

# Informe de Responsabilidad Social Corporativa 2014



# Índice

Índice .....	2	Relaciones con los grupos de interés .....	28
1.- Carta del Presidente.....	4	Principales logros y retos del año.....	29
2.- Principales Magnitudes .....	7	5.- Seguridad vial, desarrollo y satisfacción.....	30
Líder internacional .....	7	Aspectos ASG de las actividades de Abertis .....	30
Dimensión y características de la actividad .....	8	Seguridad vial .....	31
Más información.....	10	Acciones implantadas.....	31
3.- Grupos de interés y Aspectos materiales .....	11	Desarrollo de productos y servicios con impactos sociales y ambientales positivos .....	35
Grupos de interés.....	11	Autopistas .....	35
Comunicación y diálogo.....	11	Telecomunicaciones terrestres.....	36
Mapa de grupos de interés .....	11	Telecomunicaciones satelitales .....	37
Análisis de materialidad .....	18	Satisfacción y atención .....	38
Agentes implicados.....	18	Acciones implantadas.....	38
Etapas .....	18	6.- Equipo Humano .....	41
Estándares utilizados .....	18	La relevancia del equipo humano en el desempeño .....	41
Resultados .....	19	Salud y seguridad laboral .....	42
Cadena de valor .....	20	Sistemas de gestión.....	42
Autopistas .....	20	Autopistas .....	44
Telecomunicaciones terrestres .....	20	Telecomunicaciones .....	46
Telecomunicaciones satelitales .....	20	Sede central .....	46
Fronteras de la organización .....	21	Indicadores globales .....	47
Aspectos materiales.....	23	Empleo y desarrollo profesional .....	48
Conclusiones y futuras acciones .....	24	Características del empleo .....	48
4.- Gestión de la Responsabilidad Social Corporativa.....	25	Relaciones y participación.....	49
Principios y estrategia .....	25	Retribución y beneficios sociales.....	50
Principales acciones.....	25	Formación .....	52
Nuevo Código Ético .....	26	Diversidad e Igualdad de oportunidades .....	54
La gestión de la RSC.....	27		

Participación de personas con diversidad funcional .....	57
7.- Entorno ambiental .....	58
El desempeño ambiental .....	58
Gestión ambiental .....	59
Sensibilización ambiental .....	59
Cambio climático .....	61
Riesgos y oportunidades .....	61
Acciones implantadas .....	62
Huella de carbono .....	63
Consumo de energía .....	68
Consumo de agua .....	73
Consumo de materiales .....	75
Residuos y aguas residuales .....	77
Generación y gestión de residuos .....	77
Vertidos y aguas residuales .....	81
Biodiversidad y Ruido .....	82
Acciones implantadas en materia de biodiversidad .....	82
Herramientas de supervisión y mitigación del ruido .....	84
8.- Relación con proveedores .....	85
La relevancia de los proveedores en el desempeño ASG .....	85
Descripción y características .....	86
Tipo de proveedores .....	86
Análisis de materialidad .....	86
Compra local .....	87
Evaluación y homologación de proveedores .....	89
Proceso de evaluación .....	89
Criterios de evaluación en RSC .....	89
9.- Comunidad local y patrocinios .....	92
La comunidad local y la acción social .....	92
La comunidad local .....	93

Impactos indirectos .....	93
Asociaciones y grupos de interés .....	93
Acción social y patrocinios .....	95
Fundación Abertis .....	95
Acción social y patrocinios .....	96
10.- Características Técnicas del Informe .....	99
Introducción .....	99
Contenidos .....	99
Estándares ASG .....	99
Sociedades incluidas .....	100
Presentación de la información .....	100
Herramientas y personas implicadas .....	101
Aplicación de los principios GRI .....	101
Cambios significativos en el alcance y la cobertura .....	101
Metodologías de cálculo .....	102
Contenidos generales y específicos .....	102
Huella de carbono .....	102
Validación de contenidos .....	103
Procesos internos .....	103
Verificación externa .....	103
Revisión de GRI .....	103
11.- Informe de Verificación Externa .....	104
12.- Índice de Contenidos de Global Reporting Initiative (GRI) y Equivalencias ....	105
Características y contenido .....	105
Contenidos Básicos Generales .....	106
Contenidos Básicos Específicos .....	109
Vínculos con los Diez Principios del Pacto Mundial (2000) .....	118
Vínculos con las Líneas Directrices OCDE para Multinacionales (2011) .....	119
Vínculos con los Principios Rectores de Empresa y Derechos Humanos (2011) ..	120

# 1

## Carta del Presidente

Estimados grupos de interés,

El trabajo continuado en materia de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) de Abertis cobra hoy una especial trascendencia, procurada por aquellos factores exógenos que han evolucionado y han incrementado la notoriedad de este aspecto de gestión hoy en día.

Es en este contexto que presentamos un Informe de RSC que contempla el 95,2% de la cifra de negocio total del Grupo, y que ha evolucionado, completando la transición al nuevo estándar internacional de elaboración de reportes de información no financiera, el estándar G4 de la organización Global Reporting Initiative (GRI), para un nivel de conformidad Exhaustivo, el más completo reconocido por el propio estándar, y cuyos contenidos y proceso de elaboración han sido revisados externamente, tanto por la propia organización GRI como por la misma entidad auditora responsable de la auditoría de la información financiera.

Un ejercicio, el de la transparencia y la publicación de información no financiera, que si bien actualmente está en vías de ser regulado por los principales organismos relacionados, entre los que se encuentran la Comisión Europea y las entidades regulatorias de cada uno de los países, es una práctica recurrente en nuestra organización, con una trayectoria que supera la década, vinculada al desarrollo de Abertis prácticamente desde su andadura inicial.

Además del estándar de GRI, el informe incluye también los Principios del Pacto Mundial, una iniciativa de Naciones Unidas que durante 2014 ha reconocido a

aquellas organizaciones que se encuentran involucradas desde los tiempos iniciales, entre las que tenemos el placer de encontrarnos. Un año más, renovamos nuestro compromiso con esta iniciativa de carácter internacional y que posee la capacidad de evolución y transformación que compartimos, necesaria para poder dar respuesta a los retos en materia social y ambiental.

De igual modo, en el enfoque de RSC en un contexto de sostenibilidad internacional y local al mismo tiempo, el presente Informe incluye las vinculaciones a los Principios de Empresa y Derechos Humanos de Naciones Unidas, y a las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales, ambos estándares formalizados en el año 2011, que constituyen parte del marco de referencia de gestión de la RSC en la organización.

Un marco que, junto al estándar internacional ISO 26000, ha permitido a Abertis desarrollar un análisis de materialidad completo durante el año 2014, que actualiza el mapa de grupos de interés del Grupo e identifica aquellos aspectos relevantes en materia de desempeño económico, social y ambiental (ASG), para cada una de las actividades y países en los que opera la organización.

Esta identificación será la base de los trabajos que durante el próximo ejercicio se llevarán a cabo para actualizar y formalizar un plan de acción de RSC que establezca objetivos específicos relacionados con cada uno de los aspectos materiales, de forma alineada con la nueva hoja de ruta de la organización, que incluye retos ya conocidos, entre los que la integración y

mejora continua en materia de desempeño económico, social y ambiental constituye uno de los principales.

La aprobación del análisis de materialidad y de los contenidos de este Informe han sido una de las primeras tareas que ha llevado a cabo la recientemente constituida Comisión de RSC del Consejo de Administración. Una comisión específica en el seno del máximo órgano de gobierno, responsable de velar por la adopción y efectiva aplicación de la política general, los objetivos y programas en materia de RSC, así como, de efectuar el seguimiento de su grado de cumplimiento, incluyendo la elaboración del Informe de RSC y la estrategia relativa a las aportaciones de la Fundación Abertis.

La constitución de la Comisión de RSC se une a la elaboración y reciente aprobación del nuevo Código Ético y de la Norma de Prevención de la corrupción, junto con el desarrollo del Procedimiento de financiación de proyectos de compromiso y colaboración con la comunidad, todos ellos elementos clave relacionados directamente con las mejores prácticas de gobierno corporativo, y que serán desplegados durante el próximo ejercicio.

**La aprobación del análisis de materialidad y de los contenidos de este Informe han sido una de las primeras tareas que ha llevado a cabo la Comisión de RSC del Consejo de Administración.**

El ámbito de gestión corporativa y estratégica es tan importante como el desempeño operacional, y en este sentido, y de forma alineada con los aspectos ASG relevantes para Abertis, cabe destacar la continuidad de las acciones implantadas en materia de seguridad vial, tanto elementos directamente vinculados con la operación y mantenimiento de las infraestructuras, como la realización de campañas de comunicación y sensibilización, algunos de cuyos exponentes incluyen el comité GERAR y los Programas "Viva" en Brasil, además de los simulacros y las campañas lanzadas en Francia, España, Chile y Argentina. La tendencia positiva mostrada por la reducción de los accidentes de tráfico en todos los países incentiva aún más la continuidad de estas prácticas tanto a corto como a medio plazo, de la mano de los grupos de interés locales implicados en la gestión e incidencia positiva de este aspecto tan crucial.

El desarrollo de productos y servicios con impactos sociales y ambientales es otro de los aspectos relevantes de la actividad, entre los que cabe destacar la promoción del Vía-T como herramienta de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y el desarrollo de proyectos vinculados con las "Smart Cities" y la gestión de emergencias.

La implantación de un sistema de gestión de la calidad en el 96,1% de la cifra de negocio permite a la organización continuar trabajando en un ciclo de mejora continua que considera la comunicación y la satisfacción de los clientes y otros grupos de interés como parte esencial del mismo.

La reducción de accidentes laborales, un 21,3% en relación con el año anterior, con una inversión total de

825 mil euros en formación en materia de salud y seguridad ocupacional es uno de los puntos clave en el ámbito de la relación con los trabajadores.

Las acciones implantadas en esta materia han generado resultados positivos, y junto con la formación impartida en general, que ha alcanzado una media de 16,1 horas por trabajador, contribuyen ampliamente a la consecución de un entorno de trabajo que fomente el desarrollo profesional y la retención de talento.

La diversidad e igualdad de oportunidades es otro de los ámbitos relevantes para la actividad del Grupo, logrando la integración de personas con diversidad funcional, que totalizan 342,2 personas en plantilla media equivalente, y la obtención del sello Bequal en la sede central en España.

El cambio climático y su relación con los consumos de recursos, tanto materiales, como de energía y agua, es, junto con la gestión de los residuos y la biodiversidad y el ruido, la parte más relevante del desempeño ambiental de la organización.

En este sentido, la implantación de un sistema de gestión ambiental en el 83,4% y la mejora en la obtención y trazabilidad de los indicadores asociados constituyen las bases para el establecimiento de objetivos y acciones asociados a la mitigación de dichos impactos ambientales.

Destacan la continuidad del plan director de mantenimiento eléctrico en las autopistas españolas, las acciones de telecomunicaciones terrestres en relación con la gestión de aguas residuales y las campañas de comunicación y divulgación en materia de biodiversidad desarrolladas en Francia.

El mapeo de proveedores realizado, en el marco del análisis de materialidad y de la mano de los departamentos de compras de cada uno de los países, han puesto aún más de manifiesto la importancia de la relación y trabajo con las empresas proveedoras en cuanto a extensión del compromiso en materia de RSC se refiere, así como a la gestión exponencial de impactos ASG en la cadena de valor.

El proceso de homologación y evaluación de proveedores se ha hecho extensivo a Brasil y Chile, alcanzando un total de 686 proveedores evaluados en materia de RSC, y se han realizado 26 auditorías presenciales en España de la mano de la gestión integrada de proveedores común y compartida con otras organizaciones.

Durante 2014 se ha iniciado el programa de actividades del Centro UNESCO-Fundación Abertis para las Reservas Mediterráneas de la Biosfera, uno de los programas de colaboración público privada en el ámbito de la acción social y los patrocinios con una fuerte vinculación a la actividad de la organización y al Castillo de Castellet, la sede de la Fundación.

Así, el 72% del total de contribuciones de 2014, que han alcanzado 7,31 millones de euros, un 1,1% del beneficio neto consolidado del Grupo, están destinadas a iniciativas alineadas con el negocio e inversión social.

La creación de una nueva Cátedra en São Paulo, junto con la itinerancia de la exposición de Salvador Dalí en Brasil y el Projeto Escola en materia de seguridad vial también en el continente americano, constituyen algunas de las acciones más relevantes del ejercicio, que junto con la participación en asociaciones

profesionales y de la comunidad local, contribuyen al establecimiento y potenciación de sinergias positivas entre la organización y el entorno directo en el que se desarrolla la actividad.

Una visión sistémica de la operación de las organizaciones muestra como las empresas no son un actor neutro en el desarrollo de su actividad, generando impactos sociales y ambientales que pueden incrementar significativamente el valor creado por la propia actividad.

El análisis de la cadena de valor implica la consideración no solamente de las fronteras organizacionales tradicionales, sino de aquellas relacionadas de forma directa con la actividad, incluyendo los impactos generados por los proveedores para la prestación de bienes y servicios, así como los impactos generados por los clientes en el consumo de los bienes y servicios provistos por la organización.

Es en esta visión completa en la que se encuentran las mayores oportunidades y a su vez los retos permanentes a los que debemos hacer frente tanto en el medio como en el largo plazo, logrando así una implicación directa de los grupos de interés de la organización y el desarrollo de soluciones constructivas enfocadas a la creación de valor compartido para todos.

Salvador Alemany Mas

Presidente



# 2

## Principales Magnitudes

### Líder internacional

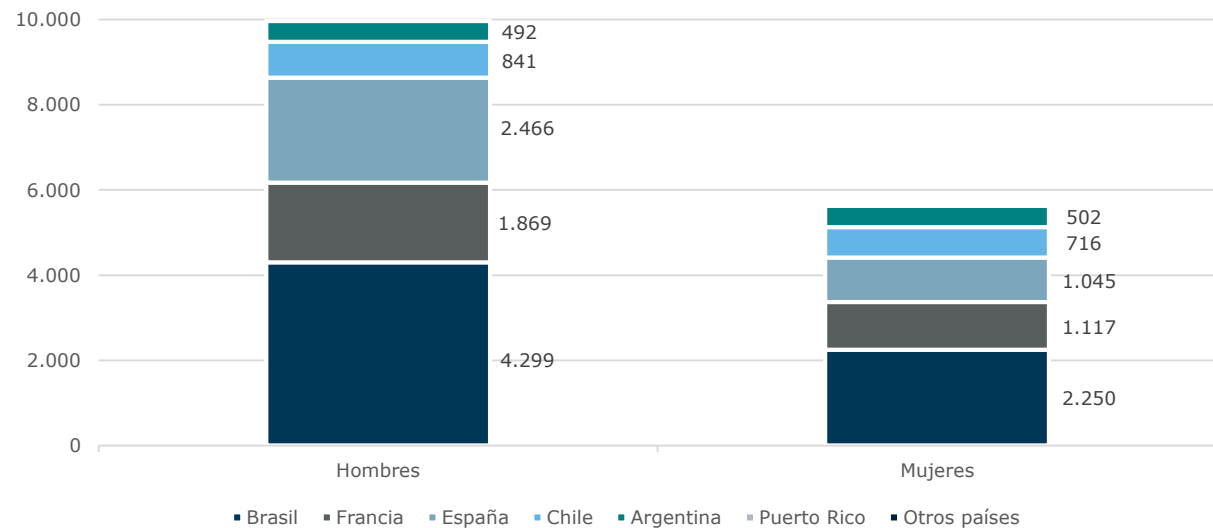
Abertis es un grupo líder internacional en la gestión de autopistas y de infraestructuras de telecomunicaciones, terrestres y satelitales. Está presente en 12 países de Europa y América, de los que el alcance del Informe de RSC incluye aquellas filiales en las que dispone de capacidad de control y gestión de acuerdo con los criterios establecidos en el capítulo 10 de este Informe:

- Autopistas: Brasil, Francia, España, Chile, Argentina y Puerto Rico.
- Telecomunicaciones Terrestres: España.
- Telecomunicaciones Satelitales: España y Brasil.

Así, el alcance del informe incluye el 94,1% de la plantilla total, que supone 15.610 trabajadores a 31 de diciembre (9.979 hombres y 5.631 mujeres), y 15.044,9 trabajadores en plantilla media equivalente.

Todas las actividades sirven los mercados en los que la organización está presente, considerando el elevado vínculo entre la infraestructura y el territorio, salvo el caso de telecomunicaciones satelitales, que dadas las características de la actividad, puede prestar servicios más allá del territorio físico en el que opera. En este caso, los mercados servidos por esta actividad incluyen Europa y América Latina, siendo el operador líder en la distribución de contenidos en español y portugués.

