

## ENTREVISTAS

Luis Miguel de Pablo,  
gerente general de Abertis  
Autopistas Chile  
P. 12

Carlos Calvo Ambel,  
analista de transporte  
y energía en T&E  
P. 14

## RESULTADOS

El Grupo Abertis cierra  
el ejercicio 2015 con  
un beneficio de  
1.880 millones de euros  
P. 66



# Abertis duplica su negocio en Chile

# 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)**



# Ante la volatilidad, visión a largo plazo



NO HAY RECETAS CONTRA LA VOLATILIDAD, PERO FRENTE A ÉSTA SE IMPONE LA PRUDENCIA, LA CONTENCIÓN DE LA DEUDA Y LA VISIÓN A LARGO PLAZO”

SALVADOR ALEMANY  
PRESIDENTE DE ABERTIS



■ Cuando parecía que la economía mundial se había asentado en lo que el economista M. A. El-Erian ha denominado “la nueva normalidad” poscrisis financiera, la volatilidad y la incertidumbre mundiales vuelven a poner de relieve la actual situación de “anormalidad de la economía mundial”, tomando ahora palabras de N. Roubini.

Esta anomalía se desprende también de las conclusiones del último informe de la Organización de las Naciones Unidas *Situación y perspectivas de la economía mundial 2016*. El texto constata que el crecimiento mundial está en entredicho por, entre otros factores, la incertidumbre en la evolución de los datos macroeconómicos, el desplome del precio de las materias primas, la volatilidad de los tipos de cambio y de los flujos de capitales, el estancamiento de la inversión y el menor incremento de la productividad, y la desconexión entre la economía financiera y la economía real.

Todos estos factores nos afectan a todos, pero me preocupan dos de manera destacada. En primer lugar, el estancamiento de la inversión. El informe alerta de su freno en los años posteriores a la crisis financiera y confirma la necesidad de intensificar la coordinación de políticas monetarias y fiscales para impulsar la inversión en infraestructuras físicas y capital humano. Pienso en el papel que puede desempeñar el sector privado en este ámbito, y Abertis en concreto. El Grupo ha seguido invirtiendo en los últimos meses en amplios programas de Capex de mejora de su red, lo que ha impulsado la calidad de vida de sus clientes y ha ayudado a establecer las bases para el incremento de la productividad de los territorios donde está presente.

En el ámbito de las adquisiciones, como podéis leer en este número, Abertis ha invertido 950 millones de euros en la compra del 50% que aún no tenía en la chilena Autopista Central. Una operación que coloca a Chile como el tercer mayor mercado del Grupo en términos de Ebitda, y que permite alargar el vencimiento medio de la cartera local de activos de Abertis hasta 2027. La adquisición permitirá a Abertis generar sinergias con el

resto de sus activos e impulsar las mejores prácticas del Grupo también en Autopista Central, la autopista con mayor tráfico en Chile. Por poner sólo un ejemplo, la lucha contra la mortalidad en las autopistas a través del trabajo de concienciación y divulgación de campañas de seguridad vial; una prioridad en todas las empresas del Grupo Abertis.

En segundo lugar, querría centrarme también en el incremento de la volatilidad macroeconómica y de los mercados. No hay recetas contra la volatilidad pero frente a ésta se impone la prudencia, la contención de la deuda y la visión a largo plazo. Con mayor razón aún en el caso de las empresas gestoras de infraestructuras con activos—sus contratos concesionales— de larga duración, que deben ser resilientes ante los ciclos económicos. Una prudencia financiera que hemos demostrado en nuestras cuentas de 2015 que, como describimos en este número, se caracterizan por la reducción de la deuda y el crecimiento comparable de las principales magnitudes del Grupo en un ejercicio de difícil comparabilidad.

Finalmente, no querría dejar de destacar la llamada de la Organización de las Naciones Unidas a una mayor coordinación para el cumplimiento global de la Agenda de Crecimiento Sostenible 2030. El informe destaca el éxito en materia de cambio climático y medio ambiente de la Conferencia de Cambio Climático celebrada en noviembre y diciembre de 2015 en París. Como reflejamos en este número de *link*, allí estuvieron presentes Abertis y su Fundación a través de su Centro UNESCO de Reservas de la Biosfera Mediterráneas.

Para Abertis tampoco ha sido un ejercicio “normal”. Elementos extraordinarios impiden una comparabilidad clara respecto a otros ejercicios y los vaivenes bursátiles han llevado la acción lejos de su valor real por fundamentales. Lo que se mantiene sin cambios es la apuesta por un crecimiento sostenible, que hace de esta empresa un valor seguro para nuestros accionistas, colaboradores, clientes y sociedad en general. ■

08

INVERSIONES

Abertis duplica su negocio en Chile



link abertis



06

OPINIÓN

Ellen Townsend

Vehículos más seguros en Europa

08

INVERSIONES

Concesiones

Abertis adquiere el control del 100% de la chilena Autopista Central

12

ENTREVISTA

Luis Miguel de Pablo

"Queremos que los clientes reconozcan cuándo están en una autopista operada por el Grupo Abertis"

14

VIAJE INSTITUCIONAL

Abertis en Latinoamérica

Francisco Reynés se reunió con las administraciones argentina y chilena y en Brasil firmó el convenio de la nueva Cátedra Abertis-USP

16

ENTREVISTA

Carlos Calvo Ambel

"El cambio climático ofrece una oportunidad para que las empresas participen en la revolución verde"

20

EQUIPO

Sistemas de Información y Tecnología

A la vanguardia tecnológica

26

BUENAS PRÁCTICAS

'Compliance'

Abertis refuerza su Buen Gobierno Corporativo

28

RÍO DE JANEIRO

Delirio carioca

La 'Cidade Maravilhosa'

32

RECONOCIMIENTO

A la internacionalización

Foment premia al Grupo Abertis

33

PRESTIGIO

Esfuerzo empresarial

'elEconomista' premia la salida a bolsa de Cellnex Telecom

34

AUTOPISTAS

Balance en Brasil

Arteris avanza en el programa de inversiones

36

TECNOLOGÍA

Vehículos eléctricos

Nuevos terminales de carga en las áreas de Sanef

37

SEGURIDAD VIAL

Vialidad invernal

Abertis Autopistas garantiza la circulación y la seguridad

38

PEAJES

Sanef ITS

La A-25 canadiense implanta un sistema 'free flow'

39

INTERNET

Mejor servicio al usuario

Nueva imagen de Autopistas de Puerto Rico en Internet

40

INVERSIONES

Invertir en Puerto Rico

Abertis, presente en el foro

42

TELEPEAJE

Atención al cliente

Túneles y Bip&Drive ofrecen más descuentos

43

AUTOPISTAS

La Jonquera

Área de servicio renovada

44

TRANSPORTES

Truck Park

Roza la plena ocupación

46

SATÉLITES

Hispasat y Renfe

El AVE, con Internet

Hispasat en América

Un mercado estratégico

48

PRESTIGIO

Salvador Alemany,

condecorado

Como Oficial de la Legión de Honor de Francia



12



20



16



57



38



58

49

CULTURA

**Miró en Brasil**

Récord de visitas en São Paulo y Florianópolis

50

INTERNET

**Abertis estrena web**

La página incluye un espacio para canales sociales

**Fundación Abertis**

Mejoras en la web corporativa

52

CAMBIO CLIMÁTICO

**COP21**

La sede de la Fundación Abertis, en la cumbre de París

54

SEGURIDAD VIAL

**Abertis Autopistas Chile**

Campaña para concienciar sobre una conducción segura

55

RESPONSABILIDAD

**Conductores jóvenes**

Campaña en Barcelona y Madrid de la Fundación Abertis

56

COOPERACIÓN

**IberoMab**

XVI Reunión en Castellet

57

MEDIO AMBIENTE

**Certificación**

Castellet logra la Biosphere Responsible Tourism

58

ENTREVISTA

**Anna Matas**

"Sólo una política multidimensional podrá reducir las emisiones"

60

ACCESIBILIDAD

**Compromiso social**

La Fundación Abertis integra a jóvenes con discapacidad en el mundo laboral

62

BREVES

**Actualidad Abertis**



**Investor's link**



66

RESULTADOS

**Resultados 2015**

1.880 millones de beneficios

72

CAPITAL SOCIAL

**Refinanciación**

Abertis abarata su deuda y reduce los tipos de interés

74

RECONOCIMIENTO

**Líderes del sector**

El IEAF otorga a Abertis la medalla de oro como empresa líder en capitalización mundial

abertis

link abertis es una publicación de Abertis Infraestructuras, SA Avenida de Pedralbes, 17. 08034 Barcelona. Tel.: 93 230 50 00. Fax: 93 230 50 02.

EDITA Y REALIZA: Dirección 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 y Leticia González.

COLABORACIÓN: Christine Allard, Alessandra Vasconcelos, Sergio Castilla, Jorge Chamizo, Muriel Lázaro, Anne-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. Correctora: Núria Artigas. 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 de la autora

- Ellen Townsend es directora de Políticas del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, donde coordina el trabajo en las políticas que allí se llevan a cabo sobre seguridad vial. Actualmente los dosieres de trabajo más importantes que tiene entre manos son sobre tecnologías de la seguridad integradas en los vehículos, la aplicación de la Ley de Tráfico y la revisión a medio plazo del Plan de Seguridad Vial de la Unión Europea.
- Tiene un grado académico y dos másteres sobre estudios europeos (alemán y ruso) de la Universidad de Bath, la Universidad de Humboldt (Berlín), y la Universidad de Washington, respectivamente.
- Antes de entrar a formar parte del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte en septiembre de 2004, trabajó tres años en la WWF en la ampliación de la UE en la oficina de políticas europeas en Bruselas.



# Vehículos más seguros en Europa

Los objetivos en materia de seguridad vial de la Unión Europea para 2020 llevan a la autora a una reflexión sobre el camino que deberán recorrer tecnología y legislación

TEXTO ELLENTOWNSEND FOTOS AGENCIA

En 2014, 25.964 personas murieron en la Unión Europea (UE) en colisiones en carretera (una disminución de tan sólo el 0,2% en comparación con 2013). Este dato representa la peor reducción anual en la tasa de víctimas fatales de las carreteras europeas desde 2001. Para alcanzar el objetivo marcado por la UE de 2020 de reducir a la mitad el número de muertes en carretera, se debería conseguir reducir la cifra actual un 8% cada año a partir de 2015. Sin embargo, los últimos datos de ese año muestran que esta preocupante tendencia continúa. La drástica ralentización del progreso pone en riesgo el objetivo europeo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en carretera para 2020. Aparte de las incomparables pérdidas humanas, los accidentes en carretera representan el 2% del PIB europeo.

## Seguridad automovilística y futura revisión de la legislación de la UE

La seguridad automovilística no es homogénea en toda la UE. La Comisión Europea ha afirmado que si todos los coches estuvieran diseñados para ofrecer la mejor protección ante colisiones disponible en el mercado para los vehículos de su gama, se podrían evitar la mitad de accidentes con desenlace fatal o muy grave<sup>1</sup>. En algunos modelos, la tecnología de seguridad viene de serie en algunos países mientras que, en otros, se tiene que pagar como un extra. Sólo la legislación puede hacer que estas características sean obligatorias en toda la flota de vehículos.

<sup>1</sup> Tercer Programa de acción sobre seguridad vial (Road Safety Action Program) citado en SafetyNet (2009) de la Comisión Europea (2003), recuperado el 1 de abril de 2014.

La Comisión Europea está valorando cómo actualizar el Reglamento General sobre Seguridad (GSR, de sus siglas en inglés General Safety Regulation).

La capacidad potencial de salvar vidas de la propuesta de revisión de la normativa general de seguridad (GSR) 2009/661, dependerá de las medidas de seguridad del automóvil a las que se dé prioridad, del tipo de vehículos y del momento de aplicación. El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC, de sus siglas en inglés) exige encarecidamente a la UE que califique como obligatorias diversas tecnologías salvavidas. La primera de ellas es el control de velocidad inteligente (ISA)<sup>2</sup>. Según nuestros datos, entre el 10-60% de los conductores no respetan los límites de velocidad. A veces, la ignoran deliberadamente, pero otras veces la incumplen porque no saben cuál es el límite. Consideramos que todos los coches deberían llevar un sistema ISA que pudiera usarse también en modo manual. Esto podría reducir el número de víctimas mortales en un 21%. En el caso de los vehículos profesionales como los camiones y los autobuses,

<sup>2</sup> Vídeo que destaca las principales características de un sistema ISA, en <http://goo.gl/dxCBDj>

SI TODOS LOS COCHES ESTUVIERAN DISEÑADOS PARA OFRECER LA MEJOR PROTECCIÓN ANTE COLISIONES SE PODRÍAN EVITAR LA MITAD DE ACCIDENTES CON DESENLACE FATAL O MUY GRAVE

que ya tienen limitadores de velocidad, se podría instalar un sistema ISA que funcione en carreteras de velocidad reducida.

También se deberían tomar medidas sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, causante de un cuarto de las víctimas mortales en accidentes de circulación en Europa. Nuestro objetivo a medio y largo plazo es instalar sistemas de bloqueo de arranque o simples etilómetros en todos los vehículos.

La tercera tecnología de seguridad es el aviso del uso del cinturón de seguridad. Creemos conveniente que se aplique a todos los asientos. Nuestras estadísticas muestran diferencias significativas entre los índices de uso del cinturón de seguridad entre distintos países de la UE, así como entre los ocupantes de los asientos delanteros o traseros del vehículo.

### Potencial de seguridad de la conducción automatizada

Este año, la presidencia neerlandesa de la UE debe incluir el tema de la conducción automática y cooperativa durante su mandato. La Comisión Europea, a través de su nuevo Grupo de Alto Nivel del sector automovilístico (iniciativa GEAR 2030) pretende desarrollar un plan de acción sobre el mismo tema.

La UE tiene un amplio historial de inversiones en proyectos de investigación para contribuir a la conducción automatizada<sup>3</sup>. En la actualidad, esta idea se hace realidad gracias a que diversos miembros de la UE abren sus circuitos de pruebas e incluso sus vías públicas a la conducción automatizada, tanto para la realización de pruebas de nuevos vehículos como para el funcionamiento de pilotos ya en marcha<sup>4</sup>. Los principales pasos hacia la conducción automática son la introducción de sistemas en entornos urbanos (alto nivel de automatización en áreas transitadas, de velocidad reducida o infraestructura preparada para tal fin) así como la preparación de vehículos automáticos (trabajo en el uso de sistemas avanzados de

<sup>3</sup> Mapa de carreteras para conducción automática del ERTRAC (2015).

<sup>4</sup> Visión general de las iniciativas de los EM de la UE sobre el Mapa de carreteras de conducción automatizada del ERTRAC (2015) y sobre el informe *Automated and Autonomous Driving: Regulation under Certainty* (Conducción automatizada y autónoma: reglamentos e incertidumbres) de la OECD/ITF.



La imagen –capturada del nuevo film elaborado por ETSC– muestra la tecnología de control de velocidad inteligente (ISA) en un velocímetro que en la actualidad viene en varios modelos de coches.

asistencia de conducción o de sistemas totalmente automáticos para coches y camiones). Para que sea posible el progreso de la conducción automática, también se deben mejorar en gran medida las infraestructuras, ya que gran parte de la tecnología automatizada o semiautomatizada depende de una infraestructura de carreteras apta para que sus aplicaciones puedan interpretarla. Esto implica la implantación de estándares comunes y la homogeneización de las carreteras.

Según el ERTRAC, “la seguridad, así como la posibilidad de reducir colisiones causadas por un error humano” es uno de los principales objetivos de los más altos niveles de conducción automatizada. Los informes del ERTRAC muestran que un mayor número de vehículos automáticos podría contribuir a eliminar o suavizar las situa-

ciones conflictivas de circulación. Un nuevo informe de la OECD afirma que la prueba de fuego para comprobar la seguridad de los coches con conducción automatizada será evaluar si son capaces de reproducir el comportamiento humano durante la conducción sin accidentes.

El ETSC espera un incremento de la seguridad vial ahora que el interés por alcanzar un mayor nivel de automatización podría causar un impulso en el mercado, la normativa y la realización de pruebas sobre tecnologías de seguridad integradas en el vehículo con un mayor potencial para salvar vidas. El mayor reto a la hora de maximizar los beneficios de seguridad en el contexto de la conducción automatizada será localizar los factores de riesgo clave de la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y el mal uso de los cinturones de seguridad.

### Acción global europea

En conclusión, tenemos grandes retos para el 2016 que exigen una acción conjunta a nivel europeo. Necesitamos revertir la ralentización de la disminución de accidentes mortales en carretera. Es necesario solicitar la revisión de raíz de la legislación Europea sobre seguridad en los vehículos y finalmente, debemos valorar las posibilidades que ofrece la conducción automatizada a la seguridad. ■

■ ■ ■  
ES NECESARIO REVISAR DE RAÍZ LA LEGISLACIÓN EUROPEA SOBRE SEGURIDAD EN LOS VEHÍCULOS Y DEBEMOS VALORAR LAS POSIBILIDADES QUE OFRECE LA CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA A LA SEGURIDAD

En uno de los mercados más atractivos del mundo

# Abertis adquiere el control del 100% de la chilena Autopista Central

Tras la operación, Abertis duplica el tamaño de su negocio en Chile, que se convierte en el tercer mayor mercado del Grupo por Ebitda, con un 11% del total

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Abertis, a través de su filial Inversora de Infraestructuras, ha adquirido la participación del 50% que tenía el fondo canadiense Alberta Investment Management Corporation (AIMco) en la autopista chilena Autopista Central, por 948 millones de euros.

Tras esta adquisición, Abertis alcanza el 100% de la propiedad de la concesión, en línea con su estrategia de incrementar el control sobre sus participaciones, que se ha ido desarrollando en los últimos años. En 2015, Abertis adquirió el control de las chilenas Autopista Los Libertadores y Autopista del Sol. Con la incorporación de Autopista Central, Abertis ya controla el 100% de las seis concesiones que tiene en el país.

Por otro lado, la adquisición del 50% restante de Autopista Central, cuya concesión expira en 2031, supone la extensión del vencimiento medio de la cartera local de activos de Abertis hasta 2027.

Tras la compra, Autopista Central se consolidará de manera global en las cuentas de Abertis con un impacto estimado anual aproximado de 220 millones de euros de ingresos; 160 millones de euros en Ebitda, y 400 millones de euros en deuda neta.

De este modo, Abertis duplica el tamaño de su negocio en Chile, que se convierte en su tercer mayor mercado en términos de

Ebitda, por detrás de Francia y España, lo que representa un 11% del total del Grupo.

El vicepresidente y consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, ha destacado la importancia de esta operación para el Grupo, puesto que "demuestra la capacidad de Abertis para incrementar su base de activos en condiciones atractivas, y supone un paso más en el cumplimiento de los compromisos establecidos en nuestro Plan Estratégico 2015-2017".

También ha subrayado la relevancia de Chile para Abertis, "uno de los mercados de concesiones más atractivos del mundo, con un marco regulatorio claro, estable y consolidado, y la mayor tasa de PIB per cápita de la región. El país andino es una pieza clave en la estrategia del Grupo y en su apuesta por



**CHILE ES PARA ABERTIS UNO DE LOS MERCADOS DE CONCESIONES MÁS ATRACTIVOS, CON UN MARCO REGULATORIO ESTABLE Y CONSOLIDADO Y LA MAYOR TASA DE PIB PER CÁPITA DE LA REGIÓN**





Tramo de la autopista Vivaceta, en la Autopista Central.



la generación de valor a largo plazo para sus accionistas, sus clientes y toda la sociedad”.

La operación permitirá a Abertis reforzar su posición financiera así como la generación de sinergias con el resto de sus activos en el país.

### Descripción del activo

Autopista Central, una concesión de 61 kilómetros de longitud, es la autopista más importante de Chile y la vía más transitada del país con una Intensidad Media Diaria de 81.037 vehículos (septiembre 2015). Su período de concesión se extiende hasta 2031.

La infraestructura discurre por el centro de la ciudad de Santiago de Chile a través de dos ejes principales: el eje Norte-Sur tiene

una extensión de casi 40 kilómetros y cruza 10 distritos de la ciudad desde Quilicura en el norte hasta el río Maipo en el sur; mientras que el eje General Velásquez tiene 20 kilómetros de longitud y cruza nueve distritos. Es la mejor alternativa vial para el tráfico entre el norte y el sur de la ciudad.

Autopista Central cuenta con una moderna tecnología de peaje sin barrera o *free flow*, que permite el flujo libre del tráfico.

### Abertis en Chile

Abertis es la mayor operadora de autopistas en Chile por tráfico, con la gestión de un total de 772 kilómetros repartidos en seis concesiones, controladas en su totalidad al 100%.

- Rutas del Pacífico, que une Santiago con



EL PAÍS ANDINO ES UNA PIEZA CLAVE EN LA ESTRATEGIA DEL GRUPO Y EN SU APUESTA POR LA GENERACIÓN DE VALOR A LARGO PLAZO PARA SUS ACCIONISTAS, SUS CLIENTES Y TODA LA SOCIEDAD



Valparaíso y Viña del Mar en la zona central del país (141 kilómetros).

- Autopista Los Andes, que conecta la ciudad de Los Andes con la Ruta 5 Norte de Chile y el puerto de Valparaíso (92 kilómetros).

- Autopista del Sol (133 kilómetros), que une la capital Santiago de Chile con el puerto de San Antonio.

- Elqui, que conecta Los Vilos-La Serena en el norte del país (229 kilómetros).

- Autopista Los Libertadores (116 kilómetros), que comunica la capital del país con importantes ciudades al norte de la Región Metropolitana de Santiago.

- Autopista Central, parte del eje Norte-Sur de la ciudad (61 kilómetros), es la autopista urbana con más tráfico en Santiago de Chile. ■



Vista aérea de Catemito, en la Autopista Central.



## Autopista Central

Abertis adquiere el 50% de Autopista Central a Alberta Investment Management Corporation (AIMCo) por 948 Mn

Con esta adquisición, el Grupo Abertis controla el 100% de Autopista Central

---

### DESCRIPCIÓN del activo

**SANTIAGO DE CHILE**  
 Longitud 61 km  
 IMD 81.037 vehículos  
 Fin de la concesión 2031  
 Tecnología de peaje free flow

---

### IMPACTO en el Grupo Abertis

Ingresos +220 Mn  
 Ebitda +160 Mn  
 Deuda neta +400 Mn

País	Porcentaje
España	34%
Francia	36%
Brasil	10%
Chile	11%
Otros	9%

Gerente general de Abertis Autopistas Chile

# Luis Miguel de Pablo:

## “Queremos que los clientes reconozcan cuándo están en una autopista operada por el Grupo Abertis”

La presencia de Abertis en Chile se ha consolidado en los últimos meses. Luis Miguel de Pablo analiza la evolución de la compañía hasta ahora y los retos que afronta para el futuro



TEXTO Y FOTOS ABERTIS AUTOPISTAS CHILE

Paso a paso, el Grupo Abertis ha ido consolidando su presencia en Chile, un proceso que recientemente ha culminado con la adquisición del control del 100% de Autopista Central. La operación supone un punto y aparte en la estrategia internacional y financiera de la compañía y del Grupo. En esta entrevista, el gerente general de Abertis Autopistas Chile, Luis Miguel de Pablo, analiza el camino recorrido y las posibilidades que se abren para recorrer de ahora en adelante.

