la AP-2–, mientras que en Aragón se acaba de inaugurar el área de Monegros –también en la AP-2–. Asimismo, está previsto que dentro de unos meses estén reformadas las áreas de La Jonquera, La Selva y Montcada (AP-7). El plan, en su totalidad, representa una inversión de 12,78 millones de euros por parte de Áreas.

## Estudio en profundidad

Este proyecto responde a los nuevos hábitos y necesidades de los conductores y clientes

de las autopistas. Previamente a la implantación de este plan, Abertis Autopistas y Áreas realizaron un estudio en profundidad de las distintas áreas de servicio para adaptar la oferta de cada una de ellas a los nuevos hábitos de los usuarios habituales.

Áreas continúa implantando su marca propia, Airea, que transforma las áreas de servicio con un diseño completamente renovado, incorporando productos regionales, entre otras prestaciones de valor añadido. Por otra parte, el plan mantiene la apuesta por la colaboración con marcas de restauración conocidas, algunas de las cuales han tenido muy buena acogida, como Burger King o Il Caffè di Roma en las áreas de La Selva y El Vallès, donde ya llevan funcionando algunos años. ■



Las instalaciones propician el trabajo en equipo y la confianza

El edificio está envuelto con una piel formada por vidrio que le da un aspecto de cubo de cristal.

# Abertis estrena nueva sede corporativa

Situado en el barrio de Pedralbes de Barcelona, el nuevo edificio responde a una reestructuración de la compañía, tanto organizativa como cultural



TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Abertis inauguró el pasado 23 de abril, coincidiendo con la Diada de Sant Jordi, su nueva sede corporativa. Situado en el número 17 de la avenida de Pedralbes de Barcelona, el edificio acoge cerca de 200 empleados de la división de Corporación.

## Despliegue de la estrategia

La compañía ocupa en régimen de alquiler el edificio –propiedad de Colonial–, que cuenta con una superficie de 1.320 metros cuadrados, repartidos en cuatro plantas y dos más de aparcamiento subterráneo.

Abertis aprobó en la Junta de Accionistas que celebró el pasado mes de marzo este cambio de sede, hasta ahora ubicada en el Parc Logístic de Barcelona, donde residen los negocios de autopistas y telecomunicaciones del Grupo.



### Características técnicas

- Edificio construido en 1990 de 1.320 metros cuadrados en planta.
- El edificio actual se envuelve de una piel formada por vidrio que le da un aspecto equivalente al de un cubo de cristal.
- Las compartimentaciones interiores se han ejecutado a base de tabiquería de madera y vidrio, combinándose los colores de acabado blanco y madera natural.
- Los cerramientos de vidrio se han ejecutado con doble acristalamiento, con un resultado de eficiencia acústica e inercia térmica ampliamente favorables.
- El edificio cuenta con los parámetros de eficiencia energética y ahorro bajo certificación LEED.

El traslado de la sede corporativa simboliza el nuevo modelo de gestión del Grupo, basado en el despliegue de su estrategia en cada unidad de negocio, el liderazgo en la relación con accionistas y *stakeholders* y la integración de los nuevos negocios. El objetivo es consolidar el *know-how* del modelo industrial de la compañía y ponerlo en valor.

El cambio de edificio cristaliza, en definitiva, la transición hacia un modelo de trabajo que genere una mayor cohesión entre los empleados y consolide un rol corporativo internacional y multicultural. Más allá de la reubicación física de la sede corporativa, el traslado supone una modificación de las formas de trabajo, tanto de ámbito operativo como cultural.

### Una nueva visión de la Corporación

Las nuevas oficinas de Abertis se conciben como un *open space* donde poder llevar a

cabo buenas prácticas operativas, con despachos de puertas abiertas para propiciar un entorno de confianza que facilite a los empleados la plena adaptación y convivencia en el espacio. El trabajo en equipo y el nivel de confianza son, pues, dos de los pilares en los que se sustenta la Corporación, y las nuevas oficinas responden a esta visión.

### Visión global

Como cabecera de una multinacional, la Corporación se dota de un equipo diverso en cuanto a la procedencia, cultura e idioma de sus empleados, lo que simplifica la manera de organizarse y actuar. Las nuevas formas de trabajar más colaborativas y eficientes consolidan la reputación interna y externa de Abertis, generando un entorno de confianza tanto a proveedores como a colaboradores, a la vez que mejora la interacción con los negocios y el resto de compañías del Grupo. ■

### Equipamiento

- Auditorio con aforo para 210 personas, sistema de butacas replegables, *videowall* y sonido envolvente.
- 18 salas de reuniones equipadas con pantallas de gran formato y sistemas de videoconferencia.
- 1 sala de telepresencia.
- 1 sala del Consejo de Administración.
- 3 comedores y servicio de cocina.
- 1 sala de descanso y comedor integrado.
- 50 plazas de parking cubiertas.



Expansión en telecomunicaciones

# Hispasat se adjudica una nueva posición orbital en Brasil

Abertis continúa ampliando su presencia en el mercado satelital por medio de Hispasat. El logro de Brasil, un acuerdo para dar acceso a Internet en México y su participación en la creación de la alianza SAT>IP son una muestra de ello

TEXTO Y FOTOS HISPASAT

En la subasta de derechos para la explotación de cuatro posiciones orbitales celebrada en mayo en Brasil, Hispamar Satélites, filial brasileña del operador satelital Hispasat, obtuvo el derecho de explotación de la banda Ku en la posición orbital de 74° oeste. El operador español suma de este modo una nueva posición orbital a las tres en las que ya tiene derechos (30° oeste, 61° oeste y 36° oeste) y a una cuarta (55,5° oeste) en

la que también está presente gracias a un acuerdo con Intelsat.

Hispamar Satélites venció en la última de las cuatro subastas de Anatel, la agencia reguladora brasileña, y se adjudicó el derecho sobre la banda Ku en esta nueva posición por un precio de unos 16 millones de dólares. El operador podrá explotar estos derechos durante 15 años, prorrogables por otros 15. A la licitación concurren también el ope-

rador canadiense Telesat, el emiratí Yahsat y el francés Eutelsat.

## Hispasat se afianza en México

En el mes de mayo, Hispasat firmó un acuerdo con Globalsat para dar acceso a Internet de banda ancha a más de 8.700 espacios públicos en poblaciones rurales o remotas de México. Esta cifra engloba tres de las cuatro zonas que conforman la red 10K, una inicia-

tiva del proyecto México Conectado, desarrollado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), que tiene como objetivo dotar de acceso a Internet a más de 10.000 escuelas, centros de salud, bibliotecas, centros comunitarios y otras instalaciones de la Administración mexicana localizadas en poblaciones que no tenían conectividad a banda ancha. Tras la firma de este acuerdo, Hispasat se convierte en el mayor proveedor de capacidad satelital para la red 10K.

Por otro lado, Hispasat ha firmado un acuerdo con el proveedor de servicios por satélite mexicano Spacenet para la transmisión de películas y eventos en directo, con la máxima calidad y de una forma más eficiente y ágil, a 500 salas de cine de México. La distribución cinematográfica por satélite elimina los soportes físicos, simplifica la logística, reduce el tiempo que se tarda en llevar las películas a las salas y anula los riesgos de pérdida o rotura de material.

### Nace la alianza SAT>IP

Hispasat y SES, junto con los fabricantes Panasonic, Nagra, ALi Corporation y MaxLinear, se unen para potenciar el desarrollo del estándar SAT>IP y su adopción por parte del sector. La alianza SAT>IP formaliza el acuerdo que se inició el pasado año con el fin de impulsar el desarrollo de hardware y software compatible con esta tecnología.

La innovadora tecnología SAT>IP convierte la señal del satélite a IP en el mismo punto de recepción gracias a un pequeño servidor, que puede estar localizado en la propia antena o en el hogar del usuario, y la distribuye a todos los dispositivos domésticos IP: televisores, tabletas, *smartphones* o portátiles. Esta tecnología permite ofrecer contenidos vía satélite de alta calidad en todas las pantallas del hogar de un modo más eficiente, utilizando las redes ya existentes en el edificio. SAT>IP ya es en la actualidad un estándar europeo (CENELEC EN50585) compatible con redes satelitales y terrestres.

La alianza SAT>IP, que se ha constituido en Luxemburgo como una organización sin ánimo de lucro, se encargará de la definición de las estrategias relacionadas con SAT>IP y la creación de grupos de trabajo a través de su comité ejecutivo. La alianza tendrá como principales objetivos promover el uso del protocolo SAT>IP en la industria, facilitar la

certificación de los nuevos dispositivos y desarrollar y mejorar el estándar.

A lo largo de los últimos años, cerca de 40 fabricantes han apoyado el estándar SAT>IP mediante el desarrollo de productos compatibles con sus requerimientos. Así, el empuje que está teniendo la tecnología SAT>IP ha creado las condiciones adecuadas

para la formación de esta alianza, un foro abierto a todas aquellas fabricantes, operadores de satélites, radiodifusores y proveedores de servicio que quieran involucrarse en el desarrollo y en la mejora de un estándar clave para el futuro de la distribución de contenidos por satélite en un entorno multipantalla. ■

### Premio al Mejor Proyecto de Innovación para Satélites

- Hispasat celebró en junio en su sede social de Madrid el acto de entrega del Premio al Mejor Proyecto de Innovación para Satélites de Telecomunicaciones. El acto estuvo presidido por la secretaria general de Industria, Begoña Cristeto.

El primer premio ha sido para el proyecto *Plataforma térmica modular para satélite*, presentado por Alejandro Torres y Donatas Mishkinis, de IberEspacio Tecnología Aeroespacial.

La presidenta de Hispasat, Elena Pisonero, destacó en su intervención que, "con la entrega de este premio, la compañía reafirma, una vez más, su vocación como empresa tractora de la industria aeroespacial en España y como impulsora de la innovación y de nuevos

desarrollos que marquen la diferencia, tengan un claro impacto positivo en el negocio satelital y nos lleven a ser líderes en el mercado".

Elena Pisonero hizo un breve repaso de estos 25 años de historia de Hispasat y concluyó que "tenemos ante nosotros un futuro prometedor, pero también muy exigente. En los próximos 25 años tendremos que promover desarrollos innovadores que den respuesta a una demanda en permanente evolución".

Según su presidenta, Hispasat "siempre ha mantenido una constante apuesta por la innovación y el compromiso con la industria aeroespacial española. Dos elementos que, a la vista del resultado de este Premio 25 Aniversario, se mantienen con una plena vigencia".



Debate sobre el futuro de las infraestructuras

# Nuevos modelos para la recuperación

La sede de Abertis acogió una jornada organizada por el Círculo de Infraestructuras en la que se abordó la creación de nuevas políticas para avanzar en este sector económico

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

En un contexto en el que la mayoría de indicadores ponen de manifiesto una notable recuperación de la actividad económica en España, la Fundación Abertis y la Fundación Círculo de Infraestructuras dedicaron el pasado mes de julio un *workshop* a analizar qué políticas resultan más convenientes para contribuir a afianzar la recuperación. Bajo el título *Poner en valor las infraestructuras en el momento de la recuperación económica*, la sede de Abertis en Barcelona acogió un debate en el que la principal conclusión fue la necesidad de establecer unas sólidas bases para un nuevo y estable periodo de crecimiento en todos los ámbitos de la

actividad económica, pero aún más en cuanto a la inversión en infraestructuras.

En ese sentido, el presidente de Abertis, Salvador Alemany, señaló que, "en el ámbito de los expertos, tanto de ámbito privado como público, hemos ido progresando en el avance

■ ■ ■  
"EL PAGO POR USO ES LA ÚNICA SOLUCIÓN. SI NO, EL SECTOR TENDRÍA QUE SEGUIR TRABAJANDO EN EL EXTERIOR", SEÑALÓ SALVADOR ALEMANY

conceptual de cómo debería evolucionar el ámbito de las infraestructuras. Se ha entendido que hay que cambiar de modelo", en un contexto en el que la nueva inversión está detenida en la Administración pública. No obstante, ha recordado que "no debemos movernos en el derrotismo, ya que de esta situación hay que sacar conclusiones y avanzar". Concluyó que "el pago por uso es la única solución", ya que, de no ser así, "el sector tendría que seguir trabajando en el exterior porque en España no habría proyectos".

## Proyectos clave

Tanto este año como en 2016 se prevén crecimientos del PIB superiores al 2,5%. Las previsiones de incremento de la actividad productiva abarcan muchos sectores e, incluso en el de la construcción, se esperan crecimientos positivos por primera vez desde el inicio de la crisis. Poner en valor las infraestructuras significa tanto aprovechar al máximo las potencialidades del *stock* existente como crear una conciencia colectiva sobre la importancia del rol de las mismas en la reanudación del crecimiento. A partir de la constatación del alcance de la recuperación, durante la jornada del Círculo se presentaron proyectos clave para consolidar la actividad económica, así como propuestas que tienen en común el objetivo de valorizar las infraestructuras existentes. La participación de expertos internacionales como Lucinda Turner, responsable de la planificación estratégica del transporte en Londres, permitió cubrir una panorámica más amplia. En este sentido, el presidente del Círculo de Infraestructuras, Pere Macias, propuso mirar al exterior y tomar el ejemplo de algunas ciudades como Londres, "cuyo modelo de política de infraestructuras puede ser útil" o países como Francia, del que tomó como referencia el Plan de relance para impulsar la economía, "que va a permitir una importante inversión en infraestructuras". El presidente del Círculo recordó que "hay que tomar decisiones desde el sector para contribuir de manera más positiva en la recuperación. Hay que cambiar el modelo, hacer nuevas políticas".

La jornada contó con la presencia de los altos directivos públicos, como el consejero de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat, Santi Vila, o el secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras, Julio Gómez-Pomar. ■



Foto de familia de los participantes en la jornada del Círculo de Infraestructuras.



Abertis reclama medidas para atraer la inversión

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

# XXVI Encuentro Empresarial en el Pirineo

Destacadas personalidades del mundo económico quisieron transmitir un mensaje de optimismo a los empresarios

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Preparados para crecer fue el lema del XXVI Encuentro Empresarial en el Pirineo, en el que se dieron cita representantes del mundo empresarial con el objetivo de transmitir un mensaje de optimismo a los directivos y emprendedores.

Entre los empresarios y ponentes que participaron en estas jornadas, celebradas en La Seu d'Urgell, se encontraban el consejero delegado y vicepresidente de Abertis, Francisco Reynés; la consejera delegada de Bankinter, María Dolores Dancausa; el presidente de la Fira y de Freixenet, Josep Lluís Bonet; el consejero delegado de La Farga, Oriol Guixà, y los catedráticos de Economía Oriol Amat y Germà Bel, entre otros. En su intervención, Francisco Reynés pidió a los países "reglas claras y seguridad jurídica" para atraer la

inversión de las empresas; a la sociedad, "sinceridad al valorar a las compañías", y a los jóvenes, "formación y que viajen".