Plantilla a 31 de diciembre por países - Trabajadores<sup>i</sup>



## Dimensión y características de la actividad

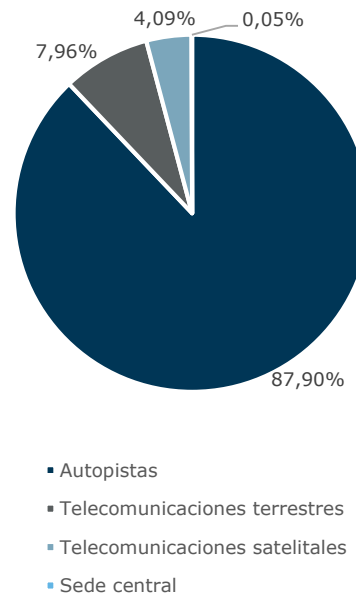
La actividad de autopistas está centrada en la operación y mantenimiento de infraestructuras de transporte y se desarrolla en un marco de colaboración público-privada con las administraciones públicas de cada país.

La actividad está regulada según las características especificadas en los contratos de concesión, siendo Abertis el gestor de la infraestructura de acuerdo con los términos de estos contratos. La actividad de mantenimiento requiere en algunos casos de actividad constructiva, si bien ésta está realizada mayormente por proveedores de la organización, salvo en Brasil país en el que la actividad constructiva es más intensa puesto que algunas concesionarias están ampliando la dimensión de la autopista.

Debido a que existe una filial en Brasil que centraliza los trabajos de construcción y mantenimiento, y vinculado a dicha actividad intensiva, existe otra actividad secundaria que consiste en la explotación de una cantera para proveer de materia prima a la actividad de construcción. Estas actividades secundarias, no forman parte del núcleo del negocio de Abertis, razón por la que no son diferenciadas en las magnitudes generales. Si bien a efectos de impactos ambientales y sociales sí que es relevante proceder a su diferenciación, razón por la que los datos han sido separados en este Informe de RSC.

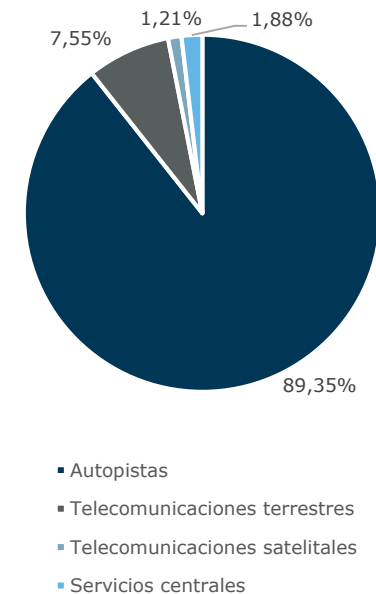
La actividad de telecomunicaciones terrestres incluye la operación independiente de infraestructuras de telecomunicaciones inalámbricas de radiodifusión y el servicio de alquiler de emplazamientos para operadores de telecomunicaciones, además de la prestación de servicios audiovisuales avanzados a radiodifusores de ámbito nacional, autonómico y local, el desarrollo de soluciones en el campo de los proyectos "smart cities" y el Internet de las cosas (IoT), y el despliegue de las redes de seguridad y emergencia para los cuerpos de seguridad.

Cifra de negocio del alcance del Informe por actividad



El abanico de productos y servicios de telecomunicaciones satelitales es amplio y diverso, incluyendo el mercado audiovisual con la prestación de servicios de difusión directa de radio y televisión y otros servicios de contribución y distribución, entre otros, además de servir al mercado de operadores con servicios diversos como por ejemplo las soluciones de banda ancha y redes troncales, y al mercado corporativo y gubernamental. Finalmente, la actividad también incluye proyectos de consultoría, entre los que se encuentran proyectos llave en mano y diseño de redes de telecomunicaciones por satélite.

Plantilla media equivalente por actividad



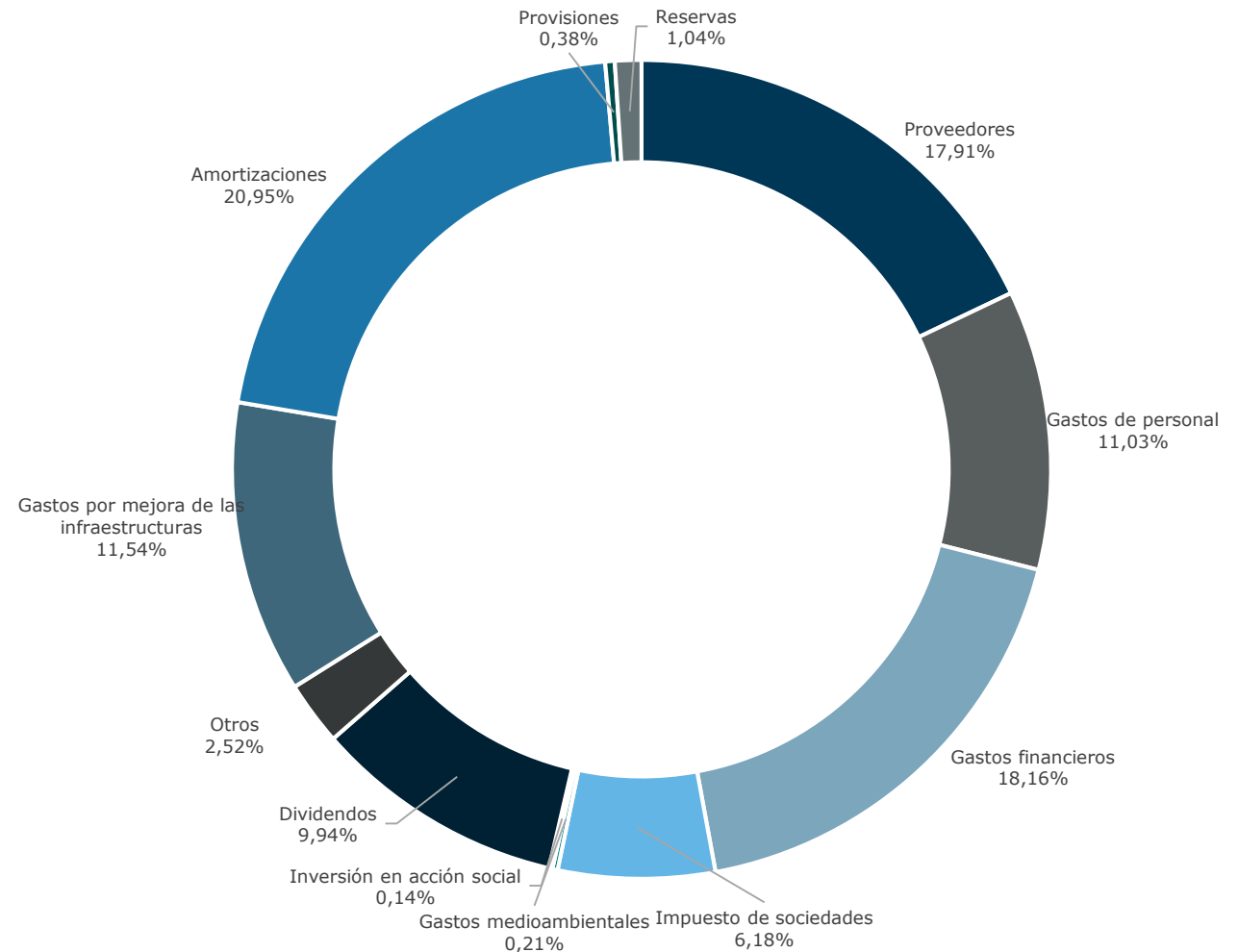


En este sentido, las actividades de Abertis incluidas en el alcance del Informe de RSC han alcanzado el 95,2% de la cifra de negocio total del Grupo, que el año 2014 ha ascendido a 4.702 millones de euros.

El beneficio neto consolidado ha alcanzado 655 millones de euros, y la distribución del valor económico creado entre los diferentes grupos de interés se ha llevado a cabo de acuerdo con la visualización del Estado del Valor Añadido. La información presentada a continuación está directamente vinculada a la cuenta de pérdidas y ganancias incluida en las Cuentas Anuales Consolidadas, disponibles en la página web de la organización.

Además de la cifra de negocios, utilizada en este informe para llevar a cabo los valores relativos de algunas magnitudes sociales y ambientales a nivel global, otro de los indicadores utilizados son los indicadores que miden la actividad de cada una de las líneas de negocio de Abertis, entre los que se encuentran la Intensidad Media Diaria para el caso de autopistas, el número de equipos para el caso de telecomunicaciones terrestres y el porcentaje de ocupación media en el caso de telecomunicaciones satelitales.

#### Estado del Valor Añadido - Cuentas Anuales Consolidadas 2014



### Autopistas - Intensidad Media Diaria

La Intensidad Media Diaria (IMD) es el indicador de actividad vinculado a la gestión de autopistas que relaciona el número de kilómetros gestionados con el número de vehículos que circulan por dichos kilómetros. El cálculo del indicador contempla el número total de vehículos multiplicado por el número de kilómetros recorridos en un periodo determinado de tiempo, dividido por la longitud de la infraestructura y multiplicado por el número de días del período considerado.

El dato presentado en la siguiente tabla está ajustado al alcance del Informe de RSC para los países de Francia, Chile, Argentina y Puerto Rico en los que éste no abarca el 100% de la infraestructura gestionada.

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Brasil	NA	18.061	18.619	3,1%
Francia	22.899	23.044	23.605	2,4%
España	18.752	17.776	18.130	2,0%
Chile	13.503	16.935	17.749	4,8%
Argentina	76.995	78.990	77.299	-2,1%
Puerto Rico	17.867	16.468	15.847	-3,8%

### Telecomunicaciones Terrestres - Número de equipos

El número de equipos indica el número total de equipos utilizados para la prestación de servicios de telecomunicaciones terrestres, tanto propios como ajenos.

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
España	60.643	61.348	80.688	31,5%

### Telecomunicaciones Satelitales - Porcentaje de ocupación media

El porcentaje de ocupación es la relación entre el número de transpondedores ocupados y el número de transpondedores comercializables. El número de transpondedores comercializables, varía en función de cada satélite, por lo que se ha llevado a cabo un cálculo global considerando todos los satélites operados por la organización. El número de transpondedores comercializados varía en función de la actividad de la organización. Cuanto mayor es, implica que se está llevando a cabo más actividad.

En este sentido, los cálculos relativos del Informe han sido realizados en base al número de transpondedores ocupados, puesto que el porcentaje de ocupación no resulta un indicador apropiado para llevar a cabo análisis de valores relativos. Dado que los transpondedores ocupados no distinguen país, los análisis relativos han sido llevados a cabo de forma agregada.

	2014
Ocupación media	84,1%
Transpondedores ocupados	233,4
Transpondedores comercializables	278,5

### Más información

El Informe Anual 2014 incluye más información sobre la actividad de la organización, junto con las páginas web, tanto la corporativa como las específicas de cada actividad.

# 3

## Grupos de interés y Aspectos materiales

### Grupos de interés

La formalización en el año 2005 del primer mapa de grupos de interés de Abertis permitió la identificación inicial de estos grupos para poder adaptar la estrategia de RSC en base a los mismos y dar respuesta a las expectativas identificadas.

### Comunicación y diálogo

Periódicamente se han llevado a cabo encuestas específicas vinculadas a los contenidos del Informe de RSC para analizar la satisfacción de los grupos de interés con la información contenida, siendo la última la realizada para el Informe de RSC de 2012, sin considerar las realizadas en 2014. De forma paralela, los departamentos de la organización que mantienen relaciones con cada uno de los grupos de interés a nivel operacional han desplegado los canales de comunicación existentes así como otros nuevos, con el fin de potenciar las relaciones con los grupos de interés. En este sentido destacan:

- Canales específicos habilitados para los grupos de interés con finalidades concretas (como son los teléfonos de atención al accionista y al cliente, entre otros).
- Los departamentos implicados directamente en la relación con los grupos de interés, como el departamento de relaciones institucionales, los departamentos de comunicación de las diferentes filiales o la Fundación Abertis.

- Los buzones internos y externos, entre los que se encuentran el canal ético vinculado al código ético y el buzón de sostenibilidad.
- Las encuestas específicas, como las de satisfacción, llevadas a cabo entre clientes y de forma periódica, y las consultas a grupos de interés vinculadas a la elaboración del Informe de RSC.
- La incorporación de las nuevas tecnologías de la información, como las redes sociales.

### Mapa de grupos de interés

Durante 2014, enmarcado en el proceso de análisis de materialidad, y con la finalidad de vincular los resultados tanto a los contenidos del Informe de RSC como a la renovación del plan de RSC de la organización, se ha llevado a cabo una actualización del mapa de grupos de interés de Abertis, de acuerdo con los parámetros que establece el estándar AA1000SES de Accountability, que además de identificar las características de cada grupo de interés, identifica también los niveles de dependencia e influencia de los mismos, junto con los canales de comunicación existentes, la capacitación en materia de sostenibilidad y RSC, los riesgos de la implicación y la predisposición para esta implicación, además de las expectativas que existen tanto por parte de la organización como por parte de los grupos de interés.

Cabe destacar que el mapa se ha llevado a cabo con un enfoque global que a su vez contempla las especificidades que se producen a nivel geográfico y sectorial. El resultado de este mapa se presenta a continuación.

GRUPO DE INTERÉS	DESCRIPCIÓN, CANALES DE COMUNICACIÓN Y NIVEL DE RELACIÓN	EXPECTATIVAS
<b>Comunidad inversora</b>	<p>Los accionistas, los representantes de las fuentes de inversión y los analistas financieros son los principales miembros de esta categoría de grupos de interés. La tipología de accionistas incluye tanto accionistas institucionales como pequeños accionistas de tipo nacional e internacional, e incluye el sector público y las organizaciones del sector en la actividad de telecomunicaciones satelitales. Las fuentes de inversión incluyen entidades financieras principalmente y entre los analistas financieros se incluyen profesionales del ámbito financiero y del ámbito ASG de carácter nacional e internacional.</p> <p>Los canales de comunicación incluyen: el Consejo de Administración, la Junta de accionistas, el departamento de relación con inversores, las reuniones específicas con entidades financieras y analistas, el teléfono del accionista, la revista del accionista y los canales genéricos puestos a su disposición como el portal web y el correo electrónico, junto con toda la información corporativa publicada de forma periódica.</p> <p>La relación es mayoritariamente formal y contractual, el nivel de relación es elevado y proactivo por ambas partes, y en algunos casos toma forma de colaboración y empoderamiento, mientras que en otros casos es más de negociación.</p>	<p>Del Grupo de interés sobre la organización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rentabilidad y beneficios que incrementen el valor de la empresa sin poner en peligro otros activos.</li> <li>- Toma de decisiones relevante en relación con los objetivos establecidos por la organización.</li> <li>- Transparencia y rendición de cuentas.</li> <li>- Buenas prácticas de gobierno corporativo.</li> <li>- Respuesta a peticiones de temas ASG.</li> <li>- Competitividad y colaboración continuada.</li> </ul> <p>De la organización sobre el grupo de interés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Apoyo para el desarrollo de futuros proyectos.</li> <li>- Condiciones competitivas.</li> <li>- Buena imagen, percepción y reputación.</li> <li>- Delegación en la gestión de acuerdo con la misión, visión y valores de la organización.</li> <li>- Máximo conocimiento posible sobre la organización.</li> </ul>
<b>Equipo humano</b>	<p>Los empleados y colaboradores habituales se encuentran distribuidos entre los países en los que opera la organización, en los que la cultura tradicional del país tiene una incidencia elevada sobre el tipo de relación y las expectativas vinculadas.</p> <p>Existen multitud de canales de comunicación y relación, entre los que se encuentran, además del día a día operacional y el departamento de recursos humanos y salud y seguridad, la intranet corporativa y la página web con los buzones correspondientes, la comisión del código ético, la representación legal de los trabajadores en todos los países (salvo en Brasil), la encuesta de clima laboral en aquellos países en los que se lleva a cabo, las jornadas y comités de seguridad y salud, las evaluaciones de desempeño y el portal específico del empleado en el sector de telecomunicaciones satelitales como principales.</p> <p>La relación tiene un elevado componente contractual y el nivel de relación es proactivo y elevado, alcanzando el nivel de empoderamiento. Si bien es necesario llevar a cabo formación específica en el ámbito de la sostenibilidad y la responsabilidad social corporativa con el objetivo de evitar la creación de expectativas erróneas, y potenciar los niveles de colaboración y empoderamiento.</p>	<p>Del Grupo de interés sobre la organización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguridad en la provisión de trabajo.</li> <li>- Cumplimiento de los acuerdos contractuales y el marco de relaciones colectivo.</li> <li>- Desarrollo profesional, conciliación laboral, formación y reconocimiento.</li> <li>- Respeto y promoción por los derechos humanos y de los trabajadores.</li> </ul> <p>De la organización sobre el grupo de interés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribución a la creación de valor de la organización y a la consecución de los objetivos organizacionales, de forma productiva y eficiente.</li> <li>- Desarrollo profesional, proactividad, innovación y adaptabilidad al cambio.</li> <li>- Cumplimiento con los compromisos contractuales.</li> <li>- Implicación con los valores de la organización.</li> </ul>