■ ■ ■  
**¿Qué supone para la división de Abertis en Chile la consolidación del 100% de Autopista Central?**

La compra del 100% de Autopista Central es el fin de un ciclo y el comienzo de otro. Fueron muchos meses de negociaciones, luego de los cuales finalmente logramos el objetivo de tener el control de todas las autopistas que operamos en Chile, duplicando el tamaño de nuestro negocio.

Para el equipo de Abertis Autopistas Chile significa también un enorme voto de confianza por parte de la Corporación y un gran desafío, no sólo por el respaldo a Chile y su

institucionalidad, sino porque es también un reconocimiento al trabajo que el equipo de Chile hace día a día.

■ ■ ■  
**¿Y en el plano operativo? Dado su alto volumen de tráfico, ¿supone un nuevo reto operacional?**

Por supuesto. Autopista Central es la arteria más importante de la ciudad de Santiago,

■ ■ ■  
**LA COMPRA DEL 100% DE ABERTIS AUTOPISTAS CHILE SIGNIFICA PARA EL EQUIPO UN ENORME VOTO DE CONFIANZA POR PARTE DE LA CORPORACIÓN”**

■ ■ ■  
**ABERTIS AUTOPISTAS CHILE ESTÁ AHORA A LA CABEZA MUNDIAL DE LA TECNOLOGÍA DE PUNTA EN MATERIA DE ‘FREE FLOW’”**

con un tráfico de más de 81.000 vehículos diarios y un millón de transacciones al día.

El hecho de haber sumado a nuestras cinco concesiones interurbanas la autopista urbana con mayor tráfico de Chile nos convierte en el mayor operador de autopistas del país, lo que implica un desafío mayor para nuestra filial y estamos muy entusiasmados con este nuevo reto.

■ ■ ■  
**¿Qué sinergias van a presentarse tras la operación? ¿Cómo se va a beneficiar Autopista Central de las buenas prácticas del Grupo Abertis?**

Es un proceso que ya hemos vivido anteriormente en Chile y con mucho éxito. Las prácticas del Grupo Abertis son altamente destacadas en cada uno de los países en donde operamos y Autopista Central no será la excepción.

Queremos que los clientes reconozcan cuándo están en una autopista operada por el Grupo Abertis. Somos operadores y nuestro sello es la calidad.

■ ■ ■  
**Abertis ya tiene el 100% de todas las concesionarias en las que está presente en**



Luis Miguel de Pablo se muestra muy ilusionado con los desafíos a los que se enfrenta ahora Abertis Autopistas Chile.

### Perfil

- Ingeniero Civil por la Universidad de Chile; MBA y DPA en Administración de Empresas por la Universidad Adolfo Ibáñez, cursó Administración y Gerencia en la UCLA, con posgrado en Geotecnia y Cimentaciones en la Universidad Politécnica de Madrid.
- Trabajó 20 años en ENDESA en la Gerencia de Obras e Ingeniería participando en el diseño, dirección y control de obras civiles.
- En los últimos 15 años ha trabajado en la industria de las Concesiones de Obras Públicas.
- Entre 1997 y 2000 trabajó como director técnico en la Autopista Los Libertadores y en asesorías a Autopista del Itata, Autopista del Sol y Autopista Rutas del Pacífico.
- Fue asesor del Banco Interamericano de Desarrollo para la Central Hidroeléctrica Sandillal en Costa Rica CA y participó como especialista geotécnico en la Central Hidroeléctrica Don Pedro en Costa Rica CA.
- Entre 2000 y 2003 fue director de Autopista del Aconcagua y entre 2004 y 2007 director de contratos en Constructora Vespucio Norte.
- Entre 2008 y 2012 fue director general de OHL Concesiones Chile y sus filiales.
- Desde marzo de 2013 es gerente general de Abertis Autopistas Chile y todas sus filiales.

### Chile, ¿qué aporta Chile para el futuro del Grupo Abertis?

El hecho de tener el 100% de todas las autopistas que operamos en Chile es un gran respaldo de la Corporación y la culminación al gran desafío que nos había impuesto nuestra casa matriz.

Lo anterior implica no sólo un reconocimiento a nuestra gestión, sino también a toda la institucionalidad chilena y por eso esperamos continuar aportando al Grupo

Abertis en la operación las buenas prácticas y los resultados.

Abertis Autopistas Chile está ahora a la cabeza mundial de la tecnología de punta en materia de *free flow* y tiene gran experiencia en operar autopistas urbanas e interurbanas, lo que nos deja en una mejor posición para seguir creciendo, tanto en los activos propios como en nuevos proyectos en Chile y también como apoyo a Abertis para la consecución de proyectos en otros países. ■

El Grupo, liderado por Francisco Reynés, visita Argentina, Brasil y Chile

# Una delegación de Abertis realiza un viaje institucional a las filiales en Latinoamérica

El vicepresidente y consejero delegado de Abertis se reunió con destacados miembros de las administraciones argentina y chilena, y en Brasil firmó el convenio de la nueva Cátedra Abertis-USP

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Una delegación de Abertis realizó el pasado mes de marzo un viaje institucional por Latinoamérica, en el que se reunió con destacados miembros de las administraciones argentina y chilena; y, en el caso de Brasil, con la comunidad universitaria representada por la Universidad de São Paulo, con quien Abertis ha firmado el con-

venio de su quinta cátedra Abertis en el mundo, la Cátedra Abertis-USP.

## Argentina

La primera etapa del viaje tuvo lugar en Argentina, donde el vicepresidente y consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, junto con el director general de Autopistas Inter-

nacional, Carlos del Río; el director de Autopistas Argentina, Andrés Barberis, y el director de Relaciones Institucionales y RSC, Sergi Loughney, se reunieron con el ministro de Transportes, Guillermo Dietrich, y su equipo. En el encuentro, se constató el buen clima de diálogo del Grupo con la nueva Administración del presidente Mauricio Macri.



La presidenta de Chile, Michelle Bachelet, recibió a Francisco Reynés.



Francisco Reynés durante la firma del acuerdo con Liedí Légi Bariani Bernucci, subdirectora de la Escola Politécnica de la USP y directora de la nueva Cátedra Abertis-USP, y David Díaz, consejero delegado de Arteris.

Durante su estancia en Argentina, Francisco Reynés visitó también las oficinas de Ausol para asistir a una sesión de trabajo con los principales directivos de la división argentina. También fue una ocasión para presentar las principales líneas estratégicas de Abertis a los trabajadores de las concesionarias del Grupo en el país: Ausol y GCO.

### Brasil

El viaje institucional continuó por Brasil, donde se cerró la firma del acuerdo con la Escola Politécnica de la Universidade de São Paulo (EPUSP) para la creación de la Cátedra Abertis-USP de Gestión de Infraestructuras de Transporte. De esta manera, Brasil se incorpora como un país más a la red de cátedras universitarias de Abertis, que reúne cinco países: España, Francia, Puerto Rico, Chile y Brasil.

Francisco Reynés, consejero delegado y vicepresidente de Abertis; David Díaz, consejero delegado de Arteris, filial de Abertis en Brasil, y Liedí Légi Bariani Bernucci, subdirectora de la Escola Politécnica de la USP y directora de la nueva Cátedra Abertis-USP, fueron los encargados de rubricar el acuerdo.

En el encuentro se dieron a conocer los avances de la convocatoria del I Premio de la Cátedra Abertis-USP en Investigación en Ingeniería de Transportes para la Mejor Tesis Doctoral en materia de infraestructuras y la Mejor Tesina de Máster. Esta primera edición se ha cerrado con una gran aceptación por parte de la comunidad universitaria, con la presentación de 32 candidaturas. Los ganadores optarán también al V Premio Internacional Cátedras Abertis de Investigación en Infraestructuras, en la que compiten cada año las tesis premiadas en España, Francia, Chile, Puerto Rico, y por primera vez, Brasil. El ganador del V Premio Internacional se conocerá el próximo mes de octubre en Santiago de Chile.

La nueva Cátedra Abertis-USP, igual que sus homólogas de España, Francia, Puerto

Rico y Chile, centrará su actividad en la formación e investigación en materia de gestión de infraestructuras de transporte y participarán en ella estudiantes, investigadores, profesores y profesionales de este campo.

### Chile

El viaje concluyó en Chile, donde la delegación de Abertis se reunió con la presidenta de Chile, Michelle Bachelet. El encuentro, que tuvo lugar en el palacio de La Moneda, sede de la Presidencia de la nación, sirvió para asentar la relación entre la Administración chilena y el Grupo Abertis.

■ ■ ■  
**BRASIL SE INCORPORA A LA RED DE CÁTEDRAS UNIVERSITARIAS DE ABERTIS, QUE REÚNE YA A CINCO PAÍSES: ESPAÑA, FRANCIA, PUERTO RICO, CHILE Y BRASIL**

El vicepresidente y consejero delegado de Abertis aprovechó la ocasión para mostrar el compromiso del Grupo con Chile. Desde su creación en 2003, Abertis ha invertido en el país más de 2.200 millones de euros, lo que le convierte en uno de los mayores inversores españoles en Chile, país clave en la estrategia de crecimiento y de generación de valor a largo plazo del Grupo.

Durante su visita, Francisco Reynés se reunió también con otros miembros destacados de la Administración chilena como el ministro de Obras Públicas, Alberto Undurraga, y el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo. A ambos les expuso el interés del Grupo Abertis por formar parte de la solución para la renovación y modernización de las infraestructuras viarias del país.

También hubo ocasión para saludar a los colaboradores de Abertis Autopistas Chile, con un desayuno en las oficinas centrales de la compañía en Santiago. En la presentación, el vicepresidente y consejero delegado del Grupo, estuvo acompañado de Luis Miguel de Pablo, gerente general de Abertis Autopistas Chile.

Un completo viaje que ha servido para consolidar las relaciones con las administraciones en Latinoamérica y acercar aún más a los colaboradores del Grupo que trabajan a ambos lados del Atlántico. ■



El ministro de Transportes argentino, Guillermo Dietrich, con el vicepresidente-consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés.

Analista de transporte y energía en Transport & Environment

# Carlos Calvo Ambel:

## “El cambio climático ofrece una oportunidad para que las empresas participen en la revolución verde”

Carlos Calvo cree que el crecimiento del negocio es compatible con la protección medioambiental

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Transport & Environment (T&E) es una asociación de ONG que trata de promover, a escala europea, una política de transportes basada en los principios de desarrollo sostenible. T&E intenta contribuir a las políticas de transportes con el objetivo de minimizar los efectos perjudiciales para el medio ambiente y la salud, lograr la máxima eficiencia de los recursos y garantizar la seguridad y un acceso suficiente para todos.

■ ■ ■

**¿En qué consiste su trabajo con la Comisión? ¿Qué influencia desean tener en la UE?**

T&E es una organización basada en hechos. Nuestro principal activo es la credibilidad. Trabajamos con la Comisión y otros responsables de formulación de políticas para facilitarles información esencial sobre aspectos importantes de la política de transportes desde una perspectiva medioambiental. Proporcionamos información neutral sobre lo que, a nuestro juicio, beneficia más al conjunto de la sociedad y a las generaciones futuras. Con más de 25 años de experiencia en este ámbito, T&E es una organización reconocida por sus elevados estándares. Los responsables de formulación de políticas escuchan nuestras

sugerencias cuando desean adoptar un enfoque neutral en los documentos que elaboran. A diferencia de muchas otras partes interesadas que trabajan en políticas de transportes, nosotros no tenemos intereses creados. Tampoco estamos obligados a procurar que los beneficios de nuestra organización aumenten todos los años. Casi 50 organizaciones de todo el continente respaldan nuestra labor. Somos su voz en Bruselas en todo lo referente a las cuestiones relacionadas con el transporte. Informamos de todo lo que pueda pasar inadvertido para los medios generales y lo hacemos visible. También intentamos que las partes interesadas pertinentes y el público en general tengan conocimiento de ello.

La misión de T&E consiste en promover, a escala mundial y de la UE, una política de transportes basada en los principios de desa-

■ ■ ■

**LA COMISIÓN EUROPEA DEBERÍA INCLUIR NORMAS DE CONSUMO EFICIENTE DE COMBUSTIBLE TAMBIÉN PARA LOS CAMIONES”**

rollo sostenible. La política de transportes debería minimizar los efectos perniciosos sobre el medio ambiente y la salud, lograr la máxima eficiencia de los recursos, incluidos la energía y la tierra, y garantizar la seguridad y un acceso suficiente para todos. Uno de nuestros objetivos principales es “descarbonizar” progresivamente el sector del transporte en Europa, lo cual influiría positivamente en nuestra dependencia energética, nuestra economía y nuestro mercado de trabajo.

■ ■ ■

**Teniendo en cuenta que el sector viario representa la mayor parte del transporte de mercancías y pasajeros, ¿qué medidas debería estudiar la Comisión Europea para mejorar la eficiencia energética en este sector?**

Se pueden adoptar varias medidas para incrementar la eficiencia energética en el sector del transporte por carretera. La primera y más evidente consiste en aplicar una normativa de consumo eficiente de combustible para todos los vehículos. En la UE ya disponemos de normas para los coches y las furgonetas. Sin embargo, solo tendrán vigencia hasta 2021. Debemos continuar ese trabajo y aplicar nuevas normas para 2025. Esta labor debería complementarse con





Carlos Calvo considera necesario que Europa implante a gran escala programas de peajes basados en la distancia.

unos métodos de prueba más adecuados, a fin de garantizar que los valores publicados son realmente los que los ciudadanos pueden esperar al comprar un vehículo nuevo.

En lo referente a las normas para vehículos pesados de transporte de mercancías, la UE ha quedado rezagada. EE. UU., Japón y China ya cuentan con una normativa al respecto. Las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los camiones representan ya el 30% de todas las emisiones del transporte por carretera y, si no se corrigen, en el año 2030 aumentarán hasta el 40%. Debemos invertir esa tendencia. Es necesario que los camiones contribuyan a mejorar la eficiencia energética. En su estrategia para "descarbonizar" el sector del transporte, la Comisión Europea debería incluir normas de consumo eficiente de combustible también para los camiones. Algunos Estados miembros ya están instando a la CE a que lo haga.

No existen incentivos fiscales para agilizar la adopción de vehículos más eficientes. Tampoco ayudan los bajos precios del combustible y los sistemas de descuentos nacionales. En la UE, especialmente en los Estados miembros centrales, hay una carrera hacia abajo para ver quién puede vender el diésel más barato para camiones. Las tarifas de los peajes pueden desempeñar un papel muy importante. Se debería revisar la directiva Euroviñeta para garantizar una diferenciación de los camiones en función de su consumo de combustible.

■ ■ ■

**La directiva relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías, conocida como Euroviñeta, se ha aplicado de manera desigual en la UE. ¿Qué ventajas ha traído consigo la aplicación de ese programa de cobro de peajes?**

La fijación de peajes basados en la distancia tiene un claro efecto en la eficiencia de los

transportes. Los estudios demuestran que un incremento (general) de los precios del 10% por vehículo o tonelada-kilómetro puede aumentar un 3% la eficiencia del transporte. Dicha mejora de la eficiencia también se ha detectado en Alemania y Austria en el corto plazo, después de introducir el programa de cobro de peajes.

Los peajes para vehículos pesados también han generado un flujo de ingresos predecibles para los Estados miembros. Suponiendo que los impuestos sobre el combustible disminuyan con el tiempo, este aspecto cobra incluso mayor importancia para financiar el mantenimiento de la infraestructura.

Además, la diferenciación en el cobro de peajes también puede tener repercusiones. En Alemania, la diferenciación en los peajes de la clase EURO aceleró la renovación de la flota. La diferenciación de las normas EURO dio como resultado una flota más nueva y limpia. La diferenciación por emisiones de CO<sub>2</sub> influiría en la eficiencia global de consumo de combustible de la flota. Un efecto colateral de las tarifas basadas en las emisiones de CO<sub>2</sub> sería el estímulo constante para renovar las flotas, lo que aportaría ventajas económicas y de seguridad vial más amplias.

■ ■ ■

**¿Qué opina sobre el principio de "el usuario/el que contamina paga" en lo referente al medio ambiente? ¿Qué tecnologías deberían impulsarse para que este tipo de pago tuviera mayor eficacia?**

Los mejores instrumentos disponibles para integrar ambos principios son una fiscalidad de los carburantes y una fijación de peajes basados en la distancia que sean adecuadas. Los gravámenes basados en la duración son discriminatorios y no promueven la eficiencia en las actividades logísticas.

Los transportistas ya pagan impuestos por el combustible que consumen, aunque siguen estando muy lejos de sufragar totalmente todos los costes externos.

Si deseamos asegurar la correcta aplicación del principio "el usuario/el que contamina paga", es necesario que Europa implante a gran escala programas de fijación de peajes basados en la distancia. No existe igualdad de condiciones con otros medios de transporte más limpios, como el ferrocarril, ya que estos siempre pagan por cada kilómetro de infraestructura que utilizan.

**“ DETERMINADAS EMPRESAS DEBERÁN RECONSIDERAR SUS MODELOS DE NEGOCIO. SI NO LO HACEN, LLEGARÁ UN MOMENTO EN QUE SEA DEMASIADO TARDE”**

La tecnología desempeña un papel al respecto. Por ejemplo, ya existen medios tecnológicos para cubrir el sistema en su conjunto. De hecho, Alemania los utiliza desde hace 10 años. Es simplemente cuestión de voluntad política.

La tecnología también puede ayudar a poner fin al turismo de combustibles en Europa. La UE debería mirar a EE. UU. y Canadá. Estos países tienen un acuerdo fiscal conocido como IFTA (International Fuel Tax Agreement). En virtud del IFTA, las empresas operadoras de camiones registran la distancia recorrida y el combustible consumido en cada jurisdicción. Los impuestos que se pagan en el momento de comprar el carburante se concilian posteriormente con el consumo real. Gracias a este proceso de conciliación, los transportistas obtienen un descuento en algunas jurisdicciones y abonan impuestos adicionales en otras. El IFTA lleva, de hecho, funcionando ya varias décadas, y la digitalización del sistema lo simplificaría aún más.

■ ■ ■

**A principios de noviembre pasado, su organización, Transport & Environment, solicitó a la UE que creara un organismo europeo independiente para la inspección de vehículos, precisamente para evitar que se repitiera el escándalo de Volkswagen. ¿Qué función tendrá ese nuevo organismo y qué tipos de pruebas deberán realizarse para evitar más fraude en el sector de la automoción?**

El actual sistema europeo de pruebas de vehículos carece de una supervisión por parte de la UE y delega en los Estados miembros la labor de garantizar que los vehículos que circulan por carretera cumplen los requisitos de contaminación atmosférica y de emisiones de CO<sub>2</sub> que establece la legislación de la UE. En primer lugar, un organismo a escala de la UE supondrá un gran avance en la rectificación de algunos

**“ LA TRANSICIÓN A LAS ENERGÍAS RENOVABLES DEBERÍA IR ACOMPAÑADA DE POLÍTICAS INTELIGENTES QUE PROMUEVAN BUENAS PRÁCTICAS”**

de los fallos y deficiencias actuales que han conducido al escándalo de VW.

En nuestra opinión, la función y las responsabilidades del nuevo organismo deberían ser las siguientes:

- Realizar pruebas independientes de conformidad de la producción sobre una muestra aleatoria de vehículos de las líneas de producción (mediante pruebas en condiciones reales de conducción).
- Disponer de facultades para poner en marcha investigaciones independientes en posibles casos de fraude, similares a la función que realiza la EPA de EE. UU. en este sentido.
- Supervisar y garantizar la aplicación sistemática de los requisitos del sistema de homologación de tipos CE por parte de las autoridades nacionales de homologación. Esta función incluye tener el derecho de suprimir las homologaciones de tipos, coordinar medidas de retirada del mercado, eliminar los derechos de certificación de las autoridades nacionales para realizar pruebas en caso de conducta irregular, e imponer sanciones a los fabricantes de vehículos.
- Elaborar y gestionar una base de datos a escala de la UE que reúna todas las homologaciones de tipos de vehículos (ese intercambio de información no existe actualmente), y facilitar acceso a esta información a terceros (sin revelar datos de carácter sensible desde el punto de vista comercial).

Por lo que respecta a las pruebas –además de los actuales ensayos de homologación de tipos–, la UE debería prever disposiciones más contundentes sobre los siguientes aspectos:

- Conformidad de las pruebas de producción, de modo que la mitad de todos los nuevos modelos, escogidos aleatoriamente de la cadena de producción, se sometan a pruebas cada año utilizando las pruebas en condiciones reales de conducción aprobadas recientemente.
- Pruebas en funcionamiento, de modo que un número suficiente de vehículos en circulación, con distintos kilometrajes, se sometan a pruebas empleando el protocolo para pruebas en condiciones reales de conducción.

Estos dos requisitos ya existen en EE. UU., cuyo sistema de pruebas se considera más efectivo y eficaz que el europeo.



#### Perfil

- Carlos Calvo se incorporó a T&E en 2015, donde trabaja como analista político y en la actualidad centra su actividad en las emisiones de CO<sub>2</sub> de los transportes de mercancías.
- Hasta su llegada a T&E había trabajado casi un año en la Dirección General de Acción por el Clima en la Comisión Europea y en la Representación Permanente de España en la UE. Anteriormente había trabajado en el sector privado como consultor en cambio climático.
- Estudió Ciencias Medioambientales en Sevilla y completó un máster en Administración Pública en la Universidad de Columbia.



**En la reciente Conferencia sobre Cambio Climático de la ONU celebrada en París (COP 21) hubo llamamientos para apoyar las energías renovables. En su opinión, ¿quién debería sumir el coste del cambio a las energías renovables en el sector del transporte?**

En primer lugar, es necesario definir correctamente a qué nos referimos cuando hablamos de energías renovables en el transporte. Por ejemplo, determinados biocombustibles han demostrado ser peores, desde una perspectiva climática, que los combustibles fósiles a los que

pretenden remplazar, una vez que se tienen en cuenta los impactos indirectos.

Los usuarios deberían asumir el coste del cambio a las renovables. Actualmente, los usuarios del transporte privado, ya sean transportistas o conductores de vehículos, no pagan totalmente los costes externos que imponen a la sociedad. Si lo hicieran, los usuarios terminarían pasándose a las renovables en el transporte, ya que estas energías imponen una carga menor al conjunto de la sociedad. Además, también deberían pagar por la infraestructura que utilizan.

No obstante, la transición a las energías renovables debería ir acompañada de políticas inteligentes que promuevan las buenas prácticas, eviten la dependencia de tecnologías que no sean verdaderamente renovables y ayuden a reducir la huella de carbono del sector. Los recursos públicos para la transición energética en los transportes deberían destinarse a aquellas iniciativas que ofrezcan los mayores beneficios para la población: más eficiencia y electrificación sostenible.



**Abertis trabaja para reducir su huella de carbono participando en el Carbon Disclosure Project. ¿Cómo consiguen que el crecimiento del negocio sea compatible con la protección medioambiental?**

La sostenibilidad es nuestra razón de ser. Como federación de ONG medioambientales, trabajamos para conseguir el cambio que deseamos ver en el mundo. Colaboramos con distintas partes interesadas para asegurar que ellas también se adhieren a este principio. Por ejemplo, el año pasado anunciamos que T&E cooperará con PSA Peugeot Citroën para publicar datos sobre el consumo real de combustible.

