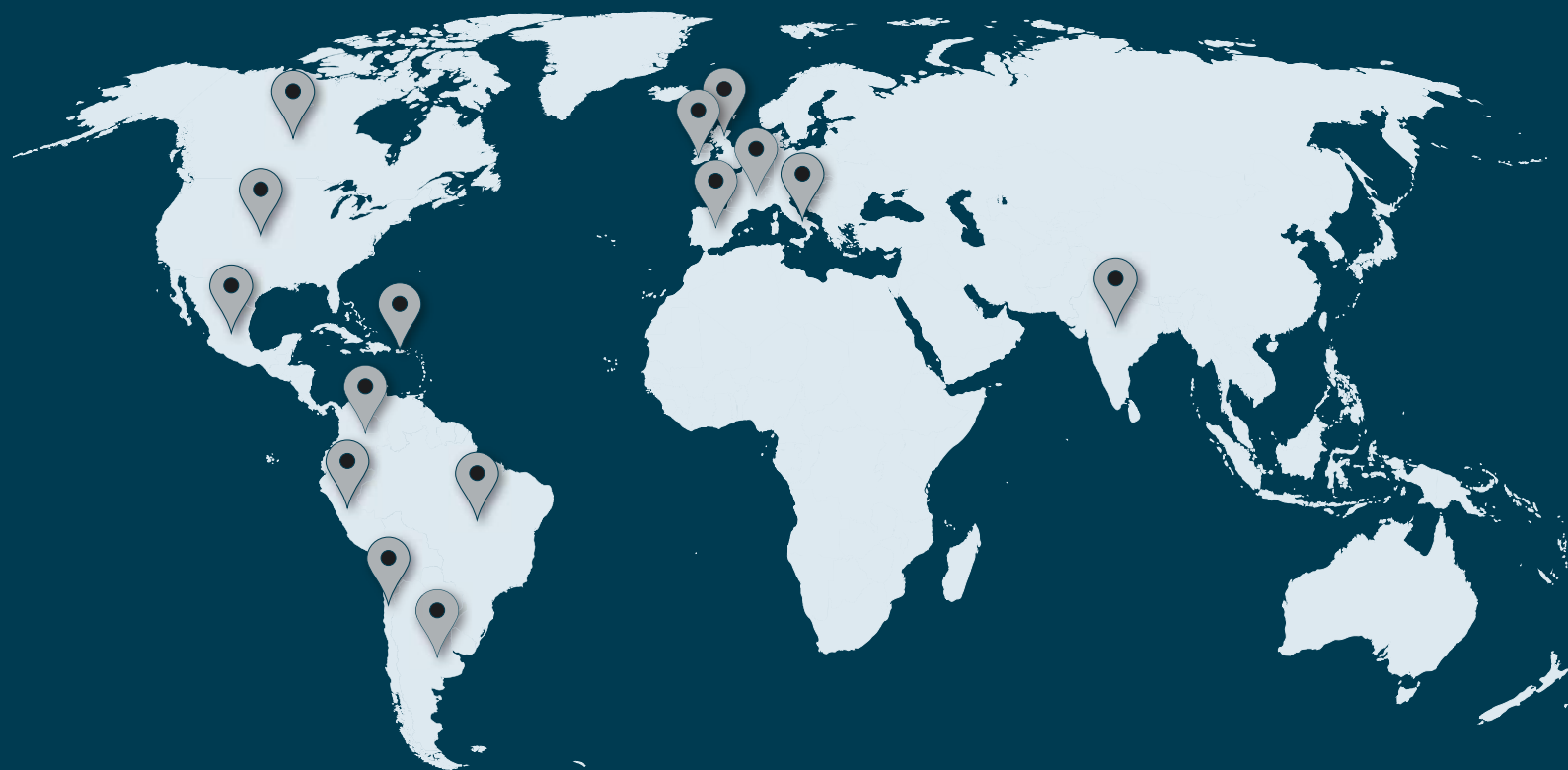


ENTREVISTAS

Mario Aymerich,
director-asesor en el Banco
Europeo de Inversiones
P. 12

Scott Ratzan, miembro
de la Junta de Gobierno
de Together for Safer Roads
y vicepresidente de AB
InBev de Salud Global
e Impacto Social
P. 30



Abertis refuerza su presencia internacional

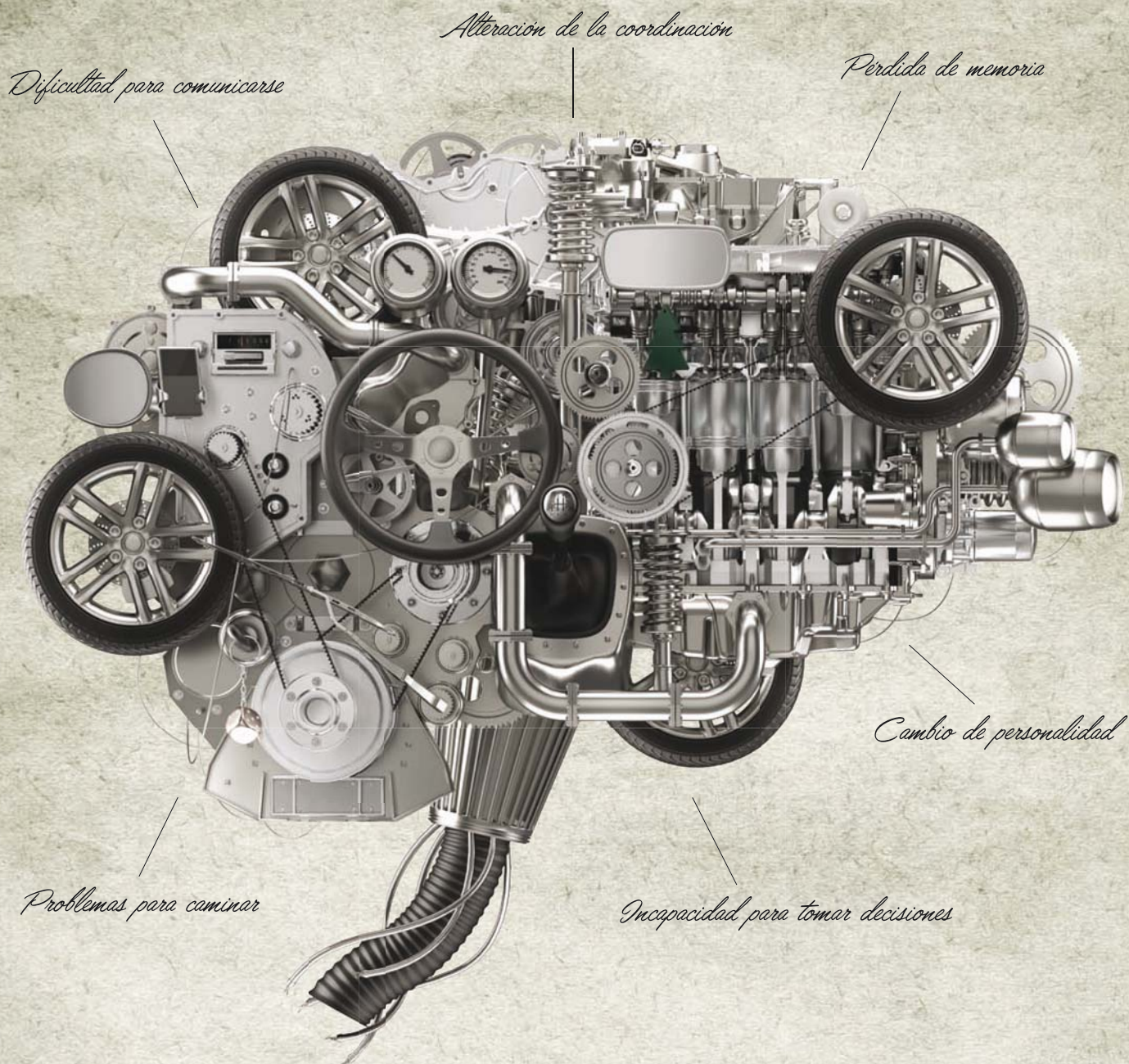


Figura 1. El cerebro

Tu cerebro no tiene recambio.

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

Soluciones 'win-win' para los retos de la movilidad del futuro



CON UNA FÓRMULA 'WIN-WIN', LA SOCIEDAD SE BENEFICIA DE UNA ECONOMÍA FORTALECIDA, UN MAYOR EMPLEO Y LA ANTICIPACIÓN DE UNAS INFRAESTRUCTURAS MODERNAS Y SOSTENIBLES"

SALVADOR ALEMANY
PRESIDENTE DE ABERTIS



2016 se ha desarrollado como un ejercicio de intensa inestabilidad política que, afortunadamente, no parece haberse trasladado de manera importante al plano económico. Los mercados presentan un cierto orden, tendemos a una corrección de la baja inflación, las bolsas siguen una senda de recuperación y las perspectivas de crecimiento económico se mantienen al alza.

Una muestra de ello es, como vais a leer en estas páginas, el avance del fondo europeo de inversión de infraestructuras, conocido como el Plan Juncker, un ambicioso plan para impulsar el empleo y la economía europeas, que busca incrementar la colaboración entre Gobiernos y empresas.

No me cansaré de alabar las ventajas de la colaboración publicoprivada en este ámbito, una fórmula *win-win*, en la que todos los agentes ganan. Por un lado, los Gobiernos consiguen impulsar sus economías a través de nuevas inversiones sin constreñir las finanzas públicas. Por el otro lado, las empresas consolidan su visión de negocio a largo plazo y su compromiso con el territorio. Y por último, la sociedad, que se beneficia de una economía fortalecida, un mayor empleo y la anticipación de unas infraestructuras modernas y sostenibles.

En este número de la revista *link* vamos a ver varios ejemplos exitosos de colaboración publicoprivada en los que ha participado Abertis. Conoceremos el equipo de Sanef que está haciendo posible la implementación del Plan Relance en Francia y presentaremos los avances tecnológicos que se han aplicado en nuestra red viaria en Puerto Rico.

También en Italia se abren nuevas oportunidades tras la reciente adquisición del control de la autopista La Serenissima A4 Brescia-Padua y de la A-31, potentes corredores viarios que unen el norte industrial

de Italia con el centro económico de Europa. La operación supone para Abertis, diez años después del inaudito bloqueo de la fusión con Autostrade, la entrada definitiva en el país alpino con activos propios de alta calidad y buenas perspectivas, en un mercado con larga tradición del sistema concesional de autopistas, que entiende la importancia de la colaboración publicoprivada. La muestra es el acuerdo de un ambicioso plan de inversiones de 2.000 millones de euros, que va a permitir modernizar la red existente y mejorar la conectividad de la región del Trentino y del Véneto.

Casos de éxito que nos gustaría poder trasladar a otros países en los que Abertis está presente desde hace muchos años, como España o Argentina, con infraestructuras que seguirán requiriendo de una continua inversión para mantener sus altos estándares de calidad y servicio al cliente, sin dejar de lado la innovación, la sostenibilidad y la seguridad vial.

En la línea de la innovación y la búsqueda de soluciones sostenibles, presentamos también Emovis, nuestra filial de tecnología y líder en soluciones de peaje *free-flow*, que en 2016 presenta un nombre y una imagen renovados.

Acostumbro a decir que las empresas con un proyecto a medio y largo plazo suelen ser innovadoras porque saben que no pueden esperar a que venga el futuro, sino que han de ser ellas mismas las que creen el suyo. Y Abertis está preparada para afrontar los retos de la movilidad del futuro. ■

08

CRECIMIENTO

Abertis refuerza su expansión internacional con nuevos países



link abertis



06

OPINIÓN

Mike Rosenberg

Carreteras inteligentes para coches inteligentes

12

ENTREVISTA

Mario Aymerich

"El Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas del Plan Juncker está siendo un éxito y se va a duplicar hasta 2022"

16

INNOVACIÓN

Emovis

Nueva etapa para la división de servicios y tecnología de peajes de Abertis

20

EQUIPO

Plan Relance

Sanef cuenta con un grupo interdepartamental de profesionales para asegurar el éxito del programa

26

VERONA

El escenario de Romeo y Julieta

La ciudad con más encanto en el norte de Italia

30

ENTREVISTA

Scott Ratzan

"Es imperativo invertir en seguridad vial"

34

TECNOLOGÍA

Puerto Rico

Metropistas, pionera en carriles dinámicos de movilidad

38

'PARTNERING'

Internacionalización

Abu Dhabi Investments Authority entra en el negocio de Abertis en Chile

40

BRASIL

Menos accidentes

Las obras de Arteris mejoran la seguridad vial de sus autopistas

42

TECNOLOGÍA

Tráfico más fluido

Colaboración de Sanef Waze

43

TECNOLOGÍA

Sensibilización

Sanef impulsa una campaña de intercambio de multas por cursos de conducción

44

TERRITORIO

Nuevos enlaces

Mejora la conexión de la C-32 con Sitges y Mataró

45

EDUCACIÓN VIAL

Enseñar jugando

Autopistas lanza una 'app' para niños

46

CULTURA

Cine

Hispasat celebra el segundo festival 4K

47

SATÉLITES

Aumenta la red

Nuevos lanzamientos de Hispasat en 2017

48

MOVILIDAD

Prestigio

Abertis, en el World Mobility Forum de Detroit

49

TECNOLOGÍA

Conducción

Las autopistas de Chile apuestan por la innovación

50

SEGURIDAD VIAL

Estudio de movilidad

Los jóvenes conductores aprueban la seguridad de las autopistas

51

SOSTENIBILIDAD

Premio

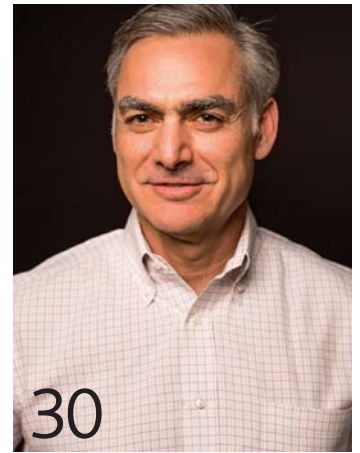
El Carbon Disclosure Project reconoce el esfuerzo de Abertis

52

CULTURA

Latinoamérica

Éxito de las muestras de Picasso y Gaudí en Brasil y Chile



54

INVESTIGACIÓN
V Premios Abertis ■
Primera edición con participación de estudiantes de los cinco países donde hay implantadas las Cátedras Abertis

56

MEDIO AMBIENTE
Fundación Abertis ■
La sede de Castellet, en la conferencia de la ONU COP22

58

SEGURIDAD VIAL
Conducción responsable ■
La campaña 'Te queda una vida', en más ciudades

59

SEGURIDAD VIAL
Foro de referencia ■
Primera edición de Planeta Vial

60

BREVES
Actualidad Abertis ■

Investor's link

64

RESULTADOS
Enero-septiembre ■
Abertis aumenta un 10% su beneficio neto comparable

68

BUEN GOBIERNO
Consejo de Administración ■

Los consejeros independientes son ahora mayoría y aumenta el número de consejeras

70

FINANZAS
Bonos ■
Más de 2.000 millones de euros en refinanciación

72

INVERSORES
Accionariado ■
Abertis duplica el 'free float' en ocho años

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 María Coronas, Josep Lluís Giménez, Marc Gómez, Juan María Hernández Puértolas, Sergi Loughney y Joan Rafel.

IMAGEN CORPORATIVA Y PRODUCCIÓN: Erik Ribé y Berta Riera.

COORDINACIÓN DE CONTENIDOS: Leticia González.

REDACCIÓN: Patricia Barajas, Gemma Gazulla y Leticia González.

COLABORACIÓN: Sergio Castilla, Eric Pérez, Marc Ribó, IDNET Noticias, Abertis Autopistas, Sanef, Arteris, Abertis Autopistas Chile, Emovis, Fundación Abertis, Hispasat, Together for Safer Roads.

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

Director: Òscar Voltas. Coordinadora editorial: Nuria González. Redactor jefe: Toni Sarrià. Redacción: Marta Carrera, Gemma Figueras, Paco Martínez y Toni Capilla. Maquetación: Cristina Vilaplana, Xavier Julià y Samuel Vergés. Corrector: Cisco Figueroba. Depósito legal: B-16430-2010. ISSN: 2385-6254

Abertis teléfono de atención al accionista: 902 30 10 15.

www.abertis.com

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

Perfil del autor

- Mike Rosenberg es profesor adjunto del departamento de Dirección Estratégica del IESE. Imparte clases de estrategia a largo plazo, planificación de escenarios y análisis de los problemas empresariales en los programas de formación para directivos del IESE, así como en el MBA y el EMBA.
- Sus investigaciones se centran en descifrar de qué manera las tendencias socioeconómicas y tecnológicas a largo plazo repercuten en el mundo empresarial. Asimismo, muestra un interés especial en el potencial de los recursos energéticos alternativos para cambiar la dinámica competitiva de diversos sectores, entre ellos el automovilístico.
- Doctor en Filosofía y MBA por el IESE, antes de formar parte del claustro de la escuela de negocios, Rosenberg trabajó como consultor en el sector automovilístico internacional en Heidrick & Struggles, A. T. Kearney y Arthur D. Little.



Carreteras inteligentes para coches inteligentes

Conforme avanza la tecnología, se abre el debate de si los coches autónomos y los operados manualmente pueden coexistir en las mismas carreteras y autopistas

TEXTO MIKE ROSENBERG FOTO AGENCIA

A finales de los años 80, una de las aplicaciones más dinámicas de tecnología de sistemas telemáticos y de información se llamó IVHS, Integrated Vehicle Highway System (Sistema Integrado Carretera-Vehículo). La idea que perseguían los ingenieros de caminos, los fabricantes de coches y las administraciones públicas era lograr una capacidad dinámica y en tiempo real para dirigir los flujos de tráfico y, de ese modo, evitar los embotellamientos y las colisiones. Soñaban con carreteras inteligentes en constante comunicación con coches inteligentes que ofrecerían unos resultados fantásticos.

Aunque en aquel momento se hicieron muchísimas cosas, no se logró llevar a cabo la idea original y, de hecho, se produjo cierta fractura entre el desarrollo de las carreteras inteligentes y el de los coches inteligentes.

Las carreteras se fueron automatizando cada vez más mediante la adopción de sensores de tráfico, señalización digital, cobro de peaje a distancia e, incluso, control remoto del peso del vehículo y de sus emisiones.

Coches más inteligentes

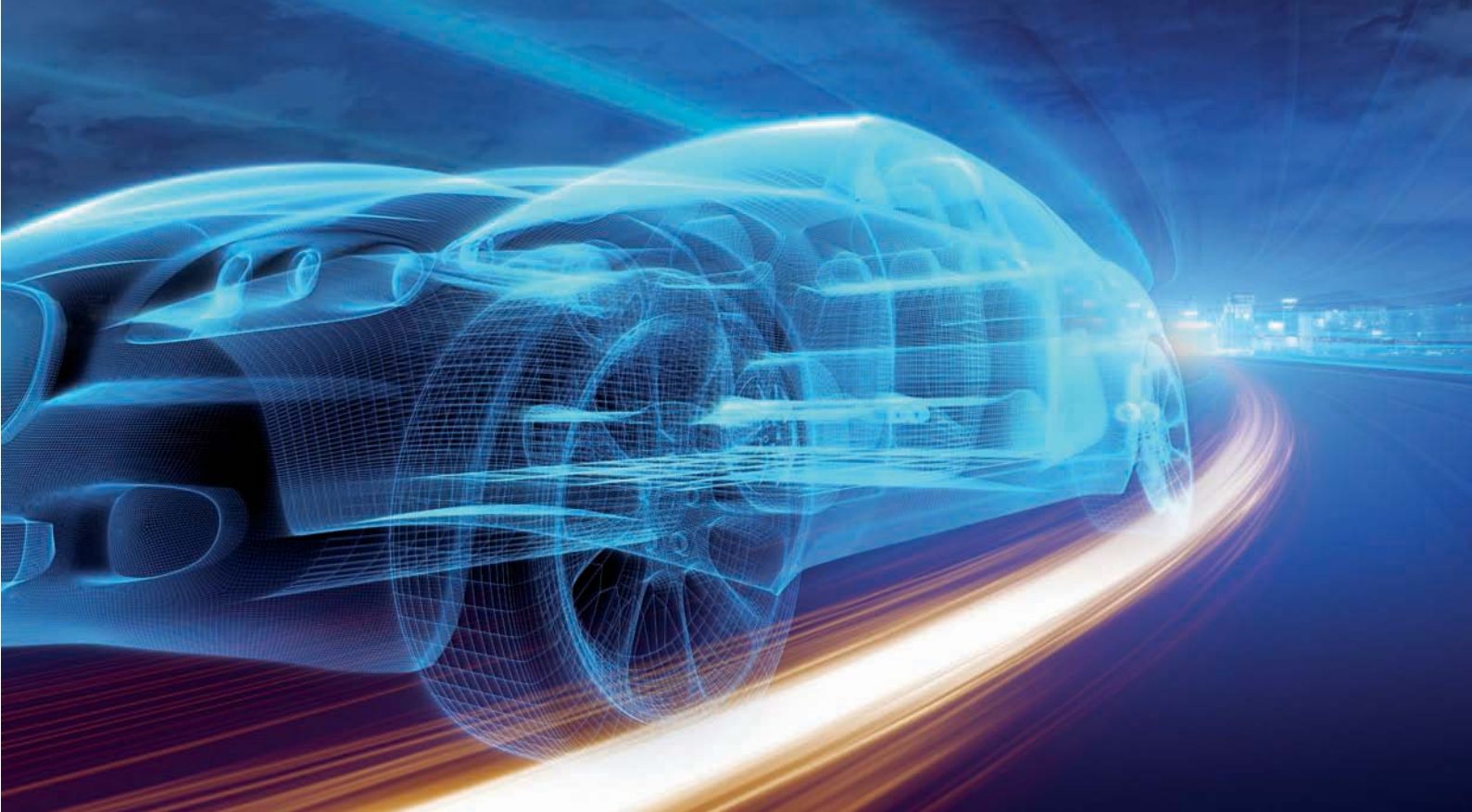
Para los coches, sin embargo, el proceso fue mucho más lento. General Motors lanzó su sistema de comunicaciones para vehículos On Star en el año 1997; mediante la conexión del sistema a los sensores de impacto del airbag, el coche podría enviar automáticamente una señal de emergencia en caso de accidente y el GPS facilitaría la

ubicación del coche. Aunque se desarrolló toda una serie de elementos de valor añadido, este sistema y otros por el estilo se quedaron muy lejos de la idea original del IVHS.

En los 10 o 15 años siguientes, se introdujeron diversas innovaciones para mejorar la seguridad para automóviles, como el control de velocidad de cruce autónomo o adaptativo, capaz de mantener el coche siempre a la misma distancia del coche de delante, frenos de radar y capacidad para detectar si el vehículo se sale de su carril. Volvo se impuso como líder, al incorporar estas tecnologías a sus vehículos como opciones relativamente caras.

Mientras esos desarrollos seguían avanzando, se llevaba a cabo en paralelo otra iniciativa para desarrollar un coche robótico autónomo, impulsada por especialistas en los desplazamientos diarios al trabajo y con el respaldo de Google. En los últimos diez años, los ingenieros de Google han creado un atractivo vehículo que puede conducir solo para ir de un lugar a otro, aprovechando los últimos avances en sensores, visión artificial e inteligencia artificial.

EN UN MUNDO DE COCHES AUTÓNOMOS, NADIE EXCEDERÍA EL LÍMITE DE VELOCIDAD Y NADIE DARÍA GIROS ILEGALES, POR LO QUE EL 94% DE ACCIDENTES SIMPLEMENTE NO OCURRIRÍAN



Por su parte, Tesla Motors ha incorporado el radar, detectores ultrasónicos, cámaras y una gran variedad de sensores y microprocesadores a sus vehículos, para apoyar la función de piloto automático que permite que el coche desempeñe algunas funciones del conductor.

Uno de los aspectos más atractivos de la estrategia de Tesla es que el *hardware* que permite hacer cosas sorprendentes va incorporado a los coches y, por lo tanto, si un cliente desea descargar la funcionalidad de aparcamiento automático, le basta con descargarse la actualización del *software* adecuado.

La Society of Automotive Engineers (Sociedad de Ingenieros del Automóvil) ha establecido una escala de 6 puntos (del 0 al 5), que indica desde la ausencia total de automoción hasta un coche plenamente autónomo; por otra parte, en los Estados Unidos, la Administración de Seguridad en Carreteras (NIHTSA) acaba de publicar un conjunto de 15 directrices para desarrollar este tipo de vehículos.

La actividad en todo el mundo es tremenda, todos los fabricantes de coches compiten por ofrecer funcionalidades avanzadas de asistencia a la conducción, tipo Tesla, o incluso coches y camiones completamente automáticos. Empresas como Uber o la china Didi Chuxing están, sin duda, muy interesadas en el aspecto tecnológico y colaboran activamente con varias casas de coches para fabricar estos vehículos.