GRUPO DE INTERÉS	DESCRIPCIÓN, CANALES DE COMUNICACIÓN Y NIVEL DE RELACIÓN	EXPECTATIVAS
<b>Representación legal de los trabajadores</b>	<p>La representación legal de trabajadores es común en todos los países excepto en Brasil donde no existe como tal, sino que se trata de una serie de sindicatos que operan a nivel sectorial pero que no disponen de representación específica en la organización a partir de la formación de comités de trabajadores.</p> <p>La relación es colaborativa y proactiva, si bien en algunos casos el tipo de relación se convierte en reactiva, por ambas partes. La presencia de la representación legal de los trabajadores en varios comités permite tratar diversos temas, aunque en ocasiones ello pueda generar confusión. Periódicamente se llevan a cabo reuniones con la representación legal de los trabajadores (comités y representantes), ya sea vinculado a temas organizacionales como vinculado a aspectos de seguridad y salud. La relación y los canales de comunicación están fuertemente regulados en algunos países como España, por lo que la relación se desarrolla en un marco normativo fuerte y está centralizada por los departamentos de recursos humanos y de operaciones.</p> <p>El nivel de relación incluye la colaboración y la negociación, de acuerdo con los marcos normativos de cada país, y en algunos casos la fatiga y las expectativas erróneas pueden generar la no disposición a la implicación por ambas partes en temas de sostenibilidad y responsabilidad social corporativa. En general es conveniente el desarrollo de formación continua en la materia.</p>	<p>Del Grupo de interés sobre la organización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Interlocución fluida y efectiva y disposición a trabajar en un marco de negociación colectiva.</li> <li>- Respeto por los derechos de los trabajadores.</li> <li>- Resolución de potenciales conflictos a través del diálogo y la negociación permanentes.</li> <li>- Homogeneización de las condiciones de ejercicio de la acción sindical en todas las empresas.</li> <li>- Suficiencia de recursos.</li> </ul> <p>De la organización sobre el grupo de interés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Contribución a la creación de valor de la organización y al desarrollo permanente del equipo humano y su implicación.</li> <li>- Cumplimiento con los compromisos contractuales.</li> <li>- Autogestión responsable y eficiente de los recursos asignados.</li> </ul>

GRUPO DE INTERÉS	DESCRIPCIÓN, CANALES DE COMUNICACIÓN Y NIVEL DE RELACIÓN	EXPECTATIVAS
<b>Proveedores</b>	<p>Los proveedores se clasifican en dos grandes tipologías, por un lado los proveedores de servicios generales y por otro lado los proveedores de productos y servicios específicos para la actividad. El tipo de relación y los niveles de dependencia e influencia varían significativamente en función de la categoría de proveedores, siendo críticos los de la segunda tipología. El ejemplo más explícito de esto lo constituyen los fabricantes y lanzadores de satélites en telecomunicaciones satelitales, que totalizan únicamente doce proveedores en todo el mundo.</p> <p>El departamento de compras centraliza los procesos de homologación y evaluación de proveedores, mediante los que se identifican los proveedores principales y críticos, y sus características, que son desarrollados y aplicados por cada uno de los países. Asimismo, en casos específicos como contratistas muy vinculados a la actividad de autopistas y telecomunicaciones, se llevan a cabo sesiones de formación en temas clave como seguridad y salud ocupacional, además de mantener vínculos más estrechos de implicación en los que se involucra la dirección técnica de operaciones. Las asociaciones del sector y otros espacios compartidos forman parte también de los canales de relación existentes tanto en autopistas como en telecomunicaciones, especialmente las satelitales.</p> <p>El tipo de relación es contractual y de negociación en los casos de proveedores de servicios generales, y proactiva y de colaboración, siendo en algunos casos estratégica, en el caso de proveedores críticos. La capacitación y formación en aspectos de responsabilidad social corporativa es importante, especialmente para evitar el riesgo de expectativas erróneas, la falta de equilibrio y los posibles conflictos de interés.</p>	<p>Del Grupo de interés sobre la organización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollo de procesos de selección y contratación neutros y transparentes.</li> <li>- Colaboración y entendimiento.</li> <li>- Cumplimiento de los compromisos contractuales.</li> <li>- Extensión del compromiso de RSC.</li> </ul> <p>De la organización sobre el grupo de interés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento de los acuerdos contractuales.</li> <li>- Colaboración y entendimiento.</li> <li>- Extensión de los principios de RSC y respeto por los compromisos organizacionales en relación con temas ambientales y sociales.</li> <li>- Promoción del desarrollo de las comunidades locales.</li> </ul>

GRUPO DE INTERÉS	DESCRIPCIÓN, CANALES DE COMUNICACIÓN Y NIVEL DE RELACIÓN	EXPECTATIVAS
<b>Clientes</b>	<p>La tipología de clientes es variada en función de cada una de las actividades, siendo la principal diferencia el contacto directo con usuarios finales en autopistas, cosa que no ocurre en telecomunicaciones. Así, en autopistas, el usuario final del servicio es el cliente de la organización, mientras que en telecomunicaciones tanto terrestres como satelitales, éstos son grandes empresas o administraciones públicas. Esta diferencia condiciona tanto el tipo de canales de comunicación y relación como el nivel de relación existente.</p> <p>En este sentido, son múltiples y diversos los canales de comunicación que la actividad de autopistas pone a disposición de los clientes, además del departamento de marketing y atención al cliente, vinculados principalmente a la operación de la infraestructura, que por su carácter de servicio público requiere de canales de comunicación permanentes. Entre estos destacan teléfonos de atención, páginas web específicas, redes sociales, buzones bidireccionales y encuestas de satisfacción. Asimismo, la atención permanente es rasgo común en los clientes de telecomunicaciones, aunque el tipo de relación es más personalizada al ser mucho menor el número de clientes. Los canales de comunicación son similares a la actividad de autopistas, considerando el trato más personal y directo que existe y que contempla la participación en congresos y ferias.</p> <p>El nivel de relación es elevado, siendo proactivo por ambas partes con un nivel de implicación más elevado en el caso de telecomunicaciones que en el de autopistas, muy vinculado a la menor atomización de clientes. La colaboración y negociación son los principales tipos de relación, con los límites que las potenciales expectativas erróneas junto con la fatiga, que pueden surgir en temas de sostenibilidad. En este sentido, es interesante trabajar la formación y sensibilización en responsabilidad social corporativa con el fin de identificar de forma continuada las expectativas vinculadas.</p>	<p>Del Grupo de interés sobre la organización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Satisfacción por los servicios recibidos.</li> <li>- Seguridad vial.</li> <li>- Cumplimiento de los acuerdos contractuales.</li> <li>- Resolución de incidencias.</li> <li>- Mejores condiciones.</li> <li>- Oferta comercial amplia.</li> <li>- Cumplimiento de la legislación vigente.</li> </ul> <p>De la organización sobre el grupo de interés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Satisfacción por los servicios prestados.</li> <li>- Cumplimiento de los acuerdos contractuales.</li> <li>- Respeto por el entorno ambiental.</li> <li>- Fidelidad.</li> <li>- Colaboración.</li> </ul>

GRUPO DE INTERÉS	DESCRIPCIÓN, CANALES DE COMUNICACIÓN Y NIVEL DE RELACIÓN	EXPECTATIVAS
<b>Comunidad local</b>	<p>La relación con la comunidad local es muy intensa, especialmente en el sector de autopistas, en parte vinculado a la propia esencia del servicio prestado y su relación con la provisión de servicios de carácter público y con elevados impactos económicos y sociales sobre las comunidades locales. Las organizaciones de la comunidad local incluyen entidades del sector público y del tercer sector, que llevan a cabo acciones específicas sobre la comunidad local, además de instituciones académicas.</p> <p>La Fundación y el departamento de relaciones institucionales, junto con los departamentos de comunicación de cada una de las unidades de negocio, centralizan la relación con la comunidad local, que en muchos casos tiene un elevado carácter colaborativo en temas diversos que abarcan ámbitos muy vinculados a la actividad de la organización (seguridad vial, brecha digital, emergencias, investigación específica en el ámbito de las infraestructuras y las telecomunicaciones,...), hasta ámbitos más vinculados a la propia comunidad local y que constituyen la parte más filantrópica de la organización.</p> <p>La relación es proactiva por ambas partes, siendo destacables los niveles de colaboración y empoderamiento existentes en algunos casos, con los potenciales riesgos vinculados a la dificultad de priorizar y satisfacer el elevado nivel de demanda existente por parte del colectivo de comunidad local.</p>	<p>Del Grupo de interés sobre la organización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaboración y entendimiento.</li> <li>- Colaboración por parte de la organización para la implantación de proyectos que promuevan acciones de educación, cultura y seguridad vial.</li> <li>- Respeto y promoción de los Derechos Humanos.</li> <li>- Respeto por el medio ambiente y el entorno ambiental.</li> <li>- Cumplir con los objetivos comprometidos</li> </ul> <p>De la organización sobre el grupo de interés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaboración, entendimiento y compromiso en el desarrollo de proyectos.</li> <li>- Interés por colaborar en la implantación de proyectos que promuevan acciones de educación, cultura y seguridad vial, entre otros.</li> <li>- Mejora del entorno y la comunidad local.</li> </ul>
<b>Administraciones públicas y entidades reguladoras</b>	<p>Cabe destacar que en este grupo de interés se agrupan las administraciones públicas vinculadas a la prestación del servicio que lleva a cabo la organización, puesto que en el caso de autopistas y telecomunicaciones satelitales, se trata de dos sectores muy regulados, en el primero debido a que son concesiones de explotación de la administración pública, y en el segundo especialmente debido a la elevada regulación y la importancia estratégica a nivel geoeconómico. En el caso de telecomunicaciones terrestres, las concesiones públicas son menores siendo el papel de la administración pública más de cliente que como organismo regulador y con elevado nivel de influencia sobre el desarrollo de la actividad.</p> <p>La relación en este sentido es intensa y colaborativa y se desarrolla en un marco regulatorio, siendo habituales los convenios de colaboración con todo tipo de administraciones, la participación en grupos de trabajo y en el desarrollo de proyectos de innovación conjuntos, además de la relación operacional vinculada de forma directa a la ejecución del contrato de concesión y en la que el departamento de operaciones y servicios jurídicos juegan un papel activo. Los posibles conflictos de interés constituyen los riesgos de implicación en temas de responsabilidad social corporativa, aunque son múltiples las herramientas y procesos implantados para evitar estos casos.</p>	<p>Del Grupo de interés sobre la organización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento de la legislación vigente y los acuerdos adoptados.</li> <li>- Capacidad de gestión y reacción.</li> <li>- Implicación en el desarrollo de políticas públicas y otros ámbitos públicos.</li> <li>- Transparencia y rendición de cuentas.</li> <li>- Buena gestión de las infraestructuras.</li> </ul> <p>De la organización sobre el grupo de interés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cumplimiento de los acuerdos y compromisos.</li> <li>- Implicación en el desarrollo de políticas públicas y otros ámbitos públicos.</li> <li>- Detección de nuevas necesidades.</li> <li>- Grado elevado de coordinación.</li> </ul>



GRUPO DE INTERÉS	DESCRIPCIÓN, CANALES DE COMUNICACIÓN Y NIVEL DE RELACIÓN	EXPECTATIVAS
<b>Medios de comunicación</b>	<p>Se incluyen tanto medios generalistas como medios especializados en temas del sector así como en el ámbito de la responsabilidad social corporativa y la sostenibilidad, nacionales e internacionales y de todo tipo de soportes (prensa escrita, radio, redes sociales y otros medios en línea).</p> <p>El departamento de comunicación de cada unidad de negocio junto con el corporativo centralizan la relación con los medios de comunicación. La página web y la publicación de información periódica a través de notas de prensa y redes sociales además de las publicaciones corporativas, así como la participación en reuniones específicas son los principales canales de comunicación, siendo la prioridad la de prestar una atención permanente a todas aquellas peticiones recibidas.</p> <p>La colaboración y la consulta son los principales niveles de relación, siendo los principales riesgos de implicación la uniformidad y el aumento de expectativas.</p>	<p>Del Grupo de interés sobre la organización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transparencia y rendición de cuentas.</li> <li>- Información completa.</li> </ul> <p>De la organización sobre el grupo de interés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transmisión y difusión adecuada de la información y los contenidos.</li> <li>- Colaboración permanente.</li> </ul>
<b>Asociaciones profesionales sectoriales y asociaciones temáticas especializadas</b>	<p>La participación en asociaciones sectoriales es muy elevada en todas las actividades de la organización, siendo clave en el caso de telecomunicaciones debido al elevado nivel de innovación y potencial de sinergias existente. Se incluyen además asociaciones generalistas como cámaras de comercio, agrupaciones de proveedores y otro tipo de foros, entre los que destacan aquellos específicos en temas de responsabilidad social corporativa y sostenibilidad.</p> <p>El diálogo y la colaboración activos con este tipo de asociaciones, además de la participación y el apoyo continuado constituyen el principal tipo de relación, que en algunas ocasiones también es de carácter neutral y reactivo. La participación en asambleas y reuniones son los principales canales de comunicación y relación, además de los habituales como el correo electrónico y el contacto telefónico, centralizados por las direcciones de comunicación, operaciones y negocio. Asimismo, se lleva a cabo un seguimiento continuado de las publicaciones y análisis que llevan a cabo algunas asociaciones sobre la propia organización, especialmente en materia de sostenibilidad.</p> <p>Los riesgos potenciales de la relación incluyen los conflictos de intereses y la incapacidad de dar respuesta a las expectativas de la relación.</p>	<p>Del Grupo de interés sobre la organización:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Respeto por los acuerdos sectoriales establecidos y los acuerdos voluntarios.</li> <li>- Desarrollo de nuevos estándares.</li> <li>- Sinergias y colaboración a nivel sectorial.</li> <li>- Respuesta a las peticiones de información de forma adecuada.</li> </ul> <p>De la organización sobre el grupo de interés:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incidencia en la toma de decisiones y el desarrollo del sector.</li> <li>- Colaboración en el desarrollo conjunto de proyectos.</li> <li>- Evaluación y generación de mejoras que aporten valor añadido.</li> <li>- Visibilidad.</li> </ul>

## Análisis de materialidad

Abertis ha desarrollado y concluido durante 2014 el proyecto de análisis de materialidad iniciado en 2013, con el doble objetivo de establecer las bases para actualizar el plan de RSC a las actividades y composición actual del Grupo, y completar la transición al nuevo estándar de reporting de Global Reporting Initiative, G4, cuyo centro de reporting se basa en la identificación y priorización de aspectos materiales y la rendición de cuentas vinculada a los mismos.

### Agentes implicados

El proceso ha sido liderado por la unidad de RSC de la corporación, y ha contado con la implicación directa de todas las personas coordinadoras de RSC de los diferentes países y actividades que se incluyen en el alcance del Informe de RSC de 2014, junto con las personas responsables de los departamentos organizacionales y áreas específicas vinculadas tanto a la relación con los diferentes grupos de interés como a los ámbitos relacionados con cada uno de los aspectos analizados.

Asimismo, el proceso ha contado con la participación directa de los grupos de interés internos y externos que han respondido las consultas llevadas a cabo, y ha sido validado y aprobado formalmente por la Comisión de RSC del Consejo de Administración.

### Etapas

Las etapas del análisis de materialidad han contemplado:

- La actualización y formalización del mapa de grupos de interés corporativo, a partir de todos los mapas específicos que cada unidad de negocio ha desarrollado.
- El desarrollo de un benchmarking sectorial clasificado por país, que ha incluido tanto el análisis de las organizaciones del sector junto con los estándares de referencia y otros estudios elaborados por instituciones reconocidas en la materia, como son Global Reporting Initiative y Governance & Accountability.
- La realización de consultas específicas tanto internas, incluyendo personas con capacidad de decisión y trabajadores de todas las categorías profesionales, como externas, a los diferentes grupos de interés y a los proveedores de la organización de forma segregada.
- La realización de visitas y reuniones por parte de la unidad de RSC a las filiales de Brasil y Chile, con el objetivo de compartir conocimientos en materia de reporting y RSC y tareas relacionadas con el proyecto de identificación y priorización de aspectos materiales.

El análisis en base a criterios cualitativos<sup>ii</sup> de toda la información recopilada, junto con el conocimiento de la organización a nivel operacional, vinculado a los sistemas de gestión implantados, y a nivel de RSC, con más de diez años de trayectoria en la organización, ha

permitido concluir con la identificación y priorización de los aspectos materiales para las actividades de la organización.