Durante los dos días que duró el encuentro, los directores compartieron sus experiencias empresariales y debatieron sobre el cambio de ciclo económico. El acto contó también con la presencia del consejero de

**DURANTE LOS DOS DÍAS QUE DURÓ EL ENCUENTRO, LOS DIRECTORES COMPARTIERON SUS EXPERIENCIAS EMPRESARIALES Y DEBATIERON SOBRE EL CAMBIO DE CICLO ECONÓMICO**

Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat de Cataluña, Santi Vila, que ofreció la conferencia inaugural. El consejero destacó que el lema de las jornadas es adecuado para este momento económico y "nos lleva a responder cuál es el modelo en el que nos sentimos más cómodos: volver a crecer rápidamente a la clásica, el decrecimiento o el crecimiento sostenible". Al encuentro asistieron también empresarios como Raimon Ripoll, socio de Deloitte, o Àngels Roqueta, socia de Compass Private Equity.

El encargado de clausurar el encuentro fue el ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, Cristóbal Montoro, quien elogió el empuje del tejido empresarial catalán y recordó que el año pasado se crearon 2.000 nuevas empresas en Cataluña. ■

Según un estudio de Ribas y Asociados

# Abertis, la compañia del Ibex 35 con el mejor Código Ético

La adaptación del Código Ético de Abertis nace motivada por las reformas que se han producido en España en materia legislativa y tras la entrada en vigor del nuevo Código penal

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Un reciente estudio que analiza los códigos éticos de las compañías que forman parte del Ibex 35 ha situado a Abertis a la cabeza del *ranking*, con un 100% de cumplimiento de su Código Ético, aplicable a todas las empresas del Grupo en las que Abertis ejerce un control. La última adaptación del Código Ético nace motivada por las reformas que se han producido este año en España en materia legislativa y tras la entrada en vigor del nuevo Código penal, el pasado 1 de julio.

El propósito del Código Ético de Abertis, aprobado por el Consejo de Administración, es establecer un esquema ético de referencia y de obligado cumplimiento para todos los empleados, con independencia del país, categoría, condición o empresa a la que pertenezcan. Constituye el pilar fundamental en el que se sustenta la nueva cultura corporativa de Abertis, basada en la integridad, honestidad y transparencia, además de ser una de las principales manifestaciones del Buen Gobierno. Inicialmente, los códigos éticos de conducta estaban dirigidos a los miembros de los Consejos de Administración y la evolución de las mejores prácticas ha conducido a que estas conductas también se apliquen a todos los empleados, reforzando así el crecimiento sostenible de la empresa y fortaleciendo la responsabilidad social empresarial.

El estudio citado anteriormente, titulado *Códigos Éticos y líneas rojas penales*, y elaborado por Ribas y Asociados, muestra

en qué medida y con qué profundidad se recogen en los códigos éticos los delitos con mayor probabilidad de cometerse en el marco de actividad de una empresa. Abertis encabeza la lista, seguida de OHL (86,15%), Sacyr (86,15%), Repsol (80%) y Acciona (77,69%). Según el estudio, los delitos más mencionados son los relativos a la corrupción, la intimidad, los derechos de los trabajadores y el medio ambiente. Los que menos, los referentes al orden urbanístico y las insolvencias punibles.

## Nueva dirección de Compliance

Con el fin de asegurar la correcta comprensión del Código Ético, la Dirección de Compliance, junto con la Dirección de Comunicación y de Recursos Humanos de Abertis, se encargan de preparar e implementar un



■ ■ ■  
LA INTEGRIDAD DEL GRUPO EN TODO EL MUNDO ES LA BASE DE SU ÉXITO SOSTENIBLE

plan de formación anual a los empleados, destinado a favorecer el conocimiento de las normas y procedimientos que desarrollan las pautas de comportamiento que en él se recogen. Este esquema se replica en todas las empresas del Grupo.

Además, esta Dirección establece el marco de actuación de todos los empleados en su trabajo diario, así como su interacción con todos sus *stakeholders* o grupos de interés: clientes, proveedores, accionistas y socios, colaboradores, inversores, administraciones públicas y entidades sin ánimo de lucro.

En el Código Ético vienen también definidos los canales de información habilitados para que todos los empleados y personas pertenecientes a los grupos de interés puedan consultar cualquier duda sobre la interpretación del Código Ético –así como sobre la legislación y normativa interna aplicable–, y comunicar incumplimientos del mismo. Toda la documentación soporte de consultas/notificaciones, seguimiento e investigación de las mismas, así como sus resoluciones, será archivada por las correspondientes comisiones del Código Ético de Abertis por el tiempo requerido por la legislación aplicable al país de la pertinente comisión del Código Ético de Abertis.

## Un Código Ético de Grupo

Dada la internacionalización y diversidad de la legislación aplicable al Grupo, el marco





ideado ha sido tener un Código Ético de Grupo que contemple los valores y principios universales de conducta que deben desarrollar todas las empresas de Abertis, mediante reglamentos del Código Ético, para adaptarse a la legislación nacional y costumbres del lugar aplicables.

A su vez, el Consejo de Administración de Abertis aprobó el 28 de abril de 2015 una norma de cumplimiento que contempla la existencia de los comités de Ética y de Prevención, cuya misión principal es vigilar por el cumplimiento del Código Ético de Abertis y sus Reglamentos de Desarrollo. Esta norma regula la obligación que tienen de reportar los distintos comités locales de Ética y de Prevención Penal al Comité de

Ética Corporativo y de Prevención Penal para que éste reporte a la Comisión de Auditoría y Control de Abertis, sobre los casos de incumplimiento, posibles riesgos de incumplimiento del Código Ético y la implantación de medidas idóneas para la prevención de la comisión de delitos. Dentro de la implantación de las medidas idóneas se encuentra

■ ■ ■  
**EL CÓDIGO ÉTICO ES EL  
 PILAR FUNDAMENTAL EN  
 EL QUE SE SUSTENTA  
 LA NUEVA CULTURA  
 CORPORATIVA DE ABERTIS**

el despliegue del Código Ético y los comités locales deben reportar anualmente al Comité Ético Corporativo el grado de formación en la materia.

#### **Cumplimiento del Pacto Mundial de las Naciones Unidas**

El Grupo Abertis se ha adherido al Pacto Mundial de las Naciones Unidas (Global Compact), y ha adoptado sus principios de conducta y acción en materia de derechos humanos, laborales, medio ambiente y lucha contra la corrupción. El presente código respeta los principios de dicho pacto y se ha elaborado bajo la premisa del más estricto cumplimiento de todas las disposiciones legales y reglamentarias en vigor. ■

Marta Casas, 'chief Compliance officer' del Grupo Abertis

# 'Compliance', ética y transparencia

El significado de *compliance* no es más que "de conformidad" o "de acuerdo". Así, sin más. A partir de este término, los anglosajones han venido construyendo hace ya muchos años un sistema de *compliance* cuyo objetivo no ha sido otro que dotar a las compañías de mecanismos adecuados para asegurar que se cumplen todas y cada una de las leyes y normas que les sean aplicables; que no habrá ningún empleado, directivo o consejero capaz de cometer un acto contrario a las mismas y que, además, todo se realizará bajo principios de ética, buena fe y transparencia. Escándalos como Enron o los que le han sucedido han venido aumentando el protagonismo de esta función en unas jurisdicciones más que en otras.

En España, esto es mucho más reciente. Fue la reforma del Código penal de 2010 la que contempló por primera vez la responsabilidad penal de las personas jurídicas. Las empresas, por primera vez, podrían ser responsables penalmente y, menos ir a la cárcel, podrían ser castigadas con importantes multas, órdenes de clausura del negocio o, entre otras, prohibiéndoles contratar con la Administración. A raíz de esto, las empresas empezaron a crear un sistema de control adecuado para que, en el caso de que algún empleado, director o consejero fuera imputado por un delito, ésta pudiera acreditar que había instaurado un sistema de control adecuado para intentar evitar su comisión.

Ha sido la última reforma del Código penal, que entró en vigor el pasado 1 de julio, la que ha pasado a exigir de manera clara que las empresas deben contar con un órgano con poderes autónomos cuya función sea la supervisión del funcionamiento y del modelo de prevención de delitos. Por si fuera poco, y desde el ámbito mercantil,



el Código de Buen Gobierno y la nueva Ley de Sociedades de Capital también han acariciado por primera vez la figura de *compliance*, atribuyendo a determinadas comisiones especializadas de las sociedades que cotizan en bolsa la función de supervisión de riesgos legales o éticos.

Por último, la norma UNE-ISO 19600.2015. Sistemas de gestión de *compliance*, que establece las directrices para implantar, evaluar, mantener y mejorar un sistema de gestión de *compliance* eficaz, aunque aún no es certificable, ha pasado a constituirse como un punto de referencia obligada en esta materia.

Ante esta nueva coyuntura, Abertis ha creado la nueva Dirección de Compliance, que reportará a la Comisión de Auditoría y Control, debiéndose nombrar posteriormente los correspondientes *local Compliance officers* en los negocios. Los correspondientes Comités de Ética del Grupo Abertis han adoptado además la función adicional de prevenir la comisión de delitos adoptando la denominación de Comité Corporativo de Ética y de Prevención Penal.

A partir de aquí, los *chief Compliance officers* y sus equipos, como máximos responsables del cumplimiento normativo deben trabajar para que sus organizaciones cuenten con los controles suficientes para promocionar la cultura del cumplimiento y evitar la comisión de cualquier delito. Definir el Programa de Compliance es, por lo tanto, el objetivo primordial de este equipo.

El Programa de Compliance, puesto en marcha desde la Dirección de Compliance del Grupo Abertis, tiene como objetivo identificar la normativa legal que le es aplicable para trasladarla a las normativas internas, controlar su implementación, evaluar los riesgos de incumplimiento normativo, verificar que los controles funcionan y formar en materia de cumplimiento a todos los empleados del Grupo siendo el Código Ético la norma fundamental que constituye una de las principales manifestaciones de buen gobierno.

Una vez creada la figura del *chief Compliance officer* y la Dirección de Compliance, muchos se preguntan cómo se interrelacionará esta nueva función con la ejercida por la Dirección Control de Riesgos y Auditoría Interna o incluso con otras direcciones. ¿Cómo evitarán solaparse? En suma, ¿quién hará qué?

El objetivo de Auditoría Interna es fundamentalmente la seguridad, el control. Que pueda ofrecer garantías de que todas las actividades han sido y están siendo llevadas a cabo de conformidad a los objetivos, políticas y procedimientos establecidos.

Por otro lado, el objetivo de Compliance es fundamentalmente operacional. Debe asegurarse de que todas las actividades que se estén llevando a cabo o vayan a llevarse a cabo se hagan de conformidad a los requerimientos legales y de que se han implantado políticas y procedimientos apropiados para que se cumplan.

Por último, la función del Compliance se ocupa únicamente del riesgo regulatorio mientras que Auditoría Interna se ocupa de todos los riesgos de la organización y será, por supuesto, esta última quien auditará a Compliance para asegurar que está haciendo lo que ha dicho que haría. ■



Abertis contribuye a la reducción de la huella de carbono

# Un nuevo paso para combatir el cambio climático

La Comisión de RSC de Abertis apoya un potencial acuerdo internacional sobre el cambio climático entre gobiernos

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Coincidiendo con la celebración en París este año de la COP21 (XXI Conferencia de las Partes) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, la Comisión de RSC de Abertis aprobó su apoyo a un acuerdo internacional entre gobiernos que lleve a los países a seguir trabajando para reducir la huella de carbono que genera la actividad humana. Con ello se pretende optimizar los consumos de recursos, la gestión de residuos y conservar la biodiversidad de los espacios naturales.

La COP 21 debe constituir una etapa decisiva en la negociación del futuro acuerdo internacional previsto para después de 2020, con el objetivo de que todos los países, y

entre ellos los mayores emisores de gases de efecto invernadero –países desarrollados y países en desarrollo– estén vinculados por un acuerdo universal sobre el clima.

En este sentido, la política de Abertis en materia de cambio climático es optimizar los

■ ■ ■  
**EL ACUERDO PRETENDE OPTIMIZAR LOS CONSUMOS DE RECURSOS, LA GESTIÓN DE RESIDUOS Y CONSERVAR LA BIODIVERSIDAD DE LOS ESPACIOS NATURALES**



**TOUS ENSEMBLE  
 POUR LE CLIMAT**

[cop21.gouv.fr](http://cop21.gouv.fr) #COP21

consumos de recursos, tanto materiales como hídricos y energéticos, así como extender dicha política a sus proveedores y entidades contratadas. Anualmente completa el cuestionario de la iniciativa Carbon Disclosure Project, lo que permite, además de conocer y comunicar la evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub>, identificar posibles riesgos y oportunidades asociados al cambio climático que puedan afectar a las actividades de la compañía.

Además, Abertis participa en el Grupo Español para el Crecimiento Verde, plataforma de colaboración público-privada que trabaja los compromisos europeos en materia de cambio climático y está enfocada hacia una economía baja en carbono. ■

Una joya francesa entre dos ríos

# Legado envuelto en seda

La capital de la región francesa de Ródano-Alpes rezuma historia, cultura y elegancia por los cuatro costados. Perdersé por sus callejones adoquinados y conocer su exquisito patrimonio renacentista son sólo algunos de los atractivos que posee la que fuera cuna del cine de la mano de los hermanos Lumière

TEXTO ELÍAS JUÁREZ FOTOS TOURISME RHÔNE-ALPES

Mucho ha llovido desde que, dos milenios atrás, una colonia militar romana se asentara en las tierras que hoy ocupa Lyon para erigirse como capital de las Tres Galias bajo el dominio del emperador Augusto. Sin embargo, la verdadera época de esplendor de la ciudad francesa no comenzó hasta el siglo XV, con la llegada de la imprenta. Fue entonces cuando Lyon adquirió una gran relevancia como centro de publicaciones en todo el con-

tinente europeo, algo que ha sabido mantener hasta hoy en día y que puede conocerse a fondo en su Museo de la Imprenta. Pero ésa no fue la única explosión económica de la ciudad, ya que en el siglo XVIII comenzó una expansión de los telares de seda que dio un empujón industrial clave para su historia.

El ambiente fluvial domina una ciudad en la que confluyen las aguas del Ródano y del Saona. De hecho, el cauce de ambos ríos bordea

Bañado por las aguas del Ródano y del Saona, Lyon es una ciudad de marcado ambiente fluvial.