¿Se acabaron las muertes por accidentes de tráfico?

A medida que la tecnología avanza, uno de los temas esenciales que se plantea es si los coches autónomos y los vehículos operados manualmente pueden coexistir en las mismas carreteras y autopistas. El sentido común parece decirnos que la respuesta podría ser sí en carreteras lentas, locales y no en las vías rápidas o, al menos, en determinados carriles.

Hace algunos meses, en Florida, un Tesla que circulaba con el piloto automático activado sufrió un accidente mortal al colisionar con un camión que había dado un giro ilegal a la izquierda y que invadió perpendicularmente su carril. Parece también que el Tesla circulaba por encima del límite de velocidad; pero, al fin y al cabo, el hecho es que la cámara no reconoció el camión blanco recortado sobre un cielo brillante y no frenó.

En un mundo de coches autónomos, nadie excedería el límite de velocidad y nadie daría giros ilegales, por lo que ese accidente y cerca del 94% de todos los si-

■ ■ ■
ESTA TECNOLOGÍA, EN LA MEDIDA EN QUE NO PUEDA ALTERARSE O NO FALLE, PUEDE OFRECER UN MUNDO EN EL QUE DESAPAREZCAN LAS MUERTES POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

niestros de tráfico simplemente no ocurrirían. Aparte de cumplir todas las normas de circulación, los coches y camiones autónomos no se dormirían ni beberían alcohol ni consumirían drogas, etcétera, y, en la medida en que los sistemas no puedan alterarse o no fallen, pueden ofrecer un mundo en el que prácticamente desaparezcan las muertes por accidente de tráfico.

¿Carreteras más inteligentes?

Lo más sorprendente es que gran parte de la actividad actual se lleva a cabo a bordo del vehículo, mientras a las carreteras en sí se les exigen requisitos mínimos. Hace 30 años se pensaba que las carreteras tendrían que facilitar información a los coches y, básicamente, decirles lo que tenían que hacer. Se pensaba que sería necesario utilizar clavos con sensores magnéticos o pintura especial en los carriles para que los coches inteligentes fueran capaces de reconocer dónde estaban.

Esa función ahora se realiza mediante cámaras que reconocen la pintura real e inteligencia artificial capaz de distinguir entre líneas continuas y discontinuas. Los coches conocen su ubicación gracias al sistema GPS, mapas detallados y sensores que monitorizan la velocidad y la distancia recorrida sin necesidad de señalizaciones electrónicas.

Lo interesante es que, a medida que la tecnología avanza, las carreteras podrán alcanzar al nivel de los coches, aunque ese debate no ha hecho más que empezar. ■

Compromiso estratégico



Abertis refuerza su expansión internacional entrando en nuevos países

El Grupo cierra la compra de la italiana A4 Holding y alcanza un acuerdo para entrar en el mercado indio

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

La diversificación internacional es uno de los pilares básicos en los que se fundamenta la estrategia del Grupo Abertis. En los últimos meses de 2016, la compañía ha mantenido esta política, que se ha visto reforzada gracias al cierre de dos importantes operaciones en el extranjero. Por un lado, el cierre de la compra de A4 Holding, operadora de dos vías de peaje de gran calado en el norte de Italia. Por el otro, el anuncio de un acuerdo para la adquisición de dos autopistas en la India, lo que supone la entrada del Grupo en el continente asiático.

En septiembre, Abertis cerró la adquisición a Intesa, Astaldi y la familia Tabacchi de las dos sociedades que controlan el 51,4% del grupo industrial italiano A4 Holding, cuyos principales activos son las autopistas A4 y A31. El cierre definitivo de la operación se produjo tras un año de negociaciones en exclusiva con los vendedores, y se cerró por un importe total de 594 millones de euros.

La compra de A4 Holding supone la entrada definitiva de Abertis en el mercado italiano de las autopistas de peaje, un sector atractivo con larga tradición en el ámbito concesional, que goza además de un marco regulatorio claro y estable.

“La presencia en países con seguridad jurídica que apuestan por el sistema concesional, donde los sistemas de pago por uso están plenamente asentados, nos permite desarrollar con garantía y eficacia nuestro compromiso de inversión a largo plazo”, comenta Francisco Reynés, vicepresidente-consejero delegado de Abertis, en referencia a la operación de Italia.

Regiones prósperas y estratégicas

A4 Holding opera 235 kilómetros de autopistas en la Lombardía y el Véneto, dos de las regiones más prósperas de Italia con elevados niveles de PIB y renta per cápita. La autopista A4, conocida como La Serenissima, une las ciudades de Brescia y Padua a lo largo de 146 kilómetros y es la tercera vía más transitada del país, con cerca de 91.000 vehículos de intensidad media diaria (IMD). Por su parte, la A31 (Austostrada della Valdastico), de 89



A4 OPERA 235 KILÓMETROS DE AUTOPISTAS EN LAS REGIONES DE LA LOMBARDÍA Y EL VÉNETO



La A4 es una de las autopistas más transitadas del país.



kilómetros, cuenta con una IMD de 12.000 vehículos y conecta Piovene Rocchette –al norte de Vicenza– con Badia Polesine (Rovigo). La duración establecida del contrato de concesión de ambas llega hasta diciembre de 2026.

Asimismo, el Gobierno italiano ha dado su respaldo a un plan de inversiones que conlleva la ejecución por parte de A4 Holding de un corredor de interconexión viario entre el valle de Astico, la Valsugana y el valle del Adige.

Tras la compra, el Consejo de Administración de A4 Holding nombró a Carlos del Río, director general de Autopistas Internacionales de Abertis, nuevo presidente ejecutivo de la compañía.

Entrada en Asia

Por otro lado, en diciembre, Abertis anunció que ha alcanzado un acuerdo con los fondos MSIPL y SMIT, controlados por Macquarie y el State Bank of India, para la adquisición de dos de las principales autopistas de la India, la NH-44 y la NH-45, por un importe total de 128 millones de euros. El cierre del acuerdo está sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones, incluyendo la aprobación de los prestamistas de las compañías.

Se trata de dos autopistas ubicadas en los estados de Tamil Nadu y Telangana, ambas regiones con un crecimiento económico por encima de la media del conjunto de la India y con unos niveles de PIB entre los más altos del país.

Respecto a esta operación, Francisco Reynés afirma que "supone un paso importante en nuestra apuesta por la diversificación geográfica, con la entrada en un continente en expansión y en uno de los países de mayor crecimiento potencial del mundo, lo que refuerza el liderazgo del Grupo Abertis y equilibra la exposición a distintos mercados a escala mundial".

Asimismo, ha resaltado que "la operación cumple con todas las premisas que Abertis exige a los proyectos en cuanto a la generación de valor para el accionista del Grupo y las tasas de retorno establecidas, y no pone en cuestión ni la política de dividendos ni el *rating* de la compañía".

La autopista NH-45 está localizada en el estado de Tamil Nadu, en el extremo sur del país. Con una longitud de 94 kilómetros,

Abertis cierra la adquisición del 51,4% de A4 Holding por 594 Mn €

Descripción de los activos

A4 La Serenissima BRESCIA - PADOVA 146 km IMD ~91.000 vehículos FIN DE LA CONCESIÓN 2026	A31 Autostrada della Valdastico PIOVENE ROCCHETTE - BADIA POLESINE 89 km IMD ~12.000 vehículos FIN DE LA CONCESIÓN 2026
---	--

Impacto en el Grupo Abertis

INGRESOS ~544 Mn €	EBITDA ~200 Mn €
-----------------------	---------------------

Plan de inversiones

El proyecto conlleva la ejecución de un nuevo corredor de interconexión viaria entre las regiones de Trento y Véneto

VALLE D'ASTICO - LA VALSUGANA - VALLE DEL ADIGE

INICIO DEL PROYECTO
En los próximos meses



Una de las autopistas adquiridas en la India.

EL GRUPO ENTRA POR PRIMERA VEZ EN EL CONTINENTE ASIÁTICO

Abertis adquiere dos autopistas en India

Dos corredores viarios clave para el país

NH-44 TELANGANA Hyderabad - Jadcherla 58 km IMD ~21.000 vehículos FIN DE LA CONCESIÓN 2026	NH-45 TAMIL NADU Trichy - Ulundurpet 94 km IMD ~17.000 vehículos FIN DE LA CONCESIÓN 2026
--	---

Plataforma para el crecimiento en base a potenciales operaciones en el futuro en la región

la NH-45 representa un corredor de elevada importancia para el país, al conectar las áreas industriales de Trichy y Madurai con la capital del estado, Chennai. Tiene una intensidad media diaria (IMD estimada 2016) de alrededor de 17.000 vehículos.

La NH-44, por su parte, se encuentra en el estado de Telangana, en el centro-sur de la India. La autopista conecta Hyderabad con Bangalore, los dos principales hubs tecnológicos del país. A lo largo de 58 kilómetros atraviesa una zona altamente industrializada, comercial y minera. Su IMD es de alrededor de 21.000 vehículos. El plazo de duración de ambas concesiones está fijado hasta el año 2026.

Impacto en Abertis

Gracias a estas operaciones, Abertis refuerza su posición de liderazgo internacional al alcanzar los 8.650 kilómetros de autopistas gestionados y reitera su compromiso con el Plan Estratégico 2015-2017, así entra en uno de sus mercados objetivo y demuestra su capacidad para invertir con disciplina financiera creando valor para el accionista.

Ambos proyectos representan para Abertis la adquisición de activos de excelente calidad y con gran encaje estratégico en el Grupo. Contribuyen a la extensión media de la cartera de concesiones de la compañía, que aportará su *know-how* y capacidad de desarrollo industrial a sendos proyectos.

La adquisición de estos activos permite a Abertis crear nuevas plataformas de crecimiento tanto en Europa como en Asia para explorar nuevos proyectos potenciales en mercados que presentarán múltiples oportunidades de inversión en el sector de las infraestructuras en los próximos años. ■



El consejero delegado y vicepresidente del Grupo Abertis, Francisco Reynés, con el nuevo presidente de A4 Holding, Carlos del Río.

Carlos del Río, presidente de A4 Holding y director general de Autopistas Internacional de Abertis

“En los próximos años vamos a ver muchas oportunidades en Italia”

El nuevo presidente de la concesionaria italiana cree que Abertis aportará su *know-how* y compromiso a largo plazo a la gestión diaria de las autopistas

■ **¿Qué supone para Abertis incorporar estos dos activos en Italia?**

¿Cuál es el aspecto más relevante de esta compra?

Italia siempre ha sido un objetivo deseado para el Grupo Abertis, por ser un país con larga tradición en el sector concesional, y siempre hemos estado muy cerca de conseguir entrar. Afortunadamente, esta vez lo hemos conseguido. Ha sido una entrada por la puerta grande porque son unos activos de altísima calidad, con una de las autopistas más importantes de Italia. Además, esta operación nos permite establecer en el país una plataforma de crecimiento para poder acceder más fácilmente a nuevas oportunidades que seguro que van a salir en los próximos años.

■ **¿Qué valor añadido aporta el Grupo Abertis a esta concesionaria?**

Como líder mundial en la gestión de autopistas de peajes, Abertis va a aportar su rol de operador especialista, con el objetivo siempre de mejorar la gestión de la vía, generar más eficiencias y progresar en seguridad vial y adaptación tecnológica.

■ **¿Cuáles serán los principales desafíos que deberá afrontar en los próximos años?**

Como he dicho antes, nos debe servir de plataforma para ampliar nuestra posición en Italia, lo cual es un reto muy importante de crecimiento para el futuro. Por otro lado, una vez concluida la operación, vamos a abrir un proceso de análisis exhaustivo de la compañía, no desde el punto

financiero, sino también operativo.

La finalidad es detectar cuáles son las oportunidades y los puntos de mejora en los que debemos actuar para que las autopistas se sigan desarrollando en seguridad, eficiencia y servicio.

■ **Italia y Europa en su conjunto son mercados maduros. ¿Prevé que surjan nuevas operaciones en este territorio?**

Creo firmemente que van a seguir apareciendo muchas oportunidades similares en los próximos años y, especialmente, en Italia. Ahora que estamos presentes en el mercado, tendremos un conocimiento del negocio desde dentro y junto al *know-how* que tiene la compañía como empresa global y, comprometida a largo plazo, creo que ello nos va a convertir en candidatos idóneos para acceder a esas operaciones.

■ **¿Cómo ha sido la acogida por parte del equipo de A4 Holding?**

La verdad es que ha sido inmejorable. Nos han acogido con los brazos abiertos. También con las administraciones públicas hemos tenido muy buena acogida, por lo tanto estamos muy satisfechos.

Carlos del Río se muestra optimista sobre el potencial de Italia como mercado de crecimiento para el Grupo Abertis.



Director-asesor en el Banco Europeo de Inversiones

Mario Aymereich:

“El Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas previsto en el Plan Juncker está siendo un éxito y se va a duplicar hasta 2022”

Mario Aymereich se muestra satisfecho con los resultados del Plan Juncker

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

En 1999 llegó al Banco Europeo de Inversiones (BEI) con una amplia experiencia profesional en los sectores público, privado y académico. Ha ejercido cargos de responsabilidad en relación con la financiación de proyectos de ámbito urbano y medioambiental, lo que lo convierte en una de las voces más autorizadas en relación con la financiación en infraestructuras.

■ ■ ■

Se cumplen cerca de dos años de la creación del conocido como Plan Juncker, una de las grandes apuestas de la Unión Europea para revitalizar la economía e impulsar el empleo. ¿Cómo definiría el Plan Juncker? Cuando Jean-Claude Juncker fue nombrado presidente de la Comisión Europea estableció como uno de sus principales objetivos la movilización de capital privado, dinamizar la economía y no sólo apoyarse en los fondos que tiene la Comisión, y que están mayoritariamente orientados al sector público.

El resultado fue, entre otras acciones, la creación del Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas (EFSI, por sus siglas en inglés), que se alimenta de aportaciones de la Comisión Europea (inicialmente de

16.000 millones de euros) y del Banco Europeo de Inversiones (5.000 millones). Con estos 21.000 millones en total, el objetivo es sobre todo movilizar fondos privados que permitan financiar proyectos con un cierto nivel de riesgo que no es el habitual del BEI.

Configurando el conocido como Plan Juncker, el fondo EFSI está complementado con un centro de expertos orientado a la asistencia técnica para la preparación y la gestión de las inversiones, el European Investment Advisory Hub: una página web que contiene toda la información actualizada; y un procedimiento de evaluación de los resultados obtenidos, que ya ha publicado su primer informe anual.

■ ■ ■

¿Cuál es el papel de Banco Europeo de Inversiones en el Plan?

El BEI participó desde el primer minuto

■ ■ ■ **EL EFSI FINANCIÓ PROYECTOS CON UN CIERTO NIVEL DE RIESGO QUE SERÍAN RECHAZADOS EN CONDICIONES NORMALES**

junto con la Comisión Europea en la elaboración del Plan. Sabíamos que en los mercados de capitales hay mucho dinero que está inerte y nuestro principal objetivo era movilizar este capital privado.

El BEI tiene el mandato de gestión del EFSI y alberga el Advisory Hub, independientemente de que el banco siga con su actividad habitual. Lo que se pretende es que proyectos con un cierto nivel de riesgo que serían rechazados en condiciones normales se financien por el BEI beneficiándose de las garantías que proporciona el EFSI.

■ ■ ■

¿De qué cantidades estamos hablando?

Las inversiones se materializan a través de dos grandes paquetes. Por un lado, el IIFW (Ventana de Infraestructuras e Inversiones, por sus siglas en inglés), gestionado por el BEI, que con un capital de 16.000 millones de euros, tiene como objetivo movilizar 240.000 millones de euros en tres años. Por otro, está el SMEW (Ventana de Pymes), gestionado por el Fondo Europeo de Inversiones, filial del BEI, de 5.000 millones de euros, con el objetivo de movilizar hasta 75.000 millones en tres años.



Según Aymerich,
el Parlamento Europeo
y el Consejo están
satisfechos con la
labor del EFSI.

El Banco Europeo de Inversiones

Es el mayor banco multilateral en términos de volumen de financiación. Nació en 1958, con la firma de los Tratados de la Unión, con el objetivo de apoyar la estrategia de desarrollo de la organización multinacional a través de la financiación y asesoramiento en proyectos sostenibles.

En la actualidad, el 90% de su actividad se centra en Europa pero también apoya las políticas de desarrollo de países de fuera de la Unión. Tiene sede en Luxemburgo y emplea a 2.400 personas, entre expertos financieros, ingenieros, economistas y expertos sociomediambientalistas.

■ El BEI y las infraestructuras

En el mandato del BEI está el apoyo a las políticas de la Unión con relación al desarrollo económico de las regiones y la reducción del desempleo. Uno de los principales sectores de inversión es el de las infraestructuras estratégicas en el sentido amplio de la palabra –carreteras, ferrocarril, energía, salud, educación...–. En 2015, el BEI financió proyectos en este sector por más de 20.600 millones de euros.

En el ámbito concreto del transporte, el BEI participa de manera destacada en el desarrollo de las redes transnacionales, las denominadas TEN-T (Trans European Transport Networks), estratégicas para el continente. En el resto de carreteras convencionales, las nuevas inversiones van dirigidas principalmente a regiones de convergencia y con una atención especial a la seguridad vial. Sólo se financia el mantenimiento de las carreteras convencionales en el caso en que una auditoría externa determine que esa inversión puede ser vital para la mejora de la seguridad vial de la infraestructura.



De esta manera, aunque el capital inicial es de unos 20.000 millones de euros, la idea es que éstos tengan un efecto multiplicador de 15, es decir, que puedan movilizar más de 300.000 millones de euros.

■ ■ ■

¿Qué instrumentos financieros utiliza el BEI apoyándose en el EFSI?

Son muy variados: préstamos subordinados, garantías, *mezzanine*, *equity* y muchos más. Y se adaptan tanto al nivel de riesgo de los proyectos como a las necesidades específicas de sus promotores.

■ ■ ■

¿De qué riesgos se está hablando?

Pueden ser técnicos, financieros, de incertidumbre de coste o plazo. Lo que se hace en este momento es analizar proyectos que podría financiar el BEI pero que, por su nivel de riesgo, no tendrían esta financiación.

■ ■ ■

¿Cuáles son los criterios que debe cumplir un proyecto que pretenda ser elegible para el Plan?

Aparte de los criterios habituales del BEI, cuando se creó el Plan Juncker se estableció como prioridad el crecimiento y el empleo en Europa. De ello se derivan operaciones en una serie de sectores que pueden ser, por ejemplo, pequeñas y medianas empresas, el desarrollo de redes transeuropeas o la potenciación de proyectos de medio ambiente, luchando

contra los efectos del cambio climático, tanto en adaptación (actividades preventivas, anteriores a que se produzca el problema) como en mitigación (cuando ya hay un problema).

Otros sectores prioritarios son el fomento del empleo, la eficiencia energética y ciertos aspectos relacionados con la integración social, como la vivienda social o proyectos de integración de poblaciones en riesgo –en estos momentos, los refugiados–, el sector de la I+D+i, por ejemplo dentro del sector farmacéutico, o la medicina avanzada, donde hay más riesgos que en los proyectos habituales.

■ ■ ■

A la vista del primer año de aplicación del Plan, ¿cuál es el balance que hacen ustedes desde el BEI?

A cierre de septiembre, ya se habían aprobado 324 transacciones en 27 de los 28 Estados miembros de la UE. Se han aprobado inversiones por un total de 127.000 millones de euros, lo que supone un 40% del total previsto inicialmente. De todos éstos, 12.500 millones ya se han firmado en forma de contratos de financiación.

Además, hace unos meses se aprobó la ampliación del EFSI. Se creó para tres años (2015-2017) y se acaba de aprobar el duplicarlo. Si el objetivo era movilizar 315.000 millones, ahora se está hablando de 500.000 millones hasta el año 2020, y hasta 600.000 para 2022, lo que aumenta el plazo y la cantidad.

Esto da una idea de hasta qué punto el EFSI está siendo un éxito y de cómo la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo están satisfechos con su funcionamiento. Otra muestra de ello es la creación de un departamento específico dentro del BEI con personal dedicado a este instrumento que tiene como director a un vicepresidente del BEI. Además, estamos continuamente contratando a nuevos profesionales cualificados para agilizar las operaciones.

■ ■ ■

¿Cuáles han sido los principales obstáculos o dificultades que se han encontrado a lo largo de los primeros meses de ejecución del Plan?

Durante el proceso de generación del EFSI, el BEI estuvo en contacto con los Estados miembros y con el sector privado. Los Estados miembros enviaron una lista de más de 2.000 proyectos potenciales de una inversión de 3.000 billones de euros, de los cuales muchos no eran elegibles, por ser demasiado ambiciosos o por no responder a los principales criterios. De éstos se hizo una criba hasta quedar en alrededor de 300. Éstos son los que se empezaron a estudiar, pero la actividad no para, no dejamos de recibir nuevas propuestas.

■ ■ ■

¿Cómo se ha distribuido la inversión por sectores?

Los ámbitos de actuación del EFSI son la investigación, desarrollo e innovación; el desarrollo del sector energético de acuerdo con las prioridades de la UE; el desarrollo de infraestructuras de transporte, incluyendo el equipamiento de las mismas con tecnología innovadoras; el apoyo financiero a empresas con menos de 3.000 empleados; el desarrollo y la implementación de tecnología relacionadas

con la información y las comunicaciones; el medio ambiente y la eficiencia energética, y el capital humano, cultura y sanidad.

Tras el primer año, podemos decir que alrededor de un 30% del total ha ido dirigido a pequeñas y medianas empresas. Le siguen el I+D+i y la energía, con un porcentaje de alrededor de un 20% cada uno. A continuación, aparecen el sector digital (11%), el transporte (6%), el medio ambiente y la eficiencia de recursos (5%) y las infraestructuras sociales (3%). Sin embargo, a medida que se aprueban nuevas operaciones estas cifras no paran de moverse.

■ ■ ■

¿Cómo ve desde el BEI el futuro de la financiación de las infraestructuras?

Nosotros siempre hemos financiado proyectos de infraestructuras de transporte y de energía, pero también otras como son las infraestructuras del ciclo completo del agua, la recogida y tratamiento de residuos o la educación y la sanidad. Caben muchos tipos de financiación en estos sectores: totalmente público, totalmente privado y a través de la colaboración publicoprivada (PPP, en sus siglas en inglés).

■ ■ ■

¿Cuál es la visión de las PPP en el BEI?

Tenemos una muy larga experiencia en este tipo de proyectos. Además, el BEI tiene un departamento, el EPEC, que es un *expertise center* dedicado a temas de colaboración publicoprivada, que publica documentos continuamente. Hace poco se dio a conocer un estudio para entender el tratamiento estadístico de los datos de las PPP y cómo se deben manejar según los criterios de Eurostat. También asesoran a los clientes acerca de la generación de los proyectos. Lo importante en los proyectos de colaboración publicoprivada es que se hagan estudios rigurosos del riesgo y del impacto economicosocial. No siempre se ha hecho, y esto es vital para poder desarrollar proyectos sostenibles con éxito.

■ ■ ■

¿Son suficientes los fondos para superar la gran falta de financiación en este sector?

No, claramente no son suficientes. Por eso se creó el Plan Juncker. ■



Perfil

- Tras trabajar en los sectores público, privado y académico, entró en el BEI en 1999. Durante los primeros ocho años en la institución, se centró en la evaluación y el control de los proyectos relacionados sobre todo con el transporte y el desarrollo urbano.
- Tras su nombramiento como jefe de división, dedicó los siguientes años a la gestión de equipos técnicos con responsabilidad sobre actividades de financiación de proyectos en el ámbito urbano, incluyendo asistencia técnica.
- En abril de 2011, fue nombrado director del Departamento de Desarrollo Regional y Medioambiental, que gestiona proyectos relacionados con el desarrollo urbano, las regiones de convergencia, el patrimonio cultural y el turismo, el desarrollo sostenible, el medio ambiente y los recursos naturales, así como la industria agroalimentaria.
- Desde marzo de 2015, es asesor del director general de Proyectos y lleva a cabo funciones transversales relacionadas con actividades no convencionales o novedosas y proyectos de especial complejidad.

LO IMPORTANTE EN LOS PROYECTOS PPP ES QUE SE HAGAN ESTUDIOS RIGUROSOS DEL RIESGO Y DEL IMPACTO ECONOMICOSOCIAL

Hacia una nueva era



Emovis, tecnología e innovación para la movilidad del futuro

La división de servicios y tecnología de peajes de Abertis inicia una nueva etapa

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Emovis es la división de servicios y tecnología de peajes del Grupo Abertis, tras su adquisición al 100% en 2015. Este ejercicio ha sido el de la integración y consolidación de la compañía en el Grupo. El pasado mes de abril, esta unidad de negocio tomaba un nuevo nombre y una nueva imagen para iniciar una nueva etapa como una empresa del Grupo Abertis, con la que aprovechar las oportunidades que las nuevas tecnologías pueden ofrecer al presente y al futuro de la movilidad, a través de nuevos sistemas de pago de peaje, más seguros, eficientes y prácticos para los clientes.