### Estándares utilizados

Los estándares que se han tenido en cuenta para la realización del análisis de materialidad han incluido: La guía internacional de responsabilidad social ISO 26000, los principios de relación con los grupos de interés de Accountability junto con el último estándar publicado por esta organización y específico de relación e implicación de grupos de interés, AA1000SES (2011), las recomendaciones y principios establecidos por Global Reporting Initiative en la última versión de su guía G4 y las especificaciones sectoriales vinculadas a las actividades de construcción y extracción, y los principios del Pacto Mundial.

Además de estos cuatro estándares, considerados como la base de la gestión de responsabilidad social corporativa en Abertis, se han incluido otras referencias en el proceso, como son las recomendaciones y aspectos materiales identificados por ROBECOSAM en la elaboración de los índices Dow Jones Sustainability Indexes, los Convenios Internacionales de la OIT y las Líneas directrices para empresas multinacionales de la OCDE, y los estándares utilizados internamente para la implantación de sistemas de gestión integrados (calidad, medio ambiente y riesgos laborales).

El proceso ha contado con la revisión externa de Deloitte que ha emitido una valoración del mismo de forma paralela a la verificación externa de los contenidos del presente Informe de RSC.

## Resultados

Los principales resultados del análisis de materialidad, además de la identificación, priorización y validación de los aspectos materiales de Abertis detallados más adelante en este capítulo, han incluido:

- La formalización del mapa de grupos de interés y la sistematización del proceso de identificación de expectativas y canales de comunicación.
- La identificación de las prácticas de RSC de los sectores de actividad en los que opera Abertis y el estado de la organización en comparación con el sector.
- El establecimiento de una metodología y sistemática de identificación de prioridades y aspectos relevantes con un funcionamiento operacional.
- La implicación de muchas personas dentro de la organización y la base para el establecimiento de una formación interna en la materia.
- La provisión de un punto de partida completo y sólido a la Comisión de RSC del Consejo en el inicio de sus actividades.

## Sesiones de trabajo de RSC en Brasil y Chile

*Enmarcado en el análisis de materialidad y como parte del ejercicio de reporting anual y la reciente incorporación de las unidades de negocio de Brasil y Chile al marco de rendición de cuentas, se han llevado a cabo diferentes sesiones de trabajo en Brasil y Chile coordinadas por la unidad de RSC de Abertis y con la participación de las personas coordinadoras de RSC en cada uno de los países junto con las personas implicadas en el proceso de elaboración del Informe de RSC y las personas responsables de las áreas operacionales vinculadas a los aspectos de RSC.*

*Las sesiones de trabajo han sido paralelas en ambos países, y han incluido:*

- *Una jornada de reporting con la participación de un total de 30 personas (15 personas en Brasil y 15 personas en Chile), responsables de la realización del ejercicio de información a la base de datos anual en materia de RSC para cada una de las concesionarias, además de la persona coordinadora de RSC del país. Durante la sesión, se han compartido los objetivos de la elaboración del Informe anual de RSC, así como los procedimientos, permitiendo la contextualización del ejercicio llevado a cabo.*

*De igual modo, se han compartido buenas prácticas y potenciales sinergias entre concesionarias, además de dudas y otros aspectos relevantes relacionados con el seguimiento y la información de indicadores, junto con la realización de una formación específica sobre la utilidad de la base de datos más allá de la campaña de elaboración del Informe de RSC. Asimismo, se ha compartido y contextualizado la consulta a los grupos de interés con todas las concesionarias, con el objetivo de implicar de forma directa a las unidades de negocio en el ejercicio de análisis de materialidad.*

- *Una reunión de trabajo con el Comité de RSC de Brasil formado por 8 personas representantes de los diferentes ámbitos incluidos, en el que se han compartido los proyectos desarrollados por las concesionarias brasileñas en materia de RSC a la vez que se ha contextualizado la RSC en el marco de la ISO 26000 y la ampliación de las funciones del Comité de RSC de forma alineada con la norma internacional, y una reunión de trabajo con la persona coordinadora de RSC en Chile, con el objetivo de compartir el enfoque de la ISO 26000 y todo el ejercicio de materialidad.*
- *La realización de entrevistas con las personas responsables de RSC, prevención de riesgos laborales, medio ambiente, operaciones, compras y construcción en Brasil, y prevención de riesgos laborales y medio ambiente, operaciones y compras en Chile, con el objetivo de compartir experiencias y conocimientos para alimentar tanto el análisis de materialidad como la base de datos de RSC, en las que además se han logrado acuerdos y obtenido valiosos retornos enfocados al ciclo de mejora continua vinculado tanto al proceso de rendición de cuentas como a la implantación de procesos de gestión de RSC.*

## Cadena de valor

La cadena de valor de Abertis, entendida como los agentes implicados “aguas arriba y aguas abajo” en el desarrollo de las actividades de la organización es importante a la hora de analizar los impactos generados por la actividad, puesto que existen impactos significativos que se producen fuera de las fronteras de la organización, pero que están incluidos en la cadena de valor de la misma.

Así, la cadena de valor permite definir las fronteras de los aspectos materiales, y ubicar los mismos en el desarrollo de la actividad, que está fuertemente vinculado al ciclo de vida de la misma y a la capacidad de gestión directa que la propia organización dispone sobre cada aspecto material. Además, la cadena de valor permite analizar las expectativas de los grupos de interés de acuerdo con su participación en cada una de las fases.

### Autopistas

La gestión de las infraestructuras viarias centraliza su actividad dentro de las fronteras de la organización, con la implicación directa de proveedores vinculados a servicios de mantenimiento de la infraestructura, y a la provisión de suministros principalmente, tal y como detalla el capítulo 8 del presente Informe.

Esta realidad es un tanto distinta en Brasil, país en el que los servicios de mantenimiento de la infraestructura no son prestados por proveedores sino por la propia organización a través de dos filiales específicas. Además, la gestión de la concesionaria Fluminense, que está en fase de plena expansión,

implica que la actividad constructiva y extractiva se encuentren dentro de las fronteras de la organización sin ser ninguna de las dos actividades el núcleo de negocio de la organización.

Los usuarios de las infraestructuras son los clientes finales de las mismas, y es en la fase de uso de las infraestructuras en la que se producen algunos de los impactos más significativos, especialmente en cuanto a seguridad vial y cambio climático se refiere.

La Administración Pública juega un papel fundamental, puesto que en todos los países, la gestión de las infraestructuras se lleva a cabo en un marco de colaboración público privada con las administraciones públicas, que son en última instancia el propietario de las mismas y los gestores estratégicos, estando las acciones de la organización limitadas en relación con los parámetros establecidos en los contratos de concesión.

Los impactos ambientales más significativos de la actividad de autopistas se encuentran fuera de las fronteras de la organización, tanto en la etapa de aprovisionamiento de productos y servicios como en la de uso de las infraestructuras.

## Telecomunicaciones terrestres

La actividad de telecomunicaciones terrestres lleva a cabo un uso intensivo de suministros, especialmente de electricidad y agua, vinculado al mantenimiento y a la operación de las infraestructuras de telecomunicaciones, razón por la que la tipología de proveedores se centra en este tipo de provisiones.

La operación y el mantenimiento de los equipos se lleva a cabo desde la organización, siendo muy elevado el componente social puesto que hay un gran número de personas involucradas en estas tareas. Asimismo, la colaboración con empresas externas vinculadas a servicios de mantenimiento es también muy intensiva.

La tipología de clientes está formada por grandes clientes tanto del sector público como privado, sin que la organización tenga contacto directo con los usuarios finales de los servicios de telecomunicaciones. Así, gran parte de la actividad está centralizada dentro de las fronteras de la organización, aunque los impactos ambientales de mayor intensidad se producen fuera de las fronteras de la organización, tanto por parte de proveedores como por parte de clientes.

Los servicios desarrollados por telecomunicaciones terrestres concentran elevados impactos sociales dentro de las fronteras de la organización, mientras que los mayores impactos ambientales se encuentran fuera de dichas fronteras.

## Telecomunicaciones satelitales

El sector de actividad de telecomunicaciones satelitales es particular en cuanto a su cadena de valor, puesto que toda la actividad de operación la lleva a cabo la propia organización de forma equivalente a una oficina en cuanto a impactos se refiere.

El principal activo que permite a la organización llevar a cabo su actividad son los satélites, y estos son adquiridos a proveedores especializados tras lo que son lanzados también por proveedores especializados. La capacidad de influencia de la organización sobre los proveedores en estas fases es relativamente limitada, puesto que el número de proveedores es muy reducido y la elevada complejidad operacional dificulta la capacidad de influencia y el margen de maniobra existente para poder modificar los sistemas existentes.

Sin embargo, los mayores impactos ambientales se producen en la fase de fabricación y lanzamiento de los satélites, en términos relativos de acuerdo con su operación.

Una vez realizado el lanzamiento del satélite, la operación del mismo se lleva a cabo por la propia organización desde sus oficinas en España y Brasil, prestando servicio a un gran abanico de clientes, tanto del sector privado como público, sin que se trate de los usuarios finales de los servicios, en los diferentes países en los que los satélites de la organización ofrecen cobertura.

El sector de las telecomunicaciones satelitales es un sector fuertemente regulado, y fases como el fin de vida del satélite, están sometidas a regulación que aplica a todo el sector a nivel internacional por igual.

**Las actividades desarrolladas para la fabricación, lanzamiento y gestión del fin de la vida útil de los satélites, el principal activo de telecomunicaciones satelitales, son las que implican mayores impactos ambientales y sociales.**

## Fronteras de la organización

Es posible, pues, que algunos de los aspectos con impactos más significativos se produzcan fuera de las fronteras de la organización, por lo que la capacidad de influencia de la misma sobre dichos aspectos será más limitada que cuando los aspectos y sus impactos se encuentran dentro de las fronteras de la organización.

La infografía a continuación resume los aspectos que han sido identificados materiales y su ubicación dentro y fuera de las fronteras de la organización, de forma relacionada con el ciclo de vida de cada una de las actividades que desarrolla Abertis.

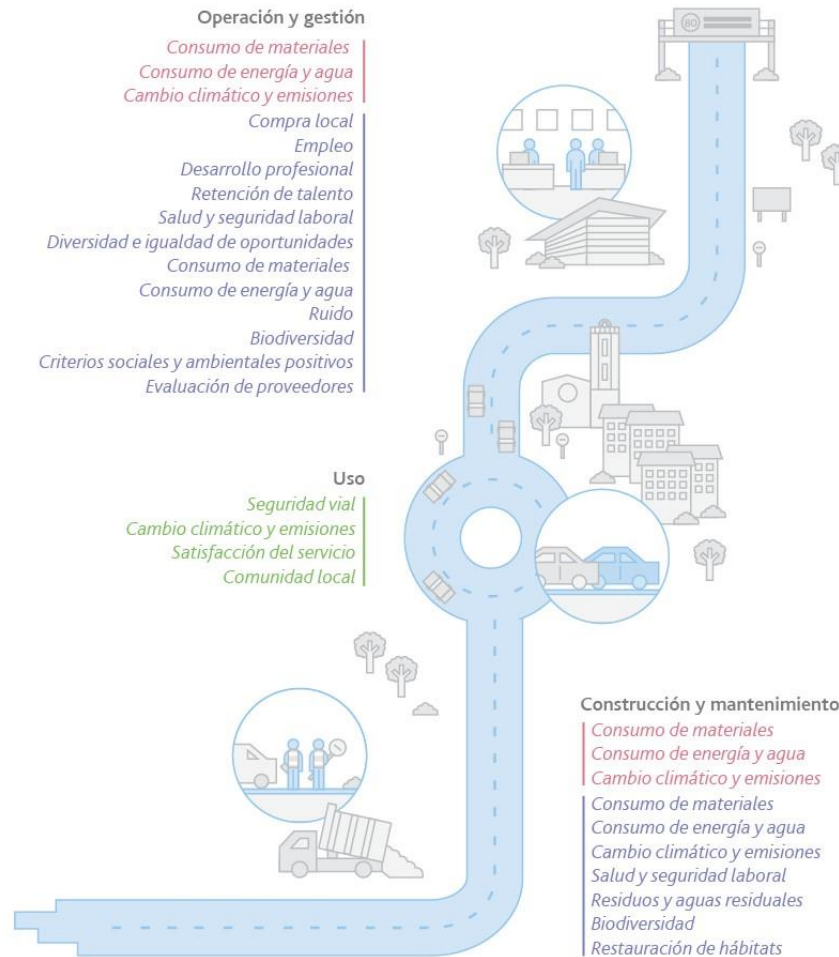


ASPECTOS RELEVANTES EN EL CICLO DE VIDA ● Proveedores ● Abertis ● Clientes

# AUTOPISTAS

BRASIL, FRANCIA, ESPAÑA, CHILE,  
ARGENTINA Y PUERTO RICO

7.288 KM	20.946 IMD	13.443,2 TRABAJADORES (PME)	112.094,4 TN CO <sub>2</sub>
----------	------------	-----------------------------	------------------------------



# TELECOMUNICACIONES

TERRESTRES ESPAÑA

7.493 EMPLAZAMIENTOS	80.688 EQUIPOS	1.136,5 TRABAJADORES (PME)	78.400,1 TN CO <sub>2</sub>
----------------------	----------------	----------------------------	-----------------------------



SATELITALES ESPAÑA Y BRASIL

7 SATÉLITES	84,1% OCUPACIÓN	182,7 TRABAJADORES (PME)	1.477,8 TN CO <sub>2</sub>
-------------	-----------------	--------------------------	----------------------------



## Aspectos materiales

De acuerdo con el proceso definido anteriormente, y la cadena de valor de la organización, se ha llevado a cabo un análisis cualitativo de toda la información recogida. Cabe destacar que los aspectos materiales identificados y el proceso vinculado se han concebido de tal forma que se actualicen periódicamente, con el objetivo de adecuarse a los factores cambiantes como la estructura y la actividad de la organización o las prioridades de los grupos de interés, y también de completar las limitaciones que se han identificado durante todo el proceso llevado a cabo.

**565 respuestas recibidas a la consulta externa a grupos de interés: 77% de autopistas, 20% de telecomunicaciones y 3% de corporación.**

En este sentido, la participación de los grupos de interés en las consultas llevadas a cabo es todavía uno de los aspectos que más trabajo implica, puesto que es todo un reto lograr una participación equilibrada y significativa. Así durante las consultas a grupos de interés, el porcentaje mayor de respuestas ha sido el realizado por trabajadores, siendo Brasil el país con mayor número de respuestas. La participación en Chile, Francia y Puerto Rico ha sido muy baja, igual que en el caso de otros grupos de interés externos como clientes, accionistas o comunidad local, con los correspondientes sesgos que todo ello implica sobre el resultado de la consulta.

### Aspectos materiales de la actividad de Autopistas

La actividad de construcción y mantenimiento de las infraestructuras viarias está en su mayor parte subcontratada a proveedores, por lo que los aspectos materiales vinculados a esta actividad se producen fuera de la organización mayormente, salvo en los casos en los que esta actividad no está externalizada, como ocurre principalmente en Brasil. Las filiales brasileñas Latina Manutenção y Latina Sinalização concentran este tipo de actividades, que actualmente incluyen la explotación de dos canteras para proveer de material a la actividad constructiva que llevan a cabo. El resto de aspectos sociales y ambientales se producen en todas las filiales de autopistas. Los aspectos materiales fuera de la organización concentran principalmente la actividad de proveedores, y el uso de las infraestructuras, en el que intervienen clientes y la comunidad local.

	Aspecto material dentro de la organización	Aspecto material fuera de la organización
Ámbito Ambiental	Consumo de materiales, consumo de energía y agua, cambio climático y emisiones, residuos y aguas residuales, biodiversidad y ruido, restauración de hábitats.	Consumo de materiales, consumo de energía y agua, cambio climático y emisiones.
Ámbito Social	Salud y seguridad laboral, empleo, desarrollo profesional, retención de talento, diversidad e igualdad de oportunidades.	Seguridad vial, Comunidad local.
Ámbito Económico	Desarrollo de productos y servicios con criterios sociales y ambientales positivos, compra local, evaluación de proveedores.	Satisfacción del servicio.

### Aspectos materiales de la actividad de Telecomunicaciones terrestres

La instalación y la operación de equipos y emplazamientos se llevan a cabo mediante la colaboración de proveedores, por lo que los aspectos ambientales asociados a esta fase de la actividad se producen fuera de la organización. Asimismo, gran parte del consumo de energía y agua está vinculado a la operación de equipos, incluyendo aquellos equipos de terceros, por lo que los consumos estarían vinculados a los clientes.

	Aspecto material dentro de la organización	Aspecto material fuera de la organización
Ámbito Ambiental	-----	Consumo de energía y agua, cambio climático y emisiones.
Ámbito Social	Salud y seguridad laboral, empleo, desarrollo profesional, retención de talento, diversidad e igualdad de oportunidades.	Comunidad local.
Ámbito Económico	Desarrollo de productos y servicios con criterios sociales y ambientales positivos.	Satisfacción del servicio.