© Région Urbaine de Lyon

buena parte del centro histórico de la ciudad. Una de sus zonas más representativas es la estrecha pero alargada península que queda entre los dos cursos fluviales. Ahí late el corazón cultural y comercial de Lyon que, por su belleza y patrimonio, está considerado Patrimonio Mundial por la Unesco. La bella plaza de Terreaux es uno de los puntos más destacados de la península, presidida por una fuente realizada por Frédéric-Auguste Bartholdi, el autor de la Estatua de la Libertad de Nueva York. La plaza también acoge el majestuoso Hôtel de Ville, del siglo XVII, donde se encuentra el ayuntamiento. Muy cerca de ahí se hallan el Museo de Bellas Artes, con una valiosa colección de

pintura y escultura francesa, y la vistosa Ópera, de estilo neoclásico y culminada por una imponente bóveda acristalada.

#### Vistas panorámicas

No hay que perderse la colina Fourvière, coronada por la Tour Métallique, cuya estructura recuerda a la de la Torre Eiffel de París. Para llegar a la cima y disfrutar de un trayecto diferente, es muy recomendable tomar el funicular desde la plaza Édouard. Una vez arriba, la basílica de Notre-Dame de Fourvière es la verdadera protagonista. Construida en el siglo XIX y con un interior repleto de ornamentaciones, está flanqueada por cuatro torres octogonales que le aportan una silueta muy característica. Desde esta construcción se obtienen algunas de las mejores vistas panorámicas sobre la ciudad.

Mención especial merece el Vieux Lyon, fuera de la península y a los pies de la colina Fourvière. Esta parte invita a disfrutar de una visita tranquila, sin mirar el reloj, vagando por sus callejuelas adoquinadas y llenas de encanto. Las calles des Trois Maries, du Boeuf o Juiverie son sólo tres ejemplos donde el patrimonio

#### El Boulevard Périphérique Nord

- Sanef, la filial francesa de Abertis, cerró un contrato en 2014 con la ciudad de Lyon para la ejecución de obras de mejora del Boulevard Périphérique Nord de la ciudad francesa, una vía urbana de 10 kilómetros. El contrato incluye la explotación, el mantenimiento de la vía y de su equipamiento, así como la gestión de los sistemas de cobro de peaje durante 20 años.



EL VIEUX LYON INVITA A DISFRUTAR DE UNA VISITA TRANQUILA, SIN MIRAR EL RELOJ, VAGANDO POR SUS CALLEJUELAS ADOQUINADAS Y LLENAS DE ENCANTO



EL PARQUE DE LA TÊTE D'OR, EL GRAN PULMÓN VERDE DE LA URBE FRANCESA, DATA DE 1860 Y OFRECE 117 HECTÁREAS AJARDINADAS QUE ALBERGAN UN BUCÓLICO LAGO

medieval y renacentista se entrelaza a cada paso. Muy cerca de ellas se erige la catedral de St-Jean, construida entre los siglos XI y XVI y que combina estilos románico y gótico. Vale la pena asistir a las campanadas del reloj astronómico que esconde en su interior. Cuatro veces al día, una serie de engranajes mecánicos pone en movimiento un carrusel de figuras con una gran precisión, algo realmente sorprendente teniendo en cuenta que el mecanismo data del siglo XIV. En su esfera, el Sol gira alrededor de la Tierra, siguiendo la teoría que se creía en la época.

**Reponer fuerzas**

Para hacer un alto en el camino y reponer fuerzas durante la visita, una de las alternativas gastronómicas más auténticas de Lyon la componen los denominados *bouchons*, palabra que aquí adopta un significado propio. En el resto de Francia, este término se refiere a un atasco de circulación o al tapón de una botella. En Lyon, además, da nombre a unos pequeños restaurantes con pocas mesas donde se pueden degustar platos típicos de la ciudad como el



1



2

Secretos escondidos bajo la ciudad

- Para conocer a fondo el casco histórico de Lyon no basta con recorrer sus callejones, visitar sus monumentos o navegar por sus ríos. Y es que cuenta con un trasfondo que no se aprecia a simple vista. Se encuentra bajo la superficie y lo integran los *traboules*, una serie de pasajes secretos que unen bloques de edificios bajo las calles, adentrándose en ocasiones hasta patios interiores. En el subsuelo de los barrios del Vieux Lyon y la Croix Rousse forman una auténtica red integrada por

más de 300 misteriosos pasadizos. Si bien algunos de ellos datan de la época romana, la gran mayoría se construyó durante el siglo XIX. Uno de sus objetivos consistía en transportar la seda a través de la ciudad de una manera sencilla y protegerla, además, de la lluvia. Pero estos pasadizos han tenido también otros usos más clandestinos a lo largo de la historia. La Resistencia francesa los utilizó para moverse discretamente de un lugar a otro de Lyon durante la Segunda Guerra Mundial.

*cervelle de canut* (queso fresco con finas hierbas), el *boudin noir aux pommes* (morcilla con manzana) o las *quenelles* (croquetas de pescado), entre otros sabrosos platos.

**Pasado textil**

Uno de los barrios actualmente más bohemios es el de la Croix Rousse, ubicado en lo alto de una colina que queda enclavada entre el Ródano y el Saona. Dividido entre la zona de las pendientes y la meseta, su historia ha evolucionado íntimamente vinculada a la industria de la seda. Los llamados *canuts*, como se conocía antiguamente a los trabajadores de los telares, fomentaron el crecimiento de esta parte de la ciudad con la expansión de la industria textil. Esta particularidad llevó a construir en el barrio edificios de techos altos para dar

cabida a la enorme maquinaria necesaria. De la Croix Rousse siempre se dijo que era la colina que trabajaba mientras que la de la Fourvière era la colina que rezaba.

### La cuna del cine

Es inconcebible hablar de la tercera ciudad más poblada de Francia sin hacerlo del cine. Y ello sucede, sobre todo, gracias a los hermanos Lumière, inventores del cinematógrafo y los primeros en rodar imágenes en movimiento. Fue en Lyon donde estos pioneros del séptimo arte sentaron las bases de la industria del cine. Los más cinéfilos no pueden perderse el Museo Lumière, alojado en la antigua casa de la familia, en pleno casco histórico, en la rue du 1er Film (calle de la Primera Película).

Uno de los puntos más apacibles de Lyon, ideal para poner fin a la visita, está hacia el norte y es el parque de la Tête d'Or. El gran pulmón verde de la urbe francesa data de 1860 y ofrece 117 hectáreas ajardinadas que albergan un bucólico lago por el que es posible navegar de forma sosegada, alquilando una barca. Un lugar ideal para despedirse de la capital de la región de Ródano-Alpes. ■

- 1 —  
Fuente de la plaza des Jacobins.
- 2 —  
Plaza de la Trinité.
- 3 —  
Interior de un *bouchon* lionés.
- 4 —  
Fuente de la plaza Volland.
- 5 —  
Restaurante Abel.



© M. Perrin/OT Lyon



© M. Rougy



© M. Kirchgessner

## Guía para el visitante

### ■ Cómo llegar

Lyon cuenta con un aeropuerto internacional a 24 km de distancia del centro. Se puede llegar en vuelo directo desde Madrid con Iberia, desde Barcelona con Easyjet y Vueling, y desde Palma de Mallorca, Málaga y Sevilla también con esta última compañía.

### ■ Moverse por la ciudad

La eficaz red de transporte público de la ciudad dispone de cuatro líneas de metro, cinco de tranvía, dos de funicular y más de un centenar de líneas de autobús que permiten desplazarse con gran facilidad. La estación de tren más importante de Lyon es la de Part-Dieu.

### ■ Dónde alojarse

**LE ROYAL**  
20 Place Bellecour  
+(33) 04 78 37 57 31  
<http://www.lyonhotel-leroyal.com>

Elegante hotel con salones señoriales en pleno centro que supone un excelente punto de partida para conocer el casco histórico. Destaca por la afinada combinación de los tejidos en las habitaciones. Desde 190 euros.

**HOTEL DES ARTISTES**  
8 Rue Gaspard André  
+(33) 04 78 42 04 88  
[www.hotel-des-artistes.fr](http://www.hotel-des-artistes.fr)

Situado en el corazón de la ciudad, frente a la Place des Celestines, su decoración se inspira en el ambiente teatral y está rematada con multitud de pinturas en las paredes, que hacen honor al nombre del hotel. Desde 105 euros.

### ■ Dónde comer

**BRUNET**  
23 Rue Claudia  
+(33) 04 78 37 44 31  
[www.bouchonlyonnaisbrunet.fr](http://www.bouchonlyonnaisbrunet.fr)

Este auténtico *bouchon* es perfecto para degustar la típica cocina lionesa si se escoge el *menu traditionnel*. Además de su extensa carta, también ofrece un menú específico de temporada.

**TETEDOIE**  
Montée du Chemin Neuf  
+(33) 04 78 29 40 10  
[www.tetedoie.com](http://www.tetedoie.com)

Restaurante de ambiente elegante y contemporáneo que resalta por una cocina moderna desarrollada mayoritariamente con productos de la región. Está comandado por el prestigioso chef Christian Têtedoie.

### ■ Para saber más

[www.es.lyon-france.com](http://www.es.lyon-france.com)



Apuesta por el país andino

# Abertis adquiere el control del 100% de dos autopistas chilenas

Abertis Autopistas Chile compra el 49,9% que aún no tenía de Autopista del Sol y Autopista Los Libertadores por 134 millones de euros

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Abertis, a través de su filial en Chile, Abertis Autopistas Chile, completó en julio un acuerdo de compraventa con Fondo de Inversión Público Penta Las Américas Infraestructura I y Fondo de Inversión Público Penta Las Américas Infraestructura II, para la adquisición del 50% de Infraestructura Dos Mil, sociedad matriz de las concesionarias chilenas Autopista del Sol y Autopista Los Libertadores.

La operación se cerró por un importe de 93.530 millones de pesos chilenos (134 millones de euros) y supone para Abertis el completo control (100%) sobre estas concesiones. Es una muestra del compromiso de Abertis por consolidar su rol de liderazgo industrial en los proyectos en los que participa y es una

muestra de la capacidad de Abertis para crecer su base de activos en condiciones atractivas.

La Autopista del Sol es una vía de 133 kilómetros que une Santiago de Chile con el puerto de San Antonio. Por su parte, la Autopista Los Libertadores, de 116 kilómetros, comunica la capital del país con importantes ciudades al norte de la región metropolitana

LA OPERACIÓN ES UNA MUESTRA DE LA CAPACIDAD DE ABERTIS PARA CRECER SU BASE DE ACTIVOS EN CONDICIONES ATRACTIVAS

de Santiago. Tienen un término del plazo de concesión en 2019 y en 2026 respectivamente; y generaron un Ebitda de 62 millones de euros en 2014. Abertis cuenta con Autopista del Sol y Autopista Los Libertadores en su cartera de activos desde 2012.

Por medio de este acuerdo, Abertis impulsa su apuesta por Chile, donde opera seis vías de alta capacidad, con un total de más de 770 kilómetros. Las autopistas en este país presentan cifras positivas tanto en incremento del tráfico como en Ebitda, gracias a la reducción de costes generada por los nuevos planes de eficiencia y la aplicación de las mejores prácticas del Grupo. Chile es el cuarto mayor mercado de Abertis por ingresos (un 4% del total del Grupo). ■



Aumenta la población mayor de 65 años

# La seguridad vial de los mayores, a debate

La jornada se enmarcó en el Programa de Seguridad Vial que la Fundación Abertis lleva a cabo en todos los países en los que el Grupo opera

TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS

Bajo el título *Personas mayores, conducir a los 70 y a los 80*, prestigiosos técnicos, responsables políticos y expertos médicos debatieron sobre la seguridad vial de los mayores de 70 años en los diferentes roles que pueden asumir en sus desplazamientos (conductores, copilotos o peatones).

El coloquio contó con la presencia de Valentí Fuster, director general del Centro Nacional de Investigaciones Cardiovasculares Carlos III (CNIC) de Madrid y director del Instituto Cardiovascular del Mount Sinai Medical Center de Nueva York; María Seguí, directora de la Dirección General de Tráfico (DGT); Joan J. Isem, director del Servei Català de Trànsit (SCT); Ole Thorson, presidente de la Asociación Prevención de Accidentes de

Tráfico (P(A)T); Salvador Alemany, presidente de Abertis y de la Fundación Abertis; Antoni Español, director general de Abertis Autopistas España, y Sergi Loughney, director de Relaciones Institucionales de Abertis y director de la Fundación Abertis.

El debate giró en torno al aumento constante de la población mayor de 65 años, que

■ ■ ■ ■  
**MÁS DEL 90% DE LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES SIGUE CONDUCIENDO DESPUÉS DE LOS 60 AÑOS, SEGÚN DATOS DE LA DGT**

supone casi el 10% de los 30 millones de conductores que hay en España. A este dato hay que añadir que más del 90% de los conductores sigue conduciendo después de los 60 años, según datos de la DGT.

Las estadísticas más recientes publicadas en el último año por los organismos competentes evidencian un incremento, en el conjunto del territorio español, de un 2% de víctimas mortales entre los conductores mayores de 65 años (476 muertos). Los expertos han señalado que, como en la mayoría de los ámbitos de la vida, el aumento de edad no tiene por qué traducirse en impedimentos físicos o psicológicos, ya que, en múltiples ocasiones, los mayores de 70 años presentan mejores condiciones para una conducción segura que personas de edades cronológicas más bajas.

Esta jornada se enmarca en el Programa de Seguridad Vial que la Fundación Abertis lleva a cabo en todos los países en los que opera el Grupo (Brasil, España, Francia, Puerto Rico y Chile) y que está articulado en cuatro grandes líneas de actuación: educación en las escuelas, actividades de divulgación y sensibilización, como la campaña *Te queda una vida. No la pierdas en la carretera*, para jóvenes de entre 18 y 30 años e impulso de campañas de sensibilización en colaboración con centros especializados, como el Instituto Guttmann o el Hospital Nacional de Paraplégicos de Toledo.

La Fundación Abertis es pionera en el desarrollo de acciones de información y sensibilización en materia de seguridad vial del colectivo de conductores y peatones de la tercera edad. ■



En la sede de la Fundación Abertis

# La Red de Reservas de la Biosfera Mediterráneas de la UNESCO inicia su actividad

La institución está conformada inicialmente por un total de 60 reservas de la biosfera ubicadas en 14 países



TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS

El pasado mes de junio tuvo lugar la presentación de la Red de Reservas de la Biosfera Mediterráneas (RRBMed) en el castillo de Castellet (Barcelona), Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas y sede de la Fundación Abertis.

La inauguración institucional de la jornada corrió a cargo de Federico Ramos, secretario de Estado de Medio Ambiente; Qunli Han, director de la División de Ecología y

Ciencias de la Tierra de la UNESCO; Juan Manuel de Barandica, embajador delegado de España ante la UNESCO, y Josep Maria Coronas, secretario general de Abertis.

También participaron en los actos de presentación Miguel Clüsener-Godt, coordinador del programa MaB de la UNESCO; Basilio Rada, director de Parques Nacionales; Sergi Loughney, director de la Fundación Abertis y del Centro UNESCO, y Martí Boada, coordinador del Centro.