Emovis es una empresa líder en el diseño, implementación, operación y mantenimiento de soluciones de movilidad a través del peaje electrónico. La compañía, que cuenta con cerca de 600 empleados, está presente en siete países a través de cinco centros de operaciones (Canadá,

Puerto Rico, Irlanda y dos en el Reino Unido), tres centros tecnológicos (Francia, Croacia y los Estados Unidos) y diversos centros de apoyo técnico (el Reino Unido, Irlanda, Puerto Rico, Chile y Canadá) a través de los que se gestionan los principales proyectos de la compañía a ambos lados del Atlántico. En total, la compañía procesa más de 300 millones de transacciones de peaje al año por un importe de cerca de 500 millones de dólares.

Líder en tecnología 'free-flow'

Emovis ha iniciado en 2016 una nueva etapa con mayor focalización en las soluciones de peaje electrónico sin barrera. La experiencia de países como Irlanda o el Reino Unido servirá sin duda para que también en la Europa continental pueda avanzar en la conversión de las barreras de peaje tradicionales (*top&go*) hacia un sistema de paso sin barrera (*free-flow*). La compañía es líder en esta tecnología a través de diversos proyectos repartidos por todo el mundo:

En el Reino Unido, Emovis gestiona el peaje del Dartford Crossing, uno de los principales accesos a la ciudad de Londres y el principal corredor entre el Reino Unido y Europa, con una media de 180.000 vehículos. El sistema de pago instalado

LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS OFRECEN OPORTUNIDADES EN EL PRESENTE Y EN EL FUTURO DE LA MOVILIDAD

en 2014 ha comportado una mejora de la fluidez del enlace y la consiguiente reducción de la congestión y del tiempo de trayecto para sus usuarios.

También en el Reino Unido, se trabaja en el diseño del sistema de peaje sin barrera del nuevo Mersey Gateway Bridge, cerca de la ciudad de Liverpool, que entrará en funcionamiento en 2017. La infraestructura, de seis carriles y 2,2 kilómetros, complementará el actual puente Silver Jubilee y será un importante eje de conexión entre el noroeste de Inglaterra con el resto del país. Emovis ya ha entrado en una primera fase de pruebas.

En Irlanda, Emovis es la responsable de la gestión del peaje de la M-50, la carretera de circunvalación en el oeste de Dublín. Se trata de la autopista de mayor tráfico del país con una media de 130.000 vehículos al día.

En Canadá, la filial de tecnología de Abertis gestiona tres importantes infraes-





El puente Dartford Crossing, en Londres.

estructuras con peaje *free-flow*. En el oeste del país, el puente Golden Ears y el Port-Mann Bridge, el mayor puente de peaje de Norteamérica y una infraestructura crucial para el estado de la Columbia Británica. En el este, Emovis está implementando el sistema *free-flow* en el puente Olivier-Charbonneau, en un tramo clave de la autopista urbana A-25, que une Montreal y Laval. Un reto importante puesto que suponía la migración de un servicio sin interrupciones para los 200.000 clientes que viajan por el puente y sin que el flujo de ingresos del concesionario se viera afectado.

Apuesta por los Estados Unidos

En esta nueva etapa, Emovis ha reforzado su presencia en los Estados Unidos, con la incorporación de nuevos colaboradores en el departamento de ventas y la participación, como Gold Sponsor, en dos conferencias destacadas del IBTTA: Boston (julio) y Denver (septiembre).

En la primera economía del mundo, Emovis ha diseñado y ha implementado un nuevo sistema de aseguramiento del cobro en el peaje para la Autoridad de Autopistas de Rhode Island, lo que ha permitido a la Administración de este estado mejorar sus ingresos.

Al otro lado del país, la compañía sigue trabajando en el proyecto piloto para la implementación del primer sistema de pago por recorrido (*pay per mile*) del país. El proyecto, desarrollado en el estado de Oregón con cerca de mil voluntarios, es una prueba para sustituir el actual sistema de financiación de las carreteras es-

■ EMOVIS ES LÍDER EN LA TECNOLOGÍA DE PEAJE SIN BARRERA, 'FREE-FLOW', CON DIVERSOS PROYECTOS EN TODO EL MUNDO

tadounidenses a través del impuesto de combustible hacia un sistema de pago por recorrido.

En el Estado Asociado de Puerto Rico, Emovis ha colaborado en el que ha sido uno de los principales proyectos de los últimos meses: la conversión de un peaje tradicional a un peaje sin barrera con diez pórticos (más seis adicionales en construcción) y una innovadora *managed-lane*, que permite modificar su tarifa según el estado del tráfico. En el primer año se han registrado más de 170 millones de transacciones.

Mayor interoperabilidad en las autopistas

Más allá del ámbito del *free-flow*, Emovis es pionera también en sectores relacionados con una movilidad más fácil y sostenible. Es el caso de los proyectos de interoperabilidad entre diferentes autopistas. En Irlanda, el Interoperability Management Services Provider, operado



Dartford Crossing, uno de los accesos a Londres

EMOVIS ES PIONERA EN SECTORES RELACIONADOS CON UNA MOVILIDAD MÁS FÁCIL Y SOSTENIBLE, COMO LA INTEROPERABILIDAD ENTRE VARIAS AUTOPISTAS

por Emovis, permite a los automovilistas irlandeses pagar cualquier peaje del país a través de una única cuenta de cliente. Cada año el sistema procesa más de 45 millones de transacciones.

Y en los Estados Unidos se trabaja con la Alliance for Toll Interoperability en el desarrollo de una plataforma que permite la interconectividad entre las concesionarias adscritas. Forman parte de esta alianza cuatro sistemas del país: el E-Z Pass en la costa este, con 25 millones de clientes; el Sun Pass de Flo-

Santiago Rodríguez, director general, y Jérôme Couzineau, director general adjunto y director de Operaciones de Emovis

“Es importante ser innovador, pero la experiencia es vital”

■ **¿Qué objetivos de negocio tiene Emovis?**

Santiago Rodríguez: Emovis opera en un mercado internacional muy competitivo. Nuestro modelo de negocio se basa en, por un lado, establecer relaciones a largo plazo con nuestros clientes y, por el otro, en conseguir nuevos proyectos, lo que significa que trabajamos analizando nuevas oportunidades para incrementar nuestra cuota de mercado.

■ **¿Qué países se están estudiando?**

Jérôme Couzineau: Nuestros países objetivos están en América y Europa. Ahora mismo, tenemos puesto gran parte del foco en los Estados Unidos, por el gran tamaño y dinamismo del peaje electrónico en el país.

■ **¿Qué proyecto calificarían como el más emblemático? ¿Por qué?**

J. C.: Todos lo son, pero destacaría el

peaje *free-flow* del Dartford Crossing de Londres. Emovis se encargó de transformar un peaje tradicional con 27



Santiago Rodríguez

cabinas de peaje en un sistema 100% electrónico de peaje sin barrera, con el reto que implicó cambiar el sistema de peaje de un día para otro en una vía tan transitada como ésta.

■ **¿Qué importancia tiene la innovación en esta división?**

J. C.: Trabajamos en proyectos “llave en mano”, por lo que aportamos soluciones innovadoras en cada proyecto. Por ejemplo, hemos diseñado un sistema de un único pórtico de peaje sin barrera con dos carriles reversibles en medio. Otro ejemplo es el diseño de pórticos *free-flow* capaces de reconocer diferentes dispositivos de tecnología diversa. Es muy importante ser innovador, pero es vital que las soluciones estén contrastadas por un conocimiento basado en la experiencia de muchos años y en la garantía de sostenibilidad en el tiempo. Trabajamos

rida, con 6 millones de usuarios; el TX-Tag, del estado de Texas, con 4 millones de conductores, y el FasTrack, con peso principal en California, con 3 millones de clientes. Se trabaja para impulsar nuevas incorporaciones.

La nueva Emovis posiciona sin duda a Abertis como una empresa líder en la búsqueda de soluciones para la movilidad del futuro en un sector altamente competitivo como es el de la gestión y operaciones de concesiones de autopistas. ■

LA NUEVA EMOVIS POSICIONA A ABERTIS COMO UNA EMPRESA LÍDER EN LA BÚSQUEDA DE SOLUCIONES PARA LA MOVILIDAD DEL FUTURO



La autopista M-50, en Dublín.

para mantener equilibrada esta balanza.

■ Tras la adquisición del 100% por Abertis, ¿cómo se está produciendo el proceso de integración en el Grupo?

S. R.: Formar parte del Grupo Abertis nos ha permitido consolidar un mayor conocimiento del mercado del peaje, así como simplificar la gestión de la compañía: estamos más focalizados en nuestro negocio principal y las decisiones estratégicas se toman con mayor visión global.

■ ¿Qué ventajas competitivas ofrece Emovis al Grupo Abertis?

J. C.: Un conocimiento muy específico que se incorpora a las mejores prácticas del Grupo y una manera de trabajar muy multidisciplinar, internacional y dinámica, fruto de estar presente en un mercado en continuo movimiento. Por otro lado, Emovis ofrece soluciones a las necesidades de otras unidades de negocio del Grupo. Un ejemplo destacable es el de Metropistas, que ha llevado a cabo un ambicioso programa de modernización con la colaboración de Emovis. Además, Emovis sirve también de vía de entrada a países o mercados estratégicos en los que el

Grupo aún no está presente en el negocio tradicional de concesiones de carreteras, como los Estados Unidos o Irlanda.

■ ¿Cómo pueden ayudar las nuevas tecnologías en este ámbito?

S. R.: Hoy en día, los dispositivos DSRC (comunicaciones de alcance medio-corto) o RFID (tecnología de identificación por radiofrecuencia) y el control por vídeo siguen siendo las tecnologías más habituales.



Jérôme Couzineau

Sin embargo, los avances tecnológicos como el amplio uso de los teléfonos móviles o los coches autónomos van a implicar en los próximos años la búsqueda de nuevas soluciones más inteligentes para aplicar al pago del peaje. La sociedad demanda cada vez más soluciones de movilidad urbana intermodal integrada. Tenemos que estar preparados para estos cambios.

■ ¿Cuáles son las principales dificultades para que no se extiendan estas tecnologías a gran escala?

S. R.: Existen diferentes problemas, por un lado la falta de experiencia en las más novedosas tecnologías. Muchos entes concedentes se resisten a apostar por éstas hasta que no hayan sido probadas y den suficientes garantías. Pero en muchos casos, la tecnología está disponible y el verdadero reto está en los aspectos regulatorios y la inexistencia de modelos de negocio claros. Por ejemplo, en Europa es difícil imaginar la generalización de la tecnología *free-flow* sin resolver las necesidades de interoperabilidad técnica y comercial, y de una legislación homogénea para la identificación y el control de la morosidad.

Equipo de trabajo Plan Relance



Espíritu de equipo transversal

La ejecución del ambicioso Plan Relance en las autopistas de Sanef ha supuesto la creación de un equipo de trabajo interdepartamental para asegurar el éxito del programa

TEXTO ABERTIS FOTOS DANIEL AZNAR

Sanef, la filial del Grupo Abertis en Francia, tiene un importante reto para los próximos años: la ejecución del Plan Relance, un ambicioso programa de inversiones en la red de autopistas francesas aprobado por el Gobierno francés en 2015.

Este plan, negociado entre las concesionarias de autopistas y el Gobierno francés, tiene el fin último de ayudar a sostener la economía del país, gracias a que las concesionarias realizarán una serie de proyectos de mejora en la red de vías de alta capacidad de pago sin aumentar las tarifas. En el caso de Sanef, el acuerdo se cerró con un plan de inversiones de 590 millones de euros a cambio del alargamiento de sus concesiones en el país en dos años (hasta 2031) en el caso Sanef y en tres años y ocho meses (hasta 2033) en el caso de Sapn.

Detrás, de izq. a dcha.:
Laurence Pinot-Lacan, Sylvie
Coimbra, Olivier Cuenot,
Arnaud Hary, Alexandre
Delabre y Nicolas Pénicaud.
Delante: Jérôme Fossé,
Véronique Delabroye
y Martin Le Blanc.







Sylvie Coimbra
y Alexandre Delabre.

"Alargar la duración de las concesiones constituye para nosotros una importante oportunidad de desarrollo. Éste es uno de los pilares de la estrategia de nuestro grupo tanto en la actualidad como para el futuro", asegura Lluís Deulofeu, director general de Sanef.

Gestionar una importante cartera de proyectos (20 en total) exige, para el equipo humano de Sanef, una organización eficaz y una coordinación bien estructurada. La transversalidad de los equipos de trabajo es la condición clave para el éxito de este plan. Por ese motivo, es esencial la planificación disciplinada de los proyectos, que se alargará hasta 2020, y por supuesto también lo es el compromiso de todos los equipos involucrados. De esta manera, se asegura que el plan salga adelante correctamente y a



LA DIRECCIÓN DE DESARROLLO DE CONCESIONES DE SANEF HA ESTADO PRESENTE DESDE LAS NEGOCIACIONES INICIALES HASTA EL SEGUIMIENTO DE LA EJECUCIÓN DE LOS CONTRATOS

tiempo, cumpliendo con los criterios de calidad y seguridad, y sin salirse de los presupuestos y calendarios establecidos.

Relación constante con la Administración

La Dirección de Desarrollo de Concesiones de Sanef ha estado presente desde las negociaciones iniciales hasta el seguimiento de los contratos. "La fase de negociación del Plan Relance se desarrolló en un contexto político y mediático particularmente delicado. Así que fue una auténtica satisfacción llegar a un acuerdo *win-win* con la administración concedente, el Estado", explica Arnaud Hary, director de Desarrollo de Concesiones.

Las relaciones con la Administración pública francesa continúan siendo frecuentes y constantes para llevar a cabo el seguimiento de la ejecución de los programas. También lo son en lo que respecta al informe de seguimiento que la compañía debe realizar tanto al Estado francés como a la Comisión Europea.

"Mi papel es asegurar la buena dirección de los proyectos, en coordinación con todas las direcciones implicadas en el Plan Relance. Nos reunimos todos los trimestres para hacer un seguimiento preciso del conjunto del programa", afirma Martin Leblanc, responsable de Relaciones Concedente y Seguimiento de Concesiones. "En suma, somos los garantes de los compromisos asumidos con el Estado y de su correcta ejecución", concluye Arnaud Hary.



LAS RELACIONES CON LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FRANCESA SIGUEN SIENDO FRECUENTES Y CONSTANTES PARA HACER EL SEGUIMIENTO DE LA EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS



Martin Le Blanc,
con Arnaud Hary.

El rigor como condición indispensable

Dentro de este plan, la función de la Dirección de Construcción y Patrimonio de Sanef es acometer todos los proyectos con la máxima calidad, cumpliendo con los plazos y respetando los costes establecidos.

"El desafío es enorme", afirma Olivier Cuenot, director de Construcción y Patrimonio. "El Plan Relance está compuesto por 20 proyectos que se deben llevar a cabo, entre los cuales hay algunos emblemáticos, como la construcción de un tercer viaducto de la A13 en Guerville. Nos hemos organizado para asegurar la buena ejecución de cada proyecto, durante los cinco años que incumbe el plan. Es un gran reto que afrontamos con un fuerte espíritu de equipo", concluye.

"Mis equipos intervienen desde la adquisición de los terrenos, las licitaciones y el seguimiento de la realización de los proyectos. El rigor es una condición indispensable

El plan Relance, un caso de éxito de colaboración publicoprivada

- El Plan Relance es un claro ejemplo de caso de éxito que marcará un antes y un después en la colaboración publicoprivada en Francia. Su ejecución va a suponer, sin duda, un excelente precedente para un modelo que tiene vocación de extenderse en el mundo como la solución óptima para la financiación sostenible de las infraestructuras del futuro, entendiendo éstas también como base del progreso social y económico.
- La idea del Plan Relance surgió como consecuencia del éxito de su más directo precedente, el Paquet Vert, un paquete de inversiones ejecutado en Francia entre los años 2010 y 2013, que tenía como principal objetivo desarrollar proyectos destinados a mejorar la integración de las infraestructuras en el medio ambiente, al tiempo que se impulsaba el crecimiento económico e industrial en los territorios cercanos a las autopistas. Sanef invirtió a través del Paquet Vert 250 millones de euros a cambio de la extensión de la duración de sus dos concesiones en un año.



Jérôme Fossé,
con Olivier Cuenot.

en nuestros compromisos”, explica Jérôme Fossé, responsable de Construcción.

Garantes del cumplimiento de los contratos

En todo este proceso, el papel de la Dirección Jurídica de la compañía es garantizar el cumplimiento reglamentario de los contratos y coordinar la relación con la nueva autoridad regulatoria, Arafer.

La directora jurídica de Sanef, Laurence Pinot-Lacan, reconoce la fuerte implicación de la Dirección que encabeza: “Como directora, coordino el conjunto de sujetos jurídicos del Plan Relance en dos fases. Por un lado, he seguido las negociaciones con el Estado, apoyando a la Dirección de Concesiones, y contando con el apoyo de bufetes de abogados especializados. Asimismo, he seguido la redac-

ción de las adendas de los contratos concesionales de Sanef y Sapn”.

Nicolas Pénicaut, miembro del departamento, ha sido el responsable de asegurar el componente corporativo en este proyecto para la presentación a los consejos de administración implicados: “También soy el interlocutor de Arafer, la autoridad de regulación independiente que asegura un control económico y financiero de las concesiones de autopistas y especialmente de los acuerdos alcanzados”. Por su parte, Véronique Delabroye interviene en lo

■ ■ ■
**LA DIRECCIÓN JURÍDICA
 GARANTIZA EL CUMPLIMIENTO
 DE LOS CONTRATOS Y
 COORDINA LA RELACIÓN
 CON LA NUEVA AUTORIDAD
 REGULATORIA, ARAFER**

que respecta a los sujetos jurídicos de ejecución del Plan Relance, así como en la puesta en marcha de los procedimientos acordados para la selección de proveedores.

“La Dirección Jurídica está fuertemente implicada en el éxito de la ejecución de este plan y vela por el respeto de nuestras obligaciones contractuales y la preservación de los intereses de la compañía”, concluye Laurence Pinot-Lacan.

La información interna y externa, clave

Quien también desempeña un papel importante en este proceso es la Dirección de Comunicación, gracias a su estrecha colaboración con las unidades de operaciones encargadas de la realización de las obras, con el objetivo de ser lo más eficaces posible en el acompañamiento de los proyectos.

“Trimestralmente organizamos un comité de dirección del proyecto que reúne a los equipos de comunicación con los de construcción”,



Laurence Pinot-Lacan,
Nicolas Pénicaud
y Véronique Delabroye.

subraya Sylvie Coimbra, jefa de Comunicación de la Red Normandía de Sapn y también responsable de Comunicación del Plan Relance. "Es un proceso de coconstrucción. Estamos en constante contacto con los responsables de operaciones para conocer sus necesidades, los avances de cada proyecto... y ellos nos explican sus necesidades en materia de comunicación, en función de sus respectivos contextos actuales y objetivos".

"También hemos realizado y compartimos con ellos unas fichas explicativas de

cada obra, un calendario general, y les damos apoyo cuando necesitan nuestra ayuda para hacer declaraciones públicas", indica.

"Hemos elaborado un plan de comunicación específico para el Plan Relance, con herramientas diseñadas especialmente para él, que nos ayuda a poner de relieve todos los beneficios del plan en cuanto a seguridad, fluidez, servicio al cliente y medio ambiente", explica Alexandre Delabre, responsable de Comunicación al Cliente de Sanef. "Nuestra voluntad es comunicar de manera coherente y dotar de fuerza e identidad propia al Plan Relance". El conjunto de noticias de actualidad y de este ambicioso programa está disponible en la página web www.planderelance.sanef.com. ■

■ ■ ■
LA DIRECCIÓN DE
COMUNICACIÓN COLABORA
ESTRECHAMENTE CON LAS
UNIDADES DE OPERACIONES
ENCARGADAS DE LA
REALIZACIÓN DE LAS OBRAS

Una solución 'win-win' para todos

Para el Estado francés:

- Impulso de la economía a través del desarrollo de trabajos de diversa envergadura para sostener la actividad de numerosas empresas nacionales y regionales, con una inversión de 3.200 millones de euros.
- Impulso a la generación de empleos no deslocalizables.
- Mejora de las infraestructuras y efecto arrastre más allá de la ejecución del plan.
- Inversiones en bienes públicos sin constreñir las finanzas del Estado.

Para Sanef:

- Mejora de su red de carreteras en términos de mayor fluidez, seguridad y comodidad en el tráfico para sus clientes.
- Alargamiento de la extensión de la duración de sus concesiones, lo que consolida su vocación de negocio a largo plazo.
- Consolidación como un socio estable del Gobierno francés en la búsqueda de soluciones innovadoras para la gestión de bienes públicos a través de la colaboración publicoprivada.
- Mejora de la reputación y de la percepción social de Sanef, al quedar evidenciada su vocación de servicio hacia los ciudadanos y, en general, hacia la economía del país.

Para la sociedad:

- Beneficios de una economía relanzada con mayores posibilidades de empleo directo e indirecto.
- Infraestructuras mejoradas, más seguras, eficientes y sostenibles.
- Refuerzo del estado del bienestar gracias a unas finanzas públicas menos constreñidas.
- Recuperación de la confianza en las instituciones gracias a un mayor control sobre las relaciones entre el Estado y las empresas concesionarias del país.

Esplendor italiano en la región del Véneto

La belleza que embelesó a Romeo y Julieta

Suntuosos palacios medievales diseminados entre un valiosísimo legado romano se entrelazan en Verona con la inmortal historia de amor literaria descrita por Shakespeare. Todo ello, combinado con una intensa actividad artística y cultural, da lugar a una de las ciudades con más encanto de todo el norte de Italia

TEXTO ELÍAS JUÁREZ FOTOS ARCHIVO PROVINCIA DE VERONA TURISMO (THILO WEIMAR, FERNANDO ZANETTI, FERRUCCIO DALL'AGLIO) / FOTOTECA ENIT-TURISMO ITALIANO

En plena región italiana del Véneto y emplazada entre los meandros del río Adigio, Verona ha sabido reponerse a grandes disputas y vicisitudes a lo largo de la historia para mostrar con orgullo su apreciado patrimonio histórico. Para descubrirlo, sólo hay que dejarse llevar por su casco antiguo, sembrado de callejuelas en las que el peso de los siglos convive con elegantes tiendas y bulliciosos cafés.

El primer salto al pasado mientras se recorren las calles de Verona se realiza al contemplar su magnífica Arena romana, un anfiteatro construido con mármol rosado que se ha convertido en uno de los símbolos

Panorámica de la Arena romana.



AL BALCÓN DEL PALACIO MEDIEVAL QUE, SEGÚN CUENTA LA LEYENDA, FUE EL HOGAR DE JULIETA, ACUDEN CADA AÑO INFINIDAD DE VISITANTES

de la bella ciudad italiana. Esta maravilla arquitectónica, herencia de la etapa imperial romana, data del siglo I d. C. y ha superado innumerables desafíos. De hecho, un enorme terremoto que sufrió la zona en el siglo XII estuvo a punto de destruir este anfiteatro por completo. Afortunadamente eso no

sucedió y, gracias a ello, es posible disfrutar cada verano (de junio a agosto) de un prestigioso festival de ópera donde se representan algunas de las obras más conocidas.

Siguiendo con la cultura, esta ciudad no sería la misma sin conocer a las literarias familias de los Montesco y los Capuleto. Y es que, cuando William Shakespeare ambientó su historia sobre los amantes Romeo y Julieta en la ciudad de Verona, probablemente desconocía que iba a convertirla en una de las mecas mundiales para los enamorados más románticos. Al balcón del palacio medieval que, según cuenta la leyenda, fue el hogar de Julieta, acuden cada año infinidad de visitantes. Mientras que el objetivo de la mayoría de ellos es celebrar el amor con su pareja, también los hay quienes se atormentan por un amor imposible o quienes esperan con ilusión que algún día llame a su puerta.

Para dar un repaso a estos sentimientos sólo hay que pararse a leer algunos de los miles de mensajes que escriben los visitantes. En el pequeño túnel que accede al mítico balcón desde donde, supuestamente, Julieta juraba amor eterno a Romeo se pueden encontrar cientos de estos mensajes. Una escultura de Julieta realizada en bronce y situada en el patio, bajo el balcón, ambienta aún más este evocador lugar.