La actividad de autopistas es la que ha mostrado un desequilibrio mayor entre grupos de interés, mientras que el caso de telecomunicaciones es más equilibrado, lo que tiene sentido teniendo en cuenta el tamaño de las actividades y los países involucrados.

Además de la consulta externa a los grupos de interés enfocada a conocer las expectativas de los mismos, y que puede consultarse y responderse en [este vínculo](#), se han llevado a cabo dos encuestas específicas para direcciones y para proveedores. El objetivo de la primera ha sido el de identificar la visión de impacto sobre el negocio de los diferentes aspectos económicos, sociales y ambientales por parte de las personas con capacidad de decisión. El objetivo de la segunda, ha sido el de iniciar un mapeo exhaustivo de la cadena de suministro de la organización a nivel global y de forma integrada con los procesos de evaluación y homologación de proveedores existentes en la organización.

Cabe destacar la participación elevada de direcciones para todos los países y en todas las actividades, si bien en algunos casos todavía hay margen de mejora. Asimismo, es necesario continuar los trabajos vinculados a la encuesta de proveedores, para completar la información acerca de la cadena de suministro de la organización y sus particularidades, especialmente en lo que se refiere a presencia geográfica, tanto directa como indirecta, y a impactos específicos de la actividad. Los resultados en detalle se encuentran en el capítulo 8 del presente informe.

### Aspectos materiales de la actividad de Telecomunicaciones satelitales

La fabricación y lanzamiento de satélites, ambas actividades realizadas por los proveedores de la organización, son las que concentran los mayores aspectos con impactos ambientales de la actividad de telecomunicaciones satelitales. El resto de aspectos se producen tanto en España como en Brasil por igual, salvo el ruido que ha sido identificado en Brasil, siendo importante considerar que España centraliza aspectos estratégicos y de gestión.

	Aspecto material dentro de la organización	Aspecto material fuera de la organización
Ámbito Ambiental	Ruido.	Consumo de materiales, consumo de energía y agua, cambio climático y emisiones.
Ámbito Social	Salud y seguridad laboral, empleo, desarrollo profesional, retención de talento.	Comunidad local.
Ámbito Económico	Desarrollo de productos y servicios con criterios sociales y ambientales positivos.	Satisfacción del servicio.

### Conclusiones y futuras acciones

Los resultados obtenidos en todas las etapas del análisis de materialidad realizado han permitido por un lado actualizar los contenidos del Informe de RSC en relación con el tipo de contenidos presentados hasta la fecha, y de acuerdo con los requerimientos del estándar G4 de Global Reporting Initiative. De igual modo, estos resultados serán la base para durante el ejercicio 2015 desarrollar un nuevo plan de RSC en base a los aspectos materiales y considerando todas las especificidades detectadas.

Estas actuaciones persiguen dar respuesta a las expectativas de los grupos de interés en relación con la gestión de los aspectos económicos, sociales y ambientales. Así la información contenida en el Informe de RSC se ha adaptado a estos aspectos materiales, y es objetivo de la organización la adaptación permanente de los mismos de forma anual, de acuerdo con las expectativas detectadas. Por esta razón es clave la participación directa de todos los grupos de interés de la organización, especialmente los incluidos en el mapa, ya sea mediante las consultas activas y disponibles, o bien mediante los canales de comunicación habilitados para la relación continuada con los grupos de interés.



## 4

# Gestión de la Responsabilidad Social Corporativa

## Principios y estrategia

Las herramientas de formalización de la gestión de la responsabilidad social corporativa en Abertis han sido desarrolladas en base a la [misión, la visión y los valores](#) de la organización junto con los principales referentes y estándares adoptados internamente en este sentido.

Así, la adopción y apoyo externo a los Principios del Pacto Mundial el año 2004 junto con la publicación de la Política de RSC y la primera estrategia de RSC, constituyen los primeros elementos formales vinculados a la gestión de la RSC en Abertis.

La incorporación progresiva de estándares formales, y la participación activa en iniciativas de análisis y valoración externa de diferentes entidades referentes, ha contribuido a la formalización y progresiva evolución de la gestión de la RSC a nivel corporativo. A nivel operacional, la aplicación del principio de precaución se ha hecho explícita mediante la implantación de sistemas de gestión en los ámbitos de calidad, medio ambiente y riesgos laborales, además de otros procedimientos específicos, entre los que destacan los ámbitos de seguridad vial y evaluación y homologación de proveedores.

## Principales acciones

Durante 2014, se han llevado a cabo avances destacables en los ámbitos de gobierno corporativo y gestión de la RSC a nivel corporativo, de la mano de la implantación de la nueva estrategia operacional de la organización, que confiere amplias competencias a cada una de las actividades de la organización, bajo un paraguas común y corporativo.

Destacan la actualización del Código Ético y la norma de prevención de la corrupción, la creación de la Comisión de RSC del Consejo de Administración, la ampliación de los procedimientos de evaluación y homologación de proveedores a las concesiones en Brasil y Chile, la finalización de los trabajos vinculados al análisis de materialidad y los avances en el desarrollo del nuevo plan de acción de RSC cuya finalización está prevista para el ejercicio 2015.

Asimismo, se han llevado a cabo acciones destacadas en materia de transparencia, entre las que cabe mencionar la ampliación de información publicada en el Informe Anual de Gobierno Corporativo relacionada con los aspectos de incorporación de mujeres al máximo órgano de gobierno, la incorporación del informe de actividades del Comité de Auditoría y Control y la ampliación de información vinculada a los sistemas de control internos de información financiera.



## Nuevo Código Ético

El Nuevo Código Ético y la Norma de prevención de la corrupción han sido desarrollados durante 2014, y aprobados por el Consejo de Administración a principios de 2015, junto con la elaboración del procedimiento de financiación de proyectos de compromiso y colaboración con la comunidad.

Durante 2015, está previsto el desarrollo de la política y estructura del sistema de compliance, vinculado estrechamente al nuevo Código Ético y la Normativa de prevención de la corrupción, ambas de primer nivel dentro de la corporación.

Asimismo, se ha completado la formación en prevención de riesgos penales, mediante formación presencial que ha complementado la formación en línea llevada a cabo durante el ejercicio 2014. Además, durante 2015 se realizará una formación completa a todos los trabajadores vinculada a la nueva versión del Código Ético y la norma de prevención de la corrupción, junto con una campaña específica de comunicación y divulgación del canal ético.

En este sentido, durante 2014 se han recibido tres denuncias por incumplimiento del código ético en España, dos de las cuales continúan en proceso de resolución mientras que una ha sido desestimada por inconsistente; Un total de dos denuncias en Chile, ambas resueltas, en un caso resultando en el despido de los trabajadores implicados, y un total de 129 incidencias en Brasil, donde se ha desarrollado un canal de denuncias específico durante el año. Un 56% del total de denuncias de Brasil han sido resueltas, implicando 5 despidos.

## Código Ético y normativa de prevención de la corrupción

*El crecimiento internacional de Abertis, junto con los cambios legislativos que se han producido tanto a nivel nacional como internacional relacionados con aspectos de prevención de la corrupción y promoción de la transparencia han comportado la necesidad de elaborar una nueva versión del Código Ético de Abertis y una norma anticorrupción.*

*El Código Ético constituye la norma interna fundamental de todas las empresas que forman el grupo Abertis, y los Reglamentos de desarrollo del Código Ético para cada país constituyen las normas internas de segundo nivel para cada una de estas empresas.*

*En este sentido, el propio Código Ético distingue entre la Comisión Corporativa del Código Ético y las Comisiones Locales del mismo, cada una de las cuales tiene una serie de funciones específicas atribuidas por el propio Código, entre las cuales destaca el papel de coordinación y control atribuido a la Comisión Corporativa. Así, aquellos casos de corrupción deben ser resueltos de forma conjunta entre las Comisiones Locales y la Corporativa. Los trabajadores con categoría de director y aquellos que tengan facultades de representación y/o de control evaluarán al resto de trabajadores en base al grado de cumplimiento de las normas que les sean aplicables, y notificarán a la comisión correspondiente todo conocimiento de incumplimiento del Código Ético, reglamentos de desarrollo y normativa interna.*

*La implantación del Código Ético requiere la formación de todos los empleados de Abertis en la legislación y normativa aplicable, estableciendo la obligatoriedad de firmar una declaración anual de conocer y cumplir el Código Ético, los reglamentos vinculados y la normativa anticorrupción. Asimismo, requiere que todas las empresas del Grupo dispongan de un canal ético en la página web con información pública relacionada con el Código Ético, el Reglamento de desarrollo del Código Ético correspondiente, y los reglamentos vinculados al funcionamiento tanto de la Comisión Corporativa como de las Comisiones Locales, y establece una plantilla de declaración de conflictos de interés.*

*La norma anticorrupción define pautas de comportamiento entre los empleados, y establece medidas de control en las relaciones de los trabajadores con el sector público, el sector privado, los partidos políticos, la financiación de proyectos de compromiso y colaboración con la comunidad, las actividades de representación institucional e iniciativas de marketing y comerciales mediante el desarrollo de una norma específica en este sentido, y las fusiones, adquisiciones y modificaciones estructurales. La norma dota de una herramienta base a las empresas del Grupo para definir pautas de comportamiento contra la corrupción y establecer más medidas de control.*

## La gestión de la RSC

La creación de la Comisión de RSC del Consejo de Administración explicita la relación entre el máximo órgano de gobierno de la organización y la gestión de los aspectos económicos, ambientales y sociales, y supone un avance en el desarrollo y la mejora del conocimiento del Consejo de Administración en el ámbito de la gestión de la RSC en la organización.

Así, esta Comisión está directamente relacionada con el Comité de RSC formado por los coordinadores de RSC de cada unidad de negocio a través de la Dirección de Relaciones Institucionales, incluida en la nueva [estructura operacional](#) en el área de Secretaría General y Asuntos Corporativos. En este sentido, las funciones de la Comisión de RSC centralizan la identificación de oportunidades y el seguimiento de las acciones relacionadas con el desempeño ambiental y social de forma coordinada con las unidades de negocio y los departamentos corporativos implicados en cada ámbito.

Destacan en este sentido las direcciones corporativas de gestión de riesgos y compras, así como las personas responsables de seguridad vial, medio ambiente, riesgos laborales y calidad, entre otros, cuya responsabilidad es la de desarrollar a nivel corporativo y operacional todos los procedimientos necesarios para asegurar la gestión de dicho desempeño.

Hasta la fecha, la Comisión de RSC ha centrado sus esfuerzos en la aprobación del análisis de materialidad, y continuará su actividad en 2015 con una previsión inicial de cinco reuniones.

## Comisión de RSC del Consejo de Administración

*Durante 2014 se ha constituido formalmente la Comisión de Responsabilidad Social Corporativa del Consejo de Administración, una comisión específica centrada en la gestión de la RSC en Abertis. Presidida por el Presidente del Consejo de Administración, la Comisión está compuesta por un total de cuatro consejeros, dos hombres y dos mujeres, además del secretario, tres de los cuales son de carácter dominical y una es de carácter independiente.*

*Las funciones designadas en el artículo 14bis del Reglamento del Consejo de Administración para la Comisión de RSC son las siguientes:*

- *Informar al Consejo sobre la política general, objetivos y programas en materia de responsabilidad social corporativa, velar por la adopción y efectiva aplicación de los mismos, y efectuar el seguimiento de su grado de cumplimiento.*
- *Revisar e informar la Memoria anual de Responsabilidad Social Corporativa, con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración.*
- *Recomendar la estrategia relativa a las aportaciones a la Fundación Abertis y afectarlas al cumplimiento de los programas de responsabilidad social corporativa adoptados por la Compañía.*
- *Cualesquiera otras relacionadas con las materias de su competencia y que le sean solicitadas por el Consejo de Administración o por su Presidente.*

*Durante la primera reunión de la Comisión celebrada en 2014, se han presentado los principales resultados del benchmarking realizado en el marco del análisis de materialidad, con el objetivo de implicar directamente a la Comisión de RSC en todo el proceso de identificación, priorización y validación de aspectos materiales, además de contextualizar dicho ejercicio en el marco de gestión de RSC de Abertis, destacando el papel notorio de esta Comisión y describiendo los aspectos a mejorar identificados por diferentes análisis externos de la organización. Además, se han presentado las actividades de la Fundación Abertis y su papel de centralización de la acción social del Grupo.*

*Está previsto que la Comisión se reúna de forma periódica durante 2015, con un papel activo en el desarrollo de los proyectos previstos en materia de RSC, entre los que se encuentran la validación de los temas materiales y el contenido del Informe de RSC a principios de año, la elaboración y aprobación del nuevo Plan de acción de RSC y el establecimiento de objetivos, la revisión de los resultados de los análisis externos y la propuesta de acciones de mejora a desarrollar vinculadas tanto a nivel de gestión como de rendición de cuentas.*

## Relaciones con los grupos de interés

### Relaciones institucionales

Para alcanzar sus objetivos de negocio de la forma más armónica y eficiente posible, todas las organizaciones deben interactuar con sus entornos, ya sean internos o externos. Cada una de las funciones de la empresa tiene uno o varios interlocutores con los que debe relacionarse para desarrollar su trabajo. En cada una de estas interacciones se generan en las otras partes unas percepciones que condicionan permanentemente tanto la predisposición como el tipo de relación mantenida con los grupos de interés; ya sean clientes, proveedores, accionistas o medios de comunicación entre otros, pero también con otras funciones dentro de la misma empresa en lo que se ha identificado como los clientes internos.

Las percepciones positivas que una organización es capaz de generar entre los grupos de interés aportan afecto y confianza hacia la marca y sus actividades, acumulando con ello un capital emocional que puede también ser utilizado cuando se presentan adversidades o problemas de relación con otras partes interesadas. Esta es precisamente la esencia del concepto de gestión de la reputación, que trata de alinear todos los procesos de relación y de interacción que las organizaciones tienen con todos sus públicos para dar a cada uno las informaciones y los mensajes más relevantes con los máximos niveles de transparencia y objetividad.

Todo ello implica el desarrollo de un modelo relacional que contemple e integre con visión de conjunto toda la

tipología y modelos de relación que demandan los distintos grupos de interés, incorporando además nuevos indicadores que confieren al reporte no financiero cada vez más importancia.

### Accionistas, inversores y analistas financieros

Las peticiones de información ambiental, social y de buen gobierno (ASG) por parte de accionistas e inversores han incrementado durante 2014, siguiendo una tendencia alcista ya identificada en ejercicios anteriores, especialmente a nivel internacional. Los temas ASG de mayor preocupación por parte de inversores institucionales incluyen Derechos Humanos, anticorrupción, cadena de suministro, prácticas laborales, salud y seguridad laboral, diversidad, cambio climático, gestión del agua y gestión de los residuos.

En este sentido, tienen gran importancia las evaluaciones que analistas especializados llevan a cabo de la organización y su desempeño a nivel ASG y que se materializan o bien mediante la inclusión de la organización en índices específicos o bien mediante la emisión de una serie de valoraciones relacionadas con dicho desempeño.

Las iniciativas con más trayectoria en Abertis incluyen la inclusión en la familia de índices Dow Jones Sustainability Indexes, en los que Abertis ha mantenido su presencia durante 2014 a nivel mundial (DJSI World), y el análisis anual llevado a cabo por la organización Carbon Disclosure Project, cuya valoración en 2014 ha alcanzado una puntuación de 91B.



Además, cabe destacar la inclusión de Abertis en 2014 en las familias de índices STOXX Global ESG y STOXX Sustainability, iSTOXX ESG y EUROSTOXX, junto con la mención en el Sustainability Yearbook elaborado por ROBECO SAM (el analista vinculado a los índices Dow Jones Sustainability Indexes).

La Dirección de relación con Inversores ha mantenido durante 2014 un elevado nivel de actividad con inversores institucionales y analistas financieros a nivel nacional e internacional, alcanzando un total de 323 reuniones con instituciones de inversión en 23 ciudades, y realizando 25 roadshows.



La oficina de atención al accionista ha recibido un total de 5.126 peticiones de información, mayoritariamente (un 89,5%) vía correo ordinario y teléfono, y se han comunicado un total de 48 hechos relevantes a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

## Participación Europea

Durante 2014, Abertis ha incrementado la participación en el espacio de relación creado por la Comisión Europea para fomentar las relaciones entre este organismo público y los diferentes grupos de interés, incluyendo las empresas de los estados miembros.

En este sentido, y con el objetivo de participar en el desarrollo de las políticas públicas que afectan de forma directa a la actividad de Abertis, se ha formalizado el registro de Abertis como organización activa ante las instancias europeas, y se ha estado trabajando para la elaboración del mapa de grupos de interés a nivel europeo, identificando aquellas direcciones generales y comités europeos que son relevantes para las actividades de la organización. Así, Abertis pasa a ser un actor relevante en el espacio Europeo, identificado como experto en el sector de infraestructuras de transporte.