COMO UNO DE LOS PRIMEROS ACTOS DE ACTIVIDAD DE LA RED, SE CELEBRÓ UN DEBATE BAJO EL TÍTULO 'LAS DOS ORILLAS DEL MEDITERRÁNEO'

## Materiales de divulgación

La RRBMed está conformada inicialmente por 60 reservas de la biosfera ubicadas en 14 países: Argelia, Bulgaria, Croacia, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Israel, Italia, el Líbano, Marruecos, Montenegro, Portugal y Túnez.

Con el objetivo de dar a conocer las reservas de la biosfera que formarán parte de la RRBMed, se ha elaborado una serie de materiales monográficos para la divulgación de las características y los valores del patrimonio natural, paisajístico y cultural de cada uno de estos espacios.

La sede de la Fundación Abertis ya es plenamente operativa como Centro Internacional UNESCO.





Los participantes posan en el exterior del castillo de Castellet.

### Debate y sesión de trabajo

Como uno de los primeros actos de actividad de la Red, se celebró un debate bajo el título *Las dos orillas del Mediterráneo*, en el que intervinieron Josep Roca, sumiller de El Cellar de Can Roca; Josefina Castellví, oceanógrafa y experta en la Antártida; Shlomo Ben Ami, vicepresidente del Centro Internacional de Toledo para la Paz, y Munther Haddadin, exministro de Agua e Irrigación de Jordania.

El debate permitió abrir un diálogo entre los participantes, que mostraron su visión personal y singular acerca del Mediterráneo como lugar de encuentro entre el

sur de Europa, el norte de África y el occidente de Asia, con una rica diversidad cultural y paisajística, así como una compleja realidad sociopolítica.

La actividad prosiguió por la tarde con una sesión de trabajo, que se abrió con una ponencia marco de Antonio Troya, miembro de la Oficina Mediterránea de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), y siguió con el proceso de articulación y constitución de la Red de Reservas de la Biosfera Mediterráneas mediante la aprobación y firma del documento correspondiente por parte de los gestores y los representantes de los Comités MaB de la UNESCO.

Asimismo, tuvo lugar una segunda jornada en la Reserva de la Biosfera del Montseny. Durante una visita de campo, los participantes tuvieron la oportunidad de conocer un espacio emblemático desde el punto de vista de la gestión, la singular biogeografía del macizo y los elementos del patrimonio cultural, así como nuevas experiencias exitosas de actividades socioeconómicas que promueven la conservación del paisaje.

### Proyecto modélico

El debate sobre el cambio climático está en la agenda de los poderes políticos y económicos, y a él se ha referido también la Santa Sede en la reciente encíclica de Su Santidad el Papa Francisco sobre el medio ambiente. En este sentido, Abertis, compañía presidida por Salvador Alemany y que dirige su CEO-vicepresidente Francisco Reynés, lidera un proyecto modélico entre empresa, medio ambiente y la UNESCO, como es el Centro Internacional UNESCO de Reservas de la Biosfera Mediterráneas en la sede de la Fundación Abertis del castillo de Castellet. La directora general de la UNESCO, Irina Bokova, destacó en un encuentro reciente en París con Sus Majestades los Reyes su satisfacción por la primera colaboración entre la UNESCO y una empresa privada, en este caso Abertis. ■

■ ■ ■  
EL DEBATE ABRIÓ UN DIÁLOGO  
SOBRE EL MEDITERRÁNEO  
COMO UN LUGAR DE  
ENCUENTRO ENTRE EL SUR DE  
EUROPA, EL NORTE DE ÁFRICA  
Y EL OCCIDENTE DE ASIA

Abertis, con el arte

# Velázquez, acontecimiento cultural del año en Francia

La retrospectiva, patrocinada por Abertis, muestra el panorama completo de la obra de Diego Velázquez, desde sus inicios en Sevilla hasta sus últimos años, y la influencia que su arte ejerce en sus contemporáneos

TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS



La infanta María Teresa de España, óleo sobre lienzo de 1651-1654, es una de las obras emblemáticas de la muestra

La exposición *Velázquez*, abierta en París desde el 26 de marzo y patrocinada por Abertis, se ha consolidado como uno de los acontecimientos culturales del año en la capital francesa, con una media de visitas de cerca de 5.000 personas diarias, hasta un total de casi medio millón de personas (478.833).

Se trata de la primera retrospectiva de Diego Velázquez en Francia, en la que se presenta un panorama completo de la obra del artista español, desde sus inicios en Sevilla hasta sus últimos años, y la influencia que su arte ejerce en sus contemporáneos. La mues-

SE TRATA DE LA PRIMERA RETROSPECTIVA DE DIEGO VELÁZQUEZ EN FRANCIA, EN LA QUE SE PRESENTA UN PANORAMA COMPLETO DEL ARTISTA ESPAÑOL

tra ha sido posible gracias al esfuerzo conjunto del Museo del Louvre y el Grand Palais, con la colaboración del Kunsthistorisches Museum de Viena y el apoyo generoso del Museo del Prado. Cuenta con préstamos totalmente excepcionales como *La fragua de Vulcano* (Museo del Prado, Madrid) y otras obras maestras como la *Venus del espejo* (National Gallery, Londres) o el *Retrato de Inocencio X* (Palazzo Doria Pamphili, Roma), iconos universales de la historia del arte. La muestra, que se inauguró el pasado 26 de marzo, pudo verse hasta el 13 de julio en el Grand Palais de París.

La retrospectiva, que será sin duda un acontecimiento cultural del año en la capital francesa, fue inaugurada con la presencia de SS. MM. los Reyes de España, Don Felipe VI y Doña Letizia, y el presidente de la República Francesa, François Hollande. En los diversos actos relacionados con la inauguración han participado el vicepresidente ejecutivo y consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, y los principales representantes de su filial francesa, Sanef, el presidente, Alain Minc, y el director general, Lluís Deulofeu.

La exposición rompe con las retrospectivas tradicionales al presentar los principales interrogantes que afectan a la vida del artista con descubrimientos sobrevenidos durante los últimos años, exponiendo, en algunos casos por primera vez, obras descubiertas recientemente.

## Abertis con la cultura

Abertis, a través de la Fundación Abertis y de sus filiales en los países en los que está presente, ha patrocinado importantes exposiciones culturales en los últimos años, como la

gran retrospectiva de Salvador Dalí, que batió récords históricos de visitas en las ciudades donde pudo verse: en 2012, en el Centro Georges Pompidou de París (con patrocinio de Sanef); en 2013, en el Reina Sofía de Madrid (con patrocinio de la Fundación Abertis), y en 2014, en Río de Janeiro y São Paulo (con patrocinio de la filial brasileña de Abertis, Arteris), convirtiéndose en la primera retrospectiva de Salvador Dalí en viajar a Latinoamérica y la más visitada en la historia del artista.

Fruto de la colaboración entre Abertis y el Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, han viajado al museo madrileño importantes exposiciones como la gran retrospectiva del artista pop Richard Hamilton que pudo verse en 2014. En la agenda de 2015, destaca el proyecto expositivo de las colecciones del



**LA MUESTRA CUENTA CON PRÉSTAMOS TOTALMENTE EXCEPCIONALES COMO 'LA FRAGUA DE VULCANO' Y OTRAS OBRAS MAESTRAS COMO LA 'VENUS DEL ESPEJO'**

Kunstmuseum de Basilea, que puede visitarse hasta el 14 de septiembre del 2015 en el centro madrileño.

La vinculación de Abertis con el mundo del arte cuenta también con otro hito histórico muy destacado, con la adquisición en el año 2007, mediante dación, del óleo del artista malagueño Pablo Ruiz Picasso, *Mujer con gorro y con cuello de piel* (1937), actualmente en el Museu Nacional d'Art de Catalunya (MNAC).

Además, colabora con las principales instituciones culturales y artísticas del país como el Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona (CCCB), la Fundación Amigos del MNAC, la Fundación del Gran Teatre del Liceu, la Fundación Macba, la Fundación Orquesta de Cámara de Granollers, la Fundación Orfeón Catalán-Palau de la Música, la Fundación Pau Casals, la Fundación del Auditorio, la Fundación Amigos del Museo del Prado, el Teatro Real, el Teatre Nacional de Catalunya, entre otros.

#### **Abertis en Francia**

Abertis es el principal inversor español en Francia. En los últimos años, el grupo ha realizado inversiones acumuladas de más de 5.000

millones de euros en el país, fortaleciendo su presencia en el negocio de autopistas.

La presencia de Abertis en el país se canaliza a través del grupo concesionario Sanef, donde tiene una participación del 52,55%. El grupo gestiona más de 1.900 kilómetros de vías de peaje en el norte de Francia, Normandía y Aquitania, entre las que destacan cuatro de las siete vías de acceso por autopista a la Île de France (la región de París) y también el tráfico que conecta Alemania, Bélgica y Luxemburgo con el norte de Francia y el Reino Unido. En total, suponen el 22% de la cuota del mercado de autopistas de peaje en Francia.

Asimismo, Abertis está presente en el país galo por medio de la actividad de la Fundación Abertis y de la Chaire Abertis, adscrita a l'École des Ponts ParisTech e IFSTTAR, que desde 2011 trabaja para la formación y en la investigación en materia de gestión de infraestructuras. ■

**SS. MM. los Reyes de España, Don Felipe VI y Doña Letizia, inauguraron la exposición de Velázquez en París, patrocinada por Abertis.**



Con el patrocinio de Arteris, filial de Abertis

# La obra de Miró viaja a Brasil

La muestra del pintor catalán pone de relieve su voluntad de llegar a la pureza del arte explorando más allá de la pintura convencional

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Abertis, a través de su filial en Brasil, Arteris, patrocina la primera retrospectiva de Joan Miró en Brasil. La muestra toma el título de *Joan Miró. A força da matéria* y reúne un total de 114 obras del artista, entre las que se incluyen pinturas, dibujos, esculturas y obra gráfica realizados entre los años 1931 y 1981. Las obras forman parte de la colección de la Fundación Joan Miró (66 del total), así como de particulares.

El título elegido y la selección de obras ponen de relieve la voluntad de Miró de llegar a la pureza del arte explorando más allá de la pintura convencional. La muestra evidencia la experimentación constante con técnicas, soportes y procedimientos diferentes que lo llevaron al desarrollo de una nueva cultura de la materia.

Se trata de la primera exposición que la Fundación Joan Miró organiza en Brasil, y podrá visitarse del 24 de mayo al 16 de agosto en el Instituto Tomie Ohtake, en São Paulo, y del 2 de septiembre al 15 de noviembre en el Museu de Arte de Santa Catarina, en la ciudad de Florianópolis.

En el acto celebrado con motivo de la inauguración de la muestra, el día 21 de mayo



David Díaz, consejero delegado de Arteris, en su discurso inaugural de la exposición de Miró en São Paulo.

en São Paulo, participaron representantes de Abertis y de Arteris, así como de los organizadores.

El consejero delegado de Arteris, David Díaz, destacó la importancia del patrocinio cultural, a través de la pasada exposición de Salvador Dalí y, ahora, la de Joan Miró, para reforzar la imagen de Arteris como una compañía dedicada a la gestión de autopistas de una manera eficiente y sostenible, sin olvidar su compromiso con la Responsabilidad Social Corporativa en el territorio en el que opera, y con las comunidades con las que convive.

Por su parte, Ricardo Ohtake, presidente del Instituto Tomie Ohtake, centro que acoge la muestra en São Paulo, agradeció a Abertis y a su filial Arteris su compromiso con la cultura, poniéndolas como ejemplo para otras empresas en Brasil.

Rosa Maria Malet, directora de la Fundación Miró en Barcelona, explicó la importancia de esta muestra: "*Joan Miró. A força da matéria* es la primera exposición que la Fundación Joan Miró organiza en Brasil. Para el equipo de la Fundación es un reto estimulante poder acercar la obra del artista al público de otros países, con un proyecto que va más allá de la propuesta expositiva: más de cien obras de su fondo y del de la familia Miró descubrirán al visitante la experimentación constante de Joan Miró con varias técnicas, soportes y procedimientos, a partir de su uso personal de la materia".

Finalmente, Sergi Loughney, director de la Fundación Abertis, destacó la importancia de la Responsabilidad Social Corporativa para Abertis, centrada en varios ejes de actividad, como la cultura, el medio ambiente y la acción social a través de la concienciación por la seguridad vial y la reducción de la siniestralidad en las carreteras, prioritarias en todos los países en los que Abertis está presente. ■



Colaboración universidad-empresa

# Nueva edición de los Premios Abertis

El IV Premio Internacional ha reconocido una tesis sobre la homogeneización del flujo de tráfico en las autopistas

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

El IV Premio Internacional Abertis de Gestión de Infraestructuras del Transporte ha recaído este año en el doctor Julien Monteil, en la categoría de tesis doctoral, por *Investigating the effects of cooperative vehicles on highway traffic flow homogenization: analytical and simulation studies*. En la categoría de tesinas y trabajos de final de carrera o máster, la ganadora fue Irene Martínez Josemaría, con el trabajo *Effects of freeway traffic homogeneity on lane changing activity: the role of dynamic speed limits*. Ambos han sido los ganadores de los premios nacionales, en sus respectivas categorías, que la Cátedra Abertis ha entregado en Francia y España.

El Premio Internacional es un galardón que entrega anualmente la Cátedra Abertis y que distingue a los mejores trabajos seleccionados entre los finalistas de las ediciones locales del premio en Brasil, Chile, España, Francia y Puerto Rico. La previsión es que algunos de estos jóvenes investigadores hagan una estancia en alguna de las empresas del Grupo Abertis en el mundo.

El acto de entrega del Premio Internacional ha tenido lugar por primera vez en el Auditorio Leonardo da Vinci de la nueva sede del Grupo Abertis en Barcelona, y ha contado con la presencia del secretario de Territorio y Movilidad de la Generalitat de Catalunya, Ricard Font; del presidente de Abertis, Salvador Alemany; del vicepresidente-consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés; del vicerrector de la Universitat Politècnica de Catalunya, Sisco Vallverdú; del director de la Cátedra Abertis en España, Francesc Robusté, y su homólogo en Francia, Simon Cohen, y del director de Relaciones Institucionales y RSC de Abertis, Sergi Loughney.

También se han entregado los XII Premios Abertis de la Cátedra Abertis en España, en asociación con la UPC-BarcelonaTech, y que han recaído en la doctora Mari Paz Linares Herreros, en la categoría de tesis doctoral con un trabajo titulado *A mesoscopic traffic simulation based dynamic traffic assignment*. En la categoría de trabajo de final de carrera o máster, la ganadora ha sido Irene Martínez Josemaría, por el mismo trabajo que la ha llevado a ganar el IV Premio Internacional, *Effects of freeway traffic homogeneity on lane changing activity: the role of dynamic speed limits*.