Una visita a Verona no puede estar completa sin contemplar la basílica de San Zeno Maggiore, sin duda la construcción religiosa más imponente de la ciudad. Esta magnífica iglesia románica, destruida y res-



1

taurada en diversas ocasiones, recibió la apariencia actual a finales del siglo XIV, si bien sus inicios documentados datan del siglo V. En su interior se hallan valiosos frescos medievales así como una cripta que alberga los restos de san Zeno. La basílica se encuentra flanqueada por una torre del siglo XIII perteneciente a la antigua abadía y por un campanario que se eleva a 72 metros de altura, construido entre los siglos XI y XII.

Con tal de seguir disfrutando de la vertiente más artística de Verona es preciso acercarse hasta el Museo de Castelvecchio, situado en una solemne fortaleza junto al río Adigio. Edificado a mediados del siglo XIV por mandato de Cangrande II, sufrió da-

ños profundos a manos de las tropas de Napoleón y también, más tarde, a causa de los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, su rehabilitación a mediados del siglo XX dio paso a la fortaleza que hoy acoge el museo más importante de Verona, con pinturas y esculturas de alto valor histórico y artístico.

Para dar con el centro neurálgico de la ciudad hay que caminar hasta la Piazza delle Erbe, repleta de suntuosos edificios, de cafés y de restaurantes que invitan a tomar un respiro en sus terrazas llenas de vida. Éste será un buen momento para premiar al paladar y probar algunas de las especialidades culinarias de Verona. Un sa-

— 1 —
Vista aérea
de Verona.
— 2 —
La región vinícola
de Valpolicella.

Descubriendo viñedos milenarios

- A poca distancia de la ciudad de Verona, sin salir de la provincia a la que da nombre, los amantes de la enología tienen una cita recorriendo la conocida ruta del vino en las regiones vinícolas de Valpolicella y de Soave. La primera de ellas, más orientada a la elaboración de distintas variedades de tinto, se encuentra al norte y noroeste de la ciudad de Verona, en dirección al lago di Garda. Los orígenes de sus viñedos se remontan muchos siglos atrás, pues en la época romana ya se utilizaban las tierras de Valpolicella con este fin. Por su parte, en la región de Soave, al este de Verona, la especialidad recae en el vino blanco. En los alrededores del magnífico castillo medieval de la propia localidad de Soave se encuentran algunos de los productores más prestigiosos de blancos que, en un enclave inmejorable, permiten visitar sus bodegas y realizar catas de sus mejores caldos.

2



broso *risotto* con arroz de la variedad veronesa *vialone nano* será una apuesta segura. Y de postre, los más golosos no deben dejar escapar el popular *pandoro*, un bizcocho originario de estas tierras habitual en época navideña, pero que puede degustarse en cualquier época del año.

Ser el corazón de la ciudad le viene de muy lejos a la Piazza delle Erbe, pues ya se empleaba como foro bajo el Imperio romano. El Palazzo Maffei, de estilo barroco, y la fuente de Madonna Verona son sólo algunos de los tesoros que esconde esta plaza. Aquí también se erige la torre de los

■ ■ ■

LA TORRE DE LOS LAMBERTI, CON SUS 85 METROS, ES LA MÁS ALTA DE LA CIUDAD Y SIRVIÓ COMO TORRE DE VIGILANCIA DESDE MEDIADOS DEL SIGLO XI

- 1 —
La torre de los Lambertini, en la Piazza delle Erbe.
- 2 —
El famoso balcón de la casa de Julieta.

Guía para el visitante

- **Cómo llegar**
El aeropuerto internacional de Verona se encuentra situado a 12 km del centro de la ciudad. En función de la época del año y del día de la semana existen vuelos directos desde Madrid, con la aerolínea Ryanair, y desde Barcelona, con Vueling.
- **Moveirse por la ciudad**
Dado que se trata de una ciudad de tamaño reducido, los mayores atractivos de su casco histórico son abarcables a pie. No dispone de metro pero cuenta con una eficaz red de autobuses. La estación de tren Verona Porta Nuova es el principal nexo de unión ferroviario con buena parte de las ciudades italianas más importantes.
- **Dónde alojarse**
DUE TORRI HOTEL
Piazza Sant'Anastasia, 4. Verona
+(39) 045 595 044
<http://hotelduetorri.duetorrihotels.com>

La elegancia es uno de los puntos fuertes de este hotel, situado en pleno corazón de Verona. A la majestuosidad de su vestíbulo hay que sumar su restaurante Art Nouveau y las fantásticas vistas de la ciudad que pueden divisarse desde la terraza de su azotea. Desde 163 euros.

CASTELLO DI BEVILACQUA
Via Roma, 50. Bevilacqua
+(39) 044 293 655
www.castellobevilacqua.com

- A 50 km de Verona, este castillo medieval del siglo XIV excelentemente conservado es el alojamiento idóneo para descubrir la región. Sus lujosas y cuidadas habitaciones transportarán al huésped seis siglos atrás. Desde 136 euros.
- **Dónde comer**
RISTORANTE MAFFEI
Piazza delle Erbe, 38. Verona
+(39) 045 801 0015
www.ristorantemaffei.it
Magnífica alternativa para disfrutar, en el centro neurálgico de la ciudad, de la cocina italiana en clave moderna. Su mayor secreto está en el sótano, donde se han hallado restos romanos junto a los cuales se ha instalado una sola mesa para dos bautizada como Tavolo Giulietta e Romeo.

OSTERIA DA UGO
Vicolo Dietro Sant'Andrea, 1/b. Verona
+ (39) 045 594400
www.osteriadaugo.com

Situado a pocos pasos de la Piazza delle Erbe, se trata de una de las mejores alternativas para degustar auténtica pasta tradicional italiana con una óptima relación entre calidad y precio. No hay que pasar por alto sus deliciosos *tortelli di zucca alla Mantovana*.
 - **Para saber más**
www.tourism.verona.it





Lamberti que, con sus 85 metros, es la más alta de la ciudad y sirvió como torre de vigilancia desde mediados del siglo XV, cuando fue finalizada. Hoy en día ofrece una de las mejores panorámicas de esta bella localidad de la región del Véneto.

El Arco della Costa sirve de separación entre la Piazza delle Erbe y la Piazza dei Signori. Esta última alberga una joya renacentista como es la Loggia del Consiglio. Para seguir embriagados del ambiente del Renacimiento sólo hay que cruzar cualquiera de los puentes sobre el río Adigio en dirección este y desplazarse hasta el Giardino Giusti. Estos soberbios jardines, rodeados de cipreses y compuestos por multitud de setos esculpidos, suponen un inmejorable legado de la arquitectura paisajística renacentista.

Y han mantenido su esplendor durante sus más de 400 años de historia. En una ciudad impregnada del amor de Romeo y Julieta, estos jardines integran un geométrico laberinto vegetal. Según aseguran los

lugareños, los enamorados que logren encontrarse dentro del laberinto permanecerán unidos para siempre.

No son pocos los lugares de obligada visita por su historia y su atractivo a poca distancia de Verona, como es el caso de la pequeña localidad de Bardolino, con su tranquilo puerto a orillas del lago di Garda. Su serena atmósfera invita a subir a una embarcación y a recorrer las aguas del lago que, además de la región del Véneto, también baña las de la Lombardía y el Trentino-Alto Adigio.

Para los visitantes que ansíen alcanzar las alturas, la mejor opción es disfrutar de las inigualables vistas ofrecidas por el funicular que asciende desde el precioso pueblecito de Malcesine, también a orillas del lago di Garda, hasta el monte Baldo. En escasos minutos, y ya a una altitud de 1.800 metros, la espléndida panorámica del lago y de las altas montañas que lo rodean plasmará un paisaje difícil de olvidar. ■

Bruno Chiari, director general de Autostrada Brescia-Padova

■ **¿Con qué tres adjetivos describiría la ciudad de Verona?**

Alegre, apasionante, acogedora.

■ **¿Algún itinerario especialmente recomendable?**

Pasear por Verona lleva al turista a descubrir rincones interesantes de la ciudad. Un recorrido especial es el que parte de la zona trasera del teatro romano y, a través de una escalinata, llega hasta Castel San Pietro. Este itinerario te regala al final una vista de la ciudad inolvidable al atardecer.

■ **¿Qué rincón característico nos recomienda?**

Los turistas suelen preferir el aspecto romántico de la ciudad y por lo tanto la visita a la casa de Julieta: con sus habitaciones con muebles de época, su famoso balcón y la estatua de la joven enamorada, es seguramente uno de los puntos más visitados. Pero Verona cuenta con muchos



otros lugares particulares y típicos que merecen ser visitados. Un ejemplo son las antiguas y silenciosas calles que del Ponte Pietra llevan al Duomo para después llegar al foro romano y la Piazza Erbe que, siempre llena de gente, se abre en un abanico de sonidos, colores y frescos maravillosos.

■ **¿Cuál es el mejor momento para visitar Verona?**

Verona es una ciudad segura, muy vital y que puede ser visitada con facilidad a pie o en bicicleta. Es una urbe rica en historia, que regala detalles inesperados en cada rincón, y que vale la pena visitar en cualquier momento del año.

Miembro de la Junta de Gobierno de Together for Safer Roads (TSR)
y vicepresidente de AB InBev de Salud Global e Impacto Social

Scott Ratzan:

“Es imperativo invertir en seguridad vial”

Scott Ratzan considera que es el momento de que el sector privado tome medidas más firmes de prevención de accidentes

TEXTO ABERTIS FOTOS ABERTIS, TSR Y ARCHIVO



Las reflexiones de la institución que Scott Ratzan representa hacen un llamamiento a la mayor implicación de todos los actores que intervienen en la seguridad vial. Desde la independencia, TSR marca un camino a seguir a todos los niveles.

¿Cómo nació la idea de TSR?

En una resolución histórica copatrocinada por cien países, la Asamblea General de las Naciones Unidas describió el número global de muertes y lesiones en carretera como un gran problema de salud pública con una amplia gama de consecuencias sociales y económicas que, si no se abordan, pueden afectar el desarrollo sostenible de los países y obstaculizar los avances hacia los Objetivos de Desarrollo del Milenio, y estableció el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial 2011-2020.

El Decenio de Acción reconoce la importante función del sector privado, al que pide que tome medidas en el marco de su propia actividad y mediante la colaboración y asociación multisectoriales. Together for Safer Roads (TSR) fue fundada por AB InBev, AIG y AT&T en respuesta a esta llamada global a la acción.

TSR fue lanzada formalmente en las Naciones Unidas el 13 de noviembre de 2014 a una audiencia que incluía representantes permanentes de las Naciones Unidas, acto-



res clave del Pacto Mundial de las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud, así como medios de comunicación mundiales. Dichas empresas se unieron en forma de coalición con el objetivo primordial de fomentar una colaboración intersectorial que ayude a identificar y escalar mejores prácticas sobre seguridad vial a través del trabajo con los empleados, las empresas, los gobiernos y colaboradores locales.



¿De qué modo considera que dichas alianzas corporativas pueden generar un cambio en seguridad vial?

Se creó TSR porque, como líderes de compañías globales, creemos que es hora de que el sector privado tome medidas más firmes en materia de seguridad vial. La globalización ha sido una gran fuerza para el bien, mejorando la posición de muchos países y sus ciudadanos. Pero la rápida motorización –la duplicación de los vehículos mundiales, de 1.000 millones en 2010 a 2.000 millones previstos para 2020, sin inversiones adecuadas en seguridad vial– amenaza la vida de millones de personas, así como unos beneficios económicos que ha costado mucho alcanzar, y ejerce un impacto en el rendimiento de la empresa.

Como coalición del sector privado, TSR se centra en cuatro áreas en las que creemos que las empresas –de todos los sectores– pueden trabajar juntas para crear un impacto medible y sostenible en seguridad vial a escala mundial y en localidades específicas.

En primer lugar, aprovechar el capital intelectual y la experiencia colectiva de las compañías integrantes para avanzar en las mejores prácticas para las empresas y sus flotas; abordar los retos estratégicos de seguridad vial en puntos seleccionados en colaboración con los Gobiernos locales y las partes interesadas; identificar ideas útiles mediante la recopilación y gestión de datos para avanzar en soluciones innovadoras, y colaborar con

“ CREEMOS QUE ES HORA DE QUE EL SECTOR PRIVADO TOMÉ MEDIDAS MÁS FIRMES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

Abertis se adhiere a Together for Safer Roads

El Grupo se une a la coalición internacional de empresas privadas líder en el mundo para afrontar el desafío global de la seguridad vial

En 2016, Abertis se ha incorporado a la organización internacional Together for Safer Roads (TSR), una innovadora coalición de empresas líderes en sus respectivos sectores que busca aunar las mejores prácticas para mejorar la seguridad vial y reducir las víctimas en accidentes de tráfico. TSR utiliza su red global para sumar conocimiento, información y tecnología de sectores muy diversos para afrontar el desafío que supone la seguridad vial en el mundo.

La organización, nacida en 2014, está centrada en sumar las mejores prácticas de la industria para obtener una experiencia multisectorial, con el objetivo de impulsar vías de comunicación, vehículos y sistemas mejores y fomentar la seguridad vial entre sus clientes y trabajadores.

La fortaleza de TSR se basa en aunar compañías de ambos lados de Atlántico y de sectores tan diversos como el de la tecnología (AT&T y Facebook), el gran consumo (AB InBev, PepsiCco, Walmart) o los seguros (AIG), entre otros. En conjunto, los miembros de la coalición emplean a más de 3 millones de personas, cuentan con flotas de vehículos que suman cerca de 5.000 millones de kilómetros cada año y operan en cerca de 200 países.

Una de las principales iniciativas de la coalición para aumentar la seguridad vial de todas las personas en el mundo es el Safer Roads Challenge. Mediante este programa, TSR recibe propuestas de iniciativas locales que identifican un reto de seguridad vial en su comunidad. Las localidades ganadoras acogen a un equipo de expertos de las empresas miembros de la coalición que trabaja junto con las autoridades locales para recopilar y analizar la información disponible, y reunirse con los diferentes grupos de interés (gobiernos, empresas, asociaciones y otras organizaciones)

para recoger diferentes puntos de vista sobre las causas del problema y sus posibles soluciones; así como estudiar casos de éxito similares en otras localidades que puedan ser aplicadas en esa situación.

Al final de programa, el equipo de TSR elabora un informe y una presentación incluyendo recomendaciones estratégicas, así como un plan de implementación y medición basándose en la experiencia técnica y la visión estratégica del equipo, los líderes locales y los miembros de la comunidad involucrados en el proyecto.

LA APORTACIÓN DE ABERTIS

- **Experiencia técnica.** En los últimos años, Abertis ha liderado el conocimiento y mejores prácticas en materia de gestión de autopistas para mejorar la fluidez del tráfico y el aumento de la seguridad vial. Como resultado, las ratios de accidentalidad y siniestralidad de la compañía son muy bajas en mercados más maduros como España y Francia, y han mejorado considerablemente en mercados en crecimiento como Brasil, donde en 2015 se redujo la mortalidad más de un 20%.
- **Compromiso con la comunidad (RSC).** Abertis realiza un trabajo de colaboración continuo con sus grupos de interés (administraciones públicas, clientes, trabajadores...) concentrado en acciones de seguridad vial: actividades educativas para los niños, preventivas para los jóvenes (en colaboración con asociaciones de lesionados medulares de accidentes de tráfico, como el Instituto Guttmann de Barcelona y otros centros de Madrid, París, São Paulo y Santiago de Chile) y de divulgación para los conductores mayores. En todas ellas, se fomentan acciones de innovación social con la inclusión de personas con discapacidad.

La función de divulgación se completa con el apoyo al mundo académico a través de la red internacional de las Cátedras universitarias Abertis de Investigación en la Gestión de Infraestructuras y Seguridad Vial.

toda la comunidad de la seguridad vial para ser la voz principal del sector privado.

■ ■ ■
TSR es una coalición de grandes corporaciones, y cada empresa tiene sus propios objetivos y maneras de enfocar el problema. ¿Lo considera un problema o una oportunidad?

Lo consideramos una oportunidad. En el centro de los valores fundamentales de TSR están la acción, la colaboración y el compromiso. Las empresas integrantes participan activamente en las actividades de la coalición con el propósito de progresar en las metas y objetivos de TSR, más allá de la misión individual o el objetivo empresarial de cada compañía integrante. Al unir nuestro conocimiento y experiencia únicos, podemos colaborar y crear asociaciones e iniciativas sostenidas.

■ ■ ■
¿Cómo se están logrando los principales objetivos?

Los cuatro objetivos de TSR se están logrando a través de las iniciativas orientadas a resultados. La primera de ellas es educar a las pequeñas y medianas empresas sobre las mejores directrices implementadas para el desarrollo y gestión de programas de transporte, a través de nuestro informe *Advancing Road Safety Best Practices for Companies and Their Fleets* (Mejora de las mejores prácticas de seguridad vial para las compañías y sus flotas).

Otra iniciativa que persigue TSR es involucrar a más de un millón de personas en 45 países sobre cómo ser usuarios más seguros de las carreteras durante el Día Mundial de la Seguridad y la Salud en el Trabajo, cada año. También identificar las causas fundamentales y ofrecer una recomendación estratégica a las localidades sobre sus desafíos de seguridad vial a través de nuestro programa *Safer Roads Challenge*.

Por último, queremos pertenecer a la comunidad de expertos para incrementar la colaboración multisectorial y el papel del sector privado en la mejora de la seguridad vial.

■ ■ ■
Actualmente, hay tres proyectos locales: en Shanghái, en São Paulo y en Atlanta. ¿Están planeando comenzar en otras ciudades?

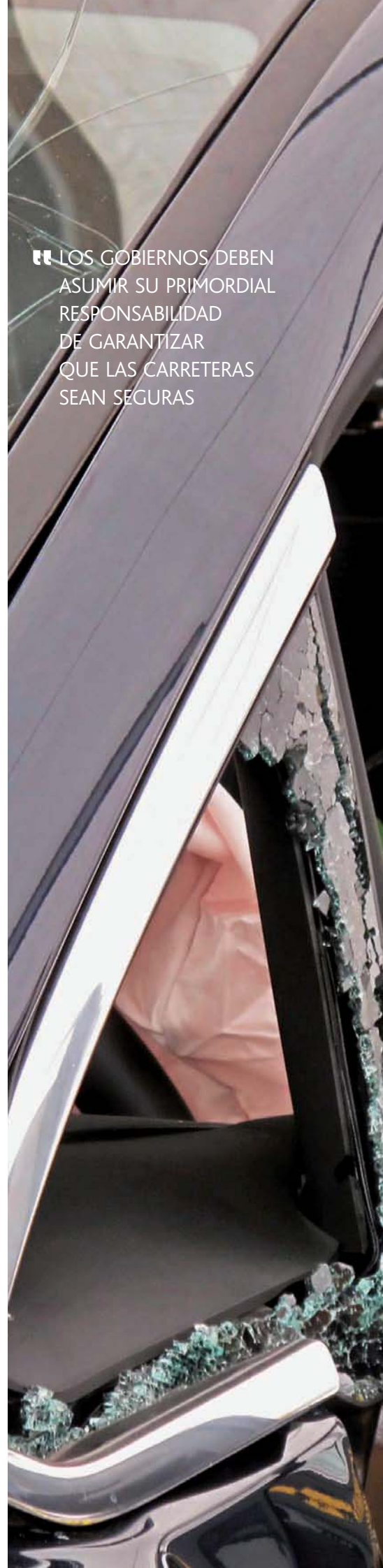
Shanghái, São Paulo y Atlanta son las tres primeras colaboraciones piloto de TSR como parte del programa *Safer Roads Challenge*. Como con todo lo que hacemos como coalición, nuestro objetivo es escalar las lecciones aprendidas. Una vez que podamos entender los resultados de los primeros tres proyectos piloto, examinaremos el enfoque correcto con el fin de expandirlo a otras ciudades a escala mundial.

■ ■ ■
¿En qué difieren los desafíos de seguridad vial de ciudades tan distintas?

Cada desafío en estas ciudades proviene del reconocimiento por parte de los gobiernos locales de que hay demasiadas muertes y accidentes en la carretera, y que es necesario un compromiso para salvar esas vidas. En 2014, la tasa de accidentes en North Avenue, en la ciudad de Atlanta (Estados Unidos) fue más del 200% que el promedio estatal en vías similares. En 2014, São Paulo tuvo 15,4 muertes por carretera por cada 100.000 personas, mayor que en todo EE. UU. Y Shanghái tuvo 3,73

■ ■ ■
EL COMPROMISO Y LA CAPACIDAD DE LAS ADMINISTRACIONES LOCALES PARA IMPULSAR EL CAMBIO SON FUNDAMENTALES

■ ■ ■
LOS GOBIERNOS DEBEN ASUMIR SU PRIMORDIAL RESPONSABILIDAD DE GARANTIZAR QUE LAS CARRETERAS SEAN SEGURAS





muerres por cada 100.000 personas, frente al 1,7 de Hong Kong o el 1,6 de Tokio.

La diferencia está en las causas de los accidentes y las soluciones que debemos implementar. En la North Avenue de Atlanta, eso es exactamente lo que TSR está intentando descubrir. En Shanghái, se han identificado puntos negros y se están desarrollando planes de gestión y de mejora de las infraestructuras. En el caso de São Paulo, hay en curso un programa de formación de la Policía para controlar más el exceso de velocidad..

■ ■ ■
TSR colabora con las administraciones. ¿Cuál es su importancia en la evolución de la seguridad vial? ¿Han recibido bien a TSR?

El compromiso y la capacidad de las administraciones locales para impulsar el cambio son fundamentales. Es un requisito para que TSR se involucre con una ciudad mediante el programa *Safer Roads Challenge*. Así podemos establecer alianzas verdaderamente beneficiosas para ambas partes.

Como se señala en el Libro Blanco del Grupo de Expertos de TSR, *Investing in Road Safety: A Global Imperative for the Private Sector* (Invertir en seguridad vial: un imperativo global para el sector privado), los gobiernos, en todos sus niveles, deben asumir su primordial responsabilidad de garantizar que las carreteras sean seguras y que se preste atención a las víctimas de accidentes. Pero las empresas tienen un papel de apoyo al Gobierno, especialmente ahí donde están presentes, abogando por la acción del Gobierno, incluyendo los requisitos de seguridad en sus contrataciones y proporcionando experiencia a través de alianzas estratégicas.

■ ■ ■
Desde su punto de vista, ¿cuáles son los mayores cambios que debe hacer el sector privado para mejorar la seguridad vial?

En primer lugar, cada empresa del sector privado necesita entender que es imperativo invertir en seguridad vial. La seguridad de las carreteras afecta a personas y negocios en todas partes. Un porcentaje significativo de muertes en las carreteras –con estimaciones que lo elevan hasta un tercio de ellas– involucra a alguien que conduce por trabajo y que no incluye a las personas en los traslados a o desde sus lugares de trabajo. La seguridad de las carreteras del mundo

impacta no sólo en la salud y la seguridad de los empleados, sino también en el buen funcionamiento de las cadenas de suministro y la productividad en general.

■ ■ ■
Uno de los puntos fuertes de TSR es el Panel de Expertos, ¿cuál es su papel dentro de TSR?

Al fundar TSR, era importante para nosotros establecer un Panel de Expertos independiente con líderes internacionales de renombre mundial en seguridad vial que nos asesorara. En conjunto, el Panel de Expertos proporciona a la coalición recomendaciones clave sobre cómo el sector privado puede abordar las muchas facetas diferentes de la seguridad vial, así como participar activamente en nuestras iniciativas y programas para proporcionar asesoramiento estratégico en el proceso.

■ ■ ■
La industria automotriz está avanzando a gran velocidad y uno de los mayores desafíos es de qué modo puede ayudar la tecnología en la lucha contra los accidentes de tráfico. Desde su punto de vista, ¿cómo está alineada la tecnología con la seguridad vial?

Las tecnologías de la información y la comunicación conectan automóviles, caminos y personas de nuevas maneras, que transformarán el mundo del transporte, pero requiere que se establezcan políticas y una estandarización para mitigar los nuevos retos de seguridad. Todos los sectores necesitarán invertir en investigación y abordar cada tecnología a través del filtro de asegurar la seguridad.

■ ■ ■
Abertis acaba de incorporarse al programa, ¿cómo cree que puede contribuir a la coalición?

Como único miembro de TSR en el sector de la gestión de autopistas y una de las primeras empresas europeas en adherirse a la coalición, Abertis aporta una experiencia técnica en torno al flujo de tráfico que ofrece una perspectiva única de cómo mejorar la seguridad vial y reducir las muertes y lesiones en las carreteras de todo el mundo. Durante años, Abertis también ha facilitado muchos esfuerzos intersectoriales para ayudar a TSR a afinar y expandir nuestra asociación estratégica tanto a escala mundial como dentro de las comunidades locales. ■



Mejora la movilidad en la isla en los últimos cinco años



Metropistas, pionera en tecnología de carriles dinámicos de movilidad

La concesionaria de Puerto Rico es una de las primeras en integrar un algoritmo inteligente que adapta las tarifas a las condiciones del tráfico, al calcular el precio en función de la congestión en tiempo real

TEXTO Y FOTOS ABERTIS



Uno de los proyectos más destacados es el Carril de Peaje Dinámico en la autopista PR-22.