El crecimiento del negocio es compatible con la protección medioambiental. El cambio climático ofrece una oportunidad para que las empresas participen en la revolución verde que “descarbonizará” la economía. Es evidente que determinadas empresas deberán reconsiderar sus modelos de negocio. No obstante, todavía hay tiempo para iniciar la transición. Si no lo hacen, llegará un momento en que sea demasiado tarde. ■

## Equipo de Sistemas de Información y Tecnología

# A la vanguardia tecnológica

La Dirección de Sistemas de Abertis ha vivido una gran transformación en su actividad, pasando de prestar servicio en España a un ámbito de gestión global

TEXTO ABERTIS FOTOS DANIEL AZNAR



El origen de la Dirección de Sistemas de Información y Tecnología lo tenemos que situar en la antigua compañía de servicios compartidos del grupo, Serviabertis. La composición y las funciones de la Dirección se han ido adaptando en línea con la evolución que el Grupo ha experimentado en los últimos años y parte del equipo inicial ha ido a acompañar a Saba, Arilion y Cellnex en sus nuevos proyectos.

La configuración actual del departamento toma forma hace aproximadamente un año con la creación de la Dirección General de Desarrollo Industrial, incorporando la función de Tecnología.

La Dirección de Sistemas de Información y Tecnología, al frente de la cual se encuentra José Carlos Moreno, se vertebra en torno a tres unidades de gestión:

Diego de Andrés, responsable del desarrollo de sistemas, lidera el equipo encargado

de planificar, diseñar y desplegar las soluciones en el ámbito de los sistemas de información que soportan el modelo industrial del Grupo.

Por su parte, Ricard González está al frente de la Unidad de Arquitectura y Mantenimiento de Sistemas. Es el responsable de diseñar y mantener las infraestructuras tecnológicas y de comunicaciones corporativas, garantizando que los colaboradores que diariamente acceden a los recursos tecnológicos de Abertis lo hagan de una manera eficiente y segura.

Por último, Miguel Ángel Medina lidera la Unidad de Tecnología, prestando asesoramiento a las unidades de negocio y asegurando que se comparten las buenas prácticas de gestión y operación en los ámbitos tecnológicos que dan cobertura a los procesos de cobro de peaje y gestión de la movilidad en las infraestructuras de Abertis. Adicionalmente presta apoyo desde la perspectiva tecnológica a los procesos de decisión relativos al crecimiento o a los proyectos de eficiencia y *best practices*.

En la actualidad la Dirección la componen 20 personas, que se apoyan en compañías tecnológicas como HP, Everis o Telefónica para la ejecución de las operaciones del día a día.

### Impulsando la estrategia de la compañía

La misión de la Dirección es conseguir que los sistemas de información y la tecnología

■ ■ ■  
**ADEMÁS DE BRINDAR SERVICIOS FIABLES, SEGUROS Y EFICIENTES, TRABAJAN PARA GENERAR PROPUESTAS DE VALOR QUE IMPULSEN Y FACILITEN LA CONSECUCCIÓN DE LOS OBJETIVOS DE NEGOCIO**



La sala de telepresencia es uno de los servicios informáticos más destacados de la dirección en la nueva sede de Abertis en Barcelona.





sean una palanca para impulsar el despliegue de la estrategia de la compañía a nivel global, facilitando la integración de nuevos negocios a través del despliegue de un modelo industrial común. Esto implica que, además de brindar servicios fiables, seguros y eficientes, trabajan para generar propuestas de valor que impulsen y faciliten la consecución de los objetivos de negocio.

A través de alianzas con *partners* tecnológicos globales de primer orden como SAP o Microsoft, y de la adopción de nuevas modalidades de provisión de infraestructuras tecnológicas como el *cloud*, Abertis dispone de los medios y la experiencia necesaria para acompañar el crecimiento del Grupo e integrar de manera ágil y eficiente nuevos negocios.

Otra de las funciones destacadas de la Dirección es la de proveer a los empleados y colaboradores de Abertis de los medios tecnológicos adecuados para desempeñar eficazmente su actividad. Desde vídeo en el

puesto de trabajo a salas de telepresencia, pasando por dispositivos móviles dotados de aplicaciones que facilitan la colaboración y mejoran la productividad.

Por otro lado, también se ocupa de proteger los activos de información. Todas las grandes empresas son atacadas diariamente y las medidas deben adaptarse continuamente a los cambios que se producen en el entorno y las tecnologías.

#### **Estrecha colaboración con Organización**

Por la naturaleza de su actividad, tienen contacto continuo con todas las direcciones de la Corporación, de modo que es más frecuente la colaboración con aquellas direcciones que hacen un uso más intensivo de la información o de los recursos tecnológicos.

Entre las relaciones interdepartamentales destaca la colaboración con la Dirección de Organización, principalmente en aquellos proyectos que conllevan un proceso de cambio o transformación.

Por mencionar algunos proyectos recientes, destacar el despliegue, conjuntamente con la Dirección de Control de Gestión, de los sistemas de información que soportan la obtención de los estados financieros consolidados, los procesos presupuestarios y el *reporting* de grupo. Otro proyecto significativo ha sido la implantación de un sistema de información de soporte a los proyectos y procesos de contratación del área de asesoría jurídica, que les ha permitido centralizar toda la información que el departamento

EN LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS LA MAYOR PARTE DE SU ACTIVIDAD LA HA DESARROLLADO JUNTO CON LAS UNIDADES DE NEGOCIO EN CHILE, FRANCIA Y BRASIL



— 1 —  
Miguel Ángel Medina  
lidera la unidad  
de Tecnología de  
la Dirección.  
— 2 —  
José Carlos Moreno,  
Director de Sistemas  
de Información  
y Tecnología.  
— 3 —  
Ricard González,  
responsable  
de la Unidad de  
Arquitectura y  
Mantenimiento  
de Sistemas.  
— 4 —  
Diego de Andrés,  
responsable de  
Desarrollo  
de Sistemas.

produce en una única plataforma a la que el equipo y terceros invitados tienen acceso.

### Ámbito de actividad global

La Dirección de Sistemas ha vivido una gran transformación en su actividad, pasando de prestar servicio básicamente a las unidades de negocio en España a tener un ámbito de gestión global. En los dos últimos años la mayor parte de su actividad la ha desarrollado al lado de las unidades de negocio en Chile, Francia y Brasil, desplegando los sistemas de información de soporte a los procesos de *backoffice* en los ámbitos económico-financiero, control de operaciones y compras. Actualmente más de 2.000 colaboradores en el Grupo utilizan los sistemas de información corporativos para su trabajo diario, compartiendo conocimiento y colaborando conjuntamente en la mejora continua de los procesos y en la gestión eficiente de las operaciones.

La relación con los departamentos de tecnología en cada país es muy estrecha.

### Colaboración con las unidades de negocio

- Con Arteris, la Dirección de Sistemas colabora en el proyecto de renovación de los sistemas de peaje de sus cinco concesionarias federales (Fernão Dias, Régis Bittencourt, Planalto Sul, Litoral Sul y Fluminense). Este proyecto, que se encuentra actualmente en fase de adjudicación, tiene como alcance la renovación de 553 vías de peaje, 29 estaciones de peaje y 5 centros de recaudación y se deberá ejecutar en un plazo de dos años. No se trata de un proyecto puramente de renovación tecnológica, sino que persigue objetivos de negocio como la homogeneización de los procesos de peaje y de los sistemas y el aseguramiento de los ingresos. En el proceso de diseño y especificación

del nuevo sistema se han tenido en cuenta criterios que permitan conseguir la máxima eficiencia en las operaciones y a su vez minimicen riesgos operativos, como la centralización de sistemas, el aumento de controles de fraude interno-externo y la implantación de controles de integridad y trazabilidad de la información.

- Esta colaboración se ha llevado a cabo con la participación de la Dirección de Tecnología de Abertis Autopistas España y es un buen ejemplo de compartición de *expertise* y buenas prácticas entre unidades de negocio que Abertis está impulsando como parte de su rol industrial.



Son numerosas las iniciativas de colaboración en las que han participado prestando asesoramiento y apoyo. En este sentido, recientemente han trabajado con la dirección de Sanef ITS para definir su encaje estratégico, desde una perspectiva tecnológica, dentro del grupo Abertis, vicepresidente y o con la francesa Sanef en la confección de su plan estratégico de sistemas y tecnología.

#### Un año lleno de retos

El 2016 se presenta como un año lleno de desafíos en la Dirección. En el ámbito de sistemas de información, se está trabajando en sendos proyectos con Arteris y Sanef para el desarrollo de sistemas de soporte a los procesos de planificación y control de los programas de inversión. Continuarán proporcionando apoyo a Arteris en el macroproyecto (más de dos años) de renovación

de los sistemas de peaje y tienen previsto desplegar varias soluciones alrededor de herramientas de *business intelligence*, así como diferentes iniciativas requeridas por la propia Corporación. Entre ellas figuran sistemas para la gestión del riesgo y *compliance*, sistemas para la gestión de la deuda corporativa o una nueva aplicación para la gestión de gastos de viaje.



**CUENTA CON UN EQUIPO DINÁMICO, EXPERIMENTADO, CON VOCACIÓN DE SERVICIO Y CLARAMENTE COMPROMETIDO CON EL PROYECTO INDUSTRIAL DE ABERTIS**

Sin duda 2016 será un año de gran impulso para el modelo industrial, en el que la Dirección de Sistemas trabajará para desplegar las políticas industriales en las unidades de negocio y poner en valor el *know-how* que existe en el Grupo a través de la creación de espacios comunes donde se promueva el desarrollo de las buenas prácticas, se fomente la colaboración entre las unidades de negocio y se impulse la innovación.

En el medio y largo plazo, continuarán desarrollando sistemas e incorporando tecnologías que permitan gestionar de manera eficiente los activos de Abertis, pero el principal reto es desarrollar las capacidades tecnológicas que permitan a la compañía continuar siendo competitiva frente a nuevos modelos de explotación de las infraestructuras o de gestión del peaje o nuevas necesidades derivadas de la mejora de la movilidad.



## Comprometidos con el modelo industrial

La Dirección de Sistemas y Tecnología cuenta con un equipo dinámico, experimentado, con vocación de servicio y claramente comprometido con el proyecto industrial de Abertis. En la compañía, la tecnología ha sido siempre sinónimo de eficiencia en las operaciones. La tecnología siempre va asociada a motor de cambio, a transformación en las organizaciones, y Abertis no es una excepción.

En estos momentos, las organizaciones se encuentran en pleno desarrollo de una tecnología disruptiva, conocida como la transformación digital. Aparecen nuevos jugadores que usan la ventaja de ser nuevos actores y que sin ningún tipo de condicionante histórico están repensando la cadena de valor utilizando las capacidades digitales. Inicialmente sólo tenían acceso a Internet las empresas y las instituciones, ahora lo tiene la mayor parte de la ciudadanía, y muy pronto será normal que tengan acceso objetos cotidianos como un coche o un panel de señalización.

En este sentido, algunas de las tecnologías por las que la industria está apostando de forma clara son:

- **Vehículo autónomo y conectado:** vehículos que van a circular con un grado de atención necesario por parte del conductor cada vez menor y van a comunicarse entre ellos y con las infraestructuras viarias. La adquisición y procesamiento de toda la información intercambiada (Big Data), conllevará mejoras muy notables en la gestión de la movilidad. Estos vehículos dispondrán de forma integrada de sistemas de geolocalización más precisos que los actuales y de comunicaciones móviles de banda ancha, abriendo la posibilidad de manera generalizada a la implantación de nuevos sistemas de pago por uso.

- **Internet of Things (IoT):** sensores distribuidos a lo largo de las infraestructuras que sean capaces de comunicar, por ejemplo, el estado de los activos críticos, como viaductos, túneles, etcétera.

- **Movilidad como servicio:** nuevos modelos de negocio donde se ofertan servicios de movilidad que incorporarán posiblemente medios de transportes multimodales con una experiencia de viaje superior al coche privado.

- **Drones para labores de mantenimiento** en las infraestructuras. ■

## La nueva sede corporativa, un edificio conectado

Uno de los proyectos más agradecidos para la Dirección de Sistemas es el que ha llevado a cabo en la nueva sede corporativa de Abertis en Barcelona. A diferencia de otros, éste es visible y provechoso desde el primer día en el que los empleados se trasladaron al edificio. Ya desde la fase de diseño, liderado por la Dirección de Servicios Generales, se hizo una apuesta clara: tenía que ser un edificio que invitara a la colaboración y que facilitara el trabajo, por lo que se buscaron soluciones para cumplir con ese requerimiento.

### ■ Salas multimedia

Especialmente pensadas para el trabajo colaborativo, y dotadas de videoconferencia de alta definición, pantallas de gran tamaño, cableado integrado en el mobiliario para conectar portátiles u otras fuentes de proyección, proyección inalámbrica desde iPad o iPhone, PC de sala, teléfono manos libres y domótica de gestión de todas las funcionalidades de la sala.

### ■ Despachos de dirección

Cuentan con una distribución que facilita las reuniones de trabajo y está dotado con servicios técnicos similares a las salas de reuniones.

### ■ Auditorio

El auditorio es la joya tecnológica del edificio, con tres *wall panels* (pantallas de proyección) de gran tamaño que permiten proyectar diferentes fuentes de contenidos simultáneamente y hacer *layouts* de proyección específicos para cada evento. Cuenta con sistema de videoconferencia y de traducción simultánea.

### ■ Sala de telepresencia

La sala de telepresencia lleva las sesiones de videoconferencia a un nivel superior. Es una sala especialmente diseñada (espacio, mobiliario, iluminación y acústica) para recrear la sensación de una reunión presencial con colaboradores que están en otras ubicaciones.

### ■ Espacios comunes

Dotados de *wall panels* o pantallas con una solución de cartelería digital, que facilitan la divulgación de contenidos de interés para los usuarios del edificio. Además, disponen de Wi-Fi con todos los servicios, lo que permite a los empleados trabajar con su equipo portátil y acceder a todos los servicios que ofrece la red cableada (fichero, impresión, correo, aplicaciones, etcétera). Esta disponibilidad de red facilita enormemente el trabajo, ya que permite realizar tareas en una sala o espacio común y seguir trabajando sin necesidad de estar en el puesto de trabajo, facilitando la movilidad al empleado. También se ha dotado de Wi-Fi para colaboradores y visitantes, a los que se les puede gestionar el acceso cuando se acreditan en la recepción del edificio.

### ■ Infraestructura de base

Aunque no visible para los usuarios, el edificio cuenta con mecanismos de redundancia y de contingencia a nivel de sistemas, tanto por lo que respecta al cableado y a la electrónica, como a las comunicaciones hacia el exterior.



Mejorar en integridad, transparencia y honestidad

# Abertis renueva su Consejo de Administración y refuerza su Buen Gobierno

Para Abertis, un Buen Gobierno Corporativo es un factor necesario para la sostenibilidad y el crecimiento a largo plazo de las empresas y es tan importante como el desempeño financiero eficiente

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

La publicación del nuevo Código de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas, aprobado por la Comisión Nacional del Mercado de Valores en febrero de 2015, ha supuesto un nuevo impulso a las buenas prácticas en materia de gobierno corporativo en España "con el convencimiento generalizado de la importancia que tiene que las sociedades cotizadas sean gestionadas de manera adecuada y transparente como factor esencial para la generación de valor en las empresas, la mejora de la eficiencia económica y el refuerzo de la confianza de los inversores".

Abertis, en su compromiso con la transparencia empresarial y con el cumplimiento de las mejores prácticas internacionales de Buen

Gobierno Corporativo, ha trabajado de manera intensa en los últimos meses para adaptar su legislación a las recomendaciones de la nueva normativa. Como resultado, se ha aprobado un nuevo Código Ético, se ha creado la Dirección de Compliance y se ha llevado a cabo una rees-

■ ■ ■  
**LOS ÓRGANOS DE GOBIERNO DEL GRUPO SE AGILIZAN Y SIMPLIFICAN SEGÚN LO RECOMENDADO POR LAS NUEVAS PRÁCTICAS DE GESTIÓN EMPRESARIAL**

tructuración y simplificación de los órganos de gobierno del Grupo. Hoy se puede afirmar que Abertis es una de las empresas españolas más alineadas con las normas nacionales e internacionales en la materia.

Entre los cambios más destacados, cabe señalar los relativos a los órganos de gobierno del Grupo, que se agilizan y simplifican según lo recomendado por las nuevas prácticas de gestión empresarial.

## **Cambios en el Consejo de Administración**

Este es el caso del Consejo de Administración, que ha propuesto a la Junta General fijar el número máximo de miembros en 15, lo que

lo hace más adaptable a los cambios, y más rápido y eficiente. Su mayor agilidad ha permitido establecer un incremento en el número de reuniones anuales del Consejo hasta un total de 10 en el ejercicio. A la espera del acuerdo de la Junta General, en el mes de febrero el Consejo de Administración está conformado por 13 consejeros.

Por otro lado, se ha impulsado de manera destacada el papel de los consejeros independientes en los órganos de gobierno del Grupo. La salida de los consejeros dominicales de CVC ha ofrecido por primera vez la oportunidad de cubrir unas vacantes que hasta ahora eran ocupadas por dominicales y sustituirlas por consejeros independientes. Una oportunidad que ha aprovechado Abertis para reforzar su compromiso en esta materia con la incorporación de estos consejeros en todos sus órganos de gobierno.

De esta manera, el Consejo de Administración, que cuenta hoy con 4 miembros independientes, pasará a tener 6, un 40% del total de 15 miembros del órgano de gobierno. Con esta modificación, Abertis da respuesta a una de las exigencias crecientes de los accionistas minoritarios de las empresas cotizadas, que piden mayor sensibilidad hacia sus intereses en el seno del Consejo. Sin duda, el mayor peso de los consejeros independientes favorecerá la neutralidad en la toma de decisiones y un aumento de la confianza de los minoritarios de Abertis.

Los cambios en el Consejo de Administración se replican también al resto de órganos delegados de control del Grupo, como la Comisión Ejecutiva, que reduce su tamaño de nueve a seis miembros e incorpora por primera vez en su historia a dos consejeros independientes.

En el caso del resto de Comisiones –Comisión de Auditoría y Control, Comisión de Nombramientos y Retribuciones, y Comisión de Responsabilidad Social Corporativa– la adaptación a las mejores prácticas internacionales de Buen Gobierno ha comportado que en todas ellas el número de consejeros independientes sea ya superior al número de consejeros dominicales, y la presidencia también ha quedado en manos de aquéllos. Así, la Comisión de Auditoría y Control está presidida por Miguel Ángel Gutiérrez Méndez; la de Nombramientos y Retribuciones, por Mónica López-Monís Gallego, y María Teresa Costa está al frente de la Comisión de RSC.

Josep Maria Coronas,  
secretario general de Abertis  
y director general de Asuntos  
Corporativos de Abertis

#### ■ ¿Qué supone para Abertis el Buen Gobierno?

Las reglas relativas al gobierno de una entidad rigen las relaciones de poder. La doctrina del "Buen" Gobierno corporativo pretende que esas reglas garanticen la prevalencia del interés social sobre los legítimos, inevitables y humanamente comprensibles intereses particulares. Por eso, un Buen Gobierno corporativo es un factor tan necesario para la sostenibilidad y el crecimiento a largo plazo de las empresas como el desempeño financiero eficiente. Con la implementación de casi todas las recomendaciones del nuevo código de la CNMV en todos nuestros niveles de gestión, queremos que Abertis sea reconocida no sólo por su experiencia industrial y su disciplina financiera sino también por ser una empresa sensible a las demandas de la sociedad hacia el mundo empresarial, garantizando en la máxima medida de lo posible el cumplimiento de los intereses sociales.

#### ■ ¿Cuáles destacarías como los principales cambios aprobados en esta materia en Abertis?

Son muchas las modificaciones aprobadas, pero querría destacar el gran cambio que se ha desarrollado en los órganos de gobierno del Grupo. Hace tan sólo seis años, a mediados de 2009, el Consejo de Administración estaba formado por 21 miembros, con sólo una mujer. Hoy esta cifra se ha reducido hasta un máximo de 15, de los cuales,



un 40% serán consejeros independientes, que presiden y son mayoría en las comisiones específicas. Y el número de mujeres que forman parte del Consejo de Administración ascenderá probablemente a 5, un tercio del total.

#### ■ Destaca el mayor peso de los independientes. ¿Qué aportan a la gestión del Grupo?

Efectivamente, el mayor peso de los independientes expresa la importancia que la compañía otorga a la máxima garantía de cumplimiento del interés social en un momento en que su estructura accionarial refleja un 60% de accionistas no representados en el Consejo. En Abertis, entendemos que los consejeros independientes no sólo aportan su experiencia y conocimiento en las diferentes ramas académicas y profesionales de las que proceden, sino que además garantizan una visión imparcial y objetiva, muy útil a la hora de tomar decisiones que pueden afectar al futuro de la compañía, protegiendo los intereses de la compañía, sin que los accionistas minoritarios puedan sentirse discriminados frente a los representados en el Consejo.

■ ■ ■  
**LA MAYOR AGILIDAD DEL  
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN  
HA PERMITIDO INCREMENTAR  
EL NÚMERO DE REUNIONES  
HASTA UN TOTAL DE  
10 EN EL EJERCICIO**

Por último, el Consejo de Administración ha modificado su reglamento para incorporar algunas de las nuevas recomendaciones del Código de Buen Gobierno, continuando su permanente labor de adaptación normativa.

Puede concluirse que hoy tiene el Grupo Abertis un gobierno más independiente, fuerte y eficiente; y óptimo para responder a las exigencias de integridad, honestidad y transparencia que exige la sociedad. ■

La 'Cidade Maravilhosa'

# Delirio carioca

Las espléndidas playas de la afamada ciudad brasileña consiguen embriagar al viajero, también impresionado por las indescriptibles panorámicas que regalan el Pan de Azúcar y el Corcovado. La samba y el Carnaval ponen la guinda al pastel de una ciudad que desborda y contagia alegría

TEXTO ELÍAS JUÁREZ FOTOS BANCO DE IMÁGENES EMBRATUR

Allá por enero de 1502, una expedición portuguesa llegó a la costa brasileña y se encontró con una gran bahía a la que, por su apariencia, confundió con la desembocadura de un río. Fue así como surgió el nombre de Río de Janeiro (río de enero), que no sólo dio nombre a la famosa ciudad sino también a todo un estado de Brasil. Enclavada entre frondosas montañas y playas de ensueño, esta urbe convertida en uno de los mayores emblemas de Brasil está repleta de rincones que no hay que perderse.