Cabe destacar la participación de Abertis en el [Grupo Español para el Crecimiento Verde](#), una plataforma de colaboración público-privada que ha sido creada con el objetivo de trabajar los compromisos europeos en materia de cambio climático y hacia una economía baja en carbono, que persiguen en 2030 reducir un 40% las emisiones de gases de efecto invernadero en base a 1990, incrementar la aportación de renovables hasta alcanzar un 27% de la energía final consumida en Europa y mejorar la eficiencia energética un 27%.

## Principales logros y retos del año

Las acciones llevadas a cabo por todas las unidades de negocio y direcciones corporativas de la organización han permitido avances significativos en relación con aspectos específicos de RSC. Si bien es necesario continuar trabajando en este sentido para dar respuesta a los retos tanto a corto como a medio plazo.

### Logros 2014

- Creación de la Comisión de RSC del Consejo de Administración.
- Identificación de los asuntos materiales en los ámbitos ambiental, social y económico.
- Participación e implicación directa de los grupos de interés en el análisis de materialidad.
- Consolidación de los procesos de rendición de cuentas en las nuevas filiales.
- Continuación de acciones en materia de seguridad vial, y desarrollo de productos y servicios relacionados con las "Smart Cities" y la gestión de emergencias.
- Reducción de los accidentes laborales, y ampliación de los compromisos en salud y seguridad laboral, realizando una jornada conjunta con proveedores.
- Mejora en la trazabilidad de los datos ambientales.
- Extensión del proceso de homologación y evaluación de proveedores a Brasil y Chile.
- Nueva cátedra Abertis en São Paulo, junto con el inicio de actividades del Centro UNESCO-Fundación Abertis.

### Retos 2015

- Formalización del plan de acción de RSC y establecimiento de objetivos cuantitativos comunes para todo el Grupo.
- Sistematización de las herramientas de relación con los grupos de interés.
- Ampliación de la participación de los grupos de interés en las consultas vinculadas a aspectos ASG.
- Reducción de los accidentes laborales y la siniestralidad laboral.
- Sistematización de la información ambiental, y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Ampliación del número de proveedores homologados y evaluados según criterios de RSC.

## 5

## Seguridad vial, desarrollo y satisfacción

### Aspectos ASG de las actividades de Abertis

La seguridad vial es el aspecto económico, social y ambiental más relevante de la actividad de autopistas, señalado como tal por los diferentes grupos de interés y por la propia organización. En este sentido, la gestión de la infraestructura puede llegar a generar impactos positivos elevados vinculados a la reducción de la accidentalidad vial, implicando tanto a personas como a animales. Asimismo, el desarrollo de mecanismos y herramientas que contribuyan a reducir el impacto ambiental del tráfico es otro de los aspectos relevantes del desempeño, vinculado al desarrollo de productos y servicios con impactos sociales y ambientales positivos, principal aspecto destacado en el caso de la actividad de telecomunicaciones. Es objetivo de Abertis maximizar los impactos positivos de la actividad sobre la sociedad mediante la implantación de medidas y acciones, que contribuyan a potenciarlos.

La atención al cliente y a usuarios y la satisfacción de los mismos es el tercer aspecto relevante directamente vinculado con la organización, y que resulta común para ambas actividades, aunque la tipología de clientes y los servicios prestados incidan sobre las acciones desarrolladas y sus impactos.

#### **Acciones implantadas y principales resultados 2014**

Consolidación de las campañas de comunicación en materia de seguridad vial en todos los países.

Actuaciones significativas desarrolladas por el comité GERAR y los Programas "Viva" en Brasil.

Desarrollo de nuevos canales de comunicación y continuidad de los servicios de Via-T y compartir coche en autopistas.

Nuevos productos y servicios relacionados con las ciudades inteligentes o "Smart Cities" en telecomunicaciones terrestres.

Innovación y desarrollo al servicio de la gestión de incendios y emergencias en telecomunicaciones satelitales.

Implantación de un sistema de gestión de la calidad formal en el 96,1% de la cifra de negocio y certificación del mismo en el 78,5%.



## Seguridad vial

El establecimiento de indicadores de actividad vinculados a la siniestralidad vial constituye uno de los aspectos clave del desempeño de la organización en materia económica, social y ambiental.

Así, la organización dispone de indicadores de frecuencia vinculados a los accidentes que se producen en las vías gestionadas por Abertis. La evolución de estos accidentes es positiva, mostrando una tendencia a la reducción, si bien las diferencias existentes entre los diferentes países son un reflejo de la distinta gestión de este aspecto en los mismos. Destaca el caso de Brasil, en el que la implicación de la concesionaria que gestiona la autopista en la coordinación de actividades relacionadas con la accidentalidad vial es mucho más elevada que en el resto de países. Puerto Rico no se encuentra incluido puesto que el alcance del informe contempla sólo el puente Teodoro Moscoso (2,2km), en el que este aspecto no es tan relevante.

### Número total de accidentes viarios

	2013	2014	Variación
Brasil	11.093	10.448	-5,9%
Francia	487	459	-5,7%
España	756	752	-0,5%
Chile	822	822	0,0%
Argentina	451	438	-2,9%

## Acciones implantadas

Las autopistas llevan a cabo acciones dirigidas a incidir y mejorar la seguridad vial, reduciendo los accidentes que se producen en las vías. En este sentido, las acciones se clasifican en tres grandes grupos:

- Acciones operacionales, vinculadas con el mantenimiento propio de la infraestructura y el desarrollo de los planes de emergencia, cuya finalidad es la de asegurar el correcto funcionamiento de las infraestructuras en casos de emergencia, minimizando los impactos sobre los usuarios y el entorno.
- Acciones específicas de seguridad vial, que incluyen simulacros y campañas de sensibilización, entre otras.
- Proyectos de educación en materia de seguridad vial y educación vial, desarrollados en el marco de la acción social de la organización de la mano de escuelas y otros socios de la comunidad local.

### Brasil

El comité GERAR de seguimiento de accidentes, y los comités locales en cada una de las concesionarias, han promovido y coordinado diferentes acciones en materia de seguridad vial, entre las que destacan:

- El desarrollo de campañas de seguridad vial focalizadas en aquellos aspectos más relacionados con la accidentalidad en las vías (uso del teléfono móvil al volante, consumo de alcohol, uso del cinturón de seguridad y exceso de velocidad).

- La realización del primer Foro de seguridad con conferencias especializadas en temas relacionados con la seguridad vial, y con la participación de entidades y organismos especialistas en la materia.
- La donación de 16 alcoholímetros a los cuerpos de vigilancia de las autopistas.
- El apoyo en la implantación de la campaña de educación vial "Cinema rodoviario" promovida por el cuerpo de Policía Federal de tráfico.

El objetivo es reducir el número de muertos en las autovías brasileñas un 50% en 2020 en el marco de la década de acción por la seguridad en el tráfico de Naciones Unidas 2011-2020.

Las acciones han sido enmarcadas en el mes de la seguridad vial, durante el que además, se ha llevado a cabo la distribución de 833.600 folletos de sensibilización, y se ha logrado un total de 134 publicaciones en los medios de comunicación, incluyendo 5 entrevistas de radio, 13 espacios televisivos, 108 publicaciones en redes sociales y 8 artículos en prensa escrita.

Asimismo, destacan los programas "Viva" en el ámbito de la sensibilización, y la implantación de acciones operacionales como la instalación de nuevas luminarias, barreras protectoras y señalización específica en puntos críticos, paradas de autobús y controles de velocidad mediante radares, junto con acciones específicas desarrolladas en colaboración con entidades de la comunidad.

Ejemplo de éstas son el desarrollo de jornadas de formación en atención pre hospitalaria en el ámbito de la medicina de tráfico, en las que han participado 121 personas, y el establecimiento de un acuerdo de colaboración con las empresas productoras y transportistas de cañas de azúcar, con el objetivo de minimizar los impactos ambientales y sociales de la producción y transporte de este producto.

#### Francia

La identificación de las conductas de riesgo que lleva a cabo el observatorio de comportamientos en la autopista de forma anual, y que está disponible en la [página web de la organización](#), permite elaborar campañas específicas mediante la emisora de radio y los paneles de información de la autopista, en periodos temporales vinculados a vacaciones y otros momentos clave para la sensibilización en materia de seguridad vial. Durante el año 2014 se han desarrollado tres campañas de comunicación en 45 paneles de las redes de autopista sobre la somnolencia, el uso de intermitentes y la anticipación. Las tres campañas han contado con envíos de correos electrónicos a un total de 400.000 usuarios y la repetición de mensajes en radio, totalizando 26 mensajes a la semana.

El observatorio de comportamientos ha concluido en el informe de 2014 que se ha observado una mejora en cuanto a las conductas de riesgo, especialmente del uso de intermitentes y el respeto de las distancias de seguridad, lo que incide positivamente sobre la accidentalidad en la vía.

## Programas “Viva” en Brasil

*La sensibilización y trabajo directo con los usuarios de las autopistas resulta un aspecto muy importante y con un elevado grado de incidencia sobre la conducta en las vías y la accidentalidad de las mismas. Diferentes tipos de usuarios implican diferentes contextos que de forma directa inciden sobre la seguridad vial de toda la infraestructura. En este sentido, se han desarrollado en Brasil los programas “Viva”, campañas de sensibilización adaptadas a cada uno de los diferentes usuarios de las vías:*

- *Viva Saúde: La actividad llevada a cabo por los camioneros constituye hoy en día en Brasil un trabajo con riesgos específicos para la seguridad vial, entre los que destacan las largas jornadas de trabajo y la fatiga vinculadas, así como el consumo de sustancias que permiten alargar todavía más estas jornadas, pero que reducen la capacidad de reacción de los conductores con el correspondiente efecto que ello tiene sobre los accidentes. De igual modo, las personas que desempeñan estos trabajos no disponen de tiempo para acudir al médico ni realizar revisiones periódicas de su estado de salud. En este contexto nace el programa “Viva Saúde” que durante tres días establece en los puntos de parada de los camioneros puestos específicos en los que estos conductores pueden parar, realizar una revisión médica general de su estado de salud y recibir las vacunas necesarias y consejos sobre seguridad vial, y contribuir en general a reducir el número de accidentes que implican a este tipo de vehículos. Durante la campaña de 2014 se ha atendido un total de 361 personas, a las que se ha suministrado 206 vacunas de la gripe y se ha derivado a especialistas médicos a un 9,7% del total de los participantes. El programa cuenta con la participación de diferentes grupos de interés, implicados en la aportación de material e infraestructura necesarios para la realización de la campaña.*
- *Viva motociclista: La campaña dirigida a motociclistas, persigue ofrecer consejos de conducción responsable, además de proveer de adhesivos reflectores con el objetivo de incrementar la visibilidad de los motociclistas, y una revisión gratuita del estado del vehículo, además de las condiciones de salud de las personas conductoras. Desde el nacimiento del programa en el año 2006, se han llevado a cabo 144 campañas que han atendido un total de 21.551 personas.*
- *Viva ciclista y passarela viva: De forma paralela a la campaña de viva motociclista, se realizan campañas dirigidas a ciclistas y peatones con los mismos objetivos. Estas campañas se llevan a cabo en los puntos más críticos de accidentalidad, y permiten realizar estudios vinculados a la construcción de las pasarelas de cruce de peatones, de acuerdo con las necesidades de los propios usuarios. Desde el nacimiento del programa en el año 2006, se han llevado a cabo 115 campañas realizadas que han atendido un total de 5.905 ciclistas y 13.761 peatones.*



## España

Las autopistas en España han llevado a cabo la identificación de tramos con mayor concentración de accidentes y la creación de fichas de estudio y seguimiento de los mismos, con el objetivo de fomentar la reducción de los accidentes de tráfico, la investigación y la búsqueda de la eficiencia en la gestión de la seguridad vial de las infraestructuras viarias y aumentar la seguridad de circulación de los tramos de concentración de accidentes, lo que genera un impacto positivo sobre la disminución de accidentes.

Los tramos de concentración de accidentes son aquellos en los que se producen aproximadamente el 25% de los accidentes, por lo que su tratamiento implica una reducción efectiva de la accidentalidad en el conjunto de las autopistas. El seguimiento se realiza a partir de los indicadores de frecuencia de accidentalidad con víctimas y con víctimas mortales, los cuales han disminuido un 2,9% y un 22,2% respectivamente, en relación con el año 2013.

Asimismo, y vinculado a la gestión de emergencias de la infraestructura, se han llevado a cabo simulacros de vialidad junto con grupos de interés externos como Protección Civil, el cuerpo de bomberos y las autoridades de tráfico. Se han definido los objetivos del simulacro, junto con la descripción del escenario simulado, la valoración del mismo y las acciones de mejora vinculadas, y la movilización extraordinaria del personal de pista y del centro de operaciones, además de la coordinación de la Dirección Estratégica y Operativa con los miembros de la organización implicados.

Los simulacros son ejercicios que se llevan a cabo de forma anual y que a partir de la recogida de indicadores de vialidad (tiempo de respuesta y resolución, horas de retenciones y ocupación de la calzada), junto con los informes de reclamaciones, accidentes y actuaciones de mantenimiento, permiten incrementar la eficacia de la organización en la respuesta ante una emergencia. De igual modo, permiten proveer de la capacitación y el entrenamiento necesarios de todo el personal implicado en los procedimientos de respuesta, de tal forma que se conserve la autopista en las mejores condiciones de tránsito, garantizando la fluidez y la seguridad de circulación en todo momento.

Otras actuaciones que se llevan a cabo incluyen las inspecciones de seguridad viaria desarrolladas por las personas responsables de mantenimiento y conservación de la autopista, que permiten identificar de forma sistemática aquellos elementos que requieren de un mantenimiento correctivo o preventivo en materia de seguridad viaria. Además, se han realizado campañas mensuales a través de correo electrónico, coincidiendo con operaciones salida y momentos estacionales, destinadas a contribuir a la sensibilización en materia de seguridad vial, y la instalación del servicio de ludoteca durante el verano en colaboración con Cruz Roja.

Cabe destacar la suscripción de un convenio de colaboración entre las autopistas en España y el Departamento de Interior de la Generalitat de Catalunya, para la adhesión a la Red Rescat de radiocomunicaciones de emergencias y seguridad de la Generalitat. La principal motivación del convenio es

garantizar la interlocución con el Departamento de Interior a través del Centro de Coordinación Operativa de Cataluña (CECAT), con el objetivo de disponer de un canal de comunicación que garantice la gestión coordinada de las situaciones de riesgo grave y de las emergencias en que se pueden ver implicadas las infraestructuras, entre la organización y la administración pública, con el objetivo de reducir la afectación a la población en estos casos, mejorando la coordinación de grupos de interés implicados y la calidad del servicio a los usuarios.

## Chile

Las autopistas en Chile han llevado a cabo simulacros de emergencia con la colaboración de diferentes grupos de interés externos con el objetivo de medir los tiempos de respuesta de todas las áreas involucradas en la prestación de apoyo en caso de accidentes e identificar acciones de mejora.

Asimismo, se ha impartido formación específica en primeros auxilios a aquellas personas que prestan la primera asistencia a los usuarios implicados en un accidente de tráfico, con el objetivo de reforzar los conocimientos teóricos y prácticos del personal paramédico de las concesionarias.

Además de estas actuaciones, destaca la realización de una campaña de sensibilización bajo el lema "De ti depende" durante la época de Fiestas Patrias, de la mano del Ministerio de Obras Públicas, los Carabineros y la Fundación Corre Conmigo, junto con la colaboración de la Fundación Abertis. La campaña ha sido difundida mediante la colocación de mensajes fijos en las autopistas, la distribución de folletos específicos

con consejos de conducción responsable, y el apoyo de la página web y las redes sociales.

#### Argentina

Durante el año se han distribuido 150.000 folletos con consejos sobre comportamiento responsable y seguridad vial bajo el lema "No te distraigas" en los momentos de más tráfico en las infraestructuras, además de la colocación de carteles de comunicación específicos en las cabinas de peaje y la realización de dos conferencias sobre seguridad vial destinadas al público en general y a la prensa especializada en tráfico.

Además se han realizado campañas de cuidado responsable de los animales domésticos, que tienen una incidencia directa sobre los potenciales abandonos y su relación con los accidentes en las vías.

## Desarrollo de productos y servicios con impactos sociales y ambientales positivos

Incorporar aspectos sociales y ambientales en el momento de desarrollar productos y servicios permite a la organización incrementar el valor añadido de dichos productos y servicios, a la vez que se crea valor compartido para otros grupos de interés, ya sea la sociedad en general, o comunidades específicas, relacionados de forma directa o indirecta con la organización.