Los Premios Abertis, en sus ediciones a escala de país, tienen una dotación económica de 10.000 euros en la categoría de tesis y de 4.000 euros en la categoría de tesina. Los mismos son evaluados por un panel de expertos en las distintas áreas del campo de ingeniería e infraestructura de transporte.

## Red Internacional de Cátedras Abertis

La presencia internacional de la Cátedra Abertis, creada en 2003, es cada vez mayor y constata el compromiso de la compañía con el mundo académico, al contribuir a la investigación sobre la repercusión de las grandes obras en el territorio y mejorar así la calidad de vida de sus habitantes. La Red Internacional de Cátedras Abertis está presente en España, Francia, Puerto Rico, Chile y Brasil, en colaboración con las siguientes universidades: Universitat Politècnica de Catalunya-BarcelonaTech (Barcelona, España); IFSTTAR, École des Ponts-ParisTech, Fondation des Ponts, (París, Francia); Universidad de Puerto Rico (San Juan, Puerto Rico); Pontificia Universidad Católica de Chile (Santiago, Chile), y Universidad Politécnica de São Paulo (São Paulo, Brasil). ■

De izq. a dcha.: Enrique Martín Alcaide, Irene Martínez Josemaría, Julien Monteil y Mari Paz Linares Herreros.



Director de la Cátedra Abertis Francia

# Simon Cohen: “El Premio Abertis ayuda a sensibilizar al mundo profesional del transporte”

Desde su privilegiada posición académica en el IFSTTAR y el ParisTech, Cohen analiza el papel que desempeña Abertis como promotor de la investigación en el sector de las infraestructuras del transporte

TEXTO Y FOTOS ARTERIS

La investigación de las infraestructuras del transporte es algo que Simon Cohen conoce bien. Su trayectoria profesional y su experiencia académica lo avalan a la hora de profundizar en el interés de Abertis por la formación en este campo.

■ ■ ■

**Como director de la Cátedra Abertis Francia, y teniendo en cuenta su experiencia en el sector de los transportes, ¿cuáles son sus funciones y qué objetivos espera alcanzar a corto plazo?**

Soy director de investigación en el Instituto Francés de Ciencias y Tecnologías de Transportes, Fomento y Redes (IFSTTAR) y profesor en la Escuela de Puentes y Caminos ParisTech. Mis competencias se centran principalmente en la explotación vial, en la ingeniería del tráfico y en los sistemas inteligentes de transportes (ITS). La Cátedra Abertis Francia de gestión de infraestructuras del transporte se creó a principios de 2011. Dirigir esta cátedra me permite estar posicionado en el centro de un triángulo que vincula la investigación, la formación superior y el mundo empresarial. A corto plazo, el objetivo principal consiste en hacer que estas tres entidades colaboren

conforme a la hoja de ruta de cada una de las cátedras Abertis de la red actual. Este movimiento lo hemos accionado nosotros. Dentro de este círculo virtuoso, cada una de estas tres entidades obtiene sus ventajas: la investigación aplicada tiene una mayor capacidad de respuesta frente a las preocupaciones de los gestores de infraestructuras, la formación y los medios profesionales se benefician de los últimos desarrollos derivados de la investigación y la empresa integra a ingenieros y a ejecutivos bien formados.

Sobre este último punto, me gustaría destacar la iniciativa de la Cátedra Abertis Francia con la Escuela de Puentes y Caminos ParisTech. La cátedra financia todos los años las sesiones de formación centradas en la simulación del tráfico. Alumnos ingenieros y estudiantes del máster de

■ ■ ■

**“ SÓLO LOGRAREMOS HACER PROGRESAR LA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TRABAJANDO CODO CON CODO CON LOS OPERADORES DE REDES**

Transportes se benefician de esta formación complementaria que, a fin de cuentas, favorece tanto a los gabinetes de estudios como a los asesores del sector.

■ ■ ■

**¿En qué medida contribuye la Cátedra Abertis a mejorar la gestión de infraestructuras del transporte de su país?**

Quien dice gestión de infraestructuras del transporte dice operadores de redes. Únicamente lograremos hacer progresar este sector trabajando codo con codo con estos gestores. Son posibles varias acciones de acompañamiento, como la difusión de conocimientos avanzados, la formación de ejecutivos (seminarios, cursos especializados), la experiencia e incluso la colaboración de la investigación y el desarrollo.

El premio de la cátedra Abertis, concedido todos los años, es una importante acción que se inscribe en esta perspectiva de comunicación y difusión de los conocimientos avanzados. Al recompensar estos trabajos de tesis y másteres, el premio permite asimismo sensibilizar al mundo profesional de los transportes sobre las grandes cuestiones científicas a las que se enfrentará a corto o medio plazo. Por ejemplo, entre los





Simon Cohen cree que la colaboración entre universidad y empresa puede mejorar en Francia.

temas premiados recientemente, podemos encontrar cuestiones clave como la explotación de los vehículos cooperativos a la explotación de las carreteras, la electromovilidad, la protección de la biodiversidad en la gestión de infraestructuras del transporte o incluso las nuevas tecnologías al servicio de la seguridad vial.



**Abertis, gracias a su red internacional de cátedras, anima la colaboración entre la universidad y la empresa. ¿Cómo evaluaría usted esta colaboración?**

Me parece que en Francia esta colaboración sigue siendo tímida. A mi entender, a menudo se limita a acoger a estudiantes en el marco de los trabajos de máster y, en muchas menos ocasiones, de tesis. Ahora bien, los modos de colaboración pueden adoptar múltiples formas muy enriquecedoras. Por ejemplo, podemos mencionar los contratos de colaboración en materia de investigación, la experiencia de un investigador o de un equipo en la empresa, la prestación de análisis por parte de un laboratorio, el traspaso tecnológico para una evaluación o, incluso, la colaboración en proyectos nacionales, europeos o internacionales. Hay nu-

merosas vías de colaboración que podemos tomar para incrementar esta colaboración. Probablemente en el extranjero existan otras prácticas que merezcan ser analizadas.



**En términos de seguridad vial, las autopistas son las carreteras con menor índice de siniestralidad. ¿Qué medidas cree que deberán adoptarse para mejorar la seguridad?**

Las políticas de seguridad vial se basan habitualmente en tres componentes: el vehículo, el conductor y la infraestructura. Los progresos relativos a la seguridad de los vehículos, gracias a los dispositivos de conducción asistida (ADAS) o de adaptación inteligente de la velocidad (ISA), competen principalmente al sector industrial. En cuanto a los actores institucionales, éstos actúan en términos de reglamentación: control-sanciones, campañas de educación vial y de formación, lucha contra la alcoholemia, limitaciones de velocidad, etcétera. Por último, los gestores de redes tratan principalmente el último componente: la infraestructura y su entorno.

Al tratarse de autopistas (las infraestructuras viales más seguras), podemos por ejemplo mencionar el interés de las siguientes medidas:

- El mantenimiento de medios más seguros y de calidad (tratamiento de las zonas con riesgo de accidentes, las barreras para las motos, la seguridad en los túneles).
- El refuerzo de la seguridad del personal de mantenimiento y de explotación, especialmente durante las obras.
- El despliegue de dispositivos innovadores para una conducción segura y cómoda. Se trata de la importante contribución de las nuevas tecnologías al campo de la seguridad: sistemas de información y de alerta, vigilancia y detección automática de incidentes, detección de obstáculos, detección de niebla, entre otros.

Por último, no debemos olvidar destacar la importancia de las medidas de explotación que reducen los accidentes y su gravedad, como la regulación de los accesos y el control de la velocidad. ■

## Compromiso social

# La Fundación Abertis, con el Instituto Guttmann en su 50 aniversario

El Instituto Guttmann, inaugurado en Barcelona el 27 de noviembre de 1965, se ha convertido en uno de los referentes internacionales en su especialidad, la neurorrehabilitación

TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS

La Fundación Abertis presta su apoyo al Instituto Guttmann en la celebración de su 50 aniversario, ayudando en el desarrollo de los principales proyectos asistenciales, científicos y sociales del Instituto, especialmente aquellos enfocados hacia la seguridad vial de los más jóvenes. Recientemente, ambas entidades han fomentado la conducción responsable en las zonas de ocio nocturno más concurridas de distintas poblaciones catalanas en el marco de la campaña *Te queda una vida*, que lidera la Fundación Abertis.

En el acto de firma del convenio de colaboración estuvieron presentes el presi-

dente de Abertis y de la Fundación Abertis, Salvador Alemany; el presidente de la Fundación Instituto Guttmann, Francesc Homs; el director de Relaciones Institucionales de Abertis y director de la Fundación Abertis, Sergi Loughney, y el director del Instituto Guttmann, el doctor Josep María Ramírez.

El Instituto Guttmann, inaugurado en Barcelona el 27 de noviembre de 1965, se ha convertido en uno de los referentes internacionales en su especialidad, la neurorrehabilitación. Fundado por Guillermo González Gilbey, portador de una tetraplejía, e inaugurado por el doctor Sir Ludwig Guttmann, neurocirujano alemán que cambió el

## El compromiso de la Fundación Abertis

La Fundación Abertis es, desde sus inicios, Entidad Amiga del Instituto Guttmann y este año respaldará especialmente las siguientes actividades conmemorativas:

- La organización de dos acontecimientos científicos. El B-Debate sobre Salud Cerebral, organizado conjuntamente con Biocat y "la Caixa" en el mes de mayo, y las XXVII Jornadas Técnicas del Instituto Guttmann, que harán posible la celebración de cuatro congresos: las XXXII Jornadas Nacionales de la Sociedad Española de Paraplejía (SEP), el XXI Simposio de la Asociación Española de Enfermería Especializada en el Lesionado Medular (ASELME), la I Jornada de Tecnología y Rehabilitación y unas jornadas dirigidas a las asociaciones de personas con discapacidad impulsadas desde

el Consejo Social y de Participación del Instituto Guttmann, en las que se debatirá sobre Innovación social y discapacidad. Debates sobre la discapacidad en el marco de una sociedad en transformación.

- La traducción, subtitulación y difusión a través de las televisiones catalana y española del telefilme inglés *The Best of Men*, una producción de la BBC que narra la vida del doctor Ludwig Guttmann, neurocirujano alemán que cambió el pronóstico de las personas con lesión medular y que fue impulsor de los Juegos Paralímpicos.
- La producción gráfica de una litografía conmemorativa creada especialmente y de forma altruista por el artista Enric Ansesa.

pronóstico de las personas con lesión medular y que fue impulsor de los Juegos Paralímpicos, fue el primer hospital de España dedicado a la lesión medular. Ahora, 50 años más tarde, llevará a cabo múltiples actividades institucionales, científicas y sociales para conmemorar este aniversario.

### Amigos del Instituto Guttmann

La iniciativa Amigos del Instituto Guttmann está formada por empresas, entidades y personas que, a través de sus aportaciones y su apoyo, nos conceden su confianza y estima, y además nos ayudan a alcanzar los objetivos fundacionales para mejorar la



### AMBAS ENTIDADES HAN FOMENTADO LA CONDUCCIÓN RESPONSABLE EN LAS ZONAS DE OCIO NOCTURNO MÁS CONCURRIDAS DE DISTINTAS POBLACIONES CATALANAS

autonomía y la calidad de vida de las personas con discapacidad. Los Amigos del Instituto Guttmann son un ejemplo de la sensibilidad, la responsabilidad y el compromiso

de todos los adheridos a esta iniciativa y pone de manifiesto la capacidad de la sociedad para actuar solidariamente en busca de un mundo mejor. Los recursos económicos que aportan los Amigos se destinan a dar continuidad y mejorar las actividades medicorrehabilitadoras, científicas, docentes y sociales del Instituto Guttmann. ■

El presidente de Abertis, Salvador Alemany, y el de la Fundación Instituto Guttmann, Francesc Homs.



## Movilidad escolar

# En marcha el proyecto KanGo!

La iniciativa facilitará el uso del transporte público para ir al colegio. La prueba piloto, que se activó en enero, se lleva a cabo en seis centros escolares de Barcelona

TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS



La Fundación Abertis, el Ayuntamiento de Barcelona, la Fundación Catalana Síndrome de Down, Telefónica y Transportes Metropolitanos de Barcelona desarrollan el proyecto KanGo! con el fin de facilitar el uso del transporte público por parte de los escolares del distrito de Sarrià-Sant Gervasi (Barcelona). Se trata de una prueba piloto que pretende favorecer la autonomía de los niños aportando seguridad y confianza a las familias y al alumnado en sus desplazamientos a los centros educativos.

La prueba piloto consiste en aplicar la tecnología NFC (del inglés *Near Field Com-*

■ ■ ■  
**ACTUALMENTE PARTICIPAN EN LA INICIATIVA EN TORNO A 100 NIÑOS Y NIÑAS, CIFRA QUE VARÍA EN FUNCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN FAMILIAR DIARIA**

*munication*) en las paradas de las líneas de autobús urbano más cercanas a las escuelas; enviar información a las familias del paso de sus hijos por las paradas establecidas y que las familias reciban por SMS o correo electrónico un aviso informativo.

## La tecnología NFC

La NFC es una tecnología que facilita la interconexión de dispositivos y el intercambio de datos sin contacto explícito en entornos acotados. Por lo tanto, las familias de los niños podrán recibir automáticamente información sobre el punto en el que éstos se encuentran (paradas o escuela) tan pronto como validen su tarjeta de transporte. Para ello, en cada una de las paradas establecidas habrá una persona, llamada cooperante KanGo!, que formará parte de la Fundación Catalana Síndrome de Down y velará por que quede marcado el control de paso de cada alumno. Para el buen funcionamiento de esta iniciativa se solicita a las escuelas que cuenten con un punto de validación en la entrada del centro, así como su implicación en el proyecto y la mediación con las familias.

Actualmente participan en la iniciativa en torno a 100 niños y niñas, cifra que varía en función de la organización familiar diaria. Para participar en este proyecto los niños deben tener un mínimo de 8 años, llevar la tarjeta de transporte (T12) así como la tarjeta identificativa con el dispositivo NFC y pasar por el punto de control de la parada establecida y por el punto de la escuela.

Seis centros se han sumado al proyecto: el IE Costa i Llobera, el Colegio Sant Ignasi, La Salle Bonanova, el Colegio Jesús-Maria Sant Gervasi, la Escuela Tàber y la Escuela Projecte.

La prueba piloto, que se activó el pasado mes de enero, estará en marcha hasta junio del presente año 2015. Entre los meses de junio y julio se realizará una evaluación de los objetivos alcanzados y de las carencias detectadas en el proyecto.