Sin duda, para deleitarse con una de las mejores panorámicas que ofrece la también llamada *Cidade Maravilhosa* a sus visitantes hay que ascender hasta las alturas. Una de las más bellas se encuentra en el conocido Pan de Azúcar, un promontorio

de 396 metros de altitud al que se puede acceder mediante un teleférico que brinda vertiginosas vistas. Desde allí, el panorama no puede ser más evocador al caer la tarde, con la ciudad extendida bajo el visitante como un mantel, la popular playa de Copacabana, al sur, y el monte del Corcovado con su famoso Cristo Redentor, presidiendo el oeste. A los pies de esta gigante estatua de 38 metros también es posible disfrutar

LA MEJOR FORMA DE ASCENDER LOS 710 METROS DEL MONTE CORCOVADO CON SU FAMOSO CRISTO REDENTOR ES CON EL TREN CREMALLERA QUE SALE DE COSME VELHO

de otra de las vistas de la ciudad brasileña que dejan sin aliento. La mejor forma de ascender sus 710 metros es mediante el tren cremallera que sale de Cosme Velho.

## Iconos de la ciudad y del país

En un recorrido por los grandes atractivos de Río no pueden faltar, por supuesto, sus espléndidas playas, algunas de las cuales han traspasado fronteras convirtiéndose en verdaderos iconos no sólo de la ciudad sino también de todo Brasil. Una de las más bellas es la de Copacabana, una mítica curva de arena de 4,5 kilómetros que, además de su intrínseco atractivo visual, conserva todo el encanto cosmopolita de Río de Janeiro. Es el lugar perfecto para tomar el pulso a la ciudad mientras nos refrescamos tomando una *caipirinha* en alguno de los bares al aire libre, llamados popularmente *botecos*.

Si Copacabana es una de las playas que más fama ha dado a Río, la de Ipanema no se ha quedado atrás. Tom Jobim la hizo eterna en su conocida canción *Garota de Ipanema*, con la que consiguió transportar este privilegiado pedazo de Brasil a todos los rincones del planeta. Además de estar entre los mejores puntos de la ciudad donde disfrutar de una plástica puesta de sol, esta playa y sus alrededores han sido, tradicionalmente, uno de los puntos de reunión más comunes de Río tanto no sólo para los visitantes sino también para los propios cariocas.

Para ellos, no hay momento más álgido en todo el año que el mes de febrero, cuando se celebra el Carnaval, una fiesta que los nacidos en Río llevan inscrita en el ADN. Durante casi una semana los bailes y conciertos invaden las calles, si bien la culminación

Casco histórico colonial de Paraty.



La playa de Ipanema es, sin duda, uno de los puntos más emblemáticos del litoral de Río.





1

— 1 —  
Cristo Redentor,  
en el monte del Corcovado.

— 2 —  
Catedral de São Sebastião,  
en pleno centro financiero.

— 3 —  
Laguna Rodrigo de Freitas.



2

## Impulso bañado en oro y café

- El desarrollo del estado de Río de Janeiro estuvo muy ligado, entre los siglos XVII y XIX, a estos dos productos, cuyo transporte dio lugar a algunas de las vías brasileñas más importantes en aquella época. Si bien, desde el siglo XVI, los europeos llegados a estas tierras basaron su actividad en la costa, a finales del XVII la situación cambió. Fue en ese momento cuando el descubrimiento de oro centró los esfuerzos en crear la que fue la gran primera vía terrestre de todo Brasil, que unía Paraty con el valle del río Paraíba y con Minas Gerais. Algo parecido sucedió más tarde a raíz de la expansión de los cafetales a principios del siglo XIX, pues el transporte de las cosechas a lo largo de la costa dio lugar a sendas que tuvieron un papel decisivo en el impulso comercial de toda la región hasta la instauración del ferrocarril, en la segunda mitad de siglo.

es el desfile de las escuelas de samba, que tiene lugar en el conocido Sambódromo. Diseñado por el arquitecto brasileño Oscar Niemeyer, este espacio se inauguró en 1984 y es el lugar más emblemático para vivir en directo el frenesí del Carnaval de Río.

### Fútbol y vida bohemia

En Brasil, el fútbol es prácticamente una religión y los aficionados más incondicionales tienen en esta ciudad una cita ineludible en uno de los mayores templos mundiales de este deporte. Se trata de Maracaná, el estadio más grande del país con una capacidad de casi 75.000 espectadores. Renovado para el pasado Mundial de 2014, en su césped se han escrito algunas de las páginas de la historia futbolística más memorables. Y si aquel acontecimiento atrajo los ojos de medio mundo hacia el país sudamericano el pasado año, los Juegos Olímpicos de 2016 volverán a hacer lo propio hacia Río, completando el enorme empujón económico e industrial recibido por la ciudad en los últimos años.

Si buscamos un lugar en pleno centro de Río donde hacer un alto en el camino y reponer fuerzas podemos escoger la Confeitería Colombo. Fundada por inmigrantes portugueses en 1894, ha sabido mantener a lo largo del tiempo ese encanto bohemio que atrajo a músicos y escritores durante décadas. Con una estética inspirada en la *belle époque* parisina y una decoración al estilo *art nouveau*, permite degustar en su salón delicias como el *quindim de camisola*, que consiste en un tipo de tocino de cielo

sobre una tartaleta. También vale la pena probar el *pingo de tocha*, un elaborado dulce hecho con yema de huevo y almíbar.

El gran interés para el viajero de esta región brasileña no se queda sólo en la ciudad. A poca distancia de ella, sin salir del propio estado de Río de Janeiro existen lugares de gran belleza que merece la pena no perderse. Arraial do Cabo, al este de Río, es uno de ellos y esconde atractivos como sus dunas de arena blanca o sus innumerables puntos de submarinismo. No hay que



3

olvidar la posibilidad de avistar ballenas jorobadas, que pasan frente a esta costa durante su ruta migratoria.

Muy cerca de Arraial, al noreste, una pequeña península es la que atrae todas las miradas. Allí se encuentra Búzios. Lo que era una tranquila aldea de pescadores hasta la década de 1960 se fue convirtiendo en uno de los puntos turísticos costeros más animados del país. Sus pequeños callejones y un atractivo puerto le otorgan una atmósfera casi mediterránea llena de encanto. La bulliciosa Rua das Pedras es ideal tanto para ir de compras como para sentarse en uno de sus numerosos restaurantes o incluso para tomar una copa cuando cae la noche.

Al oeste de la ciudad de Río, casi en el límite con el vecino estado de São Paulo, una verdadera joya histórica espera a ser descubierta por el visitante. Su nombre es Paraty, está rodeada de innumerables playas de aguas cristalinas y dominada por frondosas montañas hacia el interior. Su fascinante casco histórico colonial pide a gritos perderse por unas calles empedradas que albergan tesoros como la iglesia de Nossa Senhora Do Rosário e São Benedito dos Homens Pretos, de 1725, o la de Santa Rita dos Pardos Libertos, magníficas visitas con las que decir adiós al bello estado de Río de Janeiro. ■

## Guía para el visitante

### ■ **Cómo llegar**

Río de Janeiro dispone del Aeropuerto Internacional de Galeão a una distancia de 15 kilómetros al norte del centro. Para llegar a la ciudad brasileña desde España existen vuelos directos desde Madrid con la aerolínea Iberia.

### ■ **Moverse por la ciudad**

El metro constituye la mejor forma de desplazarse por Río de Janeiro. Actualmente está compuesto por dos líneas, aunque está previsto que las posibilidades crezcan de cara a la celebración de los Juegos Olímpicos del próximo verano. También hay numerosas líneas públicas de autobús, aunque el poblado tráfico de la ciudad hace preferible el uso del metro.

### ■ **Dónde alojarse**

**BELMOND COPACABANA PALACE**  
Av. Atlântica, 1702. Copacabana  
(+55) 21 2548 7070  
[www.belmond.com/pt-br/copacabana-palace-rio-de-janeiro](http://www.belmond.com/pt-br/copacabana-palace-rio-de-janeiro)

Es uno de los hoteles más famosos y majestuosos de Río y llama la atención por su solemne fachada blanca, de 1920. Sus lujosas *suites* con balcón con envidiables vistas sobre el océano Atlántico son su principal reclamo. Desde 350 euros.

**GOLDEN TULIP IPANEMA PLAZA**  
Farme de Amoedo, 34. Ipanema  
(+55) 21 3687 2000  
[www.ipanemaplaza.com.br](http://www.ipanemaplaza.com.br)

Este hotel, situado en la mítica playa de Ipanema, cuenta con amplias habitaciones con buenas panorámicas. Una piscina en la azotea amplía las posibilidades de relax de sus instalaciones. Desde 170 euros.

### ■ **Dónde comer**

**AZUL MARINHO**  
Francisco Bering s/n. Praia do Arpoador  
(+55) 21 2513 5014  
[www.cozinhaticapica.com.br](http://www.cozinhaticapica.com.br)

La terraza frente al océano de este restaurante es el lugar ideal para degustar especialidades como la *moqueca* de pescado con leche de coco o la ensalada de pulpo.

**SIRI MOLE & CIA**  
Francisco Octiviano, 50. Copacabana  
(+55) 21 2267 0894  
[www.sirimole.com.br](http://www.sirimole.com.br)

Una de las mejores mesas de Río donde disfrutar de todo tipo de pescados y mariscos cocinados siguiendo las recetas tradicionales brasileñas como es el caso del *vatapá* de camarones.

### ■ **Para saber más**

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



Débora Lorençon,  
coordinadora de  
Ingeniería de Arteris

### ■ **¿Con qué tres adjetivos describiría su ciudad?**

Alegre, apasionante, acogedora.

### ■ **¿Un rincón para perderse?**

Son tantos los lugares maravillosos que hay que visitar en Río de Janeiro que resulta difícil decidirse por sólo uno. Pero hace poco descubrí una revitalizada plaza Mauá, que junto con el Museo del Mañana, forman un escenario bellísimo.

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

Un paseo interesante es el que nos ofrece la feria de antigüedades de Lavradio, que se celebra el primer sábado de cada mes en Rua do Lavradio, en Lapa. El visitante debe



aprovechar las diversas opciones de bares y restaurante del famoso y bohemio barrio de Lapa.

### ■ **¿Cuál cree que es el mejor momento del año para visitar Río de Janeiro?**

A pesar de que el Carnaval es la época del año en la que la ciudad se encuentra más animada, el otoño inunda Río con una luz muy especial. Creo que esta es la época en la que Río está más bonita. Así que depende del objetivo del visitante.

El jurado reconoció la estrategia mundial del Grupo

# Foment reconoce a Abertis por su internacionalización

La patronal catalana concedió a la compañía el VIII Premio Carlos Ferrer Salat en la categoría de Internacionalización en una gala que recordó la trayectoria del fallecido Leopoldo Rodés

TEXTO Y FOTOS FOMENT DEL TREBALL



Abertis fue distinguida el pasado mes de diciembre en la VIII edición de las Medallas de Honor y Premios Carlos Ferrer Salat, que Foment del Treball convoca de forma anual en su sede. El jurado de esta edición acordó distinguir con el premio a la categoría de Internacionalización a Abertis, de la que reconoce el proceso continuado de internacionalización de sus actividades, que ha permitido a la compañía diversificar el riesgo geográfico y adaptarse mejor a los ciclos económicos mundiales. Asimismo, premió a Freixenet por su I+D+i; a Jordi Priu como Empresario de Futuro, y a Basf por el Medio Ambiente.

El acto contó con la presencia de invitados de honor como el entonces *president* de

la Generalitat, Artur Mas; el ministro de Asuntos Exteriores y Cooperación del Gobierno de España, José Manuel García-Margallo; los entonces *consellers* de Empresa y Empleo y de Territorio y Sostenibilitat de la Generalitat

LA CONTINUADA INTERNACIONALIZACIÓN DE SUS ACTIVIDADES HA PERMITIDO A ABERTIS DIVERSIFICAR EL RIESGO GEOGRÁFICO Y ADAPTARSE MEJOR A LOS CICLOS ECONÓMICOS MUNDIALES

de Catalunya, Felip Puig y Santi Vila, respectivamente; la delegada del Gobierno en Cataluña, María de los Llanos de Luna; en el concejal de Empleo, Empresa, Comercio y Turismo del Ayuntamiento de Barcelona, Agustí Colom, y el presidente de la CEOE, Juan Rosell.

Foment del Treball quiso conceder a título póstumo la Medalla de Honor a la Trayectoria Empresarial a Leopoldo Rodés, gran empresario y mecenas catalán. Con esta distinción, Foment valora el legado y la maestría de Rodés, "uno de los miembros más destacados del empresariado catalán y español, que era presidente de la empresa de comunicación Havas Media, patrono fundador de la Fundación Princesa de Girona, consejero de 'la Caixa' y del grupo financiero Inbursa y Creu de Sant Jordi 1999 por el impulso que dio a la candidatura de los Juegos Olímpicos de Barcelona 92". Foment del Treball distinguió también a Sol Daurella con la Medalla de Honor como Empresaria del Año.

## Los valores de Ferrer Salat

Con la institución de sus premios anuales, Foment del Treball quiere reconocer y agradecer el esfuerzo y la determinación de empresarios liberales, abiertos y defensores del conocimiento y del diálogo, como fue Carlos Ferrer Salat. Brillante empresario catalán, Ferrer Salat fue presidente de Foment en el momento del renacimiento de la patronal catalana con la llegada de la democracia: al mismo tiempo, fue también presidente fundador de la patronal española CEOE y posteriormente presidente de la gran patronal europea UNICE, hoy llamada Business Europe. ■



El diario 'elEconomista' distingue a Cellnex Telecom

# Premio al esfuerzo empresarial

Cellnex Telecom, participada por Abertis, fue galardonada en la categoría de mejor operación del año por su salida a Bolsa en 2015

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

La entrada en el parqué de la compañía Cellnex Telecom, participada en un 34% por Abertis, fue reconocida como la mejor operación empresarial, dentro de la gala La Noche de la Economía organizada por el periódico *elEconomista*, que en diciembre celebró su quinta edición. El jurado quiso destacar la salida a bolsa de Cellnex, que supuso la integración de activos por valor de 700 millones. Recogieron el premio el presidente de Cellnex, Francisco Reynés, y el consejero delegado, Tobías Martínez. El jurado premió también la salida a bolsa de Aena, cuyas acciones se han revalorizado más de un 70% desde entonces.

## Líderes clave en 2015

La gala sirvió además para reconocer la labor de las empresas españolas que, a lo largo de 2015, se convirtieron en líderes de ámbitos clave como la internacionalización, la innovación, la responsabilidad social o la formación. El acto, con el soporte institucional de CaixaBank, se celebró en el auditorio CaixaForum de Madrid y fue inaugurado por el ministro de Economía y Competitividad, Luis de Guindos, ante un público en el que estaban presentes unos 400 empresarios. Las palabras de bienvenida corrieron a cargo del presidente de Editorial Ecoprensa (editora de *elEconomista*), Alfonso de Salas, y clausuró el acto el director general de CaixaBank, Juan Alcaraz.

Los galardones de la V edición de los Premios *elEconomista* contaron con el patrocinio de Abertis, EY, Gas Natural Fenosa, El Corte Inglés, Google y Aena, compañías que han apoyado una iniciativa que se ha

EL JURADO DESTACÓ LA SALIDA A BOLSA DE CELLNEX, QUE SUPUSO LA INTEGRACIÓN DE ACTIVOS POR VALOR DE 700 MILLONES DE EUROS

convertido ya en la gala de los premios anuales de referencia en el ámbito económico y empresarial.

## Otros premiados

Además del empresario y la operación del año, se galardonaron otras cuatro categorías. El premio a la empresa que mejor desarrolló su responsabilidad social corporativa

recayó en Ford España, por su apuesta por las personas con discapacidad, diseñando vehículos pensados para su movilidad. La mejor iniciativa en Formación fue para la Universitat Politècnica de Catalunya, Volkswagen y SEAT por su proyecto LAB, que busca redefinir el concepto de vehículo urbano. El premio a la innovación digital se entregó a la compañía CartoDB, por haber transformado el mundo del mapeo. Por último, Grupo Antolín fue reconocido con el premio a la internacionalización por convertirse en uno de los principales fabricantes mundiales de componentes para el interior del automóvil. ■

Tobías Martínez y Francisco Reynés, segundo y tercero por la izq., respectivamente, posan con el resto de galardonados.





Balance del año en la red brasileña

La Autopista Régis Bittencourt, São Paulo.

# Arteris avanza en su programa de inversiones

A lo largo de 2015, la compañía finalizó importantes obras y adoptó medidas pensadas para incrementar la eficacia y superar los desafíos planteados para 2016

TEXTO Y FOTOS ARTERIS

Las concesionarias Arteris han avanzado durante el segundo semestre de 2015 en la realización de las obras del ambicioso plan de 2.000 millones de reales brasileños en inversiones anuales. La compañía también ha adoptado importantes medidas para mejorar la eficacia de sus operaciones e incrementar la seguridad vial y laboral. Asimismo, cabe destacar las iniciativas de relación con la sociedad, como el Mes de la Seguridad y la exposición de Joan Miró en Florianópolis, que repercutieron de forma significativa en el fortalecimiento de la marca y de la reputación de la empresa.

■ ■ ■  
**EN EL INTERIOR DE SÃO PAULO, CENTROVÍAS ENTREGÓ LA NUEVA CIRCUNVALACIÓN DE JAÚ, CON UNA INVERSIÓN DE 37 MILLONES DE REALES**

Autopista Fluminense, concesionaria que opera en el Estado de Río de Janeiro, entregó en agosto la ampliación de la avenida Do Contorno, que supuso una mejora en la fluidez del tráfico en el tramo de la BR-101

en Niterói. La vía, transitada diariamente por 100.000 vehículos, era un antiguo embudo del tráfico local. Los trabajos contaron con la decisiva participación de Latina, empresa de construcción civil del Grupo.

En el interior de São Paulo, la concesionaria Centrovías entregó en octubre la nueva circunvalación de Jaú. La obra supuso la ampliación y la revitalización de 13 kilómetros de vías marginales y de acceso. La inversión de 37 millones de reales soporta un tráfico diario de 30.000 vehículos. Autopista Régis Bittencourt, que administra la principal conexión del Estado de São Paulo con la



“SOMOS UN EJEMPLO, PERO HEMOS DE SER AMBICIOSOS Y TRABAJAR PARA SEGUIR MEJORANDO”, AFIRMÓ DAVID DÍAZ, CONSEJERO DELEGADO

región sur y Mercosur, entró en su fase más compleja y de mayor inversión en las obras de duplicación de la BR-116 en la sierra de Cafezal. La concesionaria comenzó el trabajo de apertura de los cuatro túneles.

El objetivo de Arteris es seguir entregando importantes inversiones en 2016. Para ello, la empresa apuesta por el desarrollo de una cultura de trabajo cada vez más centrada en la eficacia. Tras siete meses de intensos esfuerzos y trabajo en equipo, se concluyó el proceso de implantación del SAP. Con él, la empresa pasó a contar con una herramienta de gestión moderna y preparada para racionalizar los procesos y costes, a la vez que abre el camino para inversiones más precisas.

### Planificar más y mejor

Continuando con los esfuerzos realizados en pos de la eficacia, la empresa lanzó la campaña interna #*atitudesarteris* para ayudar a los empleados a replantearse, planificar e innovar comportamientos. La propuesta se basa en mostrar el potencial de los pequeños cambios que comienzan al planificar más y mejor las actividades profesionales. Éste es el esfuerzo de la empresa ante la creciente competitividad y el ambiente económico cada vez más complejo de Brasil.

“Actualmente, somos un ejemplo en la gestión de carreteras, en la que destaca la calidad en la atención, la transparencia y la proactividad en la relación con nuestras partes interesadas. Tenemos que sentirnos orgullosos de esos logros, pero también tenemos que ser ambiciosos y seguir trabajando para seguir mejorando”, afirma el consejero delegado de la compañía, David Díaz.

El respeto por la vida, la base de los valores de Arteris, también fue protagonista en importantes acciones. En otra de las iniciativas para reforzar la importancia de la seguridad del trabajo entre los empleados, la empresa dio a conocer las Reglas Básicas para Salvar Vidas, una lista de comportamientos



Vistas aéreas de la sierra de Cafezal.

que prevé el uso del cinturón de seguridad, la restricción del uso de móviles en vehículos de la empresa y la obligatoriedad de utilizar chalecos de seguridad.

En septiembre fue el turno de celebrar el II Mes de la Seguridad Arteris, una intensa programación de más de 900 acciones de concienciación sobre seguridad vial y trabajo. Ese mismo mes se celebró el Fórum de Seguridad Arteris. En los debates participaron ejecutivos de organismos públicos representantes de la sociedad civil e investigadores de importantes universidades.

Como complemento de las iniciativas de relación con la sociedad, Arteris llevó al Estado de Santa Catarina la exposición *Joan Miró: la fuerza de la materia*, que llegó a Florianópolis en septiembre. La muestra es la mayor retrospectiva del artista jamás realizada en Brasil y obtuvo una gran repercusión, ya que llegó a considerarse la mayor muestra artística de los últimos años en la ciudad. ■

En colaboración con Corri-door

# Nuevos terminales de carga de vehículos eléctricos en las áreas de Sanef

El proyecto se enmarca en el compromiso medioambiental de Abertis y la voluntad de ofrecer mejores servicios al usuario de las autopistas

TEXTO Y FOTOS SANEF

Sanef, filial de Abertis en Francia, y la compañía de terminales de carga rápida de vehículos eléctricos Corri-door, han distribuido un total de 200 terminales de carga eléctrica por todo el territorio francés desde junio hasta diciembre de 2015. El primero de ellos se inauguró el pasado verano en el área de Tardenois Norte (autopista A4 de Sanef). El grupo de autopistas francés planea desplegar un mínimo de 25 terminales por su red de autopistas (Sanef y Sapn).

EL GRUPO DE AUTOPISTAS FRANCÉS PLANEA DESPLEGAR UN MÍNIMO DE 25 TERMINALES POR SU RED DE AUTOPISTAS (SANEF Y SAPN)



Arriba, terminal de carga rápida. Izq. Arnaud Quémard, en el centro, inaugura una de las instalaciones.



Según Arnaud Quémard, director de operaciones de Sanef, "este proyecto confirma el compromiso del Grupo con la movilidad sostenible y la voluntad de asumir todas las oportunidades para ofrecer nuevos servicios a nuestros clientes. Ahora, el vehículo eléctrico tiene su lugar en la autopista y ya no está reservado sólo para el transporte urbano".

Por otra parte, con Corri-door la carga se realiza rápidamente, en menos de 30 minutos (80% carga), tiempo que los clientes pueden aprovechar para realizar un descanso necesario para su seguridad.