### Autopistas

La seguridad vial es uno de los aspectos con mayor notoriedad en el caso de autopistas, dada la gran repercusión social y ambiental de dicho aspecto. Sin embargo, se llevan a cabo otras actuaciones relacionadas con la incorporación de estas variables en el desarrollo de servicios prestados por la organización.

La implantación continuada del sistema de pago Via-T es una de las estrategias principales relacionadas con la repercusión ambiental del servicio que presta la organización, puesto que su uso disminuye las emisiones generadas por los vehículos que transitan por la autopista al evitar su parada, siendo esta reducción superior en el caso de los vehículos pesados. El 38% de las transacciones y el 47,4% de los ingresos totales de 2014 han utilizado el sistema de tele peaje, cuya implantación todavía tiene recorrido.

### Porcentaje de uso de tele peaje 2014

	Transacciones	Ingresos
Brasil	45,0%	66,7%
Francia	42,2%	49,1%
España	41,6%	41,1%
Chile	3,1%	5,2%
Argentina	27,0%	30,0%
Puerto Rico	74,3%	74,6%

A la promoción del tele peaje, cabe añadir la eliminación de las barreras, una iniciativa que se encuentra bajo estudio y sobre la que se ha desarrollado durante 2014 una prueba piloto. El objetivo de esta eliminación es evitar la reducción de la marcha de los vehículos debido a la barrera de peaje, mejorando así el servicio prestado a los usuarios, incentivando así el uso del sistema Via-T.

Asimismo, destacan los servicios de compartir coche disponibles en las páginas web de Francia y España, y que están enfocados a optimizar los desplazamientos de las personas, reduciendo así las emisiones de CO<sub>2e</sub> generadas por los vehículos que transitan por las autopistas. Cabe señalar que en España se han implantado algunas tarifas especiales para vehículos con más de tres ocupantes, otra medida que persigue la misma finalidad que la opción de compartir coche, y es promover un uso responsable del vehículo privado

teniendo en cuenta las posibilidades de optimización del mismo.

Durante 2014 ha continuado la campaña "Eliminamos barreras" iniciada en 2013 con el objetivo de hacer más accesibles las autopistas a personas con diversidad funcional. La ampliación del acuerdo implica a diferentes agentes, entre los que se encuentran el Departament de Benestar Social y Família de la Generalitat de Catalunya, Cruz Roja, el Instituto Guttman, la ONCE, la Federación Ecom y el Comité Catalán de Representantes de Personas con Discapacidad (COCARMI) junto con la Fundación Abertis, y supone continuar facilitando dispositivos Via-T con condiciones especiales a personas con un grado de discapacidad del 65% o superior, independientemente de si tienen movilidad reducida. Esta ampliación prevé la entrega de 5.000 dispositivos que se suman a los 2.000 ya entregados durante 2013.

El desarrollo de nuevos canales de comunicación e información sobre el estado del tráfico y la seguridad vial es otro ejemplo de mejoras en la prestación de servicio con repercusión social y ambiental. El lanzamiento en 2014 del canal de información @infoautopista en España es un ejemplo en este sentido, junto con los canales específicos de información que existen en Francia.

Estas medidas se desarrollan en un marco de colaboración público privada, en el que la administración pública como responsable de la estrategia de la infraestructura juega un papel clave.

## Telecomunicaciones terrestres

Además del desarrollo continuo de productos y servicios vinculados a las ciudades inteligentes o "Smart Cities", destacan las aplicaciones tecnológicas al servicio de la gestión de emergencias desarrolladas por telecomunicaciones terrestres.

En este sentido, durante 2014 se ha implantado un sistema inteligente de detección de incendios en la localidad de Alzira, que supone el primero en la Comunidad Valenciana y el tercero en España. La plataforma está diseñada para la vigilancia, detección y seguimiento de incendios forestales, y permite controlar las zonas verdes del territorio municipal aportando avances significativos en el sistema de prevención de incendios. El dispositivo tiene un alcance de 2.500 metros de radio por estación y es capaz de detectar un incendio en pocos segundos, proporcionando una alarma sonora y visual y dando su posición GPS con un error de +/-20 metros. La actividad del dispositivo es autónoma las 24 horas del día, incluso en condiciones ambientales adversas.

Tras la primera instalación, el Ayuntamiento de Alzira ha recibido el premio AHCET en la categoría de Urbanismo y TICs, por esta solución de detección automática de incendios. El galardón ha sido entregado en el marco de la Quinta edición de Greencities & Sostenibilidad junto con Foro Tikal.

## Smart Cities en España

*Telecomunicaciones terrestres sigue apostando en 2014 por innovadoras soluciones TIC (Tecnologías de la Información y la Comunicación) que impulsan el desarrollo de las ciudades a partir de aplicaciones tecnológicas que mejoran la gestión y la movilidad urbanas, así como la accesibilidad y la conectividad Wifi en las ciudades, centrando la propuesta este año principalmente en ofrecer el marco y las herramientas óptimas para asentar sólidamente un modelo de gestión más eficiente en las ciudades y, al mismo tiempo, dotar a los ciudadanos de unos servicios públicos que mejoren y faciliten su día a día en el entorno urbano.*

*Así, las aplicaciones de las soluciones tecnológicas de telecomunicaciones terrestres permiten optimizar los recursos, promueven la sostenibilidad medioambiental y proporcionan datos que facilitan la operatividad urbana y su gestión predictiva, todo ello en un marco conceptual de ciudad que apuesta por la dinamización económica del tejido empresarial y se adapta a los nuevos hábitos y necesidades del ciudadano actual:*

- *Smart Parking: tecnología integrada con la primera red dedicada al IoT desplegada en España que ha permitido al Ayuntamiento de Barcelona inaugurar una zona de 500 aparcamientos inteligentes en el Barrio de Les Corts. Se trata de una prueba real en campo que permite analizar los beneficios de la sensorización en términos de ahorro en tiempo y en combustible, así como de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>.*
- *Smart Waste management & Water metering: son otros ejemplos de aplicaciones de esta nueva infraestructura dedicada a la gestión eficiente de servicios e infraestructuras, como por ejemplo, soluciones para la gestión de residuos y la telelectura de contadores.*
- *Wifi Premium: Un proyecto desarrollado con una de las organizaciones referentes en Europa en materia de conectividad y accesibilidad a internet, que además de integrar las diferentes redes de Wifi del Ayuntamiento de Barcelona en una única red, contempla triplicar el número de puntos operativos de acceso inalámbrico en la ciudad y pasar de la cifra actual de 664 a más de 1.500 en 2016 mediante la implantación de Wifi en autobuses, paradas de metro, parques y jardines, así como mercados municipales y el Puerto de Barcelona. Se trata de la mayor red Wifi pública a nivel estatal y una de las más relevantes del continente europeo por su dimensión.*

*Además de estas aplicaciones, destaca el proyecto Smart Brain, una plataforma de sensores de ciudad que permite disponer de una herramienta integral, transversal y compartida por todos los servicios públicos para la gestión de todos los datos disponibles con el fin de mejorar la gestión de los servicios que se prestan en el municipio y facilitar la posibilidad del desarrollo de nuevos, así como incrementar la interacción con el ciudadano y el visitante y gestionar de forma predictiva y con eficacia todo tipo de situaciones y eventos que se produzcan en el entorno urbano, junto con el desarrollo de las tres Smart Zones, áreas de pruebas de soluciones tecnológicas para el nuevo modelo de ciudad.*

## Telecomunicaciones satelitales

Telecomunicaciones satelitales por su parte ha llevado a cabo un plan de acción de RSC que, entre otras acciones, valorará y analizará las posibilidades vinculadas al desarrollo de productos y servicios que contemplen esta repercusión, además de los proyectos de innovación y desarrollo en los que participa de forma habitual.

Cabe destacar el papel fundamental que las infraestructuras satelitales juegan en el ámbito de la brecha digital, especialmente en aquellas zonas remotas en las que no es posible proveer señal mediante infraestructura terrestre.

## Innovación y desarrollo con repercusión social

*La innovación y desarrollo en el sector de telecomunicaciones satelitales es un campo muy prolífico y con una actividad elevada, vinculada en parte a la naturaleza de la actividad. En este sentido, la participación en diferentes proyectos de I+D+i es habitual por parte de la organización, y destacan aquellos proyectos, que además de incorporar mejoras tecnológicas, repercuten de forma positiva sobre el entorno social, ya sea de forma directa o indirecta. Durante 2014 cabe destacar dos proyectos concretos:*

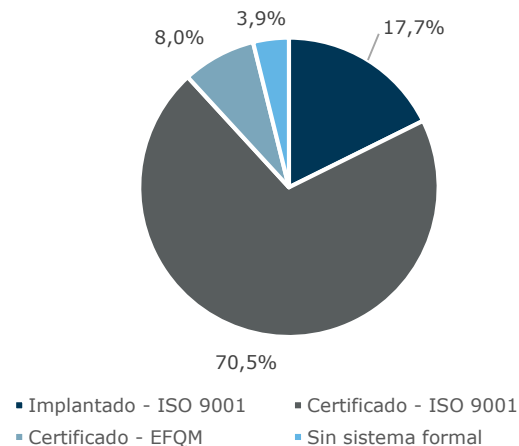
- *Proyecto Prometeo: El proyecto Prometeo (Tecnologías para el combate integral contra incendios forestales y para la conservación de nuestros bosques) es un proyecto CENIT 2010 cuyo periodo de ejecución va desde 2010 al 2014, que cuenta con el apoyo y la financiación parcial del CDTI, en el área temática de energía, medio ambiente y cambio climático. El alto interés de este proyecto ha permitido que sea calificado como de "Consortio Estratégico Nacional de Investigación Técnica CENIT 2010". El proyecto está liderado por un consorcio de organizaciones públicas y privadas, siendo telecomunicaciones satelitales uno de los socios fundadores del mismo en el que participa liderando las actividades del proyecto, concretamente de forma focalizada en dos líneas principales: conseguir las tecnologías, métodos y sistemas de comunicaciones que permitan mitigar el riesgo de brigadas terrestres y tripulaciones de medio aéreos en la lucha contra incendios forestales, junto con la extinción de incendios forestales con medios aéreos durante la noche, así como la coordinación del tráfico aéreo en grandes incendios.*
- *Proyecto Ignis: El proyecto Ignis (Sistema Integral de Comunicaciones para la extinción de incendios forestales) es un proyecto del programa Innpacko del Ministerio de Ciencia e Innovación aprobado en septiembre de 2011 que tiene como principal objetivo desarrollar soluciones a corto y medio plazo que permitan mejorar los sistemas actuales de telecomunicaciones utilizados para la gestión de la extinción de los incendios forestales. Telecomunicaciones satelitales lidera y coordina el proyecto, que cuenta con la participación de importantes empresas y organismos de investigación del sector de las telecomunicaciones y de la industria aeronáutica. El proyecto concluye el desarrollo de una solución que combina las comunicaciones por satélite y el uso de un vehículo aéreo no tripulado (UAV) para mejorar la seguridad de los agentes implicados en un escenario de incendio forestal y ampliar los recursos a su disposición. En 2014 se ha realizado una demostración final que ha integrado las comunicaciones por satélite con diferentes servicios y tecnologías en un escenario de incendio forestal. Gracias a los desarrollos realizados en este proyecto, los trabajos de extinción podrán realizarse de un modo más eficiente y más seguro, ya que todos los agentes involucrados contarán en tiempo real con unos datos más fiables de la situación del incendio, además de conocer con mayor exactitud el avance y la evolución de las llamas, evitando así que los cuerpos de emergencia corran riesgos innecesarios.*

## Satisfacción y atención

La gestión de la satisfacción de los clientes y usuarios y los servicios de atención vinculados, se lleva a cabo en un marco de mejora continua en base a los sistemas de gestión de la calidad según normas internacionales, como ISO 9001 o bien el modelo EFQM.

El 96,1% de la cifra de negocio del alcance del Informe dispone de un sistema de gestión implantado, alcanzando la certificación a un total de un 78,5%.

### Gestión de la calidad según cifra de negocio



Las autopistas en Brasil disponen de sistemas implantados pero no certificados y las autopistas en Chile, si bien disponen de procedimientos específicos, se encuentran en proceso de implantación de un sistema de gestión de la calidad común para todas las concesionarias.

## Acciones implantadas

El establecimiento de estos sistemas conlleva la definición de objetivos anuales de mejora continua y la realización formal de acciones de seguimiento de la satisfacción de los clientes, además de la existencia de canales de comunicación y diálogo formales relacionados con la gestión de consultas, quejas y reclamaciones.

Durante 2014, las autopistas en Francia y cinco de las concesionarias en Brasil han llevado a cabo encuestas de satisfacción formales entre los clientes y usuarios. Las autopistas en España llevan a cabo una encuesta bianual que se volverá a realizar en 2015.

El índice de satisfacción obtenido en las autopistas de Francia ha alcanzado un 7,9 de promedio, un índice que se ha mantenido prácticamente constante en relación con el año anterior. Las filiales de Brasil que han llevado a cabo la encuesta bajo un marco común (cuatro de las cinco), han obtenido un índice de satisfacción promedio de 8,8, siendo la valoración de la quinta concesionaria igual a 96,6%, no comparable a nivel metodológico con el resto de concesionarias. En este último caso, un 96,6% de los usuarios que respondieron la encuesta consideraron que el servicio obtenido era óptimo.

Telecomunicaciones satelitales ha obtenido un índice de satisfacción igual a 77, sin que existan por el momento datos históricos.

Las autopistas en España han desarrollado nuevos canales de atención al cliente en línea, poniendo a disposición de todos ellos una oficina virtual integrada en la página web autopistas.com, enfocada a facilitar

la gestión de los trámites, junto con el lanzamiento de un canal específico en las redes sociales vinculado al estado del tráfico.

Cabe destacar la implantación durante 2014 de seis planes de mejora focalizados en aspectos de la actividad remarcados por los clientes como prioritarios, entre los que se encuentran señalizaciones y configuraciones de peaje, canales de información de tráfico, sistemas de gestión de reclamaciones, formación en materia de atención al cliente y realización de inspecciones sistemáticas, junto con el desarrollo de acuerdos de colaboración público privada dirigidos a la mejora en la prestación del servicio, incluyendo la oferta y los impactos de la misma sobre el entorno, y a la seguridad vial.

Telecomunicaciones terrestres ha renovado durante 2014 el sello oro (el más elevado) en el marco del sistema de gestión de calidad de acuerdo con el Modelo EFQM de excelencia, lo que reconoce el sistema de gestión implantado, además de la capacidad para conseguir y mantener resultados en el tiempo, obtenidos de un modo específico, para todos los grupos de interés.

Telecomunicaciones satelitales ha implantado nuevas herramientas destinadas a dar respuesta a las necesidades de los clientes, entre las que se encuentran un sistema de atención al cliente operativo las 24 horas durante los siete días de la semana, con alta capacidad de recepción de llamadas en distintos idiomas y un sistema homogéneo de apertura de tickets y desvío de llamadas al área correspondiente de forma más eficiente.

## Comunicaciones recibidas y porcentaje de atención – Autopistas

		Consultas	Quejas	Sugerencias
Brasil	Recibidas	591.106	34.032	410
	% Atendidas y resueltas	100,0%	99,9%	88,8%
Francia	Recibidas	488.851	3.767	0
	% Atendidas y resueltas	97,9%	95,1%	---
España	Recibidas	83.507	4.142	51
	% Atendidas y resueltas	100,0%	100,0%	100,0%
Chile	Recibidas	27.201	1.326	4
	% Atendidas y resueltas	100,0%	97,1%	100,0%
Argentina	Recibidas	96.851	1.720	0
	% Atendidas y resueltas	100,0%	100,0%	---
Puerto Rico	Recibidas	0	23	0
	% Atendidas y resueltas	---	100,0%	---

Estas actuaciones permitirán incrementar la cobertura de atención a todos los países en los que tiene presencia la actividad, además de la eficacia en la prestación del servicio al cliente, que dispondrá de una información más completa y homogénea, junto con una mejora en el seguimiento de las incidencias que se produzcan desde la apertura hasta la resolución, con impactos positivos sobre la comunicación en tiempo real.

Globalmente, el número total de comunicaciones recibidas en autopistas ha incrementado un 10% respecto al año 2013, aunque se han producido incrementos relevantes y significativos en el caso de Chile, especialmente vinculado a la implantación del nuevo sistema de tele peaje en una de las concesionarias, que generó consultas específicas.

Cabe destacar también el incremento de las consultas de telecomunicaciones terrestres, que junto a la inclusión de telecomunicaciones satelitales en el alcance del dato, resulta en un incremento significativo de las comunicaciones recibidas a nivel global en la actividad de telecomunicaciones. El porcentaje de atención se ha mantenido elevado en todos los casos, siendo este a nivel global de un 99,2% en la actividad de autopistas y el 99,8% en la actividad de telecomunicaciones.