En el acto de presentación del convenio estuvieron presentes el director de Relaciones Institucionales de Abertis y director de la Fundación Abertis, Sergi Loughney; el regidor del distrito de Sarrià-Sant Gervasi, Joan Puigdollers; la directora general de la Fundación Catalana Síndrome de Down, Katy Trias, y el director de Administraciones Públicas de Telefónica en Cataluña, Mariano Yagüez. ■

## Ampliar la accesibilidad

# Acuerdo con la ONCE

La Fundación Abertis y la Fundación ONCE facilitarán el tráfico por autopista de las personas con discapacidad

TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS

La Fundación Abertis y la Fundación ONCE han suscrito un convenio de colaboración por el que ambas entidades trabajan conjuntamente para promover medidas que permitan mejorar las prestaciones y condiciones del servicio en el tránsito por autopistas para el colectivo de personas con discapacidad y con movilidad reducida.

La firma del acuerdo contó con la presencia del director general de la Fundación ONCE, José Luis Martínez Donoso, así como del director de Relaciones Institucionales de Abertis y director de la Fundación Abertis, Sergi Loughney.



La colaboración contempla también la necesidad de aprovechar la innovación para fomentar y favorecer la inclusión social actuando en servicios, productos, entornos, medios de transporte y movilidad y aplicaciones TIC. En definitiva, se trata de que las infraestructuras y servicios públicos y privados puedan ser utilizados por todas las per-

sonas en igualdad de condiciones, con mayor eficiencia e interactividad.

Por último, el acuerdo establece la promoción de acciones de difusión con el fin de sensibilizar a la sociedad sobre los derechos de las personas con discapacidad, la accesibilidad universal y la inclusión plena del colectivo. ■

## Reconocimiento institucional

# La Fundación Abertis recibe el Premio Stela 2015

El galardón distingue las iniciativas en favor de la integración laboral de personas con síndrome de Down

TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS

La Fundación Abertis recibió en marzo uno de los Premios Stela 2015 por su labor en la integridad laboral de personas con síndrome de Down u otra discapacidad que otorga la Fundación Síndrome de Down de Madrid. Por parte de la Fundación Abertis recogieron el premio el auxiliar administrativo de las oficinas del grupo Abertis en Madrid (paseo de la Castellana, 49), Juanjo Barragán, y los cooperantes viales de la Fundación Abertis,

Juan Manuel Baños y Rebeca Pérez, que estuvieron acompañados por el director de proyectos de la Fundación Abertis, Ricard Fornesa.

Los cooperantes viales de la Fundación Abertis ayudan a facilitar el acceso a las escuelas de niños y niñas en edad escolar, en Madrid y Barcelona, ejerciendo de apoyo a familias y cuerpos de seguridad. En total, la Fundación Abertis emplea a 31 personas con síndrome de Down o alguna otra discapacidad.



El Programa Stela es una iniciativa de la Fundación Síndrome de Down de Madrid que nació en 1995 con el objetivo de facilitar y promover la inserción social y laboral de personas con síndrome de Down y otras discapacidades intelectuales a través de la metodología del Empleo con Apoyo, como vía para su plena integración en nuestra sociedad. Este año, un total de 30 empresas han empleado a 49 personas. ■



## Francisco Reynés, ponente principal en el Observatorio Colón

Francisco Reynés, consejero delegado y vicepresidente de Abertis, fue el ponente principal del Observatorio Colón, que se realizó por primera vez en Barcelona y reunió a más de 80 directivos de las principales empresas del país. Francisco Reynés impartió en el Real Club de Polo de Barcelona la ponencia *Trabajo en equipo y gestión del talento*, en la que destacó la importancia de la seguridad jurídica para la captación de nueva inversión. "Es más importante la seguridad jurídica de un país que los diferentes cambios políticos que pueda haber. Las elecciones son

cada cuatro años, pero las inversiones, sobre todo en un sector como el nuestro, son a largo plazo y no se pueden cambiar las reglas de un partido una vez que ha comenzado", afirmó el consejero delegado de Abertis. Asimismo, subrayó la necesidad de un líder que sepa integrar la cultura de la compañía que dirige y dar importancia al trabajo del equipo. "Un líder debe de ser capaz de asumir los fracasos y de compartir el éxito con los equipos." En ese sentido, dijo que en esta tarea es imprescindible contratar "empleados con buen rollo, que tengan inteligencia emocional". ■

## Solidaridad con Valparaíso, en Chile

Tras el incendio que azotó en marzo las ciudades chilenas de Valparaíso y Viña del Mar, la Fundación Abertis, en colaboración con la Cruz Roja, volvió a solidarizarse con sus habitantes con aportaciones para rehabilitar la zona afectada. El fuego consumió unas 560 hectáreas de la periferia de la ciudad y unas 7.000 personas se vieron obligadas a evacuar sus viviendas. El incendio tuvo lugar un año después de que otro fuego devastara la misma zona, en abril de 2014, que causó varios muertos y la destrucción de cientos de viviendas. ■



Vista panorámica de la magnitud del incendio en Valparaíso.



## Condolencias por el fallecimiento de Leopoldo Rodés

El Grupo Abertis ha expresado su pesar por el fallecimiento el pasado mes de julio de Leopoldo Rodés, que entre otras responsabilidades era presidente del Consejo Asesor Internacional de la compañía y patrono de la Fundación Abertis. Leopoldo Rodés mantenía una estrecha vinculación con el proyecto de Abertis Infraestructuras desde hace muchos años. En ese

sentido, cabe recordar que, entre 2005 y 2013, formó parte de su Consejo de Administración y que en 2013 se incorporó en calidad de presidente al Consejo Asesor Internacional, desde el que ha llevado a cabo una intensa labor de asesoramiento al Consejo de Administración y a la alta dirección del Grupo junto a otros profesionales de reconocido prestigio internacional. ■

## Nueva campaña de seguridad vial de Metropistas

Metropistas se ha unido a una campaña educativa para llevar el mensaje sobre la importancia de usar siempre el cinturón. Su integración consistió en la distribución de material educativo y llaveros con mensajes para animar a los conductores a abrocharse en todo momento el cinturón. "Conducir es una gran responsabilidad y tenemos que hacerlo con sentido común. La seguridad vial es uno de los principales compromisos de Metropistas con la sociedad y la meta es lograr una reducción de accidentes graves, heridos y consecuencias fatales en las carreteras, así como mejorar el tiempo de respuesta si ocurre un accidente", expresó Gonzalo Alcalde, consejero delegado de Metropistas en Puerto Rico. El material promocional fue repartido en las plazas de peaje ubicadas a lo largo de la PR-22 y la PR-5. ■

## VIII Premio Factor Humà

La Fundació Factor Humà, en la que colabora Abertis, celebró el pasado mes de junio el VII Premio Factor Humà Mercè Sala, que distingue casos de éxito organizativo o empresarial. En esta edición, el premio recayó en AMAT Inmobiliaris por su espíritu innovador y compromiso ético con los clientes. El Auditorio del CaixaForum fue el espacio de referencia donde más de 300 empresarios se reunieron para conocer la iniciativa ganadora de esta edición. El jurado, formado por personas que conocieron a Mercè Sala además de por ganadores del premio en ediciones pasadas y referentes en la gestión de las personas, ética y empresa, tuvo en cuenta que la empresa candidata cumplía con los cuatro valores que Mercè Sala representaba: pragmatismo, innovación, visión global y trato humano. ■

## Abertis Autopistas, distinguida por su calidad de servicio

Abertis Autopistas ha renovado su certificación en ISO 9001 por su Sistema de Gestión de la Calidad aplicado a la actividad de explotación, conservación, mantenimiento y la gestión de proyectos y obras de las autopistas. Asimismo, renueva también su certificación ISO 14001, que reconoce su labor medioambiental aplicada a la actividad de explotación, conservación, mantenimiento y gestión de proyectos y obras de sus autopistas. Por último, obtiene la renovación de la norma OHSAS 18001 basada en la definición de sistemas de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo. Esta triple certificación, que obtuvo por primera vez en 2012 y

que ahora renueva, tiene una vigencia de tres años y está sujeta a controles anuales. En el proceso, Abertis Autopistas se ha sometido a una auditoría de renovación realizada por la empresa acreditada TÜV RHEINLAND. ■



## Abertis, presente en el III Foro Anual del Consejero

La presidenta de la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), Elvira Rodríguez, y directivos de empresas cotizadas, entre ellas Abertis, participaron en junio en el III Foro Anual del Consejero, organizado en Madrid por el IESE, *El País*, Talengo y KPMG. El consejero delegado y vicepresidente de Abertis, Francisco Reynés, coincidió con el resto de directivos que acudieron en la importancia de potenciar el buen gobierno en el seno de las empresas para que éstas evolucionen favorablemente, se fortalezca la transparencia y se fomente la inversión. Acudieron al acto los presidentes de Mapfre, Antonio

Huertas, y de Enagás, Antonio Llardén, así como el consejero delegado de Bankia, José Sevilla. Según destacaron los directivos, en los últimos años las compañías han avanzado mucho en materia de gobierno corporativo, aunque aún quedan cosas por hacer. "Lo importante del gobierno corporativo es lo que falta por hacer, y falta bastante", indicó Francisco Reynés. A su juicio, no habría por qué diferenciar entre empresas cotizadas y no cotizadas ni entre compañías que están dentro del Ibex o fuera de él, ya que las recomendaciones de gobierno corporativo son válidas para todas las sociedades. ■





## La sede de Abertis acoge el debate sobre los 30 años de España en la UE

El pasado 9 de julio el Auditorio Leonardo da Vinci de la sede de Abertis en Barcelona fue el escenario de debate para conmemorar el trigésimo aniversario de la firma de adhesión de España a la Unión Europea. Bajo el título *1985-2015. España, 30 años de integración europea*, el acto contó con la presencia del ministro de Asuntos Exteriores, José Manuel García-Margallo; el expresidente del Parlamento Europeo, Josep Borrell, y el catedrático de la Universidad de Barcelona Francesc Granell. La conmemoración fue una buena ocasión para hacer un balance y reflexionar sobre lo que la Unión Europea ha significado para España y lo que España ha aportado a Europa. Durante el debate, moderado por el periodista Xavier Vidal-Folch y

organizado por Abertis y el Centro de Información y Documentación Internacionales en Barcelona (CIDOB), el ministro utilizó el ejemplo actual griego para defender la unidad de Europa. García-Margallo afirmó que "fuera de Europa no hay salvación" y destacó que una de las aportaciones más importantes de la entrada de España a la eurozona fue la obligación de España para "mantener la disciplina", algo que, según el ministro, no ha hecho el país heleno. El ministro puso como ejemplos de la disciplina del Gobierno central la consolidación fiscal, el saneamiento del sector financiero y el cambio del modelo del "ladrillo" por el de la "neurona y el sector exterior", lo que ha contribuido a que España sea uno de los países que más crece de la Unión. ■



De izq. a dcha.: el director de Comunicación de Abertis, Juan María Hernández-Puértolas; el catedrático de la UB, Francesc Granell; el ministro de Asuntos Exteriores y Cooperación, José Manuel García-Margallo; el expresidente del Parlamento Europeo, Josep Borrell; el periodista Xavier Vidal-Folch; el secretario general de Abertis, Josep Maria Coronas; y el director de RRII y RSC de Abertis, Sergi Loughney.

## Abertis, en las jornadas de la UIMP sobre infraestructuras

Seopan y la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP) celebraron los días 29 y 30 de junio en Santander unas jornadas para analizar los retos y oportunidades del futuro del modelo concesional de infraestructuras. En el acto participó el director general de Desarrollo Industrial de Abertis, Josep Lluís Giménez. Una de las principales conclusiones del debate fue que España sigue necesitando importantes inversiones en infra-

estructuras, tanto de transporte como de carácter social, para mantener el crecimiento económico y la competitividad del país. En ese sentido, las concesiones están llamadas a ser el motor para desarrollar nuevos proyectos de infraestructuras, no sólo en España sino también en Europa. Otra de las conclusiones fue que España tiene la suerte de contar con las empresas líderes en el sector a escala mundial, como es el caso de Abertis, que des-



tacan por su fiabilidad, calidad y experiencia y que pueden contribuir a mantener y ampliar el stock de infraestructuras del país. ■



# investor's link

abertis

**INVESTOR'S P. 70**  
Abertis lanza una  
OPA sobre el 6,5%  
de su capital  
por 962 millones

Resultados históricos

**Abertis obtiene  
un beneficio de  
1.677 millones**

El Grupo continúa batiendo récords

# Resultados del primer semestre 2015

El beneficio de Abertis alcanza los 1.677 millones de euros, los mejores resultados de su historia

TEXTO ABERTIS FOTOS ABERTIS Y AGENCIAS

## Las claves

- **Cristalización de valor.** Los resultados incluyen las plusvalías por la colocación en bolsa en mayo del 66% de Cellnex Telecom.
- **Solidez del negocio y excelencia operativa.** El resultado neto comparable, excluyendo extraordinarios, crece un 5%. Destacan los incrementos de tráfico en España (+5,7%), Chile (+10%) y Francia (+2,2%), que junto con los planes de eficiencia hacen crecer el Ebitda comparable un 5%.
- **Fortaleza financiera.** Los ingresos derivados de la venta de Cellnex han permitido llevar a cabo una importante reducción de la deuda neta del Grupo cercana al 20%, hasta los 11.220 millones de euros, lo que sitúa la ratio deuda neta/Ebitda en 3,7x y refuerza su capacidad financiera para acometer nuevas inversiones.
- **Gobierno corporativo.** La compañía acuerda remodelar en un futuro próximo su Consejo de Administración para dar mayor peso a consejeros independientes e incorporar representantes de nacionalidades clave como son Francia o Brasil.
- **Orientación al crecimiento.** La compañía sigue cerrando proyectos de expansión:
  - Adquisición del 15,01% adicional de Túneles de Barcelona i Cadí, con lo que alcanza una participación de control del 50,01%.
  - Adquisición del 50% adicional en las autopistas Los Libertadores y del Sol, en Chile, por lo que pasa a controlar el 100%.
  - Acuerdo con el Gobierno francés por el Plan de relance, por medio del cual invertirá 600 millones a cambio de un alargamiento medio de las concesiones de 2,5 años.
  - Estudio ocho nuevos proyectos de inversión de autopistas por un valor de hasta 9.000 millones de euros en España, Italia, Chile, Brasil, EE. UU. y Puerto Rico.

Los resultados de Abertis en el primer semestre del ejercicio 2015 están influidos por la incorporación de las plusvalías derivadas de la colocación en bolsa del 66% de Cellnex (antigua Abertis Telecom), que elevan el beneficio del Grupo hasta los 1.677 millones de euros. Se trata de los mejores resultados de la historia de la compañía. La cifra dispara el beneficio por acción (BPA) de Abertis, que se sitúa en casi 1,80 euros por acción.

Descontando los resultados extraordinarios, así como otros efectos y provisiones, el resultado neto de Abertis en términos comparables crece un 5% respecto al primer semestre de 2014.