La empresa Corri-door está cofinanciada por la Unión Europea (RTE-T) y un consorcio dirigido por el Grupo EDF (formado por Renault, Nissan, BMW, Volkswagen, Sodetrel y París Tech). ■

Actuaciones preventivas en autopista

# Las autopistas superan con buena nota el invierno

Abertis Autopistas realizó simulacros de vialidad invernial para garantizar la seguridad y la circulación en invierno

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Abertis Autopistas llevó a cabo este invierno varios simulacros de vialidad invernial en la red de autopistas que gestiona en Cataluña. La AP-7, la AP-2 y la C-32 acogieron este ejercicio que consistió en la activación de un protocolo interno de actuación ante el aviso

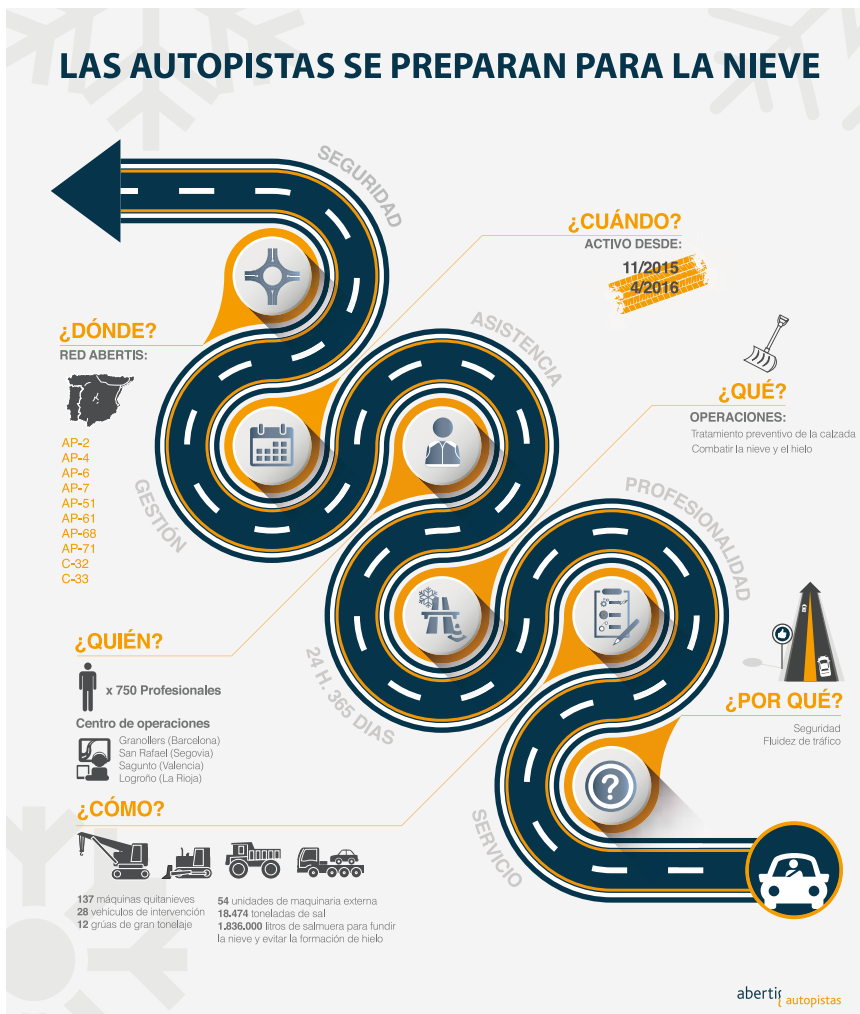
de una situación meteorológica de peligro. El Centro de Operaciones de Granollers, que monitoriza el tráfico de esta red las 24 horas del día y los 365 días del año, activó una alerta de nevadas simulada, tras la que se puso en marcha un protocolo de vialidad invernial que movilizó a un

total de 166 personas. La AP-7 Sur Barcelona-Tarragona y la C-32 Montgat-Palafolls realizaron el mismo ejercicio.

En el proceso se utilizaron un total de 59 máquinas quitanieves, 118 toneladas de sal y 14.750 litros de salmuera. Cada unidad quitanieves realizó su propio circuito, algunas máquinas trataban exclusivamente el tronco de la autopista y otras actuaban en el tronco de la vía, además de en los enlaces y las áreas de servicio. Abertis Autopistas realiza este ejercicio una vez al año con el objetivo de comprobar los tiempos de respuesta ante una situación de peligro y la operativa de la activación del protocolo. El simulacro permite también detectar fallos en el funcionamiento de la maquinaria y los recorridos de las máquinas quitanieves y de los equipos técnicos y humanos.

El operativo comenzó a las 22 horas, tuvo una duración de 4 horas aproximadamente y contó con un despliegue humano y técnico distribuido entre las 20 bases de vialidad invernial repartidas en las tres autopistas catalanas, donde se almacena la sal y la salmuera y desde donde salen las máquinas quitanieves a realizar los trabajos encomendados. Las primeras conclusiones permiten valorar de manera positiva los resultados y el desarrollo del ejercicio, que ha servido para evaluar los actuales procedimientos de actuación y mejorar la seguridad del tramo y la circulación por la autopista en invierno.

Este simulacro se enmarca dentro del operativo de vialidad invernial que Abertis Autopistas pone en marcha anualmente en toda la red de autopistas que gestiona en España. Durante todo el año, los cuatro centros de operaciones con los que cuenta Abertis Autopistas para gestionar el tráfico de su red y que están ubicados en Granollers (Barcelona), San Rafael (Segovia), Logroño y Sagunto (Valencia) reciben datos de las estaciones meteorológicas, repartidas en los puntos más críticos de la red, sobre humedad, temperatura y otros parámetros que se registran en el área de las autopistas. ■





Vista aérea del puente Olivier-Charbonneau, en la autopista urbana A-25 entre Montreal y Laval.

© Concesión A25

Tras una licitación pública muy reñida en Canadá

# Abertis, a través de ITS, implantará un sistema 'free flow' en la A-25

La solución de peaje se instalará en un tramo clave de la autopista que une Montreal y Laval

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Sanef ITS, filial tecnológica de Abertis, ha firmado un contrato de concesión para implantar una solución de peaje *free flow* en el puente Olivier-Charbonneau, en un tramo clave de la autopista urbana A-25 ([www.a25.com](http://www.a25.com)), que conecta las ciudades de Montreal y Laval en Canadá.

El convenio lo ha firmado con Macquarie Infrastructure Partners, cuya especialidad es la inversión en infraestructuras en América del Norte. Sanef ITS deberá entregar una solución completa de *free flow* multicarril que incluya los sistemas administrativos y de control en carretera para sustituir el sistema actual, proporcionado por otro proveedor. Este contrato se adjudicó tras una licitación pública muy reñida, en la que participaron varios de los

LA SOLUCIÓN INTEGRAL DE SANEF ITS MARCARÁ LA ORIENTACIÓN FUTURA EN LOS PEAJES DE LA A-25, CON TECNOLOGÍAS INNOVADORAS Y MÁS EFICACIA OPERATIVA

grandes proveedores internacionales de sistemas de peaje. La propuesta de Sanef ITS fue finalmente la que se consideró más oportuna para cubrir los requisitos del cliente.

La solución integral proporcionada por Sanef ITS marcará la orientación futura en peajes de concesión de la A-25, con tecnologías

innovadoras que aumentan la eficacia operativa, mejoran la relación con el cliente y aportan flexibilidad al avanzar hacia nuevos estándares de interoperabilidad y modelos de negocio.

Uno de los retos será llevar a cabo esta importante actualización en condiciones de tráfico real. Para hacer frente a este desafío, Sanef ITS ofrecerá una migración del servicio sin interrupciones para los 200.000 usuarios que viajan regularmente por la autopista A-25 y sin que el flujo de ingresos del concesionario se vea afectado.

Sanef ITS lidera el sector de la tecnología *free flow* por sus competencias en diseño, suministro y explotación de sistemas de peaje de flujo libre de alta rentabilidad, así como en su capacidad para aumentar la eficacia de los concesionarios de autopistas públicas y privadas de todo el mundo.

La compañía explota actualmente algunas de las carreteras de peaje *free flow* más transitadas del mundo, como el anillo de circunvalación M-50, en Irlanda; el puente Port Mann Bridge de Vancouver, y el cruce de Dartford Crossing, en el Reino Unido. Estas tres operaciones combinadas procesan más de 360.000 transacciones de peaje diarias.

En 2015, Sanef ITS realizó más de 24 proyectos de peaje en todo el mundo, entre otros sitios en Chile, Polonia, el Reino Unido, Puerto Rico, Francia, Canadá, Croacia e Irlanda.

Tras estas operaciones, el nuevo proyecto en Canadá refuerza la posición de Sanef ITS como primer proveedor internacional de soluciones de peaje *free flow*. ■

Mucho más visual y con prioridad a la iconografía

# Nueva imagen de Autopistas de Puerto Rico en Internet

Esta nueva ventana al exterior pretende convertirse en un canal permanente de comunicación con los usuarios del país para facilitarles información muy visual y fácil de consultar

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Autopistas de Puerto Rico, compañía participada 100% por Abertis, ha presentado su nueva web corporativa. La página contiene novedades respecto a la anterior, como la incorporación de los apartados Canal Ético, Preguntas Frecuentes y un breve de Actualidad, entre otras.

La nueva web ha sido pensada y diseñada para que requiera un mantenimiento mínimo, al mismo tiempo que permite crecer en contenidos de una forma ordenada y sencilla. Una página web *responsive*, centrada en la experiencia del usuario, con una interfaz mucho más visual que prioriza el uso de la iconografía. Es a su vez multidispositivo, lo que facilita el acceso a los contenidos desde la totalidad de los dispositivos existentes en el mercado (*desktop*, tableta y móviles).



La nueva web presenta contenidos de forma ordenada y sencilla.

Esta nueva ventana al exterior de Autopistas de Puerto Rico busca ser un canal permanente de comunicación con sus usuarios, que les permita obtener información de manera puntual, ágil y rápida. El enlace es el mismo: [www.autopistasdepuertorico.com](http://www.autopistasdepuertorico.com).



FACILITA EL ACCESO A LOS CONTENIDOS DESDE LA TOTALIDAD DE LOS DISPOSITIVOS EXISTENTES EN EL MERCADO ('DESKTOP', 'TABLET' Y MÓVILES)



El Grupo se muestra abierto a nuevos proyectos en la isla

# Abertis, presente en el foro Invertir en Puerto Rico

Autoridades del Estado caribeño y representantes de compañías españolas compartieron experiencias empresariales y destacaron la oportunidad de invertir en el país



TEXTO Y FOTOS ABERTIS

El pasado mes de noviembre tuvo lugar en Madrid el foro Invertir en Puerto Rico, en el que diversas empresas españolas, entre ellas Abertis, debatieron medidas para buscar salida a la crisis que atraviesa el país. El acto sirvió también para conocer la experiencia de empresarios españoles y puertorriqueños en la isla. En él participaron, entre

otros, el director de autopistas internacionales de Abertis, Carlos del Río; el presidente de Iberia, Luis Gallego, y la presidenta de MC-21 Corporation, Rosa Hernández. El directivo de Abertis felicitó al Gobierno por haber apostado por la vía de la colaboración público-privada. "Estaremos a disposición del Estado para nuevos proyectos en el futuro", comentó.

Puerto Rico se encuentra en un momento decisivo ya que, tras años de problemas con el repago de la deuda, ahora empieza a avanzar para convertirse en la mejor puerta de entrada a Estados Unidos. El secretario de Desarrollo Económico y Comercio de Puerto Rico, Alberto Bacó Bagué, destacó la "biculturalidad" de su país como uno de los atractivos



# Rico



a la hora de atraer inversiones. "En un mundo más orientado a los servicios, el conocimiento de las leyes de EE. UU. puede representar un factor para que las empresas extranjeras inviertan en Puerto Rico", afirmó.

Puerto Rico ofrece estabilidad, respeto a la propiedad intelectual, calidad de recursos humanos y conocimiento, y cuenta con una presión fiscal muy baja, del 4%, pero siempre dentro de la jurisdicción de Estados Unidos. Esto puede servir de palanca a las compañías, tanto grandes como medianas y pequeñas, para utilizar Puerto Rico como conducto y puerta de entrada a América.

El secretario de Desarrollo Económico y Comercio destacó que la economía del país está dando señales de vida "tras una impor-

tante crisis sufrida en el país" provocada por la deuda. "Podremos tener un acuerdo base en los próximos dos o tres meses y esto repercutirá en la actividad económica."

En el foro estuvieron presentes otras autoridades como el gobernador de Puerto Rico, Alejandro García Padilla; el director de la Casa América, Santiago Miralles, o el ex presidente del Gobierno español, Felipe González. ■

Arriba, Carlos del Río, director de Autopistas Internacionales de Abertis, es el primero por la izq. Abajo, de izq. a dcha.: Santiago Miralles, Alejandro García Padilla, Santiago Iñiguez, Alberto Bacó Bagué, Alejandro García Padilla, Felipe González y Juan Luis Cebrían.



TRAS AÑOS DE PROBLEMAS CON EL REPAGO DE LA DEUDA, PUERTO RICO EMPIEZA A AVANZAR PARA CONVERTIRSE EN LA MEJOR PUERTA DE ENTRADA A EEUU



Mejoras en el servicio al cliente

# Túnel se alía con Bip&Drive para ofrecer más descuentos

Los usuarios dispondrán de un nuevo servicio de atención al cliente y un área privada que incluirá en un único documento todas sus transacciones realizadas mensualmente

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

La concesionaria Túnel de Barcelona i Cadí, controlada por Abertis, y Bip&Drive, participada también por Abertis, han firmado un convenio para efectuar la emisión y gestión de los dispositivos Vía-T Túnel. Se trata de un producto de telepeaje exclusivo para obtener descuentos por frecuencia en los túneles de Vallvidrera.

Los clientes que cuenten con este dispositivo dispondrán de un servicio de atención al cliente y un área privada en la que podrán consultar su facturación, que incluirá en un único documento todas las transacciones realizadas mensualmente con el dispositivo y con cualquier operador que acepte el Vía-T como forma de pago. Igualmente, los pagos se podrán domiciliar en cualquier entidad bancaria o en una tarjeta de crédito.

De este modo, el nuevo dispositivo ofrecerá las mismas ventajas en cuanto a

descuentos pero con mejores prestaciones de servicio: el Vía-T Túnel-Bip&Drive tendrá una cuota de servicio anual de 20 euros (IVA incluido), que los clientes podrán amortizar en cinco meses realizando un mínimo de once viajes al mes en hora/día valle en los túneles de Vallvidrera.

Es necesario sustituir el actual dispositivo, que dejó de funcionar el 1 de enero. Túnel devolverá la parte proporcional de

■ ■ ■  
**EL VÍA-T TÚNEL ES UN PRODUCTO DE TELEPEAJE EXCLUSIVO PARA OBTENER DESCUENTOS POR FRECUENCIA EN LOS TÚNELES DE VALLVIDRERA**

lo que el cliente pagó por cinco años y que ya no podrá utilizar. Además el envío a domicilio del nuevo Vía-T Túnel-Bip&Drive es gratuito.

Según Antonio Español, director general de Abertis Autopistas España, "nuestra empresa tiene como objetivo trabajar por y para la mejora continua".

Bip&Drive es el único emisor de Vía-T del mercado promovido por las principales concesionarias de autopistas de peaje en el ámbito español, Abertis Autopistas, Cintra Infraestructuras e Itinere Infraestructuras.

La gestión y mantenimiento del telepeaje incluye garantía vitalicia, sin compromiso de permanencia, y será válido para el pago de todas las autopistas de España y Portugal. Además se podrá utilizar en todos los aparcamientos que acepten el Vía-T como medio de pago. ■





Para mejorar la experiencia del conductor

# El área de servicio de La Jonquera se renueva

Cuenta con más de 7.000 metros cuadrados de superficie y transforma el concepto de servicio al cliente en experiencia al cliente gracias a su modernización y mejoras

TEXTO Y FOTOS ABERTIS AUTOPISTAS

Abertis Autopistas y Áreas han renovado el área de servicio más grande de toda España convirtiéndola en un espacio versátil, moderno y funcional. Se trata del área de servicio de La Jonquera, ubicada en el tramo gerundense de la AP-7 y que cuenta con un total de 7.187 metros cuadrados de superficie. El renovado espacio transforma la parada del conductor en una experiencia que fomenta el descanso y la desconexión gracias a una amplia oferta de novedades en *travel retail* adaptada a todos los públicos, desde *commuters* (conductores que utilizan la vía para desplazarse por motivos de trabajo) hasta grandes grupos o familias.

El edificio del área de servicio de Porta Catalana fue diseñado en el año 1976 por el insigne arquitecto catalán Josep Lluís Sert, reconocido internacionalmente como uno de los renovadores de los conceptos arquitectónicos y de diseño del siglo XX. La renovación se ha llevado a cabo desde el respeto al legado del autor y, para ello, las obras han estado asesoradas y supervisadas por Jaume Freixas, el arquitecto especialista en la obra de Sert, colaborador suyo, y desde 2009 presidente de la Fundación Joan Miró.

La renovada área de servicio transforma el concepto de servicio al cliente en experiencia al cliente gracias a su rediseño, mejora y modernización. Las nuevas instalaciones

incorporan servicios de valor añadido, donde priman la tecnología y los espacios lúdicos. Los conductores encontrarán Wi-Fi gratuito, zonas infantiles mejoradas, un nuevo concepto de *nurserie* en ruta, zona de pícnic y *vending* de última generación.

Previamente a la implantación de este plan y a la renovación de este espacio, 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.

## Un ambicioso plan con especial incidencia en Girona

Esta actuación forma parte de la fase final del plan de renovación de las áreas de servicio de las autopistas, que contempla la reforma de un total de 17 instalaciones en las vías AP-7, AP-2 y AP-68, todas ellas gestionadas por Abertis Autopistas, y ha supuesto una inversión de 12,78 millones de euros para Áreas.

La renovación global de las áreas de servicio se inició en 2011 y hace hincapié en las áreas de servicio de la AP-7 en Girona, y en esta zona y el proyecto se completará con la apertura del área de servicio de La Selva.

Concretamente, en el área de servicio de La Jonquera el tráfico ha crecido en un 5,5% hasta noviembre de 2015 respecto al mismo periodo del año anterior. Por su situación estratégica (limita con la frontera francesa), esta área de servicio se convierte en un espacio de largo recorrido, utilizada por conductores que realizan trayectos largos, ya sea por vacaciones o por motivos laborales. ■

Balance en su cuarto aniversario

# Las áreas Truck Park rozan la plena ocupación

Cuatro años después de su puesta en marcha, las áreas de descanso para transportistas alcanzan el 82% de ocupación en horario nocturno y el 100% los fines de semana



TEXTO ABERTIS AUTOPISTAS FOTOS ABERTIS



Los Truck Park de Abertis Autopistas situados en la autopista AP-7 –uno en el área del Montseny (sentido Barcelona) y el otro en el área Porta Barcelona (sentido Barcelona)– han incrementado exponencialmente su nivel de ocupación cuatro años después de su entrada en funcionamiento.

La ocupación media diaria de estas áreas de servicio específicas para profesionales llega al 62% y la nocturna, momento en el que se concentra un mayor número de transportistas que realizan la parada para pernoctar, supera ya el 82%, mientras que en 2012, un año después de la puesta en marcha este servicio, la tasa que se registraba era del 40%. El lleno completo se alcanza prácticamente todos los fines de semana, cuando la cuota de ocupación se sitúa en el 100%.

Las áreas de servicio para transportistas de Abertis Autopistas responden a la creciente necesidad de estos profesionales por realizar los descansos reglamentarios en zonas seguras ante el incremento de robos registrado en el sector durante los últimos tres años, que se sitúa en el 66%, según se reveló en el último foro *Delincuencia en el transporte* celebrado por AEUTRANSMER, la Asociación Española de Cargadores y Usuarios del Transporte de Mer-

**EL LLENO COMPLETO SE ALCANZA PRÁCTICAMENTE TODOS LOS FINES DE SEMANA, CUANDO LA CUOTA DE OCUPACIÓN SE SITÚA EN EL 100%**



Los Truck Park son una solución cómoda y segura para disfrutar del tiempo de descanso sin que la mercancía y la tractora corran ningún riesgo.

cancias. Los Truck Park se posicionan como una solución cómoda y segura para disfrutar del tiempo de descanso sabiendo que la mercancía y la tractora no corren ningún riesgo.

En total, y durante los primeros ocho meses de 2015, estos espacios de descanso recibieron 46.827 visitas, un 7% más que en el mismo periodo del año anterior. Montseny concentró el 60% de estas visitas y Porta Barcelona, el 40% restante. En ambos casos, el número de clientes que utilizaron estos servicios se disparó durante la primera hora de estancia, que resulta gratuita para los usuarios.

#### Seguridad en el tiempo de descanso

Uno de los elementos mejor valorados por los transportistas sobre los Truck Park de Abertis



### UNO DE LOS ELEMENTOS MEJOR VALORADOS POR LOS TRANSPORTISTAS SOBRE LOS TRUCK PARK DE ABERTIS AUTOPISTAS ES LA SEGURIDAD

Autopistas es la seguridad. Así se desprende del último estudio de satisfacción realizado por la concesionaria, en el que estos profesionales también valoran positivamente otros aspectos como la limpieza, la amabilidad del personal o la disponibilidad de elementos para el repostaje.

Estos espacios, con acceso exclusivo a los profesionales que cuentan con los sistemas

de pago Vía-T y Tis-Pl, disponen de importantes medidas destinadas a garantizar la seguridad de los profesionales y de la carga que transportan. Cuentan con una valla de 3,5 metros de altura con elementos antiasalto, sensores de vibración en todo el perímetro y control de accesos individualizado para peatones. Además, disponen de sistemas de videograbación y de megafonía, controles de acceso de matrículas e iluminación nocturna, entre otros servicios.

#### Una inversión de 5,5 millones de euros

Abertis Autopistas realizó una inversión de 5,5 millones de euros para poner en marcha ambas áreas de servicio en 2011. Estos espacios cuentan con un área de aparcamiento para vehículos de hasta 24 metros de longitud, zona Wi-Fi y plazas especiales para camiones frigoríficos. También están equipados con un edificio exclusivo de servicios con baños y duchas, servicio de lavandería, salas de descanso y zona de vending. El Truck Park de Montseny cuenta con un total de 117 plazas y fue el primero de estas características que entró en funcionamiento en la red de autopistas españolas, concretamente en junio de 2011. Por su parte, Porta Barcelona dispone de 56 plazas de aparcamiento y se inauguró un mes después que el de Montseny. ■



El satélite conecta con la red ferroviaria

# Hispasat ofrece acceso a Internet en un tren AVE

El proyecto piloto proporcionado a Renfe combina conexiones vía satélite y 3G-4G en todo el recorrido del tren para ofrecer la mejor experiencia de usuario a los pasajeros

TEXTO Y FOTOS HISPASAT

Hispasat, el operador español de telecomunicaciones por satélite, ha completado con éxito la instalación de una solución de conectividad para la oferta de servicios audiovisuales y de acceso a Internet en un tren AVE (Alta Velocidad Española). Este proyecto piloto comenzó a finales de mayo de 2015 en un tren de la serie 100 de Alstom que cubre la ruta Madrid-Sevilla.

La solución ofrecida a Renfe combina las conexiones vía satélite con las de 3G-4G a lo largo de todo el recorrido del tren, con el fin de ofrecer la mejor experiencia de usuario a los pasajeros. Cuenta con un acceso Wi-Fi que ofrece conectividad a más de 400 viajeros de forma simultánea y alcanza un gran ancho de

## EL USO DE LA TECNOLOGÍA SATELITAL PERMITE ACELERAR LA IMPLANTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE BANDA ANCHA EN LOS TRENES DE ALTA VELOCIDAD

banda mediante la combinación de las tecnologías disponibles, mientras el tren recorre su trayecto a 350 km/h. La solución ofrece, además, televisión en directo, un sistema de vídeo que proporciona información relativa al viaje en tiempo real, un servidor de contenidos audiovisuales con los últimos estrenos cinematográficos y servicios de audio y kiosco de prensa.