Metropistas, filial de Abertis en Puerto Rico, está inmersa en un amplio programa de modernización de la red que ha tenido como resultado la mejora de la movilidad de la isla en los últimos cinco años. Se trata de un ejemplo más del resultado que puede aportar la colaboración publicoprivada en el modelo concesional de carreteras para alcanzar acuerdos de impulso de las nuevas tecnologías para la mejora de la movilidad, la seguridad vial y el medio ambiente. El caso de Metropistas muestra cómo la aplicación de innovación y nuevas tecnologías permite un uso más sostenible de la infraestructura.

Uno de los proyectos más destacados es el Carril de Peaje Dinámico (DTL, por sus siglas en inglés) en la autopista PR-22. Este

carril presenta una tarificación dinámica: el precio varía en tiempo real, cada cinco minutos, basándose en la información real del tráfico y de los niveles de congestión de cada momento del día.

Se trata de una solución innovadora de infraestructuras conectadas, pionera en los Estados Unidos. Durante la redacción del proyecto, en 2012 y 2013, era el único carril dinámico de estas características en el país. Hasta entonces, los carriles de tarificación dinámica lo eran en función de elementos fijos, como el número de ocupantes o los diferentes horarios –pico o valle– a lo largo del día.

Sin embargo, el caso de Metropistas es uno de los pocos que integra un algoritmo

inteligente que adapta las tarifas a las condiciones del tráfico. Calcula el precio dependiendo de los niveles de congestión en tiempo real y permite al usuario tomar su decisión de acceder o no al carril gracias a una señalización que se actualiza continuamente.

METROPISTAS MUESTRA CÓMO APLICAR INNOVACIÓN Y NUEVAS TECNOLOGÍAS PERMITE UN USO MÁS SOSTENIBLE DE LA INFRAESTRUCTURA

LA MODERNIZACIÓN DE LA RED DE METROPISTAS HA PRESTADO ESPECIAL ATENCIÓN TAMBIÉN A MEDIDAS MEDIOAMBIENTALES Y DE SOSTENIBILIDAD

Un sistema que ahorra tiempo

El DTL de Metropistas se ideó inicialmente para mejorar el tráfico y la velocidad del carril específico para autobuses, pero finalmente se abrió a los vehículos ligeros con una gran aceptación desde el principio.

Los beneficios de esta innovación son numerosos, no sólo para los clientes que escogen el DTL con un ahorro de hasta 30 minutos en sus desplazamientos, sino también para el resto de los usuarios de la autopista, al mejorar la fluidez de los carriles convencionales de la vía. En este caso, el ahorro de tiempo es de 15 minutos. Por no olvidar las ventajas intangibles asociadas a la mejora de la seguridad vial.

En la actualidad existen aún pocos ejemplos de este tipo de infraestructura y ya hay muchos estados interesados en este tipo de tecnología.

El DTL es, además, un carril reversible, es decir, que puede funcionar en diferentes direcciones, según el momento del día –mañana y tarde–; una solución que ha comportado el incremento de la capacidad en horas pico, sin necesidad de ampliar la infraestructura ni de realizar un importante gasto presupuestario. El proceso de cambio de la dirección en estos carriles se hace de una manera fácil y sin afectación del tráfico, resultando en un carril tan seguro como el resto.

Esta solución, presente en los Estados Unidos desde 1984, presenta una gran oportunidad para la mejora del tráfico en grandes urbes de Europa, Sudamérica y Asia.

'Free-flow'

El proyecto de modernización también ha implicado la instalación de un sistema de peaje *free-flow*. Un proyecto que ha implicado la demolición de los peajes conven-

cionales (las tradicionales marquesinas) y la instalación de un sistema de diez pórticos *non-stop* que permiten el paso por la autopista sin tener que detenerse en la cabina de peaje. El proyecto se realizó en dos etapas. En un primer lugar, se decidió en 2011 evolucionar desde un *mix* de pago en efectivo y electrónico (entonces, en una proporción del 45-55% de las transacciones) a un sistema totalmente automatizado de pago 100% electrónico a través de las ETC Express Lanes.

El siguiente paso comportó la evolución a un sistema de peaje sin barrera o *free-flow* que consistió en la instalación de diez pórticos y un sistema de *back-office* de recopilación de fotografías y datos. En el caso de Puerto Rico, el Gobierno asume el riesgo de los impagados y es el encargado del establecimiento de multas.

En los próximos tres años, Metropistas procederá a la retirada de las antiguas cabinas

EL DTL de Metropistas se abrió a los vehículos ligeros con una gran aceptación desde el inicio.





El sistema de peaje sin barrera o *free-flow* ha sido otra de las evoluciones.

de peaje con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad, de tráfico y de sostenibilidad medioambiental de sus autopistas.

El sistema de *free-flow* ya está extendido en los Estados Unidos y también se empieza a extender en Europa, como el peaje del Dartford Crossing, en el Reino Unido, o la carretera de circunvalación de Dublín, la M-50, ambas gestionadas por la filial de servicios y tecnología de peajes de Abertis, Emovis. Este sistema *free-flow* permite reducir la congestión, el número de accidentes y las emisiones de CO₂.

Beneficios para el entorno

El proyecto lleva implícita también la reconfiguración de la vía para establecer el cobro bidireccional, que no era posible hasta la fecha. Los nuevos pórticos permiten superar las limitaciones de espacio para las cabinas de peaje que existían hasta ahora y que sólo permitían el cobro en una dirección, lo que suponía desajustes. Ahora es posible reconfigurar el cobro direccional en la vía, con un consiguiente ajuste

de tarifas, que permite un sistema de pago del peaje más justo para el cliente, al adecuarse el precio al recorrido realizado.

Por último, la modernización de la red de Metropistas ha prestado atención también a medidas medioambientales y de sostenibilidad. Por ejemplo, se ha renovado todo el sistema de iluminación para adaptarlo a la tecnología LED lo que ha permitido reducir costes y mejorar la iluminación de la vía, con el consiguiente efecto positivo en la seguridad vial y la comodidad del cliente.

■ ■ ■
METROPISTAS HA FIRMADO CINCO ACUERDOS CON LA ADMINISTRACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SOLUCIONES TECNOLÓGICAS

El plan de modernización de Puerto Rico es un ejemplo más de cómo la inversión privada, de acuerdo con las administraciones concedentes, puede mejorar la infraestructura y la movilidad. Metropistas ha firmado cinco acuerdos con la Administración de la isla para la implementación de soluciones tecnológicas, con la consiguiente extensión de la duración de los contratos, para compensar las inversiones.

Una nueva experiencia que demuestra cómo la colaboración publicoprivada puede ser altamente beneficiosa para todos los actores implicados en la red de infraestructuras –administraciones, concesionarios y clientes– en muy diversos ámbitos –económicos, seguridad, ambiental y de servicio–, sobre todo en momentos en los que las administraciones presentan un limitado acceso a los mercados financieros.

En la actualidad, Abertis trabaja en acuerdos similares de nuevas inversiones en sus infraestructuras en países como Francia, Argentina, Chile o Brasil. ■

Abertis mantiene el 80% de la participación

Abu Dhabi Investment Authority entra en el negocio de Abertis en Chile

El Grupo cierra un acuerdo con una filial del fondo soberano árabe para darle entrada con una participación del 20% en el negocio de Abertis Chile, principal operadora de autopistas del país

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

En el mes de octubre, Abertis ha alcanzado un acuerdo con una sociedad propiedad al 100% de Abu Dhabi Investment Authority (ADIA) para darle entrada en su negocio en Chile con una participación minoritaria, equivalente al 20% de los derechos económicos del mismo. El cierre de la operación se encuentra sujeto al cumplimiento de ciertas condiciones suspensivas.

El acuerdo engloba la totalidad de las concesiones gestionadas por Abertis en el país andino, y en las que Abertis contaba hasta la fecha con el 100% de participación. Tras la

firma, Abertis mantiene el 80% de la participación y continúa ejerciendo el rol industrial. Asimismo, la compañía seguirá consolidando

EL GRUPO YA CUENTA CON SOCIOS FINANCIEROS EN LOS PRINCIPALES MERCADOS EN LOS QUE ESTÁ PRESENTE: FRANCIA, ESPAÑA, BRASIL, PUERTO RICO Y CHILE

por integración global en las cuentas del Grupo. La operación implica para el Grupo una entrada de caja de 495 millones de euros.

El negocio de Abertis en Chile generó, en el primer semestre del año 2016, 220 millones de euros de ingresos y 166 millones de euros de Ebitda. La operación con la filial de ADIA otorga valor a la cartera de activos de Abertis en Chile, que de esta manera se refuerza financieramente para apoyar su crecimiento en el país, tanto orgánica como inorgánicamente.

Este acuerdo confirmará la solidez de un modelo de negocio basado en la incor-



Chile es el tercer mercado del Grupo por Ebitda, por detrás de Francia y España.



Abertis es la mayor operadora de autopistas en Chile por tráfico, con un total de 771 km gestionados.

poración a largo plazo de socios financieros que confían en los proyectos, la gestión y el rol industrial de Abertis. El Grupo ya cuenta con socios financieros en los principales mercados en los que está presente: Francia, España, Brasil, Puerto Rico y, tras este anuncio, Chile.

Chile es, para Abertis, uno de los mercados de concesiones más atractivos del mundo, gracias a que cuenta con un marco regulatorio claro, estable y consolidado, y con la mayor tasa de PIB per cápita de la región. Este país 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 el conjunto de la sociedad.

Chile es el tercer mercado del Grupo por Ebitda, por detrás de Francia y España, con un 11% del total. ■

Principal operadora en Chile

Abertis es la mayor operadora de autopistas en Chile por tráfico, con la gestión de un total de 771 km repartidos en seis concesiones:

- 1. Rutas del Pacífico, que une Santiago con Valparaíso y Viña del Mar en la zona central del país (141 km).
- 2. Autopista Los Andes, que conecta la ciudad de Los Andes con la Ruta 5 Norte de Chile y el puerto de Valparaíso (92 km).
- 3. Autopista del Sol (133 km), que une Santiago de Chile con el puerto de San Antonio.
- 4. Elqui, que conecta Los Vilos-La Serena en el norte del país (229 km).
- 5. Autopista Los Libertadores (116 km), que comunica la capital del país con importantes ciudades al norte de la Región Metropolitana de Santiago.
- 6. Autopista Central, parte del eje norte-sur de la ciudad de Santiago (61 km), la de mayor tráfico de Chile.

Chile es, para Abertis, uno de los mercados de concesiones más atractivos del mundo, por su marco regulatorio claro, estable y consolidado, y con la mayor tasa de PIB per cápita de la región.



Reducción significativa de la siniestralidad

Arteris mejora la seguridad vial con su programa de obras

El proyecto de ampliación de la autopista BR-116 en el estado de Paraná (Brasil) reduce el índice de accidentes en un 50%

TEXTO Y FOTOS ARTERIS

El ambicioso programa de obras de mejora de la red de Arteris ya está dando sus frutos en cuanto a mejora de la fluidez del tráfico y de la seguridad vial. Uno de los proyectos más destacados del año, la ampliación y la mejora del diseño de la autopista BR-116 en Paraná, de la concesionaria Planalto Sul, ha presentado resultados significativos en cuanto a la reducción de los índices de siniestralidad. En abril de 2016, se completaron más de nueve kilómetros de

duplicación, entre las ciudades de Fazenda Rio Grande y Mandirituba. "Se trata de un avance muy importante en una obra muy esperada en la región. Con esta nueva entrega, son ya 19 kilómetros de nueva vía desdoblada, lo que supone el 75% del total del proyecto, que comprende la mejora de un tramo de 25 kilómetros", destaca el responsable de la Autopista Planalto Sul, César Sass.

La obra, que supone también la construcción de un puente y varios pasos a des-



JUNTO CON LAS SOLUCIONES DE INGENIERÍA, TAMBIÉN SE HA TRABAJADO EN PROYECTOS EDUCACIONALES Y CAMPAÑAS EN LA VÍA PARA CONCIENCIAR A LOS ADULTOS Y LOS NIÑOS SOBRE LA SEGURIDAD VIAL

nivel, supone la mejora de la fluidez del tráfico y la eliminación de las colisiones frontales, que comportan un alto número de víctimas mortales. En concreto, el número de accidentes en el nuevo tramo de la vía ha caído en un 93%.

Esta caída se ha desarrollado en diferentes fases. Entre 2013 y febrero de 2014, antes del inicio de las obras, se registraron 36 accidentes. Ya iniciados los trabajos el número cayó hasta seis. Hoy, tras la conclusión del tramo, este número es ya cero.

Ingeniería

Una de las actividades del Grupo Estratégico de Reducción de Accidentes (GERAR) y el Programa de Reducción de Accidentes contempla mejoras en los puentes más críticos, como el que se encuentra en el kilómetro 148, en Mandirituba. Se decidió incrementar la señalización, reducir el riesgo.

Junto con las diversas soluciones de ingeniería, también se ha trabajado en proyectos educativos y campañas en la vía, con el objetivo de concienciar a los adultos y a los niños sobre la seguridad vial, lo que ha ayudado a reducir el índice de accidentalidad.

Además, se ha trabajado en colaboración con la Policía Rodoviária Federal en operaciones de control. Personal mecánico de la concesionaria controla, junto con la policía, las condiciones de los frenos, el tiempo que el conductor está conduciendo, si cuenta con el equipo obligatorio, así como también el control del peso. También puede comprobar si el conductor está bajo los efectos del alcohol u otras sustancias.

"Estamos viendo ya los resultados de la obra con una reducción significativa de accidentes en el trecho duplicado, lo que convierte a la autopista BR-116 en una vía más segura, proporcionando al usuario un viaje más tranquilo y cómodo", destaca César Sass.

Planalto Sul

La autopista Planalto Sul es una de las nueve concesionarias de Arteris y es responsable, desde 2008, de los 412 kilómetros de la autopista BR-116, que unen Curitiba, capital del estado de Paraná, con la frontera de los estados de Santa Catarina y de Río Grande del Sur. La concesión lleva implícita la inversión de 1.900 millones de reales durante su vida de 25 años (hasta 2032). ■

Debate sobre la financiación de las infraestructuras en el seminario 'Infraestructura y desarrollo en Brasil'

- David Díaz, consejero delegado de Arteris, participó en las jornadas *Infraestructura y desarrollo en Brasil* organizadas en Brasilia por el periódico *Valor Econômico* con la presencia del presidente Michel Temer y del ministro de Hacienda, Henrique Meirelles.
- El seminario permitió a los ponentes abordar las perspectivas de la economía brasileña y, en concreto, debatir sobre la financiación de las infraestructuras del país, en un momento en el que Brasil necesita impulsar el capital privado en el sector. Según la Confederación Nacional de Industria (CNI), Brasil invierte en infraestructuras un 2% del producto interior bruto. La iniciativa privada supone tan sólo la mitad de los recursos aportados.
- David Díaz participó en el segundo panel, centrado en *Financiación para nuevas concesiones: cómo atraer inversiones y eliminar trabas*, junto con Moreira Franco, ministro de la secretaría ejecutiva del Programa de Colaboración en Inversiones (PPI, por sus siglas en portugués).
- Para Díaz, el encuentro supuso una gran oportunidad para hablar del futuro de nuestro sector: "En Arteris, tenemos proyectos preparados para ser ejecutados, con efectos inmediatos en la generación de empleo en el país. Y tomamos el ejemplo de países en Europa, como Italia o Francia, que están apoyándose en la iniciativa privada para impulsar sus economías".
- El primer panel, *Cómo financiar las infraestructuras*, contó con la presencia de Maria Silvia Bastos, presidenta del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES); mientras que el tercer debate, *Seguridad jurídica y revisión de los marcos regulatorios en Brasil*, cerró el encuentro.



Un momento del seminario en el que tomó parte David Díaz, consejero delegado de Arteris.



El túnel, geolocalizado en la aplicación.

Mayor atención al usuario

Sanef y la 'app' Waze colaboran para mejorar la información del tráfico en tiempo real

Los 30.000 usuarios diarios de los túneles de la autopista A14, en París (Francia), no perderán la conexión de red y podrán seguir informando sobre las condiciones del tráfico

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

La filial francesa de Abertis, Sanef, ha firmado un acuerdo para compartir información con Waze, la aplicación de tráfico y navegación que permite a los usuarios informar sobre el estado del tráfico en las carreteras, lo que ahorra tiempo y combustible en los desplazamientos.

Dentro de este acuerdo, Sanef equipará los túneles de la autopista A14, en la región francesa de Île-de-France (París), con balizas repetidoras de señal cada 40 metros. Así los 30.000 usuarios diarios de los túneles no perderán la conexión de red y podrán seguir

informando sobre las condiciones del tráfico en la autopista en tiempo real. El uso de la aplicación es muy sencillo: los usuarios intro-

EL OBJETIVO ES PERFECCIONAR EL CONOCIMIENTO DE LA CIRCULACIÓN, INFORMAR SOBRE LOS POTENCIALES RETRASOS EN LOS TRAYECTOS DE LOS USUARIOS Y EVITAR LOS ATASCOS

ducen su dirección de destino, mantienen la aplicación abierta en los teléfonos móviles y así la aplicación les notifica si se acercan a algún obstáculo o dificultad en la vía. Asimismo, gracias a la tecnología Bluetooth, los conductores, de manera anónima, reportan la información del tráfico en tiempo real, condiciones del camino y clima. Estos datos, agregados y analizados por Waze, proveen de información detallada de lo que está sucediendo en el camino y permiten a Sanef tomar decisiones y actuar en materia de vialidad de una forma más rápida. ■

Campana de sensibilización

Novedosa actuación de Sanef para concienciar sobre buenos hábitos al volante

La compañía, junto con el Ministerio del Interior francés, lleva a cabo una acción para cambiar multas por cursos de conducción



TEXTO Y FOTOS SANEF



Sanef mantiene su preocupación por la seguridad vial no sólo a través de la continua mejora de sus infraestructuras, sino también mediante acuerdos con los grupos de interés y acciones de sensibilización. La compañía, junto con un grupo de grandes empresas, ha firmado un acuerdo con el Ministerio del Interior y de Trabajo francés con el objetivo de colaborar con las administraciones públicas en aras de lograr una mayor concienciación sobre una conducción responsable.

Entre las diferentes acciones, destaca una novedosa acción que tuvo lugar el pasado mes de noviembre, con la presencia del delegado interministerial de la Seguridad Vial, Emmanuel Barbe; del prefecto de la región de l'Oise, Didier Martin, y del director general de Sanef, Lluís Deulofeu.

Durante unas horas y en un determinado tramo de una autopista de Sanef, la policía paraba a conductores infractores y se les ofrecía como alternativa a la multa el seguimiento de un curso exprés sobre conducción, centrado en las distancias de seguridad y las distracciones al volante.

En diferentes pruebas, los conductores debían realizar recorridos usando el móvil o llevando unas gafas que simulaban los efectos del alcohol. La visualización posterior de los vídeos por parte de los participantes servía para sensibilizar acerca de las consecuencias de una conducción irresponsable.

La convocatoria tuvo un gran éxito, con la participación en los cursos de más del 80%



Presentación institucional de la campaña.

de los conductores involucrados (23 de un total de 28).

Otros colectivos

Asimismo, se ha renovado la campaña de seguridad vial para los trabajadores de la compañía. Bajo el título "Anticipez", la campaña centra su mensaje en la anticipación y es trilingüe (francés, inglés y alemán) con el objetivo de llegar a un mayor número de personas.



SANEF COLABORA CON LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS EN ARAS DE LOGRAR UNA MAYOR CONCIENCIACIÓN SOBRE UNA CONDUCCIÓN RESPONSABLE

Además, Sanef prepara la cuarta edición de Autoroute Academie.com: un portal dedicado a la conducción de los jóvenes que, a través de la telerrealidad de sus webseries, quiere dar un mensaje pedagógico y dinámico para aprender a conducir por la autopista. Esta nueva edición se centrará en la conducción dentro de los túneles.

Observatoire

Como cada año, la división en Francia presentó en verano de 2016 un nuevo Observatoire de la Sécurité Routière, que ya se ha consolidado como un documento imprescindible para conocer el comportamiento de los conductores franceses. En la edición de 2016, se prestó atención especial al uso incorrecto de los carriles, con el abuso del carril central, al mínimo uso de los intermitentes y a la utilización del móvil durante la conducción. ■



Izq., el consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, ante el consejero de Territorio, Josep Rull, en la inauguración de los enlaces de Sitges (arriba) y Mataró (sobre estas líneas).

Una arteria básica para las poblaciones de la zona

Abiertos los nuevos enlaces de la autopista C-32 en Sitges y Mataró

Autopistas ha invertido 12,7 millones de euros en dos nuevos accesos que potencian la seguridad vial, mejoran la conectividad de los territorios y garantizan la fluidez del tráfico



TEXTO ABERTIS FOTOS AUTOPISTAS

Autopistas avanza con su plan de inversiones y de mejoras en las autopistas. En los meses de verano entraron en funcionamiento los nuevos enlaces de la autopista C-32 (tramos norte y sur) a la altura de las ciudades de Sitges y Mataró, en Barcelona. La compañía ha invertido un total de 12,7 millones de euros en ambos proyectos, que forman parte del plan de inversiones acordado entre la Generalitat de Cataluña y las concesionarias Aucat e Inviat, del Grupo Abertis.

En el mes de julio entró en funcionamiento el nuevo nudo de Sitges Centro. Se ha remodelado el enlace para dar acceso directo a los vehículos al polígono de Les Pruelles-Mas Alba, mejorando la capacidad y la seguridad de la calzada en sentido Bar-

celona hasta la salida 21 (puerto Aiguadolç). La nueva configuración permite que los camiones y otros vehículos no tengan que atravesar el núcleo urbano, lo que redundará en una mejora de la seguridad vial para la ciudad de Sitges.

También se ha construido un tercer carril en la calzada de la autopista en sentido Barcelona, a lo largo de un kilómetro, para mejorar el servicio y la seguridad hasta la salida 31.

Por su parte, el otro nuevo acceso de la autopista se encuentra a la altura de Mataró y se puso en servicio el pasado mes de septiembre. Gracias a esta obra, se han mejorado las conexiones de la autopista con el centro de la ciudad de Mataró y la carretera C-60, así como con el Hospital de Mataró y el centro comercial Mataró Parc, que ahora cuenta

con una pasarela peatonal. La actuación ha incluido también la mejora del enlace 99, en Argenton, para favorecer la circulación.

Esta infraestructura se ha ejecutado siguiendo criterios estrictos de sostenibilidad: se han utilizado más de 47.000 metros cuadrados de tierra vegetal en la ejecución y se ha utilizado tecnología innovadora para reducir el impacto acústico de los vehículos.

Los dos tramos donde se han efectuado las obras son una arteria básica de la red de comunicaciones, especialmente concurridos por los ciudadanos de los alrededores. Con estas actuaciones que han ejecutado las concesionarias de Grupo Abertis se contribuye a una mejora del tráfico, de la seguridad vial, de la conectividad y de la accesibilidad de conductores y peatones. ■

El juego de móvil de Autopistas para ser un buen conductor

'Autopistas car trip adventure' enseña seguridad vial jugando

Se trata de una propuesta dirigida a los niños y centrada en cómo afrontar un viaje en coche de forma segura



TEXTO Y FOTOS AUTOPISTAS

Con el objetivo de ayudar a formar a los que serán conductores en el futuro, Autopistas ha lanzado *Autopistas car trip adventure*. Este juego de seguridad vial, integrado en la aplicación móvil Autopistas en Ruta, acerca de forma sencilla y divertida las claves para planificar y realizar un viaje seguro, con varios minijuegos para conocer la señalización, las carreteras, los comportamientos responsables al volante y todo lo relativo a la seguridad vial en un viaje por la autopista. El juego va dirigido a niños de entre 6 y 8 años y contiene consejos de seguridad sobre cómo hay que colocar el



50.000 descargas

- Autopistas en Ruta, que ya cuenta con más de 50.000 descargas en su primer año, es una aplicación de móvil gratuita, disponible para sistemas iOS y Android.
- La app integra un sistema que, en caso de accidente o avería, geolocaliza el vehículo y conecta automáticamente con los cuatro centros de operaciones y seguridad vial de Autopistas que trabajan las 24 horas al día.
- Ofrece un sistema de llamada de emergencia a bordo, basado en el 112 europeo y similar al sistema eCall propuesto por la Unión Europea, de implantación obligatoria en los vehículos europeos a partir de 2018.
- Permite consultar información de tráfico en tiempo real, incidencias y las obras en la vía y las cámaras de tráfico, además de localizar servicios en ruta (gasolineras, áreas de servicio, talleres y lugares de interés turístico).

equipaje o cómo conducir dependiendo de la situación meteorológica, entre otros.