La mejora de los resultados se debe, principalmente, a la buena evolución de los negocios del Grupo, especialmente el tráfico en las autopistas, que sigue creciendo a un buen ritmo en los principales mercados de la compañía. En el caso de España se consolida el cambio de tendencia, con un incremento en el primer semestre del 5,7%, el mayor porcentaje desde principios de 2007. Destacan también los crecimientos en Chile (+10%) y Francia (+2,2%), que siguen evo-

DEL TOTAL DE INGRESOS, EL 95% SE GENERÓ EN AUTOPISTAS Y EL 5% CORRESPONDIÓ A PARTICIPACIONES EN EL SECTOR DE LAS TELECOMUNICACIONES



lucionando por encima de las previsiones de la compañía.

Más del 70% de los ingresos de Abertis ya provienen de fuera de España. El mercado francés ha pasado a ser el primero para el Grupo, con una aportación de un 36% de los ingresos, seguido de España, con un 28%; Brasil, con un 20% de los ingresos, y Chile, con un 6%, completan las aportaciones más relevantes.

Los ingresos de explotación de Abertis en el primer semestre del ejercicio alcanzaron los 2.131 millones de euros, un 2% más que en el mismo periodo del ejercicio anterior, gracias principalmente a la mejora del tráfico global, y descontando el efecto del tipo de cambio.

Del total de ingresos, el 95% se generó en la actividad de autopistas, mientras que

el 5% correspondió a las participaciones de Abertis en el sector de las telecomunicaciones (Hispasat).

El resultado bruto de explotación (Ebitda) alcanzó los 1.360 millones de euros, aunque descontando impactos no recurrentes el Ebitda comparable se situó en 1.457 millones de euros, un 5% más que en el mismo periodo del ejercicio anterior.

Las inversiones del Grupo en el periodo ascienden a 409 millones de euros, de los cuales 379 millones se destinaron a expansión y 31 millones, a inversiones operativas. Los principales proyectos de expansión del semestre se concentraron en las mejoras y ampliaciones de carriles en las autopistas de Brasil (239 millones). Estas cifras no incluyen las operaciones de incremento de participación

en Autopista Los Libertadores y Autopista del Sol, en Chile, y en Túneles de Barcelona i Cadí, que se cerraron a lo largo del mes de julio.

#### **Incremento de la fortaleza financiera y mayor capacidad de crecimiento**

Los ingresos derivados de la venta de Cellnex han permitido llevar a cabo una importante reducción de la deuda neta del Grupo, que en el primer semestre se situó en 11.220 millones de euros, frente a los 13.789 millones de euros a cierre de 2014, lo que implica una reducción cercana al 20%. La ratio deuda neta/Ebitda se sitúa en 3,7x. El Grupo refuerza así su capacidad financiera para acometer nuevas inversiones.

Del total de deuda, un 66% se constituye con garantía de los propios proyectos (sin

**Cuenta de resultados enero-junio 2015**

Conceptos	(millones de €)		
	Junio 15	Junio 14	Variación
Ingresos de explotación	2.131	2.096	
Gastos de explotación	-770	-686	
<b>Ebitda</b>	<b>1.360</b>	<b>1.410</b>	<b>-4%</b>
Ebitda comparable			5%
Amortización	-593	-574	
Deterioro de activos	-1.621	-4	
<b>Ebit</b>	<b>-854</b>	<b>832</b>	
Resultado financiero no recurrente	-211	54	
Resultado financiero recurrente	-426	-418	
Resultado puesta en equivalencia	-52	15	
Impuesto sobre sociedades	102	-157	
Actividades interrumpidas	2.721	48	
Intereses de los minoritarios	399	-66	
<b>Beneficio neto</b>	<b>1.677</b>	<b>308</b>	
Beneficio neto comparable			5%

recurso). El 95% de la deuda es a largo plazo y el 90%, a tipo fijo. El coste medio de la deuda es del 5,2% y el vencimiento medio es de 5,9 años.

En junio, Standard & Poor's revisó a positiva su perspectiva sobre el *rating* BBB de Abertis, ante la mejora de sus previsiones por la mejora macroeconómica, el repago de deuda y la desinversión en Cellnex, entre otros factores.

**Cumplimiento del Plan Estratégico 2015-2017**

Abertis sigue avanzando en el cumplimiento de los principales objetivos de su Plan Estratégico 2015-2017. Uno de los puntos importantes de dicho plan es el programa de recompra de acciones propias de la compañía. Teniendo en cuenta el atractivo precio al que cotiza Abertis y la posición de liquidez del Grupo, se ampliará y se acelerará dicho programa. En ese sentido, el Consejo de Admi-





## EL GRUPO AMPLIARÁ Y ACELERARÁ EL PROGRAMA DE RECOMPRA DE ACCIONES PROPIAS DE LA COMPAÑÍA GRACIAS AL ATRACTIVO PRECIO AL QUE COTIZA Y A SU POSICIÓN DE LIQUIDEZ

nistración acordó presentar una oferta pública de adquisición de acciones (OPA) que alcance hasta un 6,5% del capital a 15,70 euros por acción. Dicha oferta sería adicional a la auto-cartera actual.

Tras cerrar la salida a bolsa de Cellnex, se está avanzando en la aplicación del plan de eficiencia, que se concreta en un segundo programa trienal de eficiencias para el negocio de autopistas en España, nuevos programas de eficiencias para los negocios en Brasil y Chile, y un plan de en torno a 100 millones de euros para el negocio en Francia.

La compañía también trabaja para conseguir ahorros adicionales en los gastos financieros del Grupo y mantiene en estudio programas de *liability management* —orientados a recomprar bonos antiguos y realizar nuevas emisiones a tipos más bajos y alargando su plazo de vencimiento— en los mercados tanto español como francés. También estudia nuevas fórmulas de financiación para su filial en Brasil, Arteris.

### Gobierno corporativo

El Consejo de Administración de Abertis acordó el nombramiento de Juan José López Burniol como consejero y miembro de la Comisión Ejecutiva, en sustitución de Isidro Fainé.

Por otro lado, y con el objetivo de seguir orientando al Grupo hacia el crecimiento y la internacionalización, se acordó revisar en un futuro próximo la composición del Consejo de Administración, con el fin de dotar a dicho órgano de una mayor representatividad de consejeros independientes; así como de incorporar al mismo personas de reconocida valía y conocedoras de los mercados más relevantes del Grupo fuera de España, como Francia y Brasil. ■

## Orientación al crecimiento

- El Grupo sigue centrado en el crecimiento como uno de sus principales objetivos estratégicos para los próximos años. Actualmente estudia oportunidades de inversión tanto para la extensión y ampliación de sus actuales concesiones como para la incorporación de nuevos proyectos a su portafolio. Para ello, dispone de una situación de solidez financiera y balance saneado que, juntamente con su posición de liquidez, le otorgan una importante capacidad para acometer nuevos proyectos.
- En relación con la extensión de sus actuales concesiones, uno de los proyectos destacados es el Plan de relance de las autopistas en Francia. La compañía ha acordado en los últimos meses con el Gobierno francés los términos definitivos del plan, mediante el cual las filiales de Abertis en Francia (Sanef y Sapn) invertirán cerca de 600 millones de euros en los próximos cinco años a cambio de un alargamiento medio de sus concesiones de 2,5 años.
- También se presentan oportunidades en la red de autopistas de la filial de Abertis en Brasil, Arteris, sobre la cual existen varias opciones de ampliación a través del nuevo Plan de Infraestructuras brasileño (PIL), presentado recientemente por el Gobierno del país.
- En Chile, el Grupo sigue avanzando en la consolidación de sus participaciones en autopistas. El pasado 20 de julio, Abertis cerró la adquisición de un 50% menos una acción de Autopista Los Libertadores y Autopista del Sol, por un importe aproximado de 130 millones de euros, que le otorga el control del 100% de ambas autopistas. Asimismo, la compañía negocia con el Gobierno chileno importantes paquetes de mejora de su red de autopistas a cambio de la extensión de los plazos de concesión.
- En cuanto a las oportunidades de incorporación de nuevos activos al portafolio del Grupo, la compañía está centrada ahora en el estudio de ocho proyectos de inversión en España, Italia, Chile, Brasil, los Estados Unidos y Puerto Rico, con un potencial de inversión (EV) de hasta 9.000 millones de euros.

## Balance enero-junio 2015

Conceptos	(millones de €)	
	Junio 2015	Diciembre 2014
Inmovilizaciones materiales e inmateriales	17.550	19.561
Inmovilizaciones financieras	4.734	4.216
Activos corrientes	1.172	1.405
Tesorería	3.769	2.242
Activos mantenidos para la venta	0	316
<b>Total activo</b>	<b>27.226</b>	<b>27.740</b>
Patrimonio neto	6.674	5.993
Deuda financiera no corriente	14.087	14.665
Pasivos no corrientes	3.913	3.888
Deuda financiera corriente	902	1.367
Pasivos corrientes	1.649	1.712
Pasivos mantenidos para la venta	0	116
<b>Total pasivo</b>	<b>27.226</b>	<b>27.740</b>

Cambios en el capital social

# Abertis anuncia una OPA sobre el 6,5% de su capital

La compañía comprará acciones propias a un precio de 15,70 euros por título

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Abertis ha anunciado una oferta pública de adquisición (OPA) sobre un máximo de 61.309.319 acciones propias, representativas del 6,5 % de su capital social, a un precio de 15,70 euros por título.

Abertis tiene intención de que sus acciones continúen cotizando en las bolsas de valores en las que actualmente lo vienen haciendo, por lo que la oferta no tiene como finalidad la exclusión de los títulos de la sociedad de cotización.

La compañía confía en estar preparada con su autocartera para potenciales operaciones corporativas, según indicó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

De acuerdo con el Plan Estratégico 2015-2017 presentado por la compañía el 30 de octubre, Abertis se comprometió a recomprar



LA COMPAÑÍA NO NECESITA RECURRIR A FINANCIACIÓN EXTERNA PARA ACOMETER LA OPA

hasta el 5 % del capital social para elevar la retribución al accionista.

Sin embargo, ha decidido incrementar este porcentaje gracias, entre otros motivos, al excedente de tesorería logrado tras la venta de Cellnex, que salió a bolsa el 7 de mayo, y que permite acometer la oferta sin necesidad de recurrir a financiación externa. La compañía no actúa de manera concertada con ninguna persona o entidad y cuenta así con los fondos necesarios para acometer la OPA, con la que ofrece a sus accionistas un "mecanismo específico de liquidez para poder vender sus acciones en condiciones adecuadas de transparencia y paridad de trato", según afirmó su consejero delegado, Francisco Reynés.

El capital social de Abertis asciende a 2.829.660.882 euros y está dividido en 943.220.294 acciones ordinarias de 3 euros de valor nominal cada una.

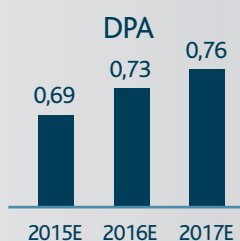
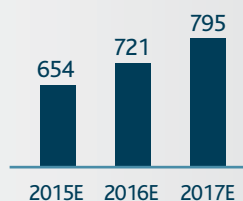
Abertis es titular, a fecha del anuncio de la OPA, de 16.530.914 acciones propias en concepto de autocartera, representativas del 1,753 % del capital social y de los derechos de voto de la sociedad. Si la operación finaliza con éxito, la compañía contará con un 8,25% de autocartera. ■

## Remuneración prevista para el accionista 2015-2017

**Recompra de acciones**  
Oferta pública para adquirir el 6,5% del capital a 15,70 euros la acción

**Dividendos**  
2.100 millones de euros de dividendo en 2015-2017 (10% TCAC)

millones de euros



Política de remuneración al accionista orientada a la creación de valor



Refuerzo del rol industrial

# Abertis adquiere el control de Túneles de Barcelona i Cadí

La compañía alcanza una participación total del 50,01%

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

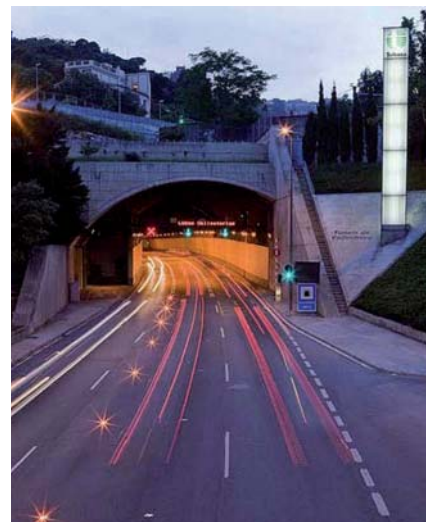
Abertis, a través de su filial Infraestructures Viàries de Catalunya, SA (Invicat), ha alcanzado un acuerdo para la adquisición de un 15,01% adicional del capital de la sociedad Túneles de Barcelona i Cadí, SA, por un importe de 34 millones de euros. La operación está sujeta a la aprobación de la Generalitat de Cataluña.

Con esta adquisición, Abertis alcanza una participación total del 50,01% en dicha sociedad y, por tanto, consolidará dicho activo por

integración global, esperando una aportación aproximada de 54 millones de euros en ingresos y 41 millones de euros en Ebitda para 2016.

El Túnel del Cadí representa el principal punto de conexión entre la zona central de Cataluña y los Pirineos, mientras que los túneles de Vallvidrera son el primer eje entre Barcelona y las principales ciudades del interior. Entre las dos concesiones suman un total de 41 kilómetros, incluyendo 10 kilómetros de túneles. ■

Arriba, boca sur del Túnel del Cadí.  
Dcha.: Túnel de Vallvidrera.



Balance y retos de futuro

# Junta General de Accionistas 2015

Abertis cierra una etapa de cuatro años (2011-14) en la que ha incrementado su capitalización bursátil cerca de un 50%

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Francisco Reynés ocupará la vicepresidencia ejecutiva única creada en esta Junta General.

Abertis aprovechó la celebración de su Junta General de Accionistas para hacer balance del Plan Estratégico 2011-2014 y presentar a los accionistas el nuevo plan para 2015-2017. La estrategia del Grupo para los próximos tres años se asentará en los pilares básicos de la creación de valor, la búsqueda de nuevas sinergias, la focalización y la internacionalización, así como en la mejora de la retribución a sus más de 70.000 accionistas.

La nueva política de dividendos contempla un incremento de la retribución al accionista del 10% anual, sumando un incremento anual del dividendo ordinario del 5% y la tradicional ampliación de capital liberada anual. Los accionistas también se verán beneficiados por un plan de recompra de acciones de hasta un 5% del total.

En el periodo 2011-2014 se distribuyeron más de 3.000 millones de euros en dividendos,

con un crecimiento del 7% anual del dividendo ordinario. Sólo en 2014, se abonaron en concepto de dividendos casi 600 millones de euros, un 5% superior a la cantidad abonada con cargo a 2013.