El proyecto incluye una antena giroestabilizada que permite la conexión permanente con el satélite, que se integrará en el chasis

del tren mediante una adaptación aerodinámica. Hispasat ha puesto a disposición de este proyecto sus plataformas de banda ancha y la capacidad de los satélites Hispasat 1D y 1E.

### Una solución garantizada por el satélite

El uso de la tecnología satelital permite acelerar la implantación de los servicios de banda ancha en los trenes de alta velocidad. A medio y largo plazo, la conexión satelital garantizará la continuidad del servicio a lo largo de todo el trayecto de los trenes, incluso allí donde no llegue el despliegue de las redes terrestres.

Desde 2008, Hispasat es el operador de referencia en la prestación de servicios de comunicaciones vía satélite en trenes de alta velocidad. Su experiencia en las flotas de trenes europeos Thalys e Italo le han permitido desarrollar una solución robusta, resistente a todas las interferencias que surgen en un entorno tan hostil como el de un tren de alta velocidad. Además, gracias a la combinación con las tecnologías 3G y 4G, la conectividad de alta calidad se mantiene sin interrupciones a lo largo de todo el trayecto, incluso durante el paso del tren por túneles.

Este servicio, probado con éxito en la flota de trenes AVE, refuerza el portafolio de soluciones de movilidad de Hispasat, que incluyen también aplicaciones marítimas y aeronáuticas.

Sobre la base de este proyecto, Renfe desplegará un servicio de conectividad y entretenimiento en sus trenes de alta velocidad que conjugará comunicaciones celulares y satelitales y cuyo contrato ha sido adjudicado a Telefónica. ■

Foto de los firmantes del acuerdo entre Hispasat y Renfe tras la rueda de prensa de presentación.





Elena Pisonero, presidenta de Hispasat, en un momento de su intervención.

I Foro Latinoamérica, España y Europa

# América, pieza clave en la estrategia de Hispasat

La presidenta del operador satelital, Elena Pisonero, desveló el valor estratégico del mercado latinoamericano para el sector espacial

TEXTO Y FOTOS HISPASAT

La presidenta de Hispasat, Elena Pisonero, participó el pasado mes de noviembre en el I Foro Latinoamérica, España y Europa: una mirada a la cooperación aeroespacial, en el que señaló a América Latina como "una región estratégica que ofrece grandes oportunidades a las empresas españolas del sector espacial".

En este contexto, anunció que el operador satelital doblará su flota de satélites en cuatro años, pasando de cinco a diez satélites, y operará en seis posiciones orbitales, en gran medida, debido al crecimiento comercial en el mercado latinoamericano, de donde procede el 60% de los ingresos de Hispasat.

Durante su intervención en el foro, celebrado en la sede social de Indra, la presidenta

de Hispasat afirmó que la base del sector espacial ha sido en los últimos años "la innovación y el apoyo de la administración".

En el caso de Hispasat, recordó que el operador inició su expansión en el continente americano a finales de los años 90, "cuando otros no lo tenían tan claro". Añadió que la región representa "un mercado en el que podemos colaborar, cooperar y

**HISPASAT DOBLARÁ SU FLOTA EN CUATRO AÑOS DEBIDO AL CRECIMIENTO COMERCIAL EN EL MERCADO LATINOAMERICANO**

llevar tecnologías punteras para desarrollar nuestro músculo empresarial".

Elena Pisonero aseguró también que la seguridad y la defensa son los impulsores tradicionales del sector espacial, aunque hizo hincapié en que la demanda, hoy en día, "la marcan los ciudadanos". A este respecto, recordó que la industria del espacio tiene el desafío de responder a las necesidades de una sociedad que reclama el uso de la tecnología satelital en la vida cotidiana.

La presidenta de Hispasat resaltó que las empresas del sector deben estar abiertas a nuevos retos, y añadió que "tenemos que innovar con nuestros competidores y dar un paso más allá". "Nuestro principal objetivo debe ser acercar la tecnología a las personas", concluyó. ■



Salvador Alemany recibió la insignia de manos de Yves Saint-Geours.

El embajador francés en España hizo entrega de la condecoración

# Salvador Alemany, Oficial de la Legión de Honor de Francia

El presidente de Abertis ha sido distinguido con el mayor rango que concede el Estado francés a las personas que destacan por sus méritos al servicio del país

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

El presidente de Abertis, Salvador Alemany, recibió en diciembre la insignia de Oficial de la Legión de Honor de Francia, la más alta condecoración que otorga el Estado francés a aquellas personas que destacan por sus méritos al servicio de la nación en todos sus ámbitos. En el acto de imposición de la medalla, que tuvo lugar en la Residencia de Francia en Madrid, el embajador francés en España, Yves Saint-Geours, destacó la trayectoria profesional de Salvador Alemany así como su compromiso y dedicación para impulsar las relaciones empresariales entre España y Francia, intensificadas tras la entrada de Abertis en el país vecino en 2006.

A lo largo de su carrera profesional, Salvador Alemany ha recibido numerosas dis-

tinciones por su aportación a las relaciones empresariales en los distintos países en los que opera el Grupo Abertis. Entre otras, destacan las condecoraciones *Commandatore dell'ordine al Merito* (2003) y *Stella della Solidarietà* (2008) de la República italiana, así como la *Encomienda de la Orden de Isa-*

**LA DISTINCIÓN DESTACA SU TRAYECTORIA PROFESIONAL Y SU COMPROMISO Y DEDICACIÓN PARA IMPULSAR LAS RELACIONES EMPRESARIALES ENTRE ESPAÑA Y FRANCIA**

bel la Católica, otorgada por el Gobierno español en 2014.

Abertis gestiona en Francia más de 2.000 kilómetros de autopistas de peaje, lo que representa el 22% del total del país. Francia es el mayor mercado del Grupo en cuanto a ingresos y Ebitda, y el segundo por número de kilómetros gestionados. En los últimos años, la compañía ha destinado a Francia más de 5.000 millones de euros, lo que la consolida como primer inversor español en el país. Una economía sólida, buenas infraestructuras y un marco jurídico estable convierten a Francia en una pieza clave de la estrategia de Abertis en su apuesta por la generación de valor a largo plazo para sus accionistas, sus clientes y para toda la sociedad. ■



La muestra puso de relieve la voluntad transgresora del artista

# Récords de visitas en la retrospectiva de Miró en Brasil

Cerca de 500.000 personas visitaron la retrospectiva durante su exhibición en el Instituto Tomie Ohtake en São Paulo (397.134) y en el Museu de Arte de Santa Catarina de Florianópolis (69.661)

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

La exposición de Joan Miró patrocinada por Abertis a través de su filial en Brasil, Arteris, pone punto final a su viaje por Brasil tras su exitoso paso por las ciudades de São Paulo y Florianópolis, en el Estado de Santa Catarina. Cerca de 500.000 personas pudieron disfrutar de la primera retrospectiva del artista catalán que ha viajado a Brasil. En el caso de la ciudad de Florianópolis, la muestra batió récords en el Museu de Arte de Santa Catarina, al recibir el mayor número de visitas hasta el momento para una única exposición, llegando a más de 3.000 en un solo día. La exposición, que permaneció en Brasil desde

David Díaz, presidente y consejero delegado de Arteris (segundo por la izq.) y Sergi Loughney, director de la Fundación Abertis (primero por la dcha.).



el 24 de mayo hasta el 16 de agosto en São Paulo, y desde el 2 de septiembre hasta el 15 de noviembre de 2015 en Florianópolis, reunió a un total de 114 obras del artista, entre las que se incluyeron pinturas, dibujos, esculturas, grabados y objetos.

El título elegido, *Joan Miró. A força da matéria*, y la selección de obras ponen de

LA EXPOSICIÓN RECIBIÓ LA VISITA DE 570 NIÑOS, ADOLESCENTES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD DE LA MANO DE GUÍAS ESPECIALIZADOS

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.

## **Acción social y educativa**

En este sentido, Abertis, con el patrocinio de Arteris, ha repetido la experiencia que se inició en Brasil con la exposición de Salvador Dalí por la que se impulsaron las visitas al museo de colegios de barrios desfavorecidos y de grupos de personas con discapacidad. Así, el público más joven pudo visitar la muestra y conocer la obra de Joan Miró de la mano de guías especializados, y a través de actividades relacionadas con la exposición. En total, la exposición recibió la visita de 570 niños, adolescentes y personas con discapacidad durante su estancia en São Paulo (314 personas) y en Florianópolis (256 personas). La retrospectiva de Joan Miró en Brasil se ha concluido como un éxito más de la actividad de divulgación cultural de Arteris, la filial de Abertis en el país. En 2014, patrocinó la primera retrospectiva de Salvador Dalí en viajar a Latinoamérica, que fue la más visitada en la historia del artista. ■



Incluye un espacio para canales sociales

# Abertis estrena web corporativa...

Más moderna, limpia y atractiva, permite al usuario acceder con más facilidad a la información que necesita, además de compartirla en las redes sociales

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

La web corporativa de Abertis ([www.abertis.com](http://www.abertis.com)) estrena este año una nueva imagen, caracterizada por un diseño adaptado a las tendencias actuales en la materia: más moderno, limpio y claro, y dando preeminencia a los contenidos gráficos y audiovisuales.

El internauta puede desde ahora acceder a la información sobre el Grupo más rápidamente gracias a una simplificación de los menús. Asimismo, se ha potenciado el contenido multimedia y audiovisual, así como las redes sociales (YouTube, Twitter, Flickr y Slideshare), canales en los que la compañía está presente de forma activa. La renovada página web también cuenta con una componente más social, de modo que todos los contenidos se pueden compartir en redes sociales e incluso en Whatsapp.

LA NUEVA PÁGINA RESPONDE A UN DISEÑO 'RESPONSIVE' QUE SE ADAPTA DE MANERA AUTOMÁTICA AL DISPOSITIVO MÓVIL

Dentro de esta apuesta por la tecnología, la nueva página se ha desarrollado bajo los criterios *responsive*, esto es, haciendo que el diseño se adapte automáticamente al dis-

positivo (móviles, tabletas...) desde el que se consulta. Por tanto, ahora también puede consultarse más fácilmente la página web corporativa desde cualquier soporte móvil.



El acceso a la información es ahora más rápido gracias a la simplificación de los menús.

## La web de Abertis, número 1 en experiencia de usuario

La renovación de la página web de Abertis ha sido recientemente reconocida, ya que encabeza el UX Rank, un *ranking* de sitios webs según la experiencia de usuario ofrecida, de páginas corporativas. Abertis ha obtenido una nota de 8 sobre 10 y es la primera en esta categoría.

Esta puntuación se encuentra muy por encima de la media de las empresas analizadas, un 5,8, según concluye el estudio elaborado por la consultora Top Position, y para el que se han analizado 80 variables de usabilidad.

En resumen, Abertis cuenta ahora con una web más moderna, ágil, práctica y adaptada a la nueva realidad del Grupo. ■



Diversos ejemplos de la renovación de la web de la Fundación.

Dirigida a un público amplio

# ... y la Fundación Abertis renueva también la suya

Con una mayor relevancia de lo visual, la web ofrece recursos audiovisuales y elementos descargables sobre la actividad de la Fundación

TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS

La Fundación Abertis ha renovado su web ([www.fundacioabertis.org](http://www.fundacioabertis.org)), para ofrecer toda la información sobre la actualidad de la Fundación y los proyectos que está llevando a cabo, con todos los recursos audiovisuales y elementos descargables alrededor de sus actividades y acciones.

## Público e identidad visual

Si bien la web de la Fundación Abertis está dirigida a un amplio número de públicos, éstos vienen determinados por cada uno de los diferentes ejes temáticos de la Fundación: seguridad viaria, cultura, medio ambiente y sociedad.

Para respetar la identidad visual corporativa, la web de la Fundación Abertis mantiene una imagen gráfica cercana a la imagen de la web de Abertis manteniendo los estilos y elementos de identidad visual propios de la Fundación.

UN ESPACIO EXCLUSIVO EN LA PARTE INFERIOR DE LA 'HOME' PERMITE ENLAZAR CON LA WEB CORPORATIVA DE ABERTIS Y CON LAS CÁTEDRAS ABERTIS

Por otro lado, los elementos visuales tienen un papel mucho más relevante que los elementos de información textuales.

## Otros contenidos

Asimismo, se ha reservado un espacio para los canales sociales de la Fundación, que muestra el *feed* más reciente de las redes sociales Twitter, Flickr y YouTube, así como un espacio exclusivo en la parte inferior de la *home* para enlazar con la web corporativa ([www.abertis.com](http://www.abertis.com)) y con las cátedras Abertis ([www.catedrasabertis.com](http://www.catedrasabertis.com)). Las noticias relevantes que se generen en la Fundación también ocupan un lugar destacado en la página principal de la web. ■

Compromiso con el medio ambiente

# La sede de la Fundación Abertis, presentada en la COP21 de París

El Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas, sede de la Fundación Abertis, fue presentado por la delegación española en la Cumbre sobre el Cambio Climático de París

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

El Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas, sede de la Fundación Abertis, fue presentado por la delegación española, presidida por la ministra de Medio Ambiente, Isabel García Tejerina, en el marco de la Cumbre sobre el Cambio Climático (COP21), que se celebró en París del 30 de noviembre al 11 de diciembre.

El director de Relaciones Institucionales y RSC y director de Fundación Abertis, Sergi Loughney, acudió en representación de Abertis y de su Fundación a los actos que se celebraron en la Embajada de España.

En el marco de la cumbre sobre el cambio climático, el Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas y el

Instituto de Ciencia y Tecnología Ambiental de la Universidad Autónoma de Barcelona (ICTA), se presentaron los días 7 y 8 de diciembre en la conferencia *Sustainable Innovation Forum*, en la que el doctor Martí Boada presentó el artículo *El papel de las reservas de la biosfera en el cambio climático*, dentro del contexto de mitigación y adaptación ante el cambio climático y que se publicó en el informe resultante de la cumbre.

El compromiso del Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera

**La secretaria ejecutiva de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, Christiana Figueres, y la ministra de Medio Ambiente, Isabel García Tejerina.**





## LA MÁS RECIENTE Y PRINCIPAL CONTRIBUCIÓN DE LA SEDE DE LA FUNDACIÓN ABERTIS ES LA CREACIÓN DE LA RED DE RESERVAS DE LA BIOSFERA MEDITERRÁNEAS (RRBBMED)

Mediterráneas tiene como premisa conseguir los objetivos estratégicos del programa MaB (Man and Biosphere) de la UNESCO, aportando la asistencia técnica a través de la formación, la investigación y el establecimiento de redes para el intercambio de información y conocimiento.

La más reciente y principal contribución del Centro desde su puesta en marcha es la creación de la Red de Reservas de la Biosfera Mediterráneas (RRBBMed), cuyo objetivo es promover el trabajo en red y la creación de puentes entre las reservas de las dos orillas del Mediterráneo, impulsando la conservación de los recursos naturales, la biodiversidad y el desarrollo socioeconómico de las reservas.

El compromiso de Abertis con el medio ambiente se explicita en la participación anual en el proyecto promovido por la Carbon Disclosure Project desde el año 2008, dando cuenta de todas las acciones que lleva a cabo en el marco de la gestión y mitigación del cambio climático, junto con información detallada de la huella de carbono de la organización.

Además, y en el marco de actualización de la estrategia de RSC, el cambio climático ha sido identificado como uno de los aspectos principales, en el contexto de la ecoeficiencia operacional, conformando un eje estratégico del futuro Plan Director de RSC. ■



Martí Boada, profesor titular e investigador del Departamento de Geografía y del Instituto de Ciencia y Tecnologías Ambientales (Universitat Autònoma de Barcelona). Colaborador de la Fundación Abertis

### 'El rol de las reservas de la biosfera ante el cambio climático' (extracto publicado en [www.unesco.org](http://www.unesco.org))

Los estudiosos del cambio global, proceso en el que se incluye el calentamiento global, a menudo somos consultados sobre las certezas científicas de esta problemática, ¡incluso no es extraño que se nos pregunte si creemos en el cambio climático! Como si fuera una cuestión de fe. Lamentablemente, nos encontramos ante la que puede ser considerada la problemática ambiental global más notoria sobre la que es urgente actuar con seriedad a escala planetaria, desde la acción local comprometida.

(...) En el contexto de la COP21, el Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas tendrá una participación activa en este evento, y concretamente en el Foro de Innovación Sostenible (Sustainable Innovation Forum, SIF15). El Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas, sede de la Fundación Abertis, está ubicado en el castillo de Castellet (Castellet i la Gornal, Barcelona), y fue inaugurado oficialmente por la directora general de la UNESCO, Irina Bokova, en abril de 2014, siendo el primer centro de sus características con el que se establece una colaboración público-privada en este ámbito. Impulsado por la Fundación Abertis y coordinado por el Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona (ICTA-UAB), colabora con el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) y su Organismo Autónomo de Parques Nacionales (OAPN).

(...) El Mediterráneo es único por su dimensión cultural, social y ambiental; y la Red Mediterránea trabaja para conectar diferentes reservas de la biosfera de la región, testando iniciativas en términos de sostenibilidad, conservación de la biodiversidad y adaptación de estrategias ante el cambio global, con un especial énfasis en la participación de las comunidades locales mediante procesos participativos. Así, el Centro pretende convertirse en una plataforma para fomentar la cooperación científica y el intercambio de información entre las dos orillas del Mediterráneo. Con todo, el cambio climático es uno de los principales retos ambientales de hoy en día. Sus efectos son inequívocos y se espera que los impactos se agraven tanto a escala local como a escala global a lo largo de las próximas décadas. Y precisamente las reservas de la biosfera son consideradas áreas de apoyo a la ciencia y la sostenibilidad, con un papel esencial en la lucha contra los retos del cambio climático al actuar como áreas de monitoraje a largo plazo y espacios de demostración en términos de adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático. Este papel se centra principalmente en la promoción de buenas prácticas en una amplia gama de sectores, entre ellos la silvicultura, la agricultura, la ganadería, el paisaje, la gestión de los ecosistemas y la conservación, la gestión del agua, la eficiencia energética, el turismo, la educación, el transporte o la movilidad.



De izq. a dcha.:  
Andrés Gómez Lobo,  
Alberto Undurraga,  
Luis Miguel de Pablo  
y representantes  
de agrupaciones de  
víctimas de accidentes.

Campaña para reducir el número de víctimas en accidentes de tráfico

# Abertis Autopistas Chile refuerza la seguridad en sus autopistas

Bajo el lema *Que tu retorno sea sin chófer*, se ha llevado a cabo una campaña de seguridad vial de Abertis Autopistas Chile que busca crear conciencia en los usuarios de una conducción segura



TEXTO Y FOTOS ABERTIS AUTOPISTAS CHILE

Con imágenes alusivas a las eventuales consecuencias que implica no conducir de manera responsable, la campaña se inició el pasado mes de septiembre con una alerta de las condiciones de la ruta e insistió en respetar las normas de tráfico.

La actividad contó con la participación del ministro de Obras Públicas chileno, Alberto Undurraga; el ministro de Transportes, Andrés Gómez Lobo; la secretaria ejecutiva de Conaset, Gabriela Rosende; el general de Policía, Leónidas Venegas; los directores de la Fundación Corre Conmigo, y representantes de otras agrupaciones de víctimas de accidentes de tráfico.

## Convenio con el Gobierno

Otra de las medidas para reforzar la seguridad en las autopistas chilenas se adoptó en octubre, cuando Abertis Autopistas Chile firmó un importante acuerdo con el Gobierno y 11 sociedades concesionarias más con el obje-

tivo de implementar medidas que permitan identificar vehículos robados en autopistas urbanas, así como también fortalecer la seguridad en las plazas de peaje de las autopistas interurbanas.

Asistieron a la ceremonia Jorge Burgos, ministro del Interior y Seguridad Pública; Alberto Undurraga, ministro de Obras Públicas; Darío Ortega, subdirector operativo de la PDI; Gonzalo Blu, director general de Inteligencia de Policía, y Juan Eduardo Saldivia, presidente de COPSA. Por parte de Abertis Autopistas Chile asistieron el consejero delegado, Luis Miguel de Pablo, y el director de explotación, Christian Arbulú. ■

LA INICIATIVA MUESTRA IMÁGENES ALUSIVAS A LAS CONSECUENCIAS QUE IMPLICA NO CONDUCIR DE MANERA RESPONSABLE

Dirigida a los conductores más jóvenes

# Nueva campaña para una conducción responsable

La Fundación Abertis, en colaboración con monitores del Institut Guttmann de Barcelona y de la Cruz Roja, lleva a cabo un año más su campaña de promoción de la conducción responsable en Barcelona y Madrid



Monitores y ponentes posan en el Palau Sant Jordi de Barcelona.

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

En el marco de la campaña *Te queda una vida*, la Fundación Abertis llevó a cabo el fin de semana del 12 y 13 de diciembre dos acciones paralelas en Madrid y Barcelona para promover la conducción responsable entre los jóvenes de 18 a 30 años.

En la ciudad de Barcelona, la iniciativa tuvo lugar durante el espectáculo de motociclismo Superprestigio Dirt Track, celebrado en el Palau Sant Jordi. Un grupo de monitores del Institut Guttmann, afectados por una lesión medular a consecuencia de un accidente de tráfico, y voluntarios de la Cruz Roja se dirigieron a los jóvenes con el objetivo de concienciarles de una conducta responsable al volante. Los voluntarios alertaron también de los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas, o de otras distracciones.

La campaña contó con la presencia del *conseller* de Interior, Jordi Jané i Guasch; la directora del SCT, M. Eugènia Domènech; el director de la Fundación Abertis, Sergi Loughney; el director gerente del Institut Guttmann, Josep M. Ramírez, y el vicepresidente autonómico de la Cruz Roja, Josep Quitet.

En palabras del doctor Ramírez, director gerente del Institut Guttmann, "con esta acción, que se enmarca también dentro de los actos de celebración del 50 aniversario del Institut Guttmann, pretendemos concienciar a los jóvenes de las consecuencias que conllevan las conductas de riesgo al volante de un coche o motocicleta y, sobre todo, nos ayuda a continuar trabajando en las labores de prevención, sensibilización y divulgación dirigidas a los colectivos más vulnerables de



la mano de una de nuestras principales empresas amigas como es la Fundación Abertis".

Por su parte, el director de Relaciones Institucionales y RSC de Abertis y director de la Fundación Abertis, Sergi Loughney, recordó que, "con esta acción, queremos llamar a la

prudencia y responsabilidad de los jóvenes a superar el efecto Superman, porque todos somos vulnerables".

También en el marco del programa de seguridad vial *Te queda una vida*, la Fundación Abertis llevó a cabo ese fin de semana en la céntrica plaza de Santa Ana de Madrid una acción nocturna de concienciación dirigida a los jóvenes para promover una conducción responsable en sus momentos de ocio.

En la iniciativa estuvieron presentes el entrenador del CD Ilunion y seleccionador nacional de baloncesto en silla de ruedas, José Manuel Artacho, con los voluntarios de Fundación Once de Madrid; el director de Proyectos de la Fundación Abertis, Ricard Fornesa, y voluntarios de la Cruz Roja. ■

■ ■ ■  
LA CAMPAÑA CUENTA CON EL APOYO DE MONITORES DEL INSTITUT GUTTMANN AFECTADOS POR UNA LESIÓN MEDULAR A CONSECUENCIA DE ACCIDENTES DE TRÁFICO



Compromiso con el medio ambiente

Los participantes en el encuentro posan en el exterior del castillo de Castellet.