En el proceso de la creación de la app, participaron los hijos de los empleados de la compañía. Los niños se encargaron de probar la versión beta y dar sus opiniones, que ayudaron a mejorar algunos aspectos de él.

La propuesta cuenta con dos modos de uso: jugar a los minijuegos por separado o iniciar un recorrido por la autopista que integra todos los minijuegos. Si optan por jugar por separado, podrán elegir el minijuego que quieran; por ejemplo, ordenar el maletero para que quepa el equipaje, ir de compras en la estación de servicio para cubrir las necesidades de los pasajeros, etcétera.

En cambio, si eligen el recorrido, se inicia la partida como si se comenzara un viaje por la autopista. En primer lugar, tendrán que colocar a los pasajeros y abrocharles el cinturón. Una vez realizado con éxito emprenderán la marcha, durante la que se presentarán dife-

Autopistas organizó en Granollers y San Rafael diferentes talleres infantiles recreando el juego.

rentes retos. Entre ellos, tendrán que decidir si encienden las luces antiniebla, si activan el limpiaparabrisas o se ponen las gafas de sol, todo ello dependiendo de las condiciones meteorológicas.

Además, deberán llevar el control de la gasolina y efectuar, cuando sea necesario, las paradas reglamentarias en las estaciones de servicio.

Los jugadores tendrán que optar siempre por elegir la opción más segura para los pasajeros y así lograr completar las pantallas y llegar al destino de forma exitosa. ■

EN EL PROCESO DE CREACIÓN DE LA 'APP', PARTICIPARON LOS HIJOS DE LOS EMPLEADOS DE LA COMPAÑÍA

Este año ha patrocinado el Festival de Cine de San Sebastián

Segundo Festival Internacional cinematográfico 4K

El certamen nació para impulsar la creación y exhibición de contenidos audiovisuales grabados con la mayor calidad de imagen posible con la tecnología actual

TEXTO Y FOTOS ABERTIS



Hispasat, el operador español de satélites de comunicaciones líder en la distribución de contenidos en español y portugués, celebró el pasado mes de septiembre la segunda edición del Festival Internacional 4K. El certamen es uno de los primeros en el mundo dedicado íntegramente a cortometrajes grabados y posproducidos en 4K.

La gala se celebró en el Centro Internacional de Cultura Contemporánea Tabakalera de San Sebastián, en la que se dieron a conocer las seis obras premiadas en la segunda edición del certamen.

El jurado estuvo integrado por los directores de cine Fernando Colomo y Paula Ortiz,

el productor Adrián Guerra e Ignacio Sanchis, director de Negocio de Hispasat, entre otros miembros.

El Premio Hispasat al Mejor Cortometraje fue para *Anómalo*, de Aitor Guterrez;

EL HDR PERMITE REPRODUCIR UNA GAMA DE LUMINANCIA MÁS AMPLIA PARA CONSEGUIR UN MAYOR NIVEL DE DETALLE, MÁS BRILLO, MAYOR CONTRASTE Y MÁS COLOR, MÁS REALISMO

el Premio Cine365 al Mejor Director fue para *The devil on your back*, de Haritz Zubillaga; el Premio Samsung SUHD del Jurado, para *Un lugar*, de Iván Fernández de Córdoba; el Premio Dolby al Mejor Sonido, para *The darkness keeper*, de Rodrigo Atiénzar; el Premio RTVE al Mejor Cortometraje de Escuela de Cine, para *Calas para Eva*, de Ilune Díaz, y el Premio Fujifilm/SGO a la Mejor Fotografía, para *Empathy*, de Víctor Claramunt.

En el transcurso de la gala Carlos Espinós, consejero delegado de Hispasat, resaltó la rapidez con la que se está implantando la tecnología de Ultra Alta Definición (UHD) y sus excelentes perspectivas en un futuro inmediato. Destacó el avance tecnológico que ha supuesto el HDR (Alto Rango Dinámico), que permite reproducir una gama de luminancia más amplia para conseguir un mayor nivel de detalle, más brillo, mayor contraste y más color, logrando mayor realismo.

Novedades

El Festival Internacional Hispasat 4K se ha convertido en 2016 en patrocinador del Festival de San Sebastián. Por este motivo, todas sus actividades se han desarrollado en el marco de este evento cinematográfico. Esta segunda edición ha incorporado, además, dos nuevos galardones: la categoría de Mejor Dirección, que otorga al ganador la posibilidad de dirigir un largometraje producido por Cine365 Film a lo largo del 2017, y el Premio del Jurado, patrocinado por la nueva gama de televisores Samsung SUHD.

Hispasat ha puesto en marcha este festival internacional con el objetivo de impulsar la creación y exhibición de contenidos audiovisuales grabados en 4K, o UHD, la última gran revolución tecnológica del sector audiovisual. ■



El Amazonas 5 y el Hispasat 36W-1 formarán parte de la flota de Hispasat.

Su tecnología permite reducir los costes satelitales

Hispasat lanzará nuevos satélites en 2017

En 2017, el operador contará con tres nuevos satélites: Hispasat 36W-1, Amazonas 5 e Hispasat 30W-6, que se sumarán a la flota de Hispasat para aumentar su oferta de servicios

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

■ Hispamar satélites, filial brasileña de Hispasat, lanzará tres nuevos satélites en 2017. Los Hispasat 36W-1, Amazonas 5 e Hispasat 30W-6 se sumarán a la flota de satélites del Grupo para aumentar la oferta de servicios de telefonía, audiovisuales, redes corporativas o Internet de banda ancha, entre otras soluciones de telecomunicaciones. Los tres satélites tendrán cobertura en América y contarán con banda Ka, un rango de frecuencias de ondas capaces de transportar grandes cantidades de datos.

Según Sergio Chaves, gerente de Negocio para América del Sur de Hispamar, "la compañía fue pionera en la oferta de banda Ka para América Latina y mantiene su apuesta

por esta tecnología, ya que permite disminuir el coste unitario del servicio satelital para acceso a Internet, que lo hace más competitivo y facilita su extensión a un número mucho mayor de personas, y no sólo a las de mayor capacidad adquisitiva. De esta manera, se podrá generalizar el acceso a la red global para una mayoría de ciudadanos y generar mayor demanda tanto en Brasil como en otros países de la región".

Chaves ha explicado que la banda Ka "es una tecnología ideal para la conectividad a Internet de banda ancha, así como para *backhaul* de redes móviles y servicios corporativos". Además, el gerente de Negocio para América del Sur ha anunciado que Hispamar está tratando de ofrecer mayor valor añadido a sus clientes, para lo que desarrollará acuerdos estratégicos con socios tecnológicos que le permitan ofrecer soluciones completas al cliente final que den una respuesta más amplia a sus necesidades de comunicación en banda ancha. ■

Nueva sede para Hispasat

Hispasat ha iniciado la construcción del nuevo centro de satélites para su filial brasileña Hispamar. En la parcela, ubicada en Río de Janeiro, se transferirán los servicios que actualmente presta el centro de control de servicios de Hispamar en Flamengo y Guaratiba, además de instalar la nueva estación terrena desde la que se controlará el futuro satélite Amazonas 5. El proyecto supone una inversión de aproximadamente 40 millones de reales brasileños, que incluye la compra de la parcela, gastos de licencia, construcción y gastos de traslado al nuevo centro.

■■■
HISPASAT TRATA DE OFRECER MAYOR VALOR AÑADIDO A SUS CLIENTES CON SOLUCIONES COMPLETAS EN BANDA ANCHA

Abertis, en el World Mobility Forum de Detroit

La compañía participó activamente en el principal encuentro del sector del motor y la movilidad mundial

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

El Grupo Abertis estuvo presente en la pasada edición del World Mobility Leadership Forum, celebrado en Detroit en el mes de septiembre. Se trata del principal encuentro del sector de la automoción y la movilidad del mundo, impulsado por compañías como Ford y General Motors.

Steven Fernández, director de Relaciones con Inversores de Abertis, participó en la mesa redonda *Creating an Ideal Mobility Ecosystem for the Future*, en la que se debatió sobre la necesidad de avanzar en un sistema global que integre vehículos conectados y autónomos, infraestructuras inteligentes y *big data*.



En su panel, estuvo acompañado por Chuck Gulash, director del Centro de Investigación de Seguridad Colaborativa de Toyota; Andreas Mai, director de Vehículos Conectados Inteligentes de Cisco Systems, y Mudassir Shiekha, fundador y director general de Careem, aplicación de movilidad desarrollada desde Dubái.

Durante los dos días que duró el foro, más de 300 empresas de automoción, movilidad, tecnología e instituciones públicas de 12 países se encontraron en Detroit para debatir acerca de cómo los diferentes modelos de movilidad pueden ayudar a resolver algunos de los desafíos globales más urgentes.

Conferencias internacionales

Asimismo, en los últimos meses Abertis ha estado presente en diversos foros de índole internacional relacionados con los ámbitos de la seguridad vial y la tecnología aplicada a la carretera. Entre otros, el Grupo ha participado en la jornada *Years* sobre políticas de seguridad vial (Barcelona, España); el 2.º Congreso de la International Road Federation (IRF) Regional Asia (Kuala Lumpur, Malasia); la Conferencia Europea *Shaping the future core network corridors* (Milán, Italia); el World Mobility Forum (Detroit, EE. UU.); el iRAP Innovation Workshop (Washington, EE. UU.), o el Road Network Safety Management (Dubái, Emiratos Árabes). ■

La AP-7 avanza hacia el peaje sin barreras

La autopista será la primera vía de gran calidad y capacidad en España que implante la tecnología 'free-flow'

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Autopistas, filial de Abertis en España, ha culminado con éxito la prueba piloto que puso en marcha en 2014 por la que se eliminaron las barreras de los carriles de telepeaje para turismos en el peaje de La Roca (Barcelona) en la autopista AP-7, de forma que los vehículos podían pasar por el peaje sin parar a una velocidad máxima de 30 km/h.

Tras el exitoso ensayo, se han puesto en marcha las obras para realizar la implemen-

tación tecnológica del sistema que permitirá eliminar las isletas de los carriles VIA-T sin barrera del peaje de La Roca en dirección norte de forma definitiva. Así, la AP-7 será la primera vía de gran calidad y capacidad en España que implante el sistema *free-flow* (sin barreras). Las obras, que finalizarán la primera semana de febrero, se llevarán a cabo intentando producir las mínimas afecciones.

Autopistas invertirá 1,4 millones de euros en este proyecto, que tendrá numerosos

beneficios para los conductores, que no sólo evitarán tener que detenerse o reducir la velocidad en el peaje, sino que podrán realizar el paso a una velocidad de hasta 60 km/h.

La iniciativa, además, suprimirá las incidencias en las vías de entrada y permitirá la incorporación de vehículos al carril rápido (tercer carril) de la autopista. Las obras también supondrán la implantación de dos carriles exclusivos VIA-T 600 metros antes del peaje. ■





Por una conducción más cómoda

Las autopistas de Chile apuestan por la innovación

Abertis Autopistas Chile desarrolla diferentes proyectos para mejorar las señalizaciones en su red

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

En los últimos meses, la filial de Abertis en Chile ha desarrollado diversos proyectos para mejorar las señalizaciones en su red de vías de alta capacidad. Entre ellos, uno de los más significativos es la puesta en marcha del sistema de señalización variable en el acceso de la autopista, que ofrece a los conductores información en tiempo real sobre el estado del tráfico en el interior de la vía. Este sistema, que ya se está aplicando en otras autopistas del Grupo Abertis en varios países, permite mejorar la gestión del tráfico y descongestionar las zonas críticas en horas punta.

Otro de los nuevos proyectos tecnológicos de Autopista Central es un proyector situado en el túnel Tupper que, a través de tecnología láser, refleja en el interior del túnel las señalizaciones de tráfico. Esto permite cambiarlas dependiendo de las condiciones del tráfico sin necesidad de que un operario se desplace al lugar. El funcionamiento es

muy sencillo y a la vez innovador, ya que permite mejorar la visualización de la actual señalización para los conductores e informar del estado de las vías de circulación.

Asimismo, también con el fin de gestionar mejor el tráfico en horas punta, se ha desarrollado en la autopista un sistema que sugiere a los conductores la velocidad de circulación apropiada de acuerdo con los niveles de tráfico existentes. Este proyecto ha sido premiado en el VI Congreso de Concesiones, en la categoría de Innovación, galardón que

UNA DE LAS TECNOLOGÍAS SUGIERE A LOS CONDUCTORES LA VELOCIDAD DE CIRCULACIÓN APROPIADA DE ACUERDO CON EL TRÁFICO EXISTENTE

fue recibido por el director general de Abertis Autopistas Chile, Luis Miguel de Pablo.

La filial de Abertis también está implementando el sistema llamado *stop and go* en los peajes de Rutas del Pacífico y de Autopista Los Libertadores para potenciar el uso del telepeaje. A través de la plataforma Autopase, este sistema disminuye sustancialmente los tiempos de espera para quienes transitan por la vía y, además, contribuye a mejorar la atención al cliente en las cabinas de pago manual. Con ello, se busca potenciar el uso del TAG, implementación que pondrá a Abertis Autopistas Chile a la vanguardia del pago electrónico en las autopistas interurbanas chilenas.

Premio a la innovación

Autopista Central ha obtenido el reconocimiento del *ranking* Empresas más Innovadoras de Chile 2016 como primera empresa del país en la categoría de Grandes Empresas y en el sector de Concesiones. El premio fue otorgado por el ESE Business School de la Universidad de los Andes, donde destacan a las empresas más innovadoras de Chile en cada sector.

Este *ranking* se elabora a partir de más de 26.000 encuestas que permiten conocer y comparar las capacidades de innovación de las empresas. Con esta metodología es posible realizar el diagnóstico y evolución de las variables responsables de la innovación en la empresa y la comparación de sus resultados con otras empresas. ■



De izqda. a dcha.: la subdirectora general de Autopistas, Anna Bonet; el director de Relaciones Institucionales y RSC de Abertis, Sergi Loughney; el director general de la DGT, Gregorio Serrano, y su secretario general, Cristóbal Cremades, durante la presentación del estudio.

Los jóvenes españoles valoran positivamente las autopistas por su seguridad

Abertis y la Dirección General de Tráfico realizan un estudio entre jóvenes de 16 a 22 años sobre cuestiones de movilidad

TEXTO Y FOTOS ABERTIS Y FUNDACIÓN ABERTIS

El pasado 23 de diciembre, Abertis, la Fundación Abertis y la Dirección General de Tráfico (DGT) presentaron un estudio de seguridad vial en el que los protagonistas son los jóvenes conductores de entre 16 y 22 años.

El objetivo de este estudio, realizado entre 2.000 personas en España, es dar a conocer las opiniones de los jóvenes, tanto si son conductores como si no, sobre diversos aspectos de la movilidad, como el carné por puntos, la velocidad en autopistas o el consumo de alcohol y drogas al volante.

En relación con los límites de velocidad que existen actualmente en las distintas vías españolas, la postura mayoritaria es que dichos límites son adecuados. El apoyo al mantenimiento de los límites de velocidad actual es muy claro en el caso de las calles (81%) y de las carreteras convencionales (75%) y alcanza el 60,1% respecto a

las autovías y el 54,7% en relación con las autopistas.

El 38% de los jóvenes considera que se debería aumentar el límite de velocidad en las autopistas. Y lo mismo piensa el 32,1% respecto a las autovías. Estas opiniones sobre los límites de velocidad están en consonancia con la valoración que los jóvenes hacen de las autopistas de peaje como las vías más seguras, seguidas de las autovías, las calles y las carreteras convencionales.

La mayoría de los jóvenes (59,5%) también considera que los actuales límites de

EL 38% DE LOS JÓVENES CONSIDERA QUE SE DEBERÍA AUMENTAR EL LÍMITE DE VELOCIDAD EN LAS AUTOPISTAS

alcohol y drogas son adecuados para garantizar la seguridad vial. El 26,4% apuesta por endurecerlos, mientras que el 11,1% los considera excesivos y es partidario de reducirlos.

Respecto al impacto ambiental que tiene la conducción, los jóvenes prefieren vehículos eléctricos o híbridos, aunque no lo ven factible a corto plazo y aceptan las medidas que limitan los desplazamientos cuando existen altos niveles de contaminación. También, en la misma proporción, son plenamente conscientes de la importancia de llevar al día un correcto mantenimiento del vehículo.

Otro de los temas en el que más apoyo han mostrado los jóvenes es el actual carné por puntos como elemento de mejora de la seguridad vial: prácticamente ocho de cada diez considera que el actual permiso de conducir es una herramienta que ayuda a mejorar la seguridad vial. ■

Premio al esfuerzo de todo un Grupo

Abertis recibe el reconocimiento del Carbon Disclosure Project

El CDP destaca a las empresas que obtienen una alta calificación en acciones de reducción de emisiones

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Abertis ha obtenido el máximo reconocimiento del Carbon Disclosure Project (CDP) con su inclusión en la Lista "A", una lista que reconoce las organizaciones que lideran acciones de reducción de emisiones y mitigación del cambio climático. La compañía pertenece al grupo del 9% del total que han recibido la máxima categoría en la materia, entre las miles de empresas analizadas.

Sergi Loughney, director de Relaciones Institucionales y de Responsabilidad Social Corporativa de Abertis, fue el encargado de recoger el reconocimiento, entregado el pasado octubre en Madrid. Para Loughney, "cada uno de estos premios es el resultado de la labor de todo un Grupo que trabaja y se compromete conscientemente con la sostenibilidad y el medio ambiente".

El Carbon Disclosure Project destaca a las empresas que obtienen una alta calificación en cuanto a acciones de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero durante el año, así como por la transparencia en la publicación de sus resultados.

Trabajo constante

El cálculo de la huella, expresado en toneladas de CO₂ equivalente, es para Abertis un elemento fundamental para determinar y focalizar en qué áreas y procesos es prioritario actuar, así como para definir la futura estrategia de gestión de carbono de la organización.

Para el Grupo, la reducción de las emisiones de CO₂ equivalente es uno de sus retos

EL CÁLCULO DE LA HUELLA, EN TONELADAS DE CO₂, ES FUNDAMENTAL PARA DETERMINAR Y FOCALIZAR EN QUÉ ÁREAS Y PROCESOS ES PRIORITARIO ACTUAR

permanentes, para cuya gestión destacan acciones como la renovación de la flota de vehículos, la realización de auditorías energéticas o las mejoras de sistemas de climatización e iluminación.

CDP es una organización internacional sin ánimo de lucro que proporciona el único sistema global de información ambiental para que empresas y ciudades midan, divulguen, gestionen y compartan información medioambiental relevante. ■



Sergi Loughney, en el momento de recoger el reconocimiento del CDP a Abertis.

Patrocinio cultural

Picasso y Gaudí conquistan Latinoamérica

Arteris patrocina ambas exposiciones sobre el arquitecto modernista catalán y el genio del cubismo vanguardista, con gran éxito de público

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

Abertis, a través de su filial en Brasil, Arteris, vuelve a acercar a los artistas españoles a tierras brasileñas. La compañía ha sido la artífice del patrocinio de dos grandes exposiciones: *Gaudí, Barcelona 1900* y *Picasso: mano erudita, ojo salvaje*. Esta última, tras lograr gran éxito en Brasil, se acaba de inaugurar en Chile.

Estas muestras siguen la línea de anteriores exhibiciones de grandes artistas como Salvador Dalí y Joan Miró, patrocinadas por Arteris en Brasil.

Arriba, David Díaz en la presentación de la muestra de Picasso.
Abajo, una de las salas de la exposición.



Un Picasso inédito

La exposición de Pablo Picasso, que se ha podido visitar en Río de Janeiro, São Paulo y Florianópolis, reúne 116 obras del artista cedidas por el Museo Picasso de París. Cuenta con piezas seleccionadas y conservadas por el propio Picasso, lo que les otorga un valor

especial. Se trata de la mayor retrospectiva del artista que se ha visto en Brasil en los últimos años. Tras haber logrado un gran éxito de público, en diciembre ha viajado hasta Santiago de Chile, gracias al Grupo Abertis.

La exposición muestra la relación especial que mantenía el artista con sus propias





Sobre estas líneas, detalle de la exposición de Gaudí, que presentó David Díaz, abajo.

AMBAS MUESTRAS SIGUEN LA LÍNEA DE ANTERIORES EXHIBICIONES DE GRANDES ARTISTAS, COMO DALÍ Y MIRÓ, PATROCINADAS POR ARTERIS

obras, que trazan un recorrido cronológico y temático dividido en diez secciones en torno a las fases del artista.

En el acto de presentación de la muestra estuvieron presentes David Díaz, consejero delegado de Arteris; Ricardo Ohtake, presidente del Instituto Tomie Ohtake; Manuel de la Cámara, embajador de España en Brasil, y Sergi Loughney, director de Relaciones Institucionales y de RSC de Abertis, así como altos representantes de los museos Picasso de París y Barcelona.

Reconocimiento institucional

En el acto, la Embajada de España en Brasil condecoró con la encomienda de la Orden de Isabel La Católica a Ricardo Ohtake por su decisión y empuje al frente del centro de arte, que se ha traducido en una intensa colaboración con Arteris-Abertis y las instituciones públicas de España en Brasil, y ha tenido como resultado tres exposiciones de altísimo nivel (Dalí 2014, Miró 2015 y Picasso 2016), un mayor conocimiento en Brasil de España y de su arte contemporáneo y una apuesta por la colaboración publicoprivada.

Gaudí, con realidad virtual

Asimismo, Arteris también patrocina la primera retrospectiva del arquitecto modernista catalán Antoni Gaudí en Brasil. Bajo el título *Gaudí, Barcelona 1900*, aúna 111 obras del artista, entre las que se incluyen 46 maquetas —cuatro de ellas en escala monumental— y 25 objetos y piezas de mobiliario. Completan la muestra cerca de 40 trabajos de otros artistas y artesanos que trabajaron en la escena artística de la Barcelona modernista de principios del siglo XX. Las piezas proceden del Museu Nacional d'Art de Catalunya (MNAC), del Museo del Templo Expiatorio de la Sagrada Familia y de la Fundación Catalunya-La Pedrera.

El diseño de los objetos y el mobiliario presente en la exposición es una muestra de la creación de una nueva geometría, calculada a partir de la observación de la naturaleza y de lo orgánico. De esta manera, Gaudí fundó una estética moderna y única que marcó de manera definitiva la ciudad de Barcelona, como un proyecto moderno de ciudad.

En esta línea, se han seleccionado para la muestra 26 trabajos de objetos y elementos decorativos de artesanos de alto nivel, además de 16 cuadros. Son artistas contemporáneos de Gaudí que desarrollaron sus obras según los preceptos del modernismo catalán. Entre ellos, destacan los pintores Ramon Casas y Santiago Rusiñol, así como los artistas Gaspar Homar o Joan Busquets, que decoraron y amueblaron las casas de la burguesía catalana del periodo.



Como complemento de la exposición de Gaudí, Arteris ideó una original visita virtual a las calles de Barcelona a través de un autobús diseñado para la muestra que circuló por la ciudad de Florianópolis. Gracias a unas gafas de realidad virtual, los viajeros pudieron, sin salir de Brasil, "ver" los principales edificios modernistas de la ciudad condal y "recorrer" sus calles. De esta manera, Arteris ha querido enriquecer la experiencia de los visitantes a la muestra de una manera original, como homenaje al espíritu innovador de Antoni Gaudí.

La muestra ha estado presente en las ciudades de Florianópolis y São Paulo, y se prevé que llegue a Río en 2017. ■



Compromiso con la seguridad vial

La red de Cátedras Abertis entrega su 5.º Premio Internacional

Es el primer año que participan estudiantes de los cinco países en los que está presente la Cátedra Abertis: Brasil, Chile, España, Francia y Puerto Rico

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

La Red Internacional de Cátedras Abertis de Gestión de Infraestructuras del Transporte y Seguridad Vial entregó, el pasado mes de octubre, su V Premio Abertis Internacional. El acto de entrega tuvo lugar en la Pontificia Universidad Católica de Santiago de Chile. Esta distinción reconoce a la mejor tesis doctoral de entre todos los ganadores de los premios nacionales de cada Cátedra.

2016 ha sido el primer año en el que participan estudiantes de los cinco países en los que está presente la Cátedra Abertis (Brasil, Chile, España, Francia y Puerto Rico). En esta edición, el galardón ha recaído en dos tesis: *Análisis del adelantamiento en carreteras convencionales y propuesta de modelos para la mejora del diseño y de la señalización de las mismas*, del doctor Car-

los Llorca, de la Universidad Politécnica de Valencia, y *Optimización heurística multiobjetivo para la gestión de activos de infraestructuras de transporte terrestre*, de la doctora Cristina Torres, de la Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC).