Según destacó el presidente de la compañía, Salvador Alemany, "las sólidas bases de nuestra actividad recurrente nos dan un margen suficiente como para seguir mejorando la política de dividendos y, al mismo tiempo, disponer de los recursos necesarios para responder a las oportunidades que nos ofrezca el mercado y, en su caso, aprovecharlas". Y recordó que, en los próximos tres años, el Grupo contempla distribuir más de 2.000 millones de euros en dividendos a sus accionistas.

Este incremento de la remuneración se suma a la revalorización bursátil de la acción de Abertis. Francisco Reynés, vicepresidente y consejero delegado del Grupo, recordó que "la capitalización de Abertis ha crecido entre 2011 y 2014 en aproximadamente 5.000 millones de euros, hasta cerca de 15.000 millones, lo que supone un incremento de casi el 50%".

## Éxito del Plan Estratégico 2011-2014: sólidos resultados

Abertis cerró el ejercicio 2014 con el cumplimiento de todos sus compromisos adquiridos en el Plan Estratégico 2011-2014. Un periodo en el que la compañía ha presentado una mejora sustancial de sus variables operativas con un incremento del 20% de los ingresos y del 25%

EL GRUPO HA LLEVADO A CABO ADQUISICIONES E INVERSIONES EN EXPANSIÓN POR UN TOTAL DE 8.000 MILLONES DE EUROS





del Ebitda, y una mejora del margen operativo de más de 300 puntos básicos hasta el 64%.

Francisco Reynés repasó el cierre del Plan Estratégico 2011-2014 en el que "el Grupo se ha fortalecido con una base de activos resiliente de 8.300 kilómetros repartidos en 11 países y se ha consolidado como líder mundial del sector de autopistas".

El Grupo ha llevado a cabo adquisiciones e inversiones en expansión por un total de 8.000 millones de euros, destinados a su entrada en Brasil y Puerto Rico, así como a su fortalecimiento en Chile. También se ha crecido en el sector de las telecomunicaciones con la toma de control de Hispasat y la entrada en el negocio de las torres de telefonía móvil.

En el ámbito de la eficiencia, Abertis acumuló ahorros en los últimos años de más de 740 millones de euros, por encima de lo previsto inicialmente, creando una base sólida para implementar en los próximos años un nuevo plan que se centrará en Brasil, Chile y Francia.

El Grupo ha realizado una gestión eficiente de la deuda, que se ha reducido en un 6%, y de la ratio de endeudamiento, que ha pasado de 5,8x a 4,4x, lo que ha garantizado una destacada fortaleza financiera y el mantenimiento del *rating* crediticio de Standard & Poor's y de Fitch. Las emisiones realizadas con éxito en los últimos meses y la liquidez acumulada permiten cubrir las necesidades de financiación del Grupo hasta 2018.

#### **Cellnex Telecom, la nueva marca de Abertis Telecom Terrestre**

Francisco Reynés desveló en la Junta la nueva marca de la filial de telecomunicaciones terrestres de Abertis, que desde abril opera bajo la marca Cellnex Telecom. La nueva compañía se presenta como el operador líder en Europa en la gestión de infraestructuras de telecomunicaciones, con servicio a más de 100 millones de personas y una clara ambición global.

#### **Cambios en el Consejo de Administración y la normativa del Grupo**

El presidente de Abertis, Salvador Alemany, también informó a la Junta de los cambios en el Consejo anunciados por la compañía. Dada la reducción de la participación accionarial que ostentaba Trebol International (CVC), el Consejo de Administración aceptó la dimisión presentada por Théâtre Directorship Services Beta, Sàrl, representado por Santiago Ramírez Larrauri,

### Los temas más destacados de la sesión

- El Grupo ha realizado una gestión eficiente de la deuda en los últimos años, con una reducción de la ratio deuda neta/Ebitda desde 5,8x hasta 4,4x. Las emisiones realizadas en los últimos meses y la liquidez acumulada permiten cubrir la financiación del Grupo hasta 2018.
- El nuevo Plan Estratégico 2015-2017 mejora la retribución al accionista, que contempla crecer un 10% anual, sumando el incremento del dividendo y la ampliación de capital liberada anual.
- El tráfico se recupera en los principales mercados de Abertis. En los dos primeros meses de 2015, el tráfico en España creció un 4,3%; en Francia, un 2,4%, y en Chile, un 6,1%.
- El Grupo sigue orientado al crecimiento a través del alargamiento de concesiones existentes y de nuevas adquisiciones, como el reciente acuerdo de compra de más de 7.300 torres de telefonía móvil de la operadora italiana Wind por cerca de 700 millones de euros.
- La compañía sigue trabajando en la salida a bolsa durante el segundo trimestre del año –sujeta a las condiciones del mercado– de su división de telecomunicaciones terrestres, que operará a partir de ahora bajo la marca Cellnex Telecom.
- El Consejo de Administración de Abertis se reduce a 16 miembros, tras la dimisión presentada por Santiago Ramírez Larrauri, fruto de la reciente venta de un 7,5% de la participación accionarial que ostentaba Trebol International (CVC) en Abertis.



### ABERTIS ACUMULÓ AHORROS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS DE MÁS DE 740 MILLONES DE EUROS, POR ENCIMA DE LO PREVISTO INICIALMENTE

como miembro del Consejo de Administración y de la Comisión de Responsabilidad Social Corporativa; y la dimisión de Théâtre Directorship Services Gama, Sàrl, representado por José A. Torre de Silva López de Letona, como miembro de la Comisión Ejecutiva, que permanece como miembro del Consejo de Administración.

Durante su discurso ante la Junta, Salvador Alemany repasó los cambios producidos en el Consejo de Administración a lo largo del año, entre los que destacó la renuncia de Isidro Fainé, Juan-Miguel Villar Mir, Carmen Godia y Javier de Jaime en sus cargos de vicepresidentes, así como la creación de una única vicepresidencia ejecutiva, que ocupará el consejero delegado, Francisco Reynés.

Además, se aprobó el nombramiento de Juan-Miguel Villar Mir como consejero dominical del Grupo Villar Mir, en sustitución de Obrascón Huarte Lain, y se ha procedido a la reelección por cuatro años de Francisco Reynés como consejero ejecutivo, manteniendo sus actuales cargos en la Comisión Ejecutiva, y del consejero independiente Miguel Ángel Gutiérrez Méndez, que se mantiene también como presidente de la Comisión de Auditoría y Control.

#### **Dividendo complementario y otros acuerdos de la Junta**

La Junta de Accionistas de Abertis aprobó también la distribución de un dividendo ordinario complementario bruto de 0,33 euros por acción que, unido al dividendo a cuenta pagado en noviembre de 2013, totaliza 0,66 euros brutos por acción con cargo a los resultados de 2014. El pago del dividendo complementario se hizo efectivo el 13 de abril. En total, Abertis destinó cerca de 600 millones de euros al reparto de dividendos ordinarios con cargo al ejercicio 2014, lo que supone un incremento del 5% respecto al año anterior. ■

La medida forma parte de la política de retribución al accionista

# Abertis realiza su ampliación de capital liberada

El Grupo lleva a cabo esta tradicional operación en la proporción de una acción nueva por cada veinte antiguas

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Tal y como aprobó la Junta General de Accionistas del pasado 24 de marzo, Abertis llevó a cabo en junio su tradicional ampliación de capital liberada en un 5% con cargo a reservas, siguiendo con su política de retribución al accionista.

La ampliación de capital de este año se ha llevado a cabo por un importe nominal de 134,7 millones de euros, lo que sitúa el capital social de Abertis por encima de los 2.829 millones de euros, y ha implicado la emisión de cerca de 45 millones de nuevas acciones ordinarias.

La tradicional ampliación de capital liberada, en la proporción de una acción nueva por cada veinte antiguas, constituye uno de los pilares de la política de retribución al accionista de Abertis, junto con el reparto de dividendos.

Las nuevas acciones se asignaron gratuitamente a los accionistas de Abertis Infraestructuras que tenían esa condición al cierre de mercado del 12 de junio de 2015, último día de sesión bursátil anterior al inicio del periodo de negociación de derechos.

Las nuevas acciones emitidas confieren a sus propietarios, a partir del momento de su emisión, idénticos derechos políticos y económicos que las acciones que ya tiene en circulación la compañía.

## Reconocimiento al Departamento de Relaciones con Inversores

Un año más, el Departamento de Relaciones con Inversores de Abertis ha obtenido un alto reconocimiento a su labor. La encuesta Extel, realizada entre analistas internacionales, le ha reconocido en su edición de 2015



José Aljaro



Steven Fernández

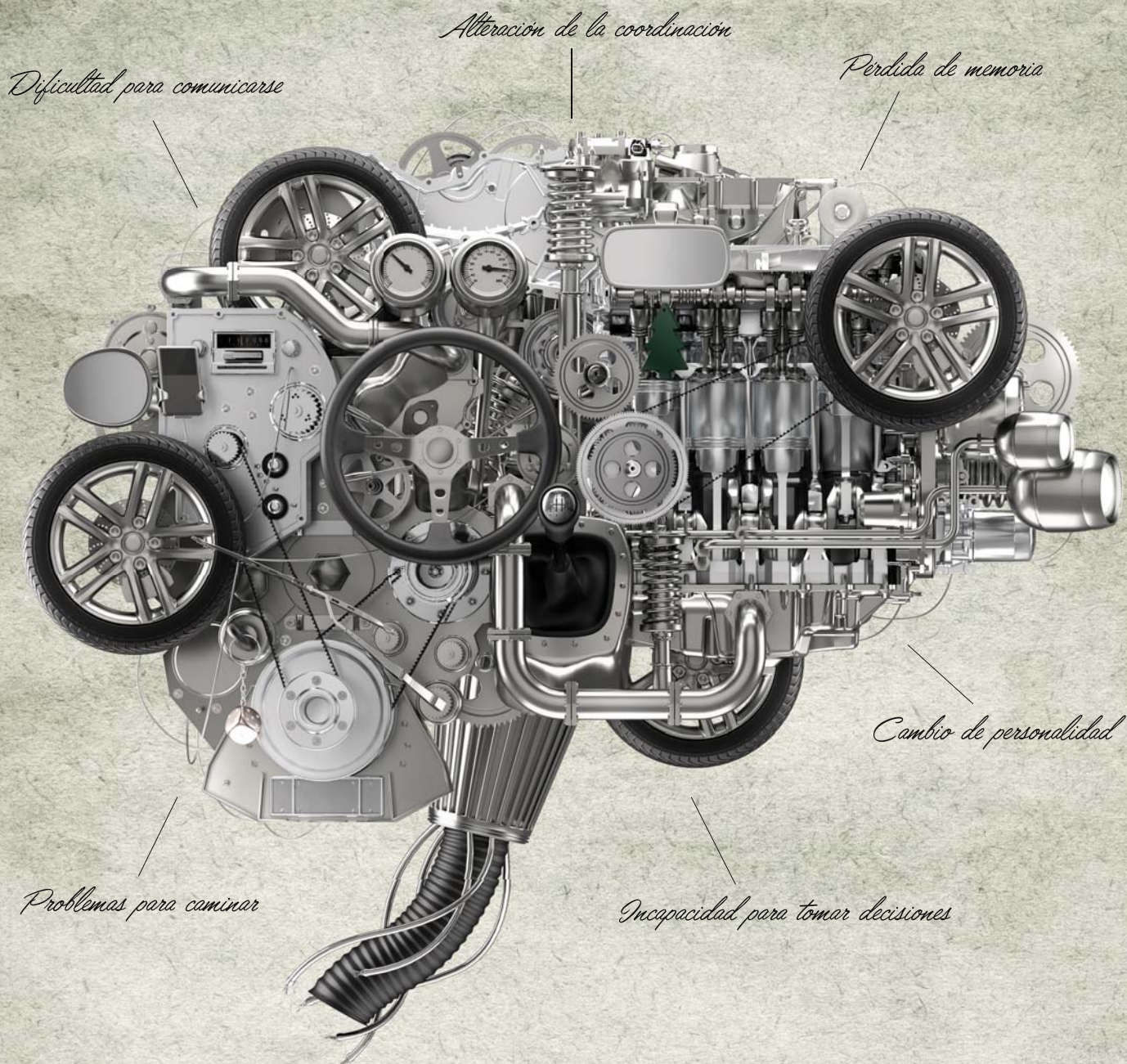
al obtener la primera clasificación en tres categorías dentro del sector Transporte: Mejor CFO del Sector para José Aljaro, director general Financiero y de Desarrollo Corporativo; Mejor Profesional de RI para Steven Fernández, director de Relaciones con Inversores, y Mejor Departamento de Relaciones con Inversores. ■

S&P pone en perspectiva positiva el 'rating' BBB de Abertis

- La agencia Standard & Poor's mantuvo en junio la calificación crediticia de Abertis en BBB y la situó en perspectiva positiva, lo que abre la puerta a mejorar su *rating*. La firma atribuye su decisión a la colocación en bolsa del 66% de su filial de telecomunicaciones Cellnex y a su salida definitiva del negocio de aeropuertos. Standard & Poor's apuntó también a los planes de eficiencia implementados por Abertis para reducir costes, así como a la mejora de la perspectiva económica europea y su incidencia en el negocio de autopistas. S&P considera que todo ello contribuirá a mejorar las condiciones crediticias del Grupo que, además, podrá seguir reduciendo su deuda con recurso. La agencia de calificación calcula que Abertis ha ingresado recursos por un importe total de 2.300 millones de euros con la salida al mercado de Cellnex y la desinversión de sus últimos activos de aeropuertos. Asimismo, apunta a la estrategia de la compañía de hacerse con nuevas concesiones de autopistas con el fin de aumentar su cartera y extender su plazo de concesión.

## Detalles de la ampliación de capital

	Acciones	Capital social (euros)
Antes	898.305.042	2.694.915.126
Ampliación	44.915.252	134.745.756
Postampliación	943.220.294	2.829.660.882



*Figura 1. El cerebro*

## **Tu cerebro no tiene recambio.**

Los daños cerebrales  
son la peor secuela de un accidente.  
En la carretera, no te la juegues.

# Descubre la App que cambiará tu forma de conducir por la autopista

Infórmate en tiempo real del estado del tráfico: retenciones, obras, accidentes, tiempos de recorrido, áreas de servicio, radares, ofertas y servicios en ruta; crea tus propias alertas de tráfico; calcula tus rutas; reporta incidencias; contacta fácilmente con nosotros en caso de emergencia a través del servicio e-call; localiza tu coche.

Disfruta de una conducción más cómoda y segura con Autopistas en ruta (para iOS y Android). **Descárgatela en [www.autopistas.com/app](http://www.autopistas.com/app)**