## Comunicaciones recibidas y porcentaje de atención – Telecomunicaciones

		Consultas	Quejas	Sugerencias
Telecomunicaciones terrestres	Recibidas	668	2	0
	% Atendidas y resueltas	99,3%	100,0%	---
Telecomunicaciones satelitales	Recibidas	1.127	725	0
	% Atendidas y resueltas	100,0%	100,0%	---



Parte de los sistemas de gestión es asegurar el cumplimiento normativo en todos los ámbitos que sean de aplicación a la actividad de la organización. En este sentido, se cumple toda la legislación específica en materia de confidencialidad y protección de datos de carácter personal que existe en cada uno de los países, además de la disposición en el caso de telecomunicaciones terrestres de un sistema de gestión específico en este sentido, basado en la norma ISO 27001.

Durante 2014, las autopistas en Brasil han recibido un total de 9 sanciones vinculadas a incumplimientos producidos entre los años 2008 y 2012 que totalizan 1,84 millones de euros. Asimismo, durante 2014, las autopistas en Brasil han recibido 2 sanciones relacionadas con la conservación del asfalto y el retraso en la entrega de documentación relacionada con el programa de conservación de la infraestructura, que totalizan 22,3 mil euros.

De igual modo, telecomunicaciones terrestres ha recibido un total de tres sanciones por valor de 92,3 mil euros, relacionadas con el incumplimiento de la servidumbre aérea, y la falta de legalización y de licencia de dos emplazamientos. Asimismo, en relación con la sanción recibida en 2012 por parte de la Comisión Nacional de la Competencia (CNMC), tras la sentencia del Tribunal Supremo de 29 de enero de 2015, la Audiencia Nacional ha anulado la multa de 13,7 millones de euros impuesta por la CNMC y ordena a la CNMC recalcular la sanción por ser considerada contraria a derecho.



## 6

## Equipo Humano

## La relevancia del equipo humano en el desempeño

Los temas materiales identificados en el ámbito de relación con el equipo humano han señalado como aspectos prioritarios la salud y la seguridad ocupacional, además de parámetros básicos de calidad en el empleo y relaciones entre la organización y los trabajadores, junto con prácticas de desarrollo profesional, retención de talento, gestión de la diversidad y la igualdad de oportunidades.

El objetivo principal en materia de salud y seguridad ocupacional es lograr el menor número de accidentes posible, con una tendencia en el largo plazo a cero accidentes, implantando las medidas necesarias para garantizar la seguridad y la salud en todos los puestos de trabajo. De igual modo, el código ético y las políticas corporativas explicitan el compromiso de Abertis con la igualdad de oportunidades y la lucha contra la discriminación, así como la implantación de prácticas que aseguren el desarrollo profesional de las personas que trabajan en la organización, con el doble objetivo de asegurar un entorno positivo de trabajo y la retención de talento.

**Acciones implantadas  
y principales  
resultados 2014**

Implantación de una sistemática común de gestión de riesgos laborales en Brasil.

Reducción global de los accidentes un 21,3% en relación con 2013 (un 24,1% para hombres y un 14,4% para mujeres).

Aprobación de una política específica de seguridad y salud en el trabajo en Brasil y un compromiso formal en Chile.

Invertidos un total de 825 mil euros en formación en prevención de riesgos laborales.

Media de 16,1 horas de formación impartida por trabajador.

Formación específica a directivos en materia de relación con los grupos de interés.

342,2 personas con diversidad funcional contratadas en plantilla media equivalente.

Obtención del sello Bequal en la sede central y desarrollo de las acciones necesarias para su obtención en telecomunicaciones terrestres.

## Salud y seguridad laboral

La herramienta principal de gestión de la salud y la seguridad laboral es la implantación de sistemas formales que identifiquen los riesgos para cada puesto de trabajo, y establezcan una sistemática destinada a prevenir dichos riesgos en un marco de formación y mejora continua.

### Sistemas de gestión

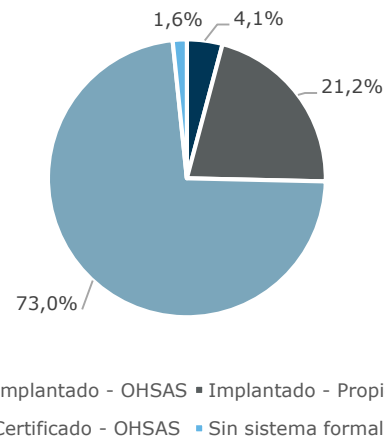
En este sentido, el 98,4% de la cifra de negocio de 2014 dispone de un sistema formal implantado, basado en diferentes estándares:

- Las autopistas en Brasil han desarrollado durante 2014 una sistemática común de gestión de riesgos laborales basada en el análisis de riesgos para cada puesto de trabajo y la implantación de medidas de prevención adaptadas a dichos riesgos, para todas las concesionarias.
- Las autopistas en Francia, telecomunicaciones satelitales en España y la sede central, disponen de un sistema de gestión implantado según OHSAS 18001, pero no certificado.
- Las autopistas en España y telecomunicaciones terrestres, disponen de un sistema de gestión de riesgos laborales implantado y certificado según el estándar internacional OHSAS 18001.
- Las autopistas en Chile, se rigen por el Programa de Empresa Competitiva, un modelo de gestión de riesgos laborales que está basado en el estándar OHSAS 18001 pero que es propio y común para todo el país. El modelo incluye un sistema de

auditoría externa y valoración que persigue la mejora continua.

- Dada la actividad de Puerto Rico, vinculada a la gestión de un puente, se lleva a cabo formación específica en el marco de un sistema basado en OHSAS 18001, pero no existe un sistema de gestión implantado. De igual modo, las autopistas en Argentina y telecomunicaciones satelitales en Brasil llevan a cabo acciones puntuales, sin que exista un sistema formal de gestión implantado.

Gestión de riesgos laborales según la cifra de negocio



### Comités de seguridad y salud

Prácticamente todas las unidades de negocio disponen de comités de seguridad y salud que dan cobertura a un total del 92,5% de la plantilla a 31 de diciembre. Las oficinas de autopistas en Chile y las autopistas en Puerto Rico y Argentina, además de los servicios de telecomunicaciones satelitales en Brasil y la fundación

Abertis en España, no disponen de un comité de seguridad y salud, razón por la que el porcentaje no alcanza la totalidad de la plantilla.

Los temas tratados en las reuniones con estos comités durante 2014, que se han llevado a cabo con una periodicidad variable que oscila desde un mínimo anual en el caso de servicios centrales, a una periodicidad trimestral en el caso de telecomunicaciones y mensual en el caso de autopistas, han incluido:

- Aspectos de gestión: las condiciones de trabajo, el seguimiento de los indicadores de accidentalidad, los análisis de las causas de accidentes y las medidas correctivas vinculadas, las evaluaciones de riesgos y las formaciones.
- Aspectos específicos: cuestiones relacionadas con los vehículos de la flota, aspectos psicosociales, protocolos de entrenamiento, implicación de las empresas proveedoras y los contratistas, revisión de planes de emergencia y señalizaciones de obras.

### Coordinación de actividades

Algunas de las actividades que forman parte de los procesos operacionales tanto de telecomunicaciones como de autopistas implican trabajadores de empresas colaboradoras, tanto proveedores como contratistas.

La coordinación de actividades de prevención de riesgos laborales es clave en este sentido, puesto que los objetivos de Abertis se hacen extensibles a todos los trabajadores que desempeñan una tarea en las instalaciones de la organización y que durante 2014 han implicado aproximadamente un total de 20.000 personas, de las que el porcentaje superior se encuentra en las actividades de autopistas en Brasil (40,5%) y España (20%) y en las de telecomunicaciones terrestres (30,6%).

Destaca en este sentido la sesión conjunta llevada a cabo en Autopistas España con los principales proveedores que participan en los trabajos de la autopista, detallada en el capítulo 8.

Durante el año 2014, las autopistas en Brasil han recibido un total de 22 sanciones por valor de 12,9 mil euros relacionadas con las rutinas operacionales vinculadas a los horarios de trabajo, incorrecciones en la elaboración de las hojas de pago, la no conservación de los uniformes en perfecto estado de higiene, la no presentación de documentación administrativa y la implantación no correcta de medidas de prevención de riesgos laborales vinculadas a la maquinaria existente y a los trabajos en altura. Se han llevado a cabo todas las medidas necesarias para corregir los incumplimientos detectados durante las diferentes inspecciones de trabajo.

## Gestión de los riesgos laborales en Brasil

*Las actividades de prevención de riesgos laborales y accidentes cuentan con el comité GERAR como centro gestor común para todas las concesionarias. El Grupo Especial para Estudios de Accidentes de Trabajo y en las Autovías (GERAR) fue constituido en el año 2013 y durante 2014 ha desplegado sus actuaciones mediante la creación de grupos locales en cada una de las concesionarias.*

*Así, las acciones promovidas por este comité vinculadas a la salud y la seguridad laboral de forma específica durante 2014 han incluido:*

- Edición y publicación de una Política de Seguridad en el trabajo y en las autopistas, que además de haber sido divulgada internamente mediante formación específica, ha sido incluida en todos los contratos de la organización con proveedores y empresas contratadas.*
- Divulgación de buenas prácticas entre las diferentes concesionarias, mediante la elaboración de informes mensuales en materia de seguridad.*
- Creación de normas y procedimientos relacionados con la seguridad ocupacional y las actividades operacionales.*
- Análisis de los principales accidentes de trabajo ocurridos y de los niveles de riesgo vinculados a cada uno de los puestos de trabajo, y propuesta de soluciones comunes.*
- Reuniones mensuales de seguimiento de los indicadores de seguridad ocupacional.*
- Desarrollo de una aplicación móvil de observación del trabajo seguro que será utilizada por los trabajadores con funciones de supervisión y prevención de accidentes en el trabajo.*

*El comité GERAR aplica un enfoque de gestión común sobre la accidentalidad, tanto en el desempeño del trabajo como en el uso de las infraestructuras, lo que permite identificar causas cruzadas y sinergias existentes entre ambas causas de accidentes con una mirada operacional, generando así beneficios superiores a los que se podría obtener si esta gestión estuviera desvinculada.*

## Autopistas

Las inversiones realizadas durante 2014 vinculadas a mejoras en el entorno laboral han alcanzado un total de 903 mil euros, y han sido desarrolladas principalmente por Francia, Brasil, Chile y Argentina.

Asimismo, la inversión en formación en materia de prevención de riesgos laborales ha totalizado 825 mil euros, realizada principalmente en Francia, Brasil, España, Argentina y Puerto Rico. Chile ha llevado a cabo formación específica a nivel interno pero no ha registrado los datos vinculados.

Además de las acciones detalladas a continuación, cabe destacar la implantación y certificación de una parte de las autopistas en Argentina como espacio cardio asistido, incluyendo la realización de formación específica y de simulacros vinculados, a un total de 125 trabajadores, junto con la implantación de vacunas específicas a los trabajadores relacionados con las emergencias viales, más allá de la campaña anual de vacunación interna.

### Autopistas Brasil

Las autopistas en Brasil han desarrollado diversas acciones en materia de seguridad y salud ocupacional, además de las derivadas de la coordinación de actuaciones del GERAR.

En este sentido, destaca la realización de la semana de la prevención de riesgos laborales, durante la cual se desarrollan actividades formativas en todas las concesionarias que han alcanzado un total de 25 horas de conferencias en relación con temas de salud y seguridad y la participación de más de 6.000

trabajadores, y cuyos impactos han incluido la divulgación de la política de seguridad aprobada, la formación y sensibilización para la erradicación de conductas inseguras y la contribución a la reducción de los accidentes laborales.

Paralelamente, se han llevado a cabo acciones específicas en cada una de las concesionarias entre las que se encuentran la realización de un taller de liderazgo para personas con responsabilidades de supervisión, campañas de comunicación internas, formación específica en materia de seguridad y salud para proveedores y empresas contratadas, formación interna en tratamiento de materiales peligrosos, trabajos y rescates en altura, señalización de las vías, captura de animales e incendios.

### Autopistas España

Las autopistas en España han publicado la nueva versión del Manual de Actuaciones en Pista y han llevado a cabo formación vinculada a su implantación, junto con una formación específica relacionada con el modelo de Observaciones de Seguridad en Pista.

Este modelo se basa en la realización de visitas que deben realizarse con el objeto de comprobar la puesta en marcha de las diferentes normas y procedimientos aplicables a las obras y/o servicios realizados en la pista y corregir aquellos actos inseguros que se estén llevando a cabo. Durante el tercer trimestre del año se han realizado 15 sesiones con la participación de 163 profesionales que mayoritariamente tienen la responsabilidad de los trabajos que se desarrollan en la pista.

### Autopistas Chile

Por su parte, las autopistas en Chile han llevado a cabo diferentes acciones relacionadas con la salud y seguridad laboral, que le han merecido el reconocimiento por parte del Mutua de Seguridad, entre las que destacan la formalización y adhesión a un compromiso explícito por parte de todas las concesionarias con la seguridad laboral.

Tras la realización de un análisis en detalle de las causas de accidentalidad en la organización, se ha llevado a cabo un taller de formación específico de 16 horas de duración dirigido a la sensibilización y la educación participativa de las personas que ocupan puestos de supervisión, basada en el liderazgo participativo, junto con formación específica en primeros auxilios y la implantación de una distinción interna a aquellos trabajadores que han demostrado una conducta destacada en seguridad y autocuidado.

Relacionado con los asaltos que se producen en las plazas de peaje, la organización se ha adherido al protocolo ERIC (Equipo de Respuesta ante Incidentes Críticos), un servicio de la mutualidad que pone a disposición un equipo de psicólogos especializados durante todos los días de la semana las veinticuatro horas, con el objetivo de llevar a cabo atenciones tanto telefónicas como presenciales.

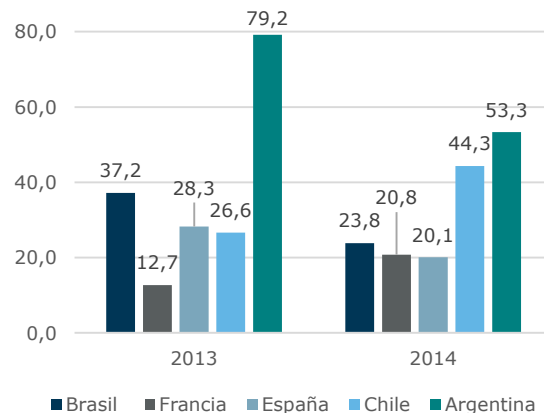
Este protocolo ha permitido reducir la gravedad de las consecuencias de los asaltos, y aplicar técnicas de prevención frente a este tipo de accidentes. Durante 2014 el programa ERIC ha tenido una efectividad del 99%. Paralelamente, se ha implementado un sistema de correo neumático que permite el envío de dinero entre las cabinas de peaje y una oficina de recaudación

central, reduciendo los potenciales riesgos de asaltos y accidentes en el trayecto.

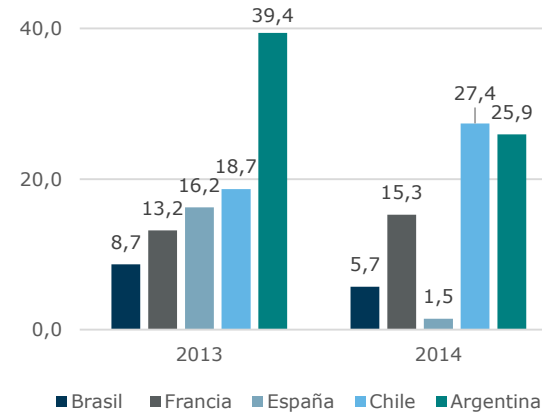
Además, se ha sistematizado mediante la implantación de una herramienta informática, la gestión de los procedimientos vinculados al Programa de Empresa Competitiva, enfocado a la automatización de registros y la agilización de la disposición de la información, y se ha llevado a cabo un simulacro de respuesta ante situaciones de emergencia.

Estas acciones han incidido sobre los índices de accidentalidad, con una evolución positiva en todos los países, salvo en Francia y Chile, en el que el número de accidentes ha incrementado principalmente debido al incremento de horas trabajadas en dos de las concesionarias chilenas.

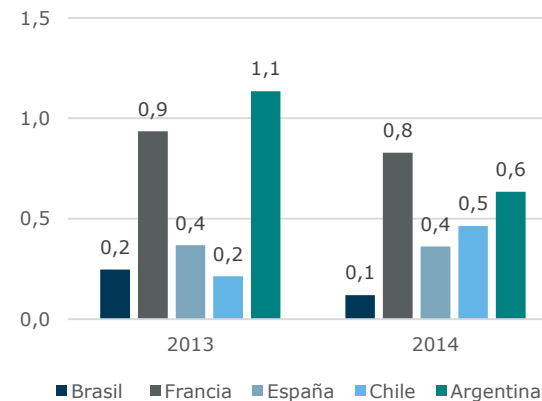
#### Evolución del índice de incidencia - Autopistas