En la modalidad de tesis de máster, el premio internacional ha recaído en Meritxell Pacheco, de la UPC, bajo el título *Traffic parameters estimation from the analysis of connected car data*.

En el acto de entrega, estuvieron presentes los ministros chilenos de Transportes

y Obras Públicas, Andrés Gómez-Lobo y Alberto Undurraga, respectivamente; el embajador de España en Chile, Carlos Robles; el director general de Abertis Autopistas Chile, Luis Miguel de Pablo, y el director de la Cátedra Abertis-UPC, Juan de Dios Ortúzar.

Nuevo premio de seguridad vial

En línea con el compromiso de Abertis con la seguridad vial, y en el marco de la entrega de premios, se anunció un nuevo galardón que se concederá en 2017 y recibirá el nombre de Premio Abertis de Seguridad Vial.

La Red Internacional de Cátedras Abertis es el primer *think tank* universitario que tiene por objetivo potenciar la seguridad vial dentro de los planes de estudio superiores, desarrollado junto con socios públicos y privados. Es una muestra más del compromiso de Abertis con la seguridad vial, que recientemente se ha incorporado a la innovadora coalición internacional Together for Safer Roads (TSR).

ABERTIS CONCEDERÁ EN 2017 UN NUEVO GALARDÓN CON EL NOMBRE DE PREMIO ABERTIS DE SEGURIDAD VIAL

Los galardonados en Francia (izqda.) y Brasil (dcha.) posan tras la entrega de sus respectivos Premios Abertis.





Foto de familia de la entrega de los Premios Abertis en Chile.

Abertis y la Fundación Abertis han impulsado desde 2003 la creación de diferentes cátedras en colaboración con reconocidas universidades e instituciones académicas nacionales e internacionales. Conscientes de la importancia de la vinculación con el mundo académico para el progreso social y eco-

nómico, Abertis promueve la formación, la investigación y la transferencia de conocimiento entre universidad y empresa.

La primera cátedra se estableció en España junto a la Universidad Politécnica de Cataluña-BarcelonaTec, bajo la dirección de Francesc Robusté, y, posteriormente, se suma-

ron Francia (IFSTAR-École des Ponts) dirigida por Simon Cohen; Puerto Rico (Universidad de Puerto Rico), liderada por Benjamín Colucci; Chile (Pontificia Universidad Católica de Chile), con Juan de Dios Ortúzar a la cabeza, y, recientemente, Brasil (Universidad de São Paulo) bajo la tutela de Leidi Bernucci. ■

Trabajos premiados en 2016

CÁTEDRA ABERTIS FRANCIA

- **Categoría Tesis.** Richard Grimal (Universidad París Este), por el trabajo *Automovilidad en el cambio de milenio. Un enfoque ensamblado, individual y longitudinal*, y Ronan Hamon (Universidad de Lyon), por la tesis *Análisis de redes temporales con métodos de procesamiento de la señal. Aplicación al sistema de bicicletas públicas en Lyon*.
- **Categoría Máster.** Ignacio Ansorena Serna (École de Ponts Paris Tech), por el estudio *Requisitos previos para la puesta en práctica de un sistema de gestión dinámica del tráfico por carretera*.

CÁTEDRA ABERTIS EN ESPAÑA

- **Categoría Tesis.** *Análisis del adelantamiento en carreteras convencionales y propuesta de modelos para la mejora del diseño y de la señalización de las mismas*, del doctor Carlos Llorca García (Universidad Politécnica de Valencia).
- **Categoría Máster.** Meritxell Pacheco Paneque (Universidad Politécnica de Cataluña-BarcelonaTech), por una

investigación titulada *Estimaciones de parámetros de tráfico a través del análisis de datos de vehículos conectados*.

CÁTEDRA ABERTIS EN BRASIL

- **Categoría Doctorado.** Luiz Augusto Manfré (Escuela Politécnica de la USP), por el trabajo *Identificación y mapeo de áreas de deslizamientos asociadas a carreteras utilizando imágenes con sensores remotos*.
- **Mención de Honor.** José Elievam Bessa Júnior (Escuela de Ingeniería de San Carlos de la USP), por la tesis *Medidas de desempeño para evaluar la calidad del servicio en las carreteras de Brasil*.
- **Categoría Máster.** Reuber Arrais Freire (Universidad Federal de Ceará), por el estudio *Evaluation of the coarse aggregate influence in the fatigue damage using fine aggregate matrices with different maximum nominal sizes*.
- **Mención de honor.** A Miguel Andrés Castillo Rangel (Universidad de São Paulo) por *Análisis de percepción de las señales de tráfico por parte del conductor, utilizando ambientes*

simulados de dirección: caso de estudio de la Autopista BR-116.

CÁTEDRA ABERTIS EN CHILE

- **Categoría Tesis.** Cristina Torres (Pontificia Universidad Católica de Chile) por *Optimización heurística multiobjetivo para la gestión de activos de infraestructuras de transporte terrestre*.
- **Categoría Máster.** Francisco Javier Proboste (Pontificia Universidad Católica de Chile) por *Comparación de redes de BRT abierto y BRT cerrado en ciudades de tamaño intermedio*.

CÁTEDRA PUERTO RICO

- **Categoría Tesis.** Carlos A. Gaviria por *A computational framework for structural health monitoring of reinforced concrete structures* (Universidad de Puerto Rico).
- **Categoría Máster.** Jean K. López, por *Development of Standard Procedures for Data Collection and Safety Evaluation of Circular Intersections in Puerto Rico* (Universidad de Puerto Rico).



Representantes de la Fundación Abertis, junto al embajador Díez-Hochleitner y Monique Barbut (centro).

La Fundación Abertis, en la Conferencia de la ONU sobre Cambio Climático

El Centro para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas, presente en la COP22

El castillo de Castellet se presenta en el Instituto Cervantes de Marrakech

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

La Fundación Abertis presentó el pasado 11 de noviembre en el Instituto Cervantes de Marrakech su Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas, coincidiendo con la celebración en esa misma ciudad de la Conferencia de la ONU sobre el Cambio Climático (COP22).

El acto fue organizado por la propia Fundación y la Embajada de España en el Reino de Marruecos, con la colaboración del Instituto Cervantes de Marrakech y de la Universidad Cadi Ayyad. Estuvieron presen-

LA PRESENTACIÓN CONTÓ CON LA CERTIFICACIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE LA COP22, QUE RECONOCE EL COMPROMISO DE LOS ORGANIZADORES DEL ACTO EN LA LUCHA CONTRA EL CAMBIO CLIMÁTICO

tes el embajador de España en el Reino de Marruecos, Ricardo Díez-Hochleitner; la secretaria ejecutiva de la Convención de la Naciones Unidas sobre la lucha contra la desertización, Monique Barbut; el presidente de la Universidad Cadi Ayyad, Abdellatif Miraoui; el presidente del Consejo Regional de Marrakech-Safi, Ahmed Akhchichine; el coordinador científico del Centro UNESCO, el doctor Martí Boada; el secretario general de Abertis, Josep Maria Coronas, y el director de Relaciones Institucionales y RSC y director de la Fundación Abertis, Sergi Loughney.

La presentación contó con la certificación del Comité Directivo de la COP22, que reconoce el interés de los organizadores y su compromiso por la lucha contra el cambio climático, y representa el apoyo institucional de la organización de la Conferencia de las Naciones Unidas a la iniciativa.

La organización de la COP22 en Marruecos ha supuesto el marco idóneo para realizar la que es la primera presentación del centro de Castellet en la orilla norteafricana del Mediterráneo, puesto que en la vertiente europea se han desarrollado otros encuentros y actividades anteriormente.

Referencia para la región mediterránea

La sede de la Fundación Abertis, el castillo de Castellet, acoge el Centro Internacional para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas, impulsado por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Desde el centro se lleva a cabo un estudio profundo de la

MARRUECOS FUE EL MARCO IDÓNEO PARA LA PRIMERA PRESENTACIÓN DE CASTELLET EN LA ORILLA NORTEAFRICANA DEL MEDITERRÁNEO

región mediterránea, abarcando las dos orillas, dado que el castillo de Castellet se encuentra en un enclave único, con una rica biodiversidad, y posee la certificación ISO 14:001, que garantiza una correcta gestión medioambiental que minimiza su impacto en el territorio.

El plan de actividades previsto recoge la creación de un fondo de documentación sobre la sostenibilidad en los espacios naturales, así como en los servicios medioambientales de las reservas de la biosfera e indicadores de sostenibilidad en red. También, una base de datos en el marco de la cooperación norte-sur a partir de la recopilación de publicaciones sobre cooperación internacional relativas a las reservas de la biosfera y parques nacionales de la región mediterránea. Asimismo, se organizarán seminarios, encuentros, programas educativos, excursiones y paseos didácticos. ■

Castellet, nuevo campus universitario de la UAB

El nuevo campus está vinculado al Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas.

- La Fundación Abertis y la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB) han creado el Campus UAB de Reservas de la Biosfera Mediterráneas vinculado al Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas, con sede en el castillo de Castellet. El objetivo de este acuerdo es generar un espacio de investigación, difusión, intercambio e innovación en el ámbito de las reservas de la biosfera.
- El Centro se ha convertido en un ejemplo pionero a escala mundial que combina la gestión publicoprivada y su creación ha sido posible gracias al convenio de colaboración firmado por el presidente de Abertis y de la Fundación Abertis, Salvador Alemany, y por la rectora de la UAB, Margarita Arboix.
- Por parte de la UAB, la creación del campus se articula a través del Instituto de Ciencia y Tecnología Ambientales (ICTA-UAB) y la Facultad de Ciencias. Los alumnos que acuden al centro son estudiantes del grado de Ciencias Ambientales de la UAB y del Máster en Estudios Interdisciplinarios en Sostenibilidad Ambiental, Económica y Social (SAES) del ICTA-UAB.
- El convenio contempla el desarrollo de proyectos relacionados con las reservas y la organización de actividades de investigación y de formación relacionadas con las actividades del grado en Ciencias Ambientales y del Máster SAES. Por otra parte, se celebrarán jornadas académicas, presentaciones de trabajos de fin de grado y de máster e intercambios de estudiantes de diferentes universidades de países del Mediterráneo.
- Además, se creará un grupo de trabajo formado por personal técnico de la Fundación Abertis y por investigadores y académicos del ICTA-UAB que potenciará entre los estudiantes el desarrollo de proyectos de investigación en torno a las reservas de la biosfera de la cuenca mediterránea.
- El centro está coordinado a nivel científico por el profesor del ICTA-UAB, Martí Boada, e impulsado por la Fundación Abertis y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y su Organismo Autónomo de Parques Nacionales (OAPN).
- Desde el Centro Internacional UNESCO se coordina la Red de Reservas de la Biosfera Mediterráneas que, con 60 reservas en una quincena de países del Mediterráneo, pretende establecer puentes de diálogo, cooperación e intercambio de conocimientos y de experiencias entre estos espacios protegidos.



Instante de la formalización del acuerdo.

Por una conducción responsable

La Fundación Abertis amplía la red de ciudades de su campaña 'Te queda una vida'

Los barrios de Malasaña y La Latina, en Madrid, y las localidades barcelonesas de Castelldefels y Mataró se suman a las acciones de concienciación nocturna

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

A lo largo del año 2016, la Fundación Abertis ha continuado con la campaña de sensibilización *Te queda una vida*, que fomenta una conducción responsable entre los jóvenes en sus momentos de ocio.

Este otoño se ha añadido una nueva ciudad a la red de acciones, Mataró, a unos 40 kilómetros de Barcelona. Muchos conductores noveles se desplazan todos los fines de semana a las discotecas de la periferia para disfrutar de sus momentos de ocio y la mayoría lo hace en coche. A través de la campaña, la Fundación Abertis les concientiza de una conducción responsable.

La primera acción del año tuvo lugar en el mes de abril, inaugurando la temporada estival, en las ciudades de Barcelona y Castelldefels. Los últimos fines de semana de julio la campaña fue trasladada a las calles de Madrid, concretamente a los barrios de Malasaña y La Latina. Tras el parón estival, la Fundación Abertis volvió a retomar las acciones en Sarrià (Barcelona), en el marco de las fiestas del barrio.

En ellas, un grupo de monitores afectados por una lesión medular a consecuencia de un accidente de tráfico y voluntarios de la Cruz Roja se dirigen a los jóvenes en sus momentos de ocio nocturno con el objetivo de concienciarles de una conducta responsable al volante y de alertarles, a través de su experiencia, de



los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol, las drogas u otras distracciones.

Bajo el lema *Por muy poco puedes perder mucho*, el mensaje va dirigido a un público joven, de entre 14 y 30 años. Además, se ha lanzado una nueva imagen gráfica de

■ ■ ■
A TRAVÉS DE LA CAMPAÑA,
LA FUNDACIÓN ABERTIS
CONCIENCIA A LOS
MÁS JÓVENES DE UNA
CONDUCCIÓN RESPONSABLE

la campaña, que busca apelar a una visión positiva de la vida, llena de buenos momentos que se pueden echar a perder por hábitos peligrosos al volante como el consumo de alcohol o de drogas, o el uso del móvil, entre otras distracciones.

La seguridad vial es prioritaria para el Grupo Abertis, que realiza acciones dirigidas a todos los colectivos implicados, desde la educación para los más pequeños, la sensibilización para los jóvenes y la prevención en caso de los conductores mayores. Estos tres aspectos forman los pilares básicos para contribuir a reducir la siniestralidad y los efectos colaterales que ésta causa. ■

Primera edición de un encuentro de referencia

Planeta Vial reúne en Abertis a instituciones comprometidas con la seguridad vial

El foro congregó a representantes de empresas, entidades públicas y asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico

TEXTO Y FOTOS ABERTIS

El Auditorio Leonardo da Vinci de las oficinas de Abertis en Barcelona acogió el pasado 6 de octubre el I Encuentro Planeta Vial, un foro de referencia de empresas e instituciones que nace con el objetivo de aportar soluciones y presentar las últimas novedades en materia de seguridad vial. El encuentro contó con once ponencias de especialistas en el ámbito de la seguridad vial distribuidas en cuatro grandes bloques para abordar el tema desde diferentes perspectivas: Educación Vial y Concienciación Social, Infraestructuras y Seguridad, Innovación y Nuevas Tecnologías y Movilidad y Prevención.

Salvador Alemany, presidente del Grupo Abertis y de la Fundación Abertis, inauguró el encuentro destacando la centralidad de la seguridad vial en la estrategia del Grupo: "El Programa de Seguridad Vial impulsado por la Fundación es la mejor prueba del papel de liderazgo que asume nuestra entidad en la mejora de la seguridad de conductores y peatones, y en la prevención y la reducción de la siniestralidad".

Por su parte, Josep Lluís Giménez, director general de Desarrollo Industrial de Abertis Infraestructuras, señaló que la seguridad vial es una decisión estratégica del Grupo y forma parte de su ADN: "La seguridad vial comienza con el diseño de una nueva infraestructura, su construcción y en la innovación tecnológica aplicada a los trabajos de mantenimiento".

Planeta Vial también reunió a representantes de las principales asociaciones de

EL ENCUENTRO NACE CON EL OBJETIVO DE APORTAR SOLUCIONES Y PRESENTAR LAS ÚLTIMAS NOVEDADES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

víctimas de accidentes de tráfico. Los representantes debatieron sobre el factor humano en la prevención y la atención integral a las víctimas de accidentes y sus familiares además de introducir el concepto de "visión cero" en la nueva cultura vial.

El director de Relaciones con Instituciones del Grupo Abertis, Ricard Fornesa, moderó una mesa redonda con la presencia del piloto de raids Isidre Esteve, lesionado medular tras sufrir un accidente durante una competición en 2007, y el doctor Josep M. Ramírez Ribas, director gerente del Instituto Guttmann, institución en la que el piloto realizó parte de la rehabilitación.

Planeta Vial es una iniciativa de Prisma Publicaciones que cuenta con el patrocinio de Abertis, Opel España, Britax Römer y la Fundación AXA y la colaboración de la DGT, el Servei Català de Trànsit y Atresmedia-Ponle Freno. ■



Francisco Reynés recibe el Premio Tiepolo 2016

El vicepresidente-consejero delegado de Abertis, Francisco Reynés, ha sido condecorado con el Premio Tiepolo 2016 que otorga la Embajada de Italia en España. Reynés recogió el galardón en la sede de la Embajada en Madrid el pasado 30 de noviembre.

Reynés ha sido reconocido en doble calidad de vicepresidente-consejero delegado

de Abertis por ser uno de los mayores promotores de la apuesta del Grupo por el mercado italiano; y de presidente de Cellnex, como figura clave en las inversiones realizadas en Italia en los últimos años que han convertido al país en el principal mercado de la empresa de infraestructuras de telecomunicaciones. ■



Hispasat se adhiere al Pacto Mundial de las Naciones Unidas

Hispasat se ha adherido como socio a la Red Española del Pacto Mundial de las Naciones Unidas para favorecer la sostenibilidad y la ética empresariales, la mayor iniciativa voluntaria de responsabilidad social del mundo. El pacto (Global Compact) es una iniciativa internacional que promueve el respeto a diez principios de conducta universalmente aceptados en las áreas de derechos humanos. Hispasat se compromete a apoyar y desarrollar estos principios tanto en el marco de su propia actividad como dentro de su esfera de influencia. ■



Pacto Mundial
Red Española

Medios de comunicación y medio ambiente

El Centro UNESCO de Reservas de la Biosfera del Mediterráneo y sede de la Fundación Abertis, el castillo de Castellet, acogió el 7 de noviembre un debate sobre el papel que desempeñan los medios de comunicación en la difusión y prevención del cambio climático. Participaron en la jornada Flavia Schlegel, directora general adjunta de la UNESCO; Salvador Alemany, presidente de Abertis y de la Fundación Abertis; Antonio Madrudejos, periodista científico de *El Periódico*; Antonio Cerrillo, periodista científico de *La Vanguardia*; Tomàs Molina, del programa *Espai Terra* de TV3, y Joan Carles Valero, periodista y Relaciones Externas de ABC en Cataluña. ■



Jornada Asociación para la Búsqueda de la Excelencia

Francisco Reynés intervino en el acto organizado por la Asociación para la Búsqueda de la Excelencia (ABE) en el Auditorio de Abertis en Pedralbes (Barcelona) el pasado 10 de octubre. Francisco Reynés ofreció su visión sobre la transmisión de los valores. En su exposición, destacó que "el respeto a las personas que te rodean es imprescindible



ble y que la humildad para aceptar que otros pueden hacer las cosas de forma diferente es indispensable". Y añadió que "no es la empresa la que tiene valores sino que éstos son la suma de los valores de cada persona que trabaja en ella. Los valores tratan sobre

las personas, se transmiten con la ejemplaridad y se han de aplicar de forma coherente".

La ponencia, titulada *¿Cómo se transmiten los valores personales a los valores de la empresa?*, fue dirigida por Pedro Nuevo, profesor de IESE y presidente de ABE. ■

Abertis Autopistas Chile apuesta por la RSC

Abertis Autopistas Chile desarrolla el programa Red Viva, un proyecto de inclusión en sus comunidades. Una de las iniciativas más destacadas de este año es *Fútbol Calle*, que realiza talleres gratuitos para los vecinos cercanos a las autopistas que la compañía opera en el país andino. Además, les ofrece la oportunidad de optar a representar al país en la Homeless World Cup 2017, la Copa Mundial de fútbol para personas sin hogar que lucha

contra la indigencia, la violencia y la drogadicción.

En septiembre se inauguró en la ciudad de Santiago un mosaico de 1.200 metros cuadrados titulado *Las cuatro reinas de Chile* y que representa la vida cotidiana de las mujeres en el país. Para Abertis Autopistas Chile estas acciones refuerzan aún más los vínculos con sus comunidades mediante actividades deportivas y el fomento de la vida sana. ■



Primer concurso en Instagram de Sanef

En la campaña de verano, Sanef recomendó a los conductores hacer una pausa cada dos horas para evitar la fatiga en los trayectos largos. Para amenizar esa pausa, creó un concurso fotográfico en Instagram en el cual los participantes podían subir una imagen, hecha durante esos momentos de descanso, y utilizar el hashtag #OnPausePourLaPause. Un jurado presidido por el delegado interministerial francés, Emmanuel Barbe, seleccionó diez finalistas y las imágenes están expuestas en el área de servicio Assevillers (A1). La exposición fue inaugurada por el director general de Sanef, Lluís Deulofeu, el pasado 27 de septiembre. ■



Arteris, galardonada con un premio de Recursos Humanos

Valor Econômico, el principal diario económico de Brasil, ha premiado a Arteris como una de las empresas con mejor gestión de personas, entre las compañías que cuentan entre 3.000 y 7.000 trabajadores del país. El reconocimiento ha llegado a través de Valor Carreira, anuario de la publicación que selecciona las empresas mejor posicionadas en gestión de recursos humanos. Para alcanzar este resultado, se

encuestó de forma anónima a más de 700 colaboradores de las diferentes concesionarias de la compañía.

"Los colaboradores representan el principal activo de una compañía de servicios como la nuestra", afirma David Díaz, consejero delegado de Arteris. "La gestión de personas –añadió– es una de nuestras prioridades. Tenemos una gran satisfacción al ver que estamos en el buen camino". ■

La Fundación Abertis, con la poesía

La Fundación Abertis ha sido miembro destacado del acto de presentación del proyecto Poetas Cervantes en Árabe (POCENAR), organizado por el Instituto Cervantes de Marrakech en la Embajada de Chile

en Marruecos. La iniciativa promueve un programa de edición y traducción al árabe de poetas galardonados con el Premio Cervantes, que tiene como fin la difusión de su obra en Marruecos y otros países árabes, así como fomentar el diálogo intercultural y poner en valor la labor de los jóvenes traductores marroquíes.

Los traductores, seleccionados por concurso, realizarán una parte fundamental de su trabajo en talleres en régimen de residencia en las instalaciones de Dar al-Ma'mun en Marrakech y estarán coordinados por un poeta y traductor de reconocido prestigio. La Fundación ha financiado el primer número del proyecto, una edición no venal de poemas del poeta chileno Gonzalo de Rojas. ■



Abertis participa en la Festa dels Súpers de TV3

El Grupo Abertis, a través de Autopistas y la Fundación Abertis, participó por primera vez en la Festa dels Súpers de Barcelona, dedicada a los niños, en el año en el que el Club Súper 3 celebra sus 25 años de historia. En el stand, de 400 metros cuadrados, había dos circuitos de conducción para que los pequeños aprendieran las señales de tráfico. También pudieron conocer el nuevo juego Autopistas car trip adventure, integrado en la app Autopistas en Ruta. ■



Premios a la Innovación Responsable

Sanef ha entregado los Premios de la Innovación Responsable, una iniciativa interna con el objetivo de estimular la innovación entre los empleados y recompensar las mejores iniciativas. Los premios se han dividido en cuatro categorías (calidad de servicio, seguridad, desarrollo sostenible, negocios 3.0), además de un premio al favorito de los empleados. Se presentaron cerca de 130 ideas, de las que surgieron cinco equipos ganadores que disfrutaron de una estancia en Barcelona, donde pudieron conocer la sede del Grupo Abertis. ■

investor's link

 abertis

INVESTOR'S P. 70
Abertis emite más de
2.000 millones de euros
en operaciones
de refinanciación

Entre enero y septiembre

El beneficio neto comparable de Abertis aumenta un 10%

Resultados de los nueve primeros meses de 2016

Abertis aumenta un 10% comparable entre enero y



Crece con solidez las principales magnitudes financieras y operativas

TEXTO ABERTIS FOTOS ABERTIS Y AGENCIAS

Abertis ha mejorado en sus principales magnitudes durante los nueve primeros meses del año: el Ebitda crece hasta los 2.407 millones de euros (+13%) y los ingresos ascienden a 3.612 millones de euros (+9%), impulsados, sobre todo, por la mejora del tráfico y el cambio de perímetro. El beneficio neto alcanza los 718 millones de euros, un 10% en términos comparables, puesto que la comparabilidad entre 2015 y 2016 está influida por las plusvalías derivadas de la colocación en bolsa del 66% de Cellnex Telecom, en mayo de 2015.

Las magnitudes consolidadas se han visto afectadas en este periodo por la evolución negativa de los tipos de cambio en Latinoamérica (Brasil, Chile y Argentina). Sin embargo, el incremento de los ingresos permite compensar estos efectos.

El tráfico ha continuado creciendo en los principales mercados, especialmente en el caso de Chile, donde la intensidad media diaria (IMD) crece un 6,7%. Asimismo, en los mercados europeos se mantiene la tendencia al alza, con un incremento del 5,5% en España y del 1,6% en Francia. El tráfico

su beneficio neto septiembre



3.612
millones de euros
de ingresos
(+9%)

2.407
millones de euros
de Ebitda
(+13%)

718
millones de euros
de resultado neto
(+10%)

también crece un 2,8% en Italia, si bien este país sólo se consolida a partir del mes de septiembre. En Puerto Rico, el aumento es del 0,8%. Estos incrementos compensan la reducción del tráfico en Brasil.