# XVI Reunión IberoMab en el castillo de Castellet

El Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas celebró la XVI Reunión IberoMaB con una representación de 17 países de Iberoamérica y el Caribe, del 21 al 23 de octubre de 2015



TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS

El castillo de Castellet, sede de la Fundación Abertis, acogió del 21 al 23 de octubre la XVI Reunión del Comité IberoMab con una representación de 17 países de Iberoamérica y el Caribe: Argentina, Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, España, Haití, Honduras, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú, Portugal, República Dominicana y Uruguay. La agenda de trabajo incluyó sesiones durante los días 21 y 22, y durante el día 23 se realizó una visita a la Reserva de la Biosfera de Terres de l'Ebre.

La jornada estuvo presidida por Josep Maria Coronas, secretario general de Abertis; Montserrat Fernández, directora adjunta del Organismo Autónomo de Parques Naciona-

les, dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; Miquel Clüsener-Godt, jefe de la división del programa MaB de la UNESCO; el doctor Sergio Guevara, presidente del Comité Nacional MAB del Departamento de Ecología, y Sergi

**EL PROGRAMA MAB PROPONE UNA AGENDA DE INVESTIGACIÓN INTERDISCIPLINARIA Y DE FORMACIÓN DE CAPACIDADES PARA MEJORAR LA RELACIÓN DE LA GENTE CON SU AMBIENTE**

les, dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; Miquel Clüsener-Godt, jefe de la división del programa MaB de la UNESCO; el doctor Sergio Guevara, presidente del Comité Nacional MAB del Departamento de Ecología, y Sergi

Loughney, director de la Fundación Abertis y del Centro Internacional UNESCO.

La creación de la Red IberoMaB (Red de Comités MaB y Reservas de la Biosfera de Iberoamérica y el Caribe), promovida en 1990 y constituida formalmente en 1997, surgió a partir del deseo de los representantes de países iberoamericanos de establecer vínculos y delimitar campos de cooperación comunes entre ellos, además de promover la figura de Reserva de Biosfera.

Su principal objetivo es fortalecer la cooperación entre Comités Nacionales y Puntos Focales MaB para la gestión adecuada del Programa MaB en los países de Iberoamérica y el Caribe. ■



Certificación Biosphere Responsible Tourism

# Castellet logra la certificación Biosphere Responsible Tourism

Esta certificación premia la voluntad de la Fundación Abertis de mejorar en la gestión medioambiental de sus instalaciones y al mismo tiempo dar a conocer internacionalmente las tareas de divulgación medioambiental que realiza

TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS

El castillo de Castellet, sede de la Fundación Abertis y Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera de los Ecosistemas Mediterráneos ha conseguido la certificación medioambiental Biosphere Responsible Tourism, en su categoría Biosphere Discover, un programa de certificación internacional de espacios turísticos respetuosos con el medio ambiente otorgado por el Instituto de Turismo Responsable (ITR) y avalado por el Global Sustainable Tourism Council (GSTC), único organismo mundial acreditador en turismo sostenible, vinculado a la Organización de las Naciones Unidas.

El Instituto de Turismo Responsable ha evaluado, entre otras cuestiones, el trabajo realizado en la sede de la Fundación Abertis en materia de gestión sostenible, desarrollo eco-

nómico y social, conservación y mejora del patrimonio cultural, conservación ambiental y la implicación del visitante al recinto. Además de los puntos expuestos, también se han tenido en cuenta los avances de la Fundación Abertis por compensar las emisiones de CO<sub>2</sub>, su colaboración activa como miembro del Consorcio del Parque Natural del Foix y sobre todo su capacidad para poner en valor una estructura patrimonial de gran valor histórico como es el castillo de Castellet.

Este certificado, que tiene una vigencia de tres años, hasta julio de 2018 (sujeto a revisiones anuales), es el premio a la voluntad de la Fundación de mejorar en la gestión medioambiental en sus instalaciones, así como de dar a conocer en el ámbito internacional las tareas medioambientalmente responsables que lleva a cabo. Un ejemplo claro es la creación de la Red Internacional de Reservas de la Biosfera Mediterráneas, un proyecto que engloba más de 14 países

y más de 65 reservas de la biosfera de las dos orillas del Mediterráneo. Sergi Loughney, director de la Fundación Abertis y director de Relaciones Institucionales y RSC de Abertis, destacó la importancia de la certificación Biosphere Responsible Tourism: "Estamos muy orgullosos de recibir esta distinción que, sin duda, supone un nuevo impulso a la imagen del Grupo Abertis como empresa comprometida con el desarrollo de los territorios en los que está presente".

El castillo de Castellet (Castellet i la Gornal) obtiene así una nueva certificación medioambiental, que se suma al UNE EN ISO:14001, que acredita una correcta gestión ambiental de sus actividades. ■

La Fundación Abertis consigue la certificación Biosphere Responsible Tourism, en su categoría Biosphere Discover.



## La Fundación Abertis estrena coches eléctricos

- La Fundación Abertis, en su compromiso con el medio ambiente, dispone desde este año de vehículos eléctricos para realizar sus desplazamientos urbanos internos. Estos coches se caracterizan por una conducción con propulsión exclusivamente eléctrica, cero emisiones de CO<sub>2</sub>, un consumo (mixto) de 15,1 kWh/100 km y una autonomía de 90 kilómetros.



Catedrática del Departamento de Economía Aplicada de la Universitat Autònoma de Barcelona, y directora del Programa de Investigación en Infraestructura y Transporte del Institut d'Economia de Barcelona

# Anna Matas: “El pago por uso de las infraestructuras puede ser una buena solución si se implementa de forma homogénea”

La investigadora considera que sólo una política que combine medidas tecnológicas, política de infraestructuras, planificación urbana y precios del transporte podrá conseguir resultados significativos en la reducción de emisiones

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Anna Matas analiza qué medidas están al alcance de la sociedad para construir un paisaje urbano con menos emisiones. La investigadora es partidaria de la implicación de todos los actores en ese objetivo común.



■ ■ ■  
**Según su opinión, ¿qué características debe tener el transporte para facilitar la movilidad urbana sostenible y hacer frente a la congestión del transporte y la insuficiente capacidad de infraestructura? En otras palabras, ¿cómo puede contribuir el transporte a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos?**

Un buen sistema de transporte contribuye a potenciar las economías de aglomeración en las áreas urbanas y, como consecuencia, la productividad del tejido productivo. Este sistema debe permitir la conexión no sólo en el área central de las ciudades, sino también en la periferia. Es evidente, sin embar-

go, que el coche privado resulta casi imprescindible en determinados desplazamientos. Un tema largamente debatido es cómo hacer frente a la congestión. La fijación de un impuesto de congestión es la solución más eficiente desde la perspectiva económica. Pero la implantación de esta medida requiere disponer de un sistema de transporte público con capacidad y calidad suficiente para absorber la demanda procedente del transporte privado. Además, la principal dificultad a la que debe hacer frente esta medida es la aceptabilidad por parte de la población y ésta depende, en buena parte, del uso que se haga de la recaudación.

■ ■ ■  
**“HAY QUE AVANZAR HACIA UN SISTEMA DE FINANCIACIÓN QUE ACABE CON LAS ACTUALES DISTORSIONES TANTO ENTRE MEDIOS DE TRANSPORTE COMO TERRITORIALES”**

■ ■ ■  
**Las emisiones del transporte, a diferencia de las de otros sectores, han aumentado significativamente en los últimos años, especialmente en las ciudades. ¿Qué acciones se están llevando a cabo para mitigar el impacto medioambiental del transporte y asegurar que todas las modalidades del transporte contribuyan a reducir sus efectos nocivos? ¿Y qué papel desempeñan las tecnologías?**



Anna Matas cree que hay que implementar un mecanismo de evaluación de los beneficios y costes de los proyectos de inversión.

Las emisiones procedentes del transporte preocupan por la tendencia creciente observada en los últimos años y las proyecciones futuras de acuerdo con el crecimiento del tráfico. Para reducir estas emisiones se contemplan tanto medidas de tipo tecnológico como medidas dirigidas a cambiar el comportamiento de la población. Los avances tecnológicos han permitido reducir de manera muy significativa el consumo de carburante por kilómetro recorrido. Por ejemplo, un coche del año 2013 consumiría aproximadamente un 30% menos de carburante con igual cilindrada y peso que otro del año 1989. Ahora bien, estos avances tecnológicos se ven parcialmente compensados por un mayor uso del vehículo, en la medida que una reducción del consumo por kilómetro equivale a una disminución del precio. Las medidas dirigidas a cambiar el comportamiento de la población son múltiples e incluyen impuestos sobre el consumo de carburante, subvenciones al transporte público, restricciones al uso del vehículo privado o límites a la velocidad.

Los estudios disponibles sobre este tema concluyen que sólo una política multidimensional que combine medidas tecnológicas, política de infraestructuras, planificación urbana y precios del transporte conseguirá resultados significativos en la reducción de emisiones. Incluso en ese caso,

sin embargo, hay que tener presente que el impacto medioambiental del transporte es un fenómeno global y por eso es difícil hacerle frente con políticas locales o nacionales. Un ejemplo sería el hasta ahora fracaso de la incorporación del transporte aéreo en el Sistema Europeo de Derechos de Emisión.

■ ■ ■

**¿Qué medidas cree que habría que promover para mejorar el sistema de transportes, tanto en el ámbito estatal como europeo?**

Quisiera hacer énfasis en la necesidad de implementar un mecanismo de evaluación de los beneficios y costes de los proyectos de inversión. Sólo si existe un sistema de evaluación objetivo y transparente se puede garantizar que los recursos se orienten hacia aquellas inversiones más rentables desde el punto de vista social y así evitar los errores cometidos en el pasado.

■ ■ ■

**En un contexto de recuperación económica como el que viven algunos sectores, ¿qué**

**“ LAS ACTUALES CONDICIONES MACROECONÓMICAS OFRECEN UNA OPORTUNIDAD PARA AUMENTAR LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS ”**

**medidas estimularían la inversión y garantizar una financiación más eficiente de la infraestructura del transporte?**

Las actuales condiciones macroeconómicas ofrecen una oportunidad para aumentar la inversión en infraestructuras. La UE ha puesto en marcha el denominado Plan Juncker, cuyo objetivo es impulsar la inversión en infraestructuras incentivando la entrada de capital privado o con una pequeña dotación de fondos públicos. Ciertamente, ante las restricciones presupuestarias, una mayor participación de capital privado haría posible que la realización de inversiones estuviera menos sujeta al ciclo económico. A mi entender, sin embargo, el incremento de la participación privada debe ir ligada a dos condiciones. En primer lugar, en España hay que avanzar hacia un sistema de financiación de las infraestructuras que acabe con las actuales distorsiones que existen tanto entre medios de transporte como territorialmente. La financiación con cargo al usuario, bajo el principio de “quien utiliza, paga”, puede ser una buena solución para financiar las grandes infraestructuras, siempre que se implemente de manera homogénea. En segundo lugar, un diseño adecuado del reparto de los riesgos entre el sector público y privado es esencial para obtener los beneficios esperados de la participación privada. ■

Mantener un elevado nivel de calidad en los servicios

# Haciendo más accesible el mundo que nos rodea

La Fundación Abertis contribuye con su labor a integrar a jóvenes con discapacidad en el mundo laboral, reforzando así el compromiso de la compañía con la sociedad

TEXTO Y FOTOS FUNDACIÓN ABERTIS

En Abertis, las personas representan el activo fundamental que permite a la organización mantener un elevado nivel de calidad en los servicios que ofrece y alcanzar los objetivos fijados en materia de responsabilidad social.

La satisfacción de las personas que trabajan en la compañía es un elemento clave para gestionar y retener el talento, además de garantizar la salud y la seguridad laboral de sus empleados. Abertis promueve también la integración de personal con discapacidad para su incorporación en plantilla. Es el caso de Sergio

**Juanjo trabaja como auxiliar administrativo en la sede de Abertis en Madrid.**

y Juanjo, dos jóvenes con síndrome de Down que trabajan en las sedes de Abertis en Barcelona y Madrid. Ambos se encargan de recibir y atender a las visitas que llegan a la compañía, entre otras tareas de auxiliar administrativo.

Por otro lado, las nuevas instalaciones de Abertis siguen la normativa vigente relativa al colectivo de personas con discapacidad y por ello están acondicionadas de manera que faciliten su accesibilidad. Previamente a los trabajos de restauración de los edificios de Barcelona y Madrid, se realizaron estudios de ergonomía para detallar las características, necesidades, capacidades y habilidades de los trabajadores, analizando aquellos aspectos que afectan al diseño de entornos. El objetivo

no era otro que adaptar los espacios y el entorno a la capacidad y necesidades de las personas, de manera que mejorara la eficiencia, seguridad y bienestar de los trabajadores.

Así, se tuvieron en cuenta el espacio y las dimensiones para permitir el acercamiento, alcance, manipulación y uso del edificio, independientemente del tamaño del cuerpo del usuario, su postura o movilidad. Se estudiaron también las diferentes medidas de anchura libre de obstáculos de los diversos espacios para deambulación –anchura de pasillos, corredores, puertas, espacios de giro, espacio interior de ascensores o zonas de descanso que puedan ser utilizables y practicables–. Las sedes de Abertis cuentan con todas estas condiciones de accesibilidad necesarias para que sus empleados tengan una seguridad y una comodidad de la forma más autónoma y natural posible.

## Iniciativas que facilitan la integración

Las unidades de negocio de Abertis han llevado a cabo distintas acciones para mejorar la integración de las personas con discapacidad. Una de ellas es la promovida por Abertis Autopistas, Cintra Infraestructuras e Itínere Infraestructuras, que con la implementación del



LA SATISFACCIÓN DE LAS PERSONAS QUE TRABAJAN EN LA COMPAÑÍA ES UN ELEMENTO CLAVE PARA GESTIONAR Y RETENER EL TALENTO



■ ■ ■

## ABERTIS TRABAJA PARA QUE TODAS SUS ACCIONES TENGAN EN CUENTA LA ACCESIBILIDAD Y LA INTEGRACIÓN DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

dispositivo de telepeaje Bip&Drive fomentan la movilidad y la autonomía de los conductores con algún tipo de discapacidad para circular por la red de autopistas de peaje.

Este sistema de telepeaje es el medio más cómodo, rápido y seguro para efectuar los pagos de cualquier peaje en España, al no requerir alterar la conducción (más allá de adecuar la velocidad a la señalada en la vía) ni efectuar movimientos físicos adicionales.

De este modo, las autopistas se vuelven más accesibles para los conductores con discapacidad, reforzando así el compromiso de la compañía con la sociedad y ofreciendo a estos colectivos las máximas facilidades para su paso por las autopistas.

Por otro lado, Abertis Autopistas ha mejorado la accesibilidad en las áreas de servicio del Grupo Abertis, adaptándolas para que puedan acceder clientes con discapacidades, aumentando su confort y sobre todo su seguridad.

En 2013 la Fundación Abertis puso en marcha su Programa de seguridad vial, con

una serie de proyectos dirigidos a reforzar la seguridad en las carreteras. Entre ellos, destaca el proyecto Kango!, que facilita el uso del transporte público de forma autónoma por parte de los escolares del distrito de Sarrià-Sant Gervasi de Barcelona, con la participación del Ayuntamiento, la Fundación Catalana Síndrome de Down, Transports Metropolitans de Barcelona, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y Telefónica. Esta iniciativa tiene como objetivo la integración en el mundo laboral de los jóvenes con síndrome de Down o discapacidad intelectual y mejorar a la vez la movilidad en los alrededores de los centros escolares.

En esta misma línea, la Fundación Abertis, el Ayuntamiento de Madrid y la Fundación Síndrome de Down de Madrid, colaboran en el proyecto Cooperante Vial, que durará todo el curso escolar. La iniciativa tiene como protagonistas a jóvenes con síndrome de Down y discapacidad intelectual que realizan acciones de observación de los peatones y los conductores en las zonas cercanas a los colegios, además de tomar nota de los hábitos para mejorar la movilidad.

En la actualidad, Abertis sigue trabajando en la línea que se definió en su día para que todas sus acciones tengan en cuenta la accesibilidad y la integración de personas con discapacidad tanto en su plantilla como en sus proyectos. ■

Arriba, aparcamiento accesible a conductores discapacitados. Abajo, Sergio, encargado de atender a las visitas en la sede de Abertis en Barcelona.



## Salvador Alemany, en la Jornada de los Economistas

La sede territorial del Col·legi d'Economistes de Catalunya (CEC) en Lleida acogió en noviembre la 20ª edición de la Jornada de los Economistas. Participó el presidente de Abertis, Salvador Alemany, que este pasado año fue nombrado Cole-

giado de Mérito por el Col·legi d'Economistes de Catalunya. En su intervención, Salvador Alemany apuntó que "es la hora de los proyectos de base industrial basados en la anticipación, la resiliencia, la adaptación y la transformación". ■



## Campaña didáctica en Castilla y León

En el marco del proyecto cultural Caminos de la Fuenfría en la Sierra de Guadarrama, la Consejería de Cultura y Turismo y Abertis Autopistas han puesto en marcha una campaña de talleres y visitas didácticas a la calzada histórica, dirigida a escolares de Educación Primaria y Secundaria de Segovia, con el objetivo de dar a conocer de forma sencilla la historia de esta vía y los enclaves patrimoniales y naturales más relevantes de su entorno. Se trata de que el público más joven se acerque a su patrimonio más cercano, aprenda a disfrutarlo, lo valore y se sienta responsable de su protección y de su difusión. La campaña se desarrolló desde el 9 de noviembre hasta el 18 de diciembre. ■



## Abertis, de nuevo en el Dow Jones Sustainability World Index 2015

MEMBER OF  
**Dow Jones Sustainability Indices**  
In Collaboration with RobecoSAM

Abertis se consolida como la única empresa española de su sector, el de la gestión de infraestructuras de transporte, que figura en el Dow Jones Sustainability World Index 2015, que anualmente publica RobecoSAM.

Un año más, Abertis ha obtenido una puntuación por encima de la media en las tres dimensiones analizadas: económica,

medioambiental y social. La compañía ha alcanzado mejoras de posicionamiento significativas en ámbitos como códigos de conducta y *compliance*, política de medio ambiente, actuaciones en la comunidad y patrocinios, y el compromiso con los grupos de interés. Para la revisión de 2015, el DJSI World invitó a 3.400 empresas de los mercados desarrollados y emergentes.

Abertis ha destacado en el apartado de códigos de conducta y *compliance*, con la mayor puntuación de su sector. El índice recoge la aprobación de un nuevo y completo Código Ético de Abertis que, junto a su Reglamento, incorpora el 100% de los potenciales



delitos que una empresa puede prevenir en sus políticas de responsabilidad social, como corrupción, delitos tecnológicos, contra la propiedad intelectual, contra Hacienda, contra blanqueo de capitales o contra el derecho de los trabajadores, entre otros. ■



## Encuentro de REDS en las oficinas de la Castellana

El pasado mes de noviembre tuvo lugar en las oficinas de Abertis en Madrid un encuentro de la Red Española para el Desarrollo Sostenible (REDS). Se trata de una iniciativa promovida por las Naciones Unidas, que en esta ocasión estuvo presidida por el ex ministro de Asuntos Exteriores, Miguel

Ángel Moratinos. Durante el acto, los presidentes de la REDS presentaron una declaración para movilizar a los partidos políticos en apoyo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. El acto consistió en un discurso de presentación y una mesa de debate con representantes de los partidos. ■

## El Proyecto Escuela sigue en marcha en Abertis Autopistas Chile

Durante el año 2015, Abertis Autopistas Chile ha continuado desarrollando su programa educativo en seguridad vial Proyecto Escuela, cuyo objetivo es capacitar, a través de una plataforma *on-line*, a los profesores que forman parte de este programa.

La compañía trabaja en 110 escuelas aledañas a las cinco concesiones operadas por Abertis Autopistas en Chile. Hasta la fecha, han entregado herramientas formativas a más de un centenar de docentes, para que trasladen este aprendizaje a los alumnos de las escuelas quienes, a su vez, trasladarán estos conocimientos a su grupo familiar.

Como apoyo a la plataforma *on-line*, en 2015 se realizó la segunda de tres etapas de la obra de teatro *Camino seguro*, con el objetivo de crear valores viales en los niños, de una forma lúdica y entretenida. ■



## Sanef, con la Mission du Centenaire

Durante todo el año 2016, en el marco del II acto conmemorativo del centenario de la primera Guerra Mundial, la Mission du Centenaire (misión del centenario) y Sanef llevarán a cabo varios proyectos conmemorativos de las batallas de Verdún y Somme. La Gran Guerra tuvo lugar en su momento en los territorios que hoy recorren las autopistas de Sanef: Alsacia, Lorena, Champaña-Ardenas, Picardie, Nord Pas de Calais, por lo que Sanef se ha aliado con la Mission du Centenaire para participar activamente en el ejercicio de la memoria histórica, a través de diversos proyectos culturales y conmemorativos.

La Mission du Centenaire tiene por objetivo organizar los grandes eventos del centenario, coordinar todas las iniciativas públicas y privadas, y establecer una política de información y comunicación al público. En Sanef ha encontrado un gran aliado para el centenario en 2016. ■



## Abertis Autopistas, con el patrimonio histórico

Abertis Autopistas ha contribuido en la restauración del puente junto a Monasterio, ubicado entre San Lorenzo de El Escorial y El Escorial, cuyas obras terminaron a finales de 2015. La primera fase de los trabajos la inició la Dirección General de Patrimonio Cultural en el año 2012. Estas obras, enmarcadas en el Plan de Actuación de Puentes Históricos de la Comunidad de Madrid, han supuesto una inversión de 209.318 euros, de los que 189.000 han sido financiados con cargo al 1% cultural de Abertis Autopistas. ■

## Abertis Autopistas Chile apoya los Cuatro Motores para Europa

Abertis Autopistas Chile fue anfitrión en noviembre de la firma de la declaración conjunta entre los Cuatro Motores para Europa y la Corporación de Fomento para la Producción del Gobierno de Chile (CORFO) en materia de desarrollo sostenible. Los Cuatro Motores para Europa es una asociación compuesta por las regiones de Catalunya (España), Lombardía (Italia), Rhône-Alpes (Francia) y Baden-Württemberg (Alemania), con el propósito de cola-



borar entre ellas en asuntos de comunicación y telecomunicaciones y tecnología e investigación, además de la cooperación económica.

La presidencia de la asociación es rotatoria y este año, que le corresponde a Catalunya, han elegido Chile como destino de su misión institucional, técnica y empresarial, por ser el país con mayor crecimiento de América Latina. El objetivo es crear alianzas geoestratégicas sólidas y, con esta propuesta, Catalunya quiere aportar a la red el conocimiento que tiene de Chile para conseguir nuevas fórmulas que hagan atractiva la economía de los territorios de Europa y fomenten su internacionalización. Durante la celebración del acto, Abertis Autopistas Chile mostró el centro de control de Autopista Central y explicó el funcionamiento del sistema *free-flow*, que opera con éxito en Chile. ■



Elena Pisonero, presidenta de Hispasat, entre Gregorio Marañón e Ignacio García Belenguier (izq. y dcha.), presidente y director general del Teatro Real, respectivamente.