En el ámbito de la seguridad vial, el conjunto del Grupo presenta mejoras tanto en los índices de peligrosidad (-1,8%) como de mortalidad (-4,9%). Destaca el decremento en Francia, donde la cifra de fallecidos en accidentes se ha reducido un 20%. Brasil alcanza también una importante reducción de la mortalidad. Se reduce, así-

Actividad (evolución del tráfico)

España	Chile	Francia	Puerto Rico
+5,5	+6,7	+1,6	+0,8

Seguridad vial (mejora en los índices de peligrosidad y mortalidad)

Mortalidad	Peligrosidad	Francia	Puerto Rico
-4,9	-1,8	+1,6	+0,8

Las claves financieras

■ **Crecimiento sólido de las principales magnitudes financieras y operativas**

- El Ebitda alcanza los 2.407 millones de euros (+13%) y los ingresos, los 3.612 millones de euros (+9%).
- El tráfico crece en los principales mercados del Grupo: España (+5,5%), Chile (+6,7%) y Francia (+1,6%).
- Mejora de los índices globales de mortalidad (-4,9%) y peligrosidad (-1,8%) en las autopistas del Grupo,

especialmente en Francia, Brasil y Puerto Rico.

■ **Cumplimiento del Plan Estratégico 2015-2017**

- Crecimiento: en septiembre se cerró la adquisición del grupo A4 Holding, concesionaria de las autopistas A4 y A31 en el norte de Italia.
- Inversiones: 2.175 millones de euros.
- Eficiencias: el margen Ebitda alcanza el 67% en el tercer trimestre.

mismo, la frecuencia de accidentes entre el conjunto de empleados del Grupo (-4,8%).

Crecimiento y alargamiento de concesiones

Los acuerdos de extensión de concesiones que el Grupo ha conseguido en los últimos años han permitido mantener la vida media de su actual portafolio al mismo nivel que tenía en 2011, lo que en términos proporcionales supone haber alargado casi seis años la vida media de sus activos.

Adicionalmente, la compañía analiza en estos momentos diversos proyectos de

crecimiento en mercados como el Reino Unido, Brasil y México que le permitirían ampliar la duración de la vida media de su portafolio de activos.

Abertis sigue profundizando también en su estrategia de incorporación de socios financieros a los negocios que le ayudan a aumentar su capacidad financiera para afrontar nuevas inversiones y mantener asimismo su *rating* crediticio.

Cuenta de resultados

Los ingresos de explotación en los primeros nueve meses del ejercicio alcanzaron los

3.612 millones de euros, un 9% más respecto al mismo periodo del año anterior, impulsados por el aumento del tráfico y la incorporación al perímetro de Autopista Central en Chile, de las autopistas A4 y A31 en Italia y Túneles en España.

El resultado bruto de explotación (Ebitda) alcanzó los 2.407 millones de euros (+13%) gracias, entre otros factores, a la buena evolución operativa. Sin tener en cuenta los efectos extraordinarios, el Ebitda avanza un 8%.

Fruto de los avances en los planes de eficiencias y de la disminución de los gastos de explotación, el periodo registra una mejora del margen Ebitda, hasta el 67%.

El beneficio neto se ha incrementado en los primeros nueve meses del año hasta los 718 millones de euros (+10% comparable).

Evolución de la actividad en los principales mercados

Francia es el principal mercado del Grupo en cuanto a su aportación a ingresos y Ebitda (35% del total). El tráfico de las autopistas gestionadas en Francia crece un 1,6% en el periodo, con una intensidad media diaria (IMD) total de 24.781 vehículos. El índice de mortalidad en las autopistas de la filial Sanef se ha reducido un 20%.

En España el tráfico mantiene su tendencia al alza, con un incremento del 5,5% en los nueve primeros meses del año, hasta alcanzar una IMD de 20.823 vehículos. España aporta el 35% del Ebitda del Grupo y el 29% de los ingresos.

El mercado de Chile es el que registra mayor incremento del tráfico (6,7%). Gracias, además, a la consolidación del 100% de Autopista Central, el país andino aporta el 11% del total de Ebitda del Grupo. El tráfico en el país registró una IMD de 25.468 vehículos.

Brasil es el tercer país en cuanto a ingresos (14%). Los efectos de la inestabilidad política y económica del país continúan afectando en la negativa evolución del tráfico, especialmente de vehículos pesados. La IMD de Arteris, filial en Brasil, fue de 17.516 vehículos, lo que supone un retroceso del 3,1%.

Tras el cierre de la adquisición de A4 Holding, Italia consolida por integración





LA COMPAÑÍA ANALIZA PROYECTOS DE CRECIMIENTO EN EL REINO UNIDO, BRASIL Y MÉXICO QUE PERMITIRÍAN AMPLIAR LA VIDA MEDIA DE SU PORTAFOLIO DE ACTIVOS

global desde el mes de septiembre en las cuentas del Grupo.

El tráfico en las autopistas A4 y A31 ha aumentado un 2,8%, con una IMD total de 63.413 vehículos.

En Puerto Rico el tráfico también se incrementa un 0,8%, con una IMD de 66.493 vehículos, y destaca especialmente la reducción de un 70% de la mortalidad en las autopistas.

Inversiones

Las inversiones en los nueve primeros meses del año ascienden a 2.175 millones de euros, de los que 631 millones se destinaron a expansión y 53 millones, a inversiones operativas. Los principales proyectos de expansión son las mejoras y ampliaciones de carriles en las autopistas de Brasil (344 millones de euros) y el desembolso de 115 millones de euros para la extensión de la concesión en Puerto Rico.

Por otro lado, también se han destinado 1.491 millones de euros a operaciones de crecimiento: la adquisición del 51,4% del grupo italiano A4 Holding, cerrada el pasado mes de septiembre, y a la compra del 50% restante de la chilena Autopista Central, en el mes de enero.

Gestión eficiente del balance

Debido a la consolidación de Autopista Central y de A4 Holding en el perímetro, la deuda neta de Abertis se sitúa en los nueve primeros meses de 2016 en 14.219 millones de euros, frente a los 12.554 millones de euros a cierre de 2015.

Del total de deuda, un 65% se constituye con garantía de los propios proyectos (sin recurso) y el porcentaje de deuda a tipo fijo alcanza el 90%.

Distribución de dividendo

El Consejo de Administración de Abertis del 25 de octubre aprobó el primer pago del dividendo correspondiente al ejercicio 2016 por un importe de 0,36 euros por acción.

El importe máximo total del dividendo asciende a 356 millones de euros. El pago del dividendo se efectuó el pasado 2 de noviembre. ■

Cuenta de resultados enero-septiembre 2016

	Sept. 2015	Sept. 2016	Variación
Ingresos de explotación	3.612	3.328	9%
Gastos de explotación	-1.205	-1.199	1%
Ebitda	2.407	2.129	13%
Ebitda comparable			8%
Amortización	-931	-864	
Deterioro de activos	0	-1.622	
Resultado de explotación (Ebit)	1.476	-357	
Resultado financiero	-337	-889	
Resultado puesta en equivalencia	6	-52	
Impuesto sobre sociedades	-282	-2	
Actividades interrumpidas (Cellnex y airports)	0	2.721	
Intereses de los minoritarios	-145	376	
Beneficio neto	718	1.797	-60%
Beneficio neto comparable			10%



También aumenta la presencia de consejeras

El Consejo de Administración, con mayor peso de independientes

En los últimos meses se han incorporado cuatro nuevos consejeros en calidad de independientes, que suponen mayoría en el Consejo

TEXTO IDNET NOTICIAS

El Consejo de Administración de Abertis cuenta cada vez más con una mayor presencia de miembros independientes y de procedencia internacional. Desde el pasado mes de junio, se han incorporado al máximo órgano de gobierno de la compañía cuatro nuevos miembros: Luis Fortuño, Enrico Letta, Sandrine Lagumina y Marina Serrano.

Así, el Consejo de Administración de Abertis queda compuesto por un total de 15 consejeros, de los cuales 8 son independientes, lo que supone más de la mitad de sus miembros. El resto del Consejo queda conformado por seis consejeros dominicales y uno ejecutivo.

El pasado noviembre, el Consejo de la compañía aprobó, por cooptación y a propuesta de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, el nombramiento de Luis Fortuño y Enrico Letta como nuevos consejeros en calidad de independientes. El nombramiento de ambos se produjo a fin de cubrir las vacantes producidas en su día por la renuncia de los consejeros dominicales de OHL.

EL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN ESTÁ CONFORMADO POR 15 MIEMBROS, 8 DE LOS CUALES SON INDEPENDIENTES

Por su parte, en junio, se aprobaba el nombramiento de Sandrine Lagumina y de Marina Serrano como nuevas consejeras de la compañía, en calidad de independientes, y dando peso a la presencia femenina en el seno del Consejo.

Cambios en las comisiones

El Consejo de Administración también aprobó el pasado noviembre el cese de Miguel Ángel Gutiérrez Méndez como miembro de la Comisión Ejecutiva y la designación de los consejeros independientes María Teresa Costa Campi y Carlos Colomer Casellas como miembros de esta Comisión.

EL PESO DE LOS CONSEJEROS INDEPENDIENTES SE HA MÁS QUE DUPLICADO, AL PASAR DE UN 20 AL 53% DEL TOTAL

Tras estos cambios, todos los presidentes de las comisiones del Consejo (Auditoría y Control, Nombramientos y Retribuciones y Responsabilidad Social Corporativa) forman parte de la Comisión Ejecutiva.

Asimismo, se aprobó la designación de Marina Serrano González como miembro de la Comisión de Nombramientos y Retribuciones, así como el nombramiento de Susana Gallardo Torrededía como miembro de la Comisión de Auditoría y Control.

Por último, Sandra Lagumina y Carlos Colomer Casellas fueron nombrados miembros de la Comisión de Responsabilidad Social Corporativa.

Mayor peso de independientes

La presencia de vocales independientes deriva del compromiso asumido por Abertis para incorporar a expertos de reconocido prestigio y diversos perfiles profesionales y nacionalidad para hacer frente a las inquietudes crecientes de los accionistas no mayoritarios, que piden mayor protección de sus intereses en el seno del Consejo de Administración.

Al mismo tiempo, el Grupo Abertis ha acometido una reestructuración y simplificación de sus órganos de gobierno, en compromiso con la transparencia empresarial y con el cumplimiento de las buenas prácticas internacionales de buen gobierno corporativo. Desde 2009, el Consejo ha reducido el número de miembros de 21 a 15, el peso de los consejeros independientes ha alcanzado más del 50% del total y se ha impulsado la presencia femenina desde una hasta seis consejeras.

Estas últimas incorporaciones al Consejo permiten aumentar la neutralidad en la toma de decisiones, garantizar la transparencia y reforzar y fortalecer la confianza de los accionistas minoritarios. Éste es un factor de importancia crucial en empresas que tienen un nivel elevado de *free-float* en su accionariado, como es el caso de Abertis, donde se sitúa en el entorno del 70%. ■



Sandrine Lagumina

- Graduada de la Escuela Nacional de Administración (ENA) de Francia, ostenta una amplia formación en Ciencias Políticas y Derecho. Está vinculada al Grupo Gaz de France-Suez (hoy, Angie) desde 2005 con diversos cargos, pero en la actualidad es directora general adjunta de Gas Infraestructura. Con anterioridad, trabajó en el Ministerio de Economía, Finanzas e Industria (2000-2005) de Francia como directora de Derecho Internacional y Público en la Dirección de Asuntos Jurídicos.



Marina Serrano

- Es abogado del Estado y licenciada en Derecho y en Filosofía y Letras por la Universidad de Zaragoza. Su trayectoria profesional ha estado vinculada a la energía, a través de la Comisión Nacional de la Energía (1999-2013), y como secretaria del Consejo de Administración y directora de Asesoría Jurídica de Red Eléctrica de España (1988-1995). Actualmente es abogada Of Counsel en el departamento de Derecho Público y Sectores Regulados del despacho Pérez Llorca.



Luis Guillermo Fortuño

- Licenciado en Derecho por la Universidad de Virginia (EE. UU.). Fue el noveno gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico desde el 2009 hasta el 2012, expresidente del Partido Nuevo Progresista (PNP) y miembro del Partido Republicano de los Estados Unidos de América.



Enrico Letta

- Es licenciado en Ciencias Políticas por la Universidad de Pisa y doctor en Derecho Comunitario por la Scuola Superiore Sant'Anna di Studi Universitari e di Perfezionamento (SSSUP). Fue primer ministro italiano entre 2013 y 2014, así como diputado del Parlamento Europeo entre 2004 y 2006, entre otros cargos.

Gestión eficaz del balance

Más de 2.000 millones de euros en operaciones de refinanciación

En 2016, Abertis ha emitido ambos bonos por un valor total de 1.650 millones de euros. Su filial francesa Sanef también realizó una emisión por 500 millones en octubre

TEXTO ABERTIS FOTOS ABERTIS Y AGENCIAS

En 2016, Abertis ha mantenido su estrategia de gestión eficiente y activa de la deuda, tanto de la corporación como de sus filiales. El Grupo prosigue alargando el perfil de vencimientos de deuda y reforzando su capacidad de aprovechar las oportunidades que ofrece el mercado de crédito para conseguir condiciones atractivas. Y en consecuencia, seguir generando valor para sus accionistas.

Sólo en este año, Abertis ha llevado a cabo operaciones de refinanciación tanto corporativas como de sus filiales por más de 2.000 millones de euros. Desde 2014, la cantidad asciende a 5.500 millones de euros.

La compañía cerró el pasado 2 de noviembre una nueva operación de refinanciación de su deuda corporativa con una emisión de bonos con vencimiento a más de diez años (febrero de 2027), por un importe de 500 millones de euros.

Los bonos, que se colocaron entre inversores cualificados internacionales, devengarán un interés fijo anual del 1%, el mínimo en la historia de Abertis y entre los menores obtenidos en bonos a largo plazo emitidos por las principales empresas españolas.

Esta operación se suma a la emisión, cerrada en mayo, de bonos con vencimiento a diez años (mayo de 2026), por un importe

de 1.150 millones de euros, la mayor emisión de bonos corporativos en la historia de la compañía. Ésta fue una de las mayores emisiones corporativas españolas de 2016 y recibió una sobredemanda por parte de los inversores que duplicó la oferta. Un 95% de los compradores procedía de fuera de España.

Recompra de bonos existentes

Paralelamente a la emisión de noviembre, Abertis lanzó una oferta de recompra de bonos existentes por un importe total máximo de 500 millones de euros. Se trata de títulos emitidos en octubre 2012 con vencimiento en octubre 2019, y otras dos emisiones de marzo 2005 y diciembre 2011, que vencían en marzo de 2020.

Una vez concluida la oferta de recompra, el 9 de noviembre, la compañía comu-



EL VENCIMIENTO DE LA DEUDA CORPORATIVA SE INCREMENTA DE LOS 5,38 AÑOS DE MEDIA, EN 2013, A LOS 7,8 AÑOS, EN 2016





ABERTIS LANZÓ UNA OFERTA DE RECOMPRA DE BONOS EXISTENTES POR UN IMPORTE TOTAL MÁXIMO DE 500 MILLONES DE EUROS

nicó que se aceptó la compra de obligaciones por un importe nominal conjunto de 435 millones de euros.

Tras estas últimas emisiones, el vencimiento medio de la deuda corporativa se incrementa hasta 7,8 años frente a los 5,38 años a cierre de 2013.

Asimismo, el coste medio de la deuda corporativa se reduce hasta el 3,2% frente al 4,15% (cierre de 2013).

Por otra parte, en los últimos meses, cabe destacar la refinanciación de la deuda de Metropistas (Puerto Rico) por 320 millones de euros y diversas emisiones llevadas

Sanef cierra una emisión de bonos de 300 millones de euros a 12 años al 0,95%

- El cupón del 0,95% es uno de los más bajos de los últimos años para emisiones de compañías con el mismo *rating*.
- Sanef, filial francesa de Abertis, cerró el pasado 11 de octubre una emisión pública de bonos por valor de 300 millones de euros con un vencimiento a 12 años (octubre 2028) y un cupón del 0,95%. Se trata de uno de los costes históricamente más bajos en bonos emitidos por compañías con el mismo *rating* y al mismo plazo. La emisión se cerró con una sobresuscripción superior a 3x.
- Ésta es la segunda emisión pública de bonos llevada a cabo directamente por Sanef, tras la emisión en noviembre de 2015 de un bono de 600 millones de euros. El importe de la emisión se utilizará para el repago de deuda a corto plazo con un mayor coste.

a cabo en Francia por HIT y Sanef, por 200, 300 y 600 millones de euros.

En años anteriores, la última emisión de deuda corporativa del Grupo había sido en junio de 2014, cuando Abertis emitió bonos a diez años por un total de 700 millones de euros, con un cupón del 2,25%. ■

Abertis sigue reforzando su capacidad de aprovechar las oportunidades del mercado de crédito para conseguir condiciones atractivas.



Cambios en el accionariado

Abertis duplica su 'free float' en ocho años

Se adapta a la nueva estructura accionarial de la compañía

TEXTO IDNET NOTICIAS FOTOS ABERTIS

■ Pese a la crisis económica que ha afectado a muchas empresas, la compañía de infraestructuras ha obtenido el apoyo de grandes fondos institucionales internacionales a sus planes de crecimiento, sustituyendo en buena parte a los socios industriales e inversores minoritarios. El capital que circula libremente en bolsa (*free float*) se ha multiplicado holgadamente por dos en los últimos ocho años.

Así, el capital flotante en bolsa de Abertis ha pasado desde 2008 hasta la actualidad del 32,7 al 73,09%. Este porcentaje incluye una autocartera del 8,25% procedente del plan de recompra de acciones propias llevado a cabo por la compañía en octubre de 2015 e ideado con el fin de llevar a cabo en el futuro operaciones cor-

porativas para ofrecer una rentabilidad adicional a los accionistas.

En paralelo, los accionistas de referencia, que sumaban el 67,3% del capital de Abertis en 2008, han ido perdiendo peso a favor de grandes fondos institucionales.

A lo largo de esta etapa, Critería ha mantenido estable su participación en la compañía y es hoy el principal accionista de referencia, con una participación del 22,7%.

Uno de los cambios más significativos de este periodo en el capital de Abertis ha sido la salida de las antiguas cajas de ahorros, como consecuencia del proceso de reestructuración bancaria vivido. Cinco cajas catalanas llegaron a controlar por entonces casi un 5% del capital de Abertis: Unnim, Catalunya Caixa, Caixa Penedès, Caixa Laietana y Caixa Girona, por orden de relevancia.

A este grupo hay que añadir varias cajas de otras comunidades autónomas que conjuntamente sumaban una participación del 7,9%. Entre estas entidades cabe destacar Unicaja, que llegó a contar con casi un 2% del capital, Banco de Valencia (1,77%), la CAM (1,68%) y Caja Murcia, con una cuota del 1,32%.

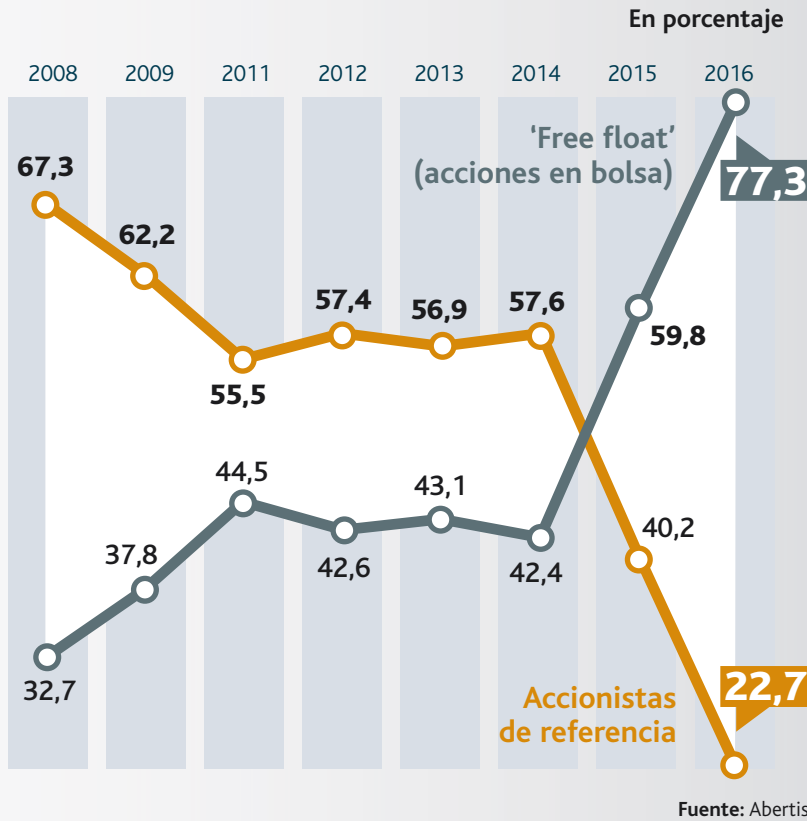


EL CAPITAL FLOTANTE EN BOLSA DE ABERTIS HA PASADO DESDE 2008 HASTA LA ACTUALIDAD DEL 32 AL 73%

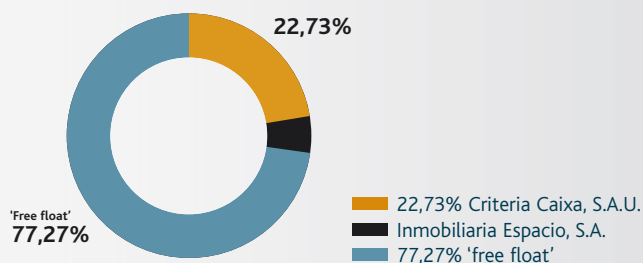




Distribución del capital



Participaciones significativas de Abertis hoy por hoy



También se han registrado cambios significativos en la participación de sus dos accionistas de referencia del sector de la construcción: ACS y Grupo Villar Mir. El primero, que en 2008 sumaba una cuota del 25,8% del capital de Abertis, salió cuatro años más tarde. Su puesto fue ocupado en parte por el fondo de inversión británico CVC, que tomó un 15,6% de participación y ha permanecido en el capital de Abertis durante cinco años. Por su parte, el Grupo Villar Mir entró en Abertis en 2012 a través

de Inmobiliaria Espacio, que compró un 15,3% y aumentó su participación hasta el 18,9% un año después. Tras vender varios paquetes accionariales, hoy mantiene un 4,24%.

En el capítulo de inversores institucionales, los movimientos más significativos de los últimos dos años han sido la llegada de Capital Group (superior al 10%), BlackRock y Lazard (ambos con un 3%). Juntos suman una cuota de participación en el capital de Abertis del 18,1%.

Adaptación del Consejo

Abertis ha acompañado esta transformación accionarial con una reducción significativa del número de miembros del Consejo, la ampliación del peso de los consejeros independientes y de procedencia internacional. Se trata de un compromiso con la transparencia empresarial y con el cumplimiento de las prácticas internacionales de buen gobierno corporativo.

Las últimas incorporaciones al Consejo han aumentado la neutralidad en la toma de decisiones, al garantizar la transparencia y reforzar y fortalecer la confianza de los accionistas minoritarios. Éste es un factor de importancia crucial en empresas que tienen un nivel elevado de *free float* en su accionariado.

Además de mejorar la rentabilidad de la inversión para los accionistas, el Plan Estratégico de Abertis 2015-2017 da continuidad a la estrategia iniciada en 2011 y se focaliza en el desarrollo del sector de infraestructuras

ABERTIS HA PASADO DE ESTAR EN CINCO SECTORES A CENTRARSE EN LAS AUTOPISTAS Y EL 70% DE SUS INGRESOS PROCEDE DE NEGOCIOS FUERA DE ESPAÑA

terrestres, la mejora de la eficiencia de los activos de Francia, Brasil y Chile y la expansión en concesiones de autopistas de peaje a través de extensiones de las concesiones vigentes y nuevas adquisiciones en países con solidez jurídica, sobre todo en los Estados Unidos y en la Europa occidental.

Abertis más sólida e internacional

En línea con lo establecido en la hoja de ruta para 2015-2017, Abertis es hoy una compañía centrada en el negocio de autopistas, más sólida y más internacional. Abertis ha pasado de estar en cinco sectores a centrarse en las autopistas y el 70% de sus ingresos procede de negocios fuera de España.

Es en definitiva un cambio de perfil geográfico y de portafolio del negocio que se ha visto acompañado por una mutación profunda de la estructura accionarial con la cual se sientan las bases de una nueva etapa de crecimiento. ■

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.

Compromiso:

*Crear valor para
nuestros accionistas.*

Resultado:

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

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



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

abertis.com



abertis

cumplimos nuestros compromisos