## Convenio entre Hispasat y el Teatro Real

El Teatro Real e Hispasat han firmado un convenio de colaboración que permitirá impulsar las retransmisiones en directo, vía satélite, de espectáculos del Teatro Real tanto en el ámbito nacional como internacional. Mediante este acuerdo el Teatro Real promoverá, en el marco de su política de difusión de la ópera y la música, las emisiones en directo a centros culturales, ayuntamientos, hospitales y otras instituciones de toda España, y también fuera de nuestras fronteras, gracias a la amplia cobertura del operador español, con especial atención a la América Latina, donde es el cuarto operador satelital. Según el convenio suscrito, que se encuadra en la política de responsabilidad social corporativa desarrollada por el operador y en su apoyo a la difusión cultural de las instituciones españolas, Hispasat cederá al Teatro Real capacidad espacial para la retransmisión en directo vía satélite de un máximo de diez espectáculos anuales, lo que permitirá además su regreso a los cines de todo el mundo con la retransmisión de sus espectáculos. ■

## Hispasat celebra el festival de cine 4K

En noviembre se celebró en Madrid la primera edición del Festival Internacional Hispasat 4K, uno de los primeros certámenes del mundo dedicado a cortometrajes íntegramente grabados y posproducidos en 4K. *Marina*, de Álex Montoya, fue la ganadora del premio Hispasat al mejor cortometraje en 4K. *Modernidad*, de Roberto Barba; *Oscillation*, de Dídac Gimeno; *Femme*, de Beatriz Mínguez de Molina, y *José Alfredo*, de Eduardo Chaperó-Jackson, completaron el palmarés del certamen. ■



Sergi Loughney, director de la Fundación Abertis, durante la donación al Hospital Necker-Enfants Malades de París. A la dcha., la directora de comunicación de Sanef, Christine Allard.

## Solidarios con los más desfavorecidos

La Fundación Abertis contribuye, un año más, en el desarrollo de proyectos solidarios. Durante la pasada campaña de Navidad, la Fundación colaboró un año más con distintos hospitales, tanto nacionales como internacionales, realizando varias aportaciones, además de la entrega de juguetes para los niños más desfavorecidos. Entre los

hospitales con los que la Fundación colabora se encuentran el Hospital Sant Joan de Déu (Barcelona), el Hospital Universitario Infantil Niño Jesús (Madrid), el Hospital Necker-Enfants Malades (París), el Hospital Dr. Luis Calvo Mackenna (Santiago de Chile) y el Aacd Associação Assistência A Criança Deficiente (São Paulo). ■



# investor's link

 abertis 

**INVESTOR'S** P. 70  
Abertis culmina una  
refinanciación por más  
de 4.000 millones

Con un aumento comparable del 7%

**Abertis cierra 2015  
con 1.880 millones  
de beneficio**

Resultados 2015

# Abertis obtiene un beneficio neto de 1.880 millones de euros

En términos comparables,  
sin contar extraordinarios,  
el beneficio crece un 7%

TEXTO ABERTIS FOTOS ABERTIS Y AGENCIAS



Los resultados de Abertis en el ejercicio 2015 están marcados por la incorporación de las plusvalías derivadas de la salida a bolsa del 66% de Cellnex, que elevan el beneficio neto del Grupo hasta los 1.880 millones de euros (+187%). Sin tener en cuenta los resultados extraordinarios, así como otros efectos y provisiones, el resultado neto de Abertis en términos comparables creció un 7%.





# abertis

2015 Results Presentation

abertis abertis abertis abertis abertis abertis abertis

José Alvaro  
CEO Abertis

Francisco Payrás  
Chairman & CEO Abertis

Steven Fernández  
Director of Investor Relations Abertis

abertis



### Las claves

- El Grupo cierra un ejercicio 2015 marcado por los impactos extraordinarios:
  - Ingresos de 4.378 millones de euros; Ebitda comparable crece un 5%.
  - Destacan los incrementos de tráfico en España (+6,1%) y Chile (8,5%).
  - Importante reducción de deuda neta cercana al 10%.
  - Avanza sólidamente el cumplimiento del Plan Estratégico 2015-2017: salida a bolsa de Cellnex, OPA por el 6,5% del capital propio, incorporación de nuevos activos y extensión de contratos existentes.
- La compañía afronta el ejercicio 2016 con una alta capacidad de creación de valor:
  - Positiva evolución de tráfico prevista en sus principales mercados.
  - Sólida cartera de proyectos de crecimiento: en estudio seis nuevos proyectos y en negociación inversiones de hasta 2.000 millones en activos existentes.
  - Balance libre de riesgos.

### Tráfico en alza

Abertis confirmó en 2015 la buena evolución del tráfico en sus autopistas, que siguió creciendo en los principales mercados de la compañía, con España (+6,1%) y Chile (+8,5%) a la cabeza. Los niveles de tráfico en Francia (+1,8%), Puerto Rico (+0,8%) y Argentina (+0,7%) también se mantuvieron ligeramente al alza. En Brasil, donde el ciclo económico del país marca la actividad, el tráfico en la red de Arteris descendió un 2,3% debido sobre todo al mal comportamiento del tráfico de vehículos pesados.

### Ingresos de explotación

Las magnitudes del Grupo se vieron afectadas en 2015 por la negativa evolución del tipo de cambio con el real brasileño, así como



EL 70% DE LOS INGRESOS DEL GRUPO ABERTIS PROVIENEN DE FUERA DE ESPAÑA. EL MERCADO FRANCÉS SE CONSOLIDA COMO PRIMERO (37%) Y EL ESPAÑOL, COMO SEGUNDO (30%)

por el cambio de tratamiento contable en las cuentas de los ingresos asociados al convenio de la AP-7. El incremento de los ingresos recurrentes permitió compensar parcialmente estos efectos y el Grupo cerró el ejercicio con unos ingresos de explotación de 4.378 millones de euros, que en términos comparables suponen un incremento del 5% respecto al ejercicio anterior.

El 70% de los ingresos del Grupo Abertis provienen ya de fuera de España. El mer-

## Cuenta de resultados y balance

Las magnitudes de 2014 presentadas a efectos comparativos han sido reexpresadas con los criterios contables aplicables en 2015.

Conceptos	(millones de €)		
	2015	2014	Variación comparable
Ingresos	4.378	4.453	+5%
Gastos de explotación	-1.686	-1.544	
Ebitda	2.692	2.909	
Ebitda comparable	2.807	2.672	+5%
Depreciación	-857	-859	
Amortización activos revalorizados (PPA)	-278	-304	
Deterioro de activos	-1.622		
Ebit	-65	1.746	+12%
Coste de la deuda	-743	-770	
Otros resultados financieros	-373	44	
Resultados puesta en equivalencia	-41	21	
Resultado antes de impuestos	-1.221	1.042	
Impuesto sobre sociedades	2	-356	
Intereses de los minoritarios	378	-150	
Actividades interrumpidas (principalmente Cellnex)	2.721	1190	
Resultado neto	1.880	655	+7%



**Balance 2015**

Conceptos	(millones de €)	
	2015	2014
Inmovilizaciones materiales e inmateriales	17.583	19.561
Inmovilizaciones financieras	4.531	4.216
Activos corrientes	1.403	1.405
Tesorería	2.222	2.242
Activos mantenidos para la venta	0	316
<b>Total activo</b>	<b>25.739</b>	<b>27.740</b>
Fondos propios	3.261	3.148
Patrimonio neto	5.349	5.993
Deuda financiera no corriente	13.261	14.665
Pasivos no corrientes	3.991	3.888
Deuda financiera corriente	1.515	1.367
Pasivos corrientes	1.623	1.712
Pasivos mantenidos para la venta	0	116
<b>Total pasivo</b>	<b>25.739</b>	<b>27.740</b>

cado francés se consolida como el primero para el Grupo, con una aportación del 37% al total de ingresos; seguido de España, con un 30%.

El resultado bruto de explotación (Ebitda) alcanzó los 2.692 millones de euros. Descontando impactos no recurrentes, la cifra comparable se incrementó un 5% respecto al cierre de 2014.

Las inversiones de Abertis en 2015 alcanzaron los 1.074 millones de euros, de los cuales 811 millones corresponden a inversión en expansión, 95 millones a inversión operativa y 168 millones a inversión en nuevas adquisiciones. Los principales proyectos de expansión en 2015 se concen-

■ ■ ■  
**LAS INVERSIONES DE ABERTIS EN 2015 ALCANZARON LOS 1.074 MILLONES DE EUROS, DE LOS CUALES 811 MILLONES CORRESPONDEN A INVERSIÓN EN EXPANSIÓN**

traron en las mejoras y ampliaciones en la red de autopistas de Arteris en Brasil (386 millones de euros).

La inversión en nuevos proyectos en 2015 incluyen los incrementos de participación en Autopista Los Libertadores y Autopista del Sol, en Chile, así como la adquisición de un 15,01% adicional de Túneles de Barcelona i Cadí.

**Solidez financiera del balance**

Los ingresos derivados de la venta de Cellnex y la generación de caja permitieron llevar a cabo una significativa reducción de la deuda neta del Grupo, que a cierre de diciembre de 2015 se situó en 12.554 millones de euros, frente a los 13.789 millones de euros a cierre de 2014, lo que implica un descenso cercano al 10%. La ratio deuda neta/Ebitda se sitúa en 4,7. Del total de deuda, un 66% se constituye con garantía de los propios proyectos (sin recurso). El 90% de la deuda es a largo plazo y el 88%, a tipo fijo.

Al propio tiempo, la compañía ha seguido trabajando en programas de *liability management* orientados a recomprar bonos antiguos y realizar nuevas emisiones a tipos más bajos, alargando su plazo de vencimiento. En septiembre, HIT, sociedad francesa controlada por Abertis, compró bonos con vencimiento en 2018 con un cupón del 5,75%. En una operación paralela, colocó bonos a 10 años (2025) con un cupón del 2,25%, por debajo de la deuda media del Grupo. Complementariamente, en noviembre, Sanef cerró una emisión pública de bonos por valor de 600 millones de euros con un vencimiento a más de 10 años (marzo 2026) y un cupón del 1,875%.

En los dos últimos años, Abertis ha realizado operaciones de refinanciación tanto corporativas como de sus filiales por más de 4.000 millones de euros, reforzando así su capacidad financiera para acometer nuevas inversiones y aplazando los perfiles de amortización de deuda y reduciendo su coste.

**Cumplimiento del Plan Estratégico 2015-2017**

Abertis siguió avanzando en el cumplimiento de los principales objetivos de su Plan Estratégico 2015-2017. En el ejercicio 2015 el Grupo profundizó en su estrategia de focalización, con la salida definitiva del negocio de aeropuertos y





la colocación en bolsa del negocio de telecomunicaciones (actualmente Cellnex), que fue un éxito y superó todas las expectativas. En el plano del crecimiento, la compañía amplió su portafolio consolidando sus participaciones en Chile y España (Túnel de Barcelona i Cadí) y cerró el Plan Relance con el Gobierno francés.

Cabe destacar también el programa de recompra de acciones propias de la compañía, que se cerró con el lanzamiento de una oferta pública de adquisición de acciones (OPA) por el 6,5% de capital propio. La oferta, que finalizó el pasado día 20 de octubre, permite que el Grupo cuente ahora con un 8,25% de autocartera. La intención de Abertis es destinar estas acciones a potenciales operaciones corporativas o a su entrega a los accionistas, en sustitución o como complemento de próximas ampliaciones de capital liberadas.

#### **Un 2016 con alta capacidad de creación de valor**

La compañía afronta el ejercicio 2016 con sólidas bases para la creación de valor, como

#### **EL GRUPO SIGUE CENTRADO EN EL CRECIMIENTO COMO UNO DE SUS PRINCIPALES OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS**

la positiva evolución de tráfico prevista en sus principales mercados (España, Francia y Chile), reflejo de la consolidación de mejora en la evolución del tráfico experimentada en los últimos años.

Asimismo, el Grupo sigue centrado en el crecimiento como uno de sus principales objetivos estratégicos para los próximos años. En este sentido, la compañía cerró el pasado mes de enero la toma de control del 100% de la chilena Autopista Central por importe de 948 millones de euros. Tras la compra, Autopista Central se consolidará de manera global en las cuentas de Abertis

con un impacto anual estimado de aproximadamente 220 millones de euros de ingresos, 160 millones de euros en Ebitda y 400 millones de euros en deuda neta.

De esta manera, Abertis duplica el tamaño de su negocio en Chile, que se convierte en su tercer mayor mercado en términos de Ebitda, por detrás de Francia y España, lo que representa un 11% del total del Grupo.

La compañía analiza en estos momentos seis proyectos de crecimiento en mercados que considera prioritarios, con especial atención a Europa Occidental y América. Uno de los proyectos que se encuentra en fase de negociación es la adquisición a los accionistas de A4 Holding de dos autopistas en Italia, para lo que se ha extendido el plazo de exclusividad hasta finales del mes de marzo.

Adicionalmente, negocia inversiones por hasta 2.000 millones de euros a cambio de ampliaciones del plazo de concesión en activos que ya forman parte de su portafolio en Brasil, Chile y Puerto Rico. ■

## Cambios en el capital social

# Abertis culmina operaciones de refinanciación por más de 4.000 millones de euros

El Grupo mejora sus números en los dos últimos años, no sólo abaratando su deuda y reduciendo los tipos de interés, sino también alargando en el tiempo los vencimientos

TEXTO IDNET NOTICIAS FOTOS AGENCIAS

La mejora de las condiciones de endeudamiento de los mercados ha permitido a Abertis refinanciar su deuda con tipos de interés más reducidos. La compañía ha llevado a cabo operaciones de refinanciación de deuda corporativa y de las filiales por valor de 4.160 millones de euros entre 2014 y 2015.

En concreto, Abertis ha emitido deuda por 2.810 millones de euros durante este bienio, con una mejora considerable de las condiciones financieras y plazos más largos,

ABERTIS HA EMITIDO DEUDA POR 2.810 MILLONES DE EUROS, DE LOS QUE 1.050 CORRESPONDEN A ESPAÑA, 1.250 A FRANCIA Y 510 A BRASIL

mientras que la suma de repagos asciende a 1.350 millones.

Del total de emisiones, 1.050 millones de euros corresponden a deuda en España, 1.250 millones a Francia y los 510 millones restantes a Brasil. El cupón aplicado oscila entre el 2,07% en el caso de Francia, el 2,71% en España y el 14,83% en Brasil. Por su parte, el tipo de interés de los repagos (en España y Francia) se situaba entre el 4,78% y el 5,75%. Por ejemplo, la filial francesa operadora de autopistas Sanef







(mediante su matriz HIT SAS), realizó en septiembre de 2015 con gran éxito una emisión pública de bonos por 200 millones de euros con un vencimiento a 10 años y un cupón anual del 2,25%. En paralelo, HIT recompró bonos con vencimiento en marzo de 2018 por un importe de 250 millones de euros y un cupón anual del 5,75%.

### Decisión importante

Con estas operaciones, el Grupo no sólo ha logrado abaratar su deuda y alargar los vencimientos en el tiempo, además dota su cuenta de resultados de un mayor colchón financiero a medio y largo plazo. Una decisión importante en un marco de inestabilidad y subida del coste del dinero al otro lado del Atlántico. La Reserva Federal (Fed) subió los tipos de interés un 0,25% en diciembre (hasta el 0,50% actual) y su presidenta Janet Yellen ya advirtió de que en 2016 se producirían más subidas graduales con el objetivo de llegar hasta el 1,375% este año, lo que condicionará la evolución de los mercados europeos.

En el viejo continente el tipo de intervención del BCE se mantiene en el 0,05% y las perspectivas no apuntan a una eventual subida en los próximos meses. El euríbor por



### LA DEUDA SE SITUABA EN 12.550 MILLONES A CIERRE DE 2015, LO QUE SUPONE UN DESCENSO DEL 8,96% CON RESPECTO A 2014

su parte ha entrado en terreno negativo en el mes de febrero.

Gracias a este programa denominado *liability management*, el Grupo Abertis afronta este año con gran solidez financiera del balance. La deuda se situaba en 12.554 millones de euros a cierre de 2015, lo que supone un descenso del 8,96% con respecto a 2014.

### Política de recompra

En un ejercicio de prudencia y estrategia ante la situación coyuntural de crisis en los mercados en este arranque de año, el Grupo va a retomar esa política de recompra y "cancelación de bonos viejos para emitir bonos nuevos con períodos de vencimiento más largos", según José Aljaro, director general financiero del Grupo.

Abertis cuenta con una capacidad de inversión cercana a los 4.000 millones de euros. La compañía, que en 2015 ha cerrado el mejor ejercicio de su historia, afronta 2016 con una generación de caja de 3.162 millones y un balance saneado.

Ahora los objetivos son crear más valor para el accionista, avanzar en el plan estratégico (ejecutado en su tercera parte), lograr eficiencias en Francia y Brasil, materializar la OPA sobre Arteris en Brasil y crecer bajo una política de disciplina financiera.

### Previsión para 2016

El beneficio de 2015 del Grupo Abertis se triplicó hasta los 1.880 millones gracias a las plusvalías generadas por la salida a bolsa de Cellnex.

Impulsado por el sólido crecimiento del tráfico y de las tarifas, el Grupo prevé unos ingresos en torno a los 4.700 millones de euros este año, un 7,3% por encima de los 4.378 millones de 2015, y alcanzar un resultado bruto de explotación (Ebitda) de 3.100 millones, como consecuencia de los efectos de los nuevos programas de eficiencia y la consolidación de la Autopista Central en Chile. ■

Como empresa española líder en capitalización mundial

# El Instituto Español de Analistas Financieros distingue a Abertis

José Aljaro, director general financiero y de Desarrollo Corporativo de Abertis, recogió la distinción de la mano de Juan Carlos Ureta, presidente de la institución

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

El Instituto Español de Analistas Financieros (IEAF) ha reconocido a Abertis con la medalla de oro como empresa española líder en capitalización mundial en el sector de las autopistas. El director general financiero y de Desarrollo Corporativo, José Aljaro, recibió la distinción de la mano del presidente de la IEAF, Juan Carlos Ureta, durante la cena anual de miembros de la institución.

Estos premios, enmarcados en los actos conmemorativos del 50 aniversario del Ins-

tituto, representan un reconocimiento a las empresas españolas líderes en capitalización mundial y que han sabido aprovechar los mercados de valores para el desarrollo de su estrategia. Mediante estas distinciones, los analistas financieros reconocen la labor de personalidades e instituciones destacadas en el ámbito económico, empresarial y financiero español del año en curso.

El Instituto Español de Analistas Financieros (IEAF) es una asociación profesional

sin ánimo de lucro que está integrado por analistas, gestores de inversiones y ejecutivos de finanzas en general. Actualmente, el número de integrantes del Instituto es de cerca de 1.400 miembros.

El IEAF forma parte de la European Federation of Financial Analysts Societies. Desde 1990 cuenta con la Fundación de Estudios Financieros (FEF) como vía para la creación y desarrollo de un centro de pensamiento en el ámbito de los mercados financieros que se dedica a la investigación, formación y opinión independientes. ■

El director general financiero y de Desarrollo Corporativo de Abertis, José Aljaro, tras recoger el premio del IEAF.



# link

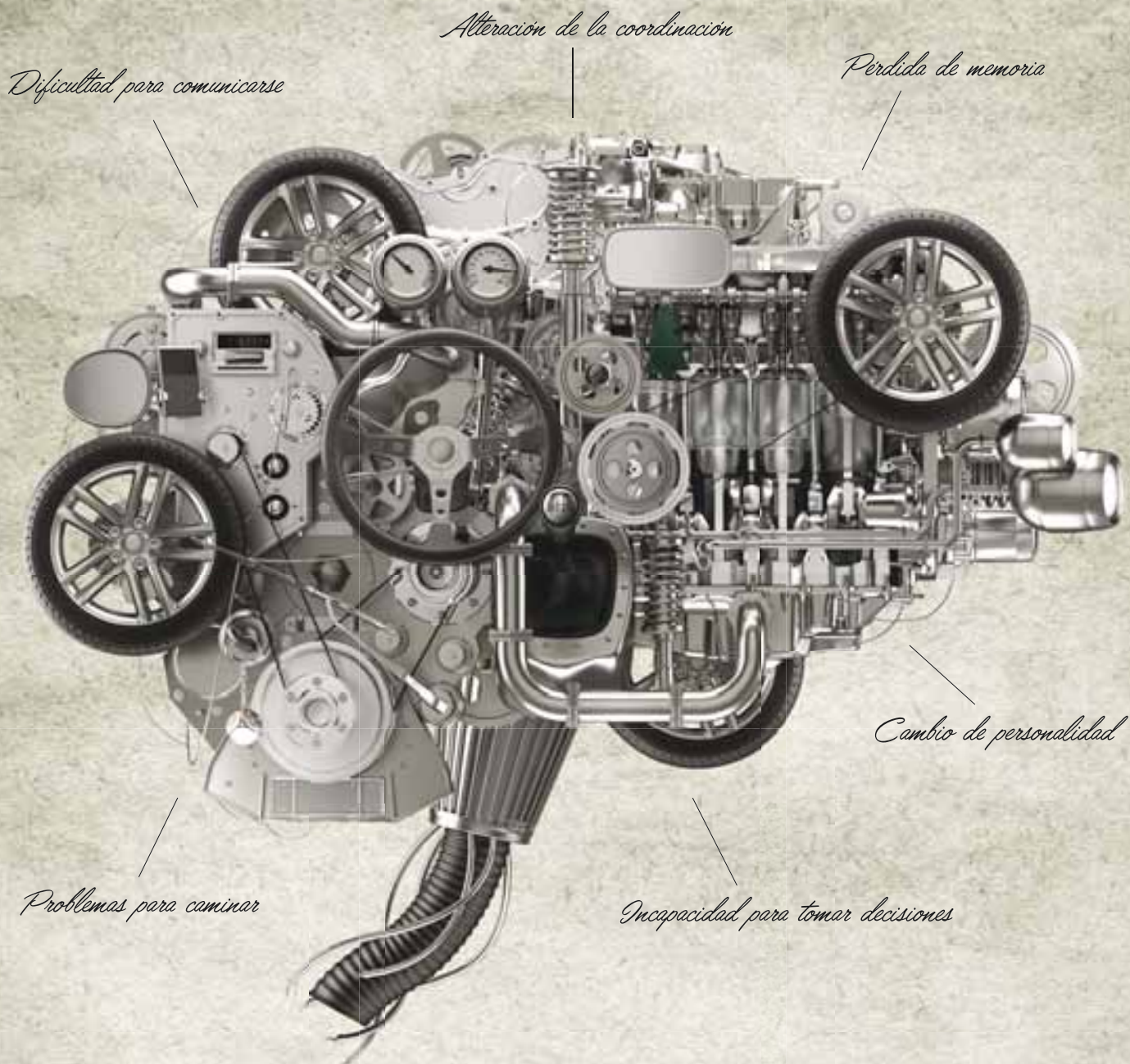
 abertis

ENERO 2015 N°11 - SEGUNDA ÉPOCA



**CONÉCTATE A LA REVISTA LINK ABERTIS EDICIÓN ON LINE.**

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



*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.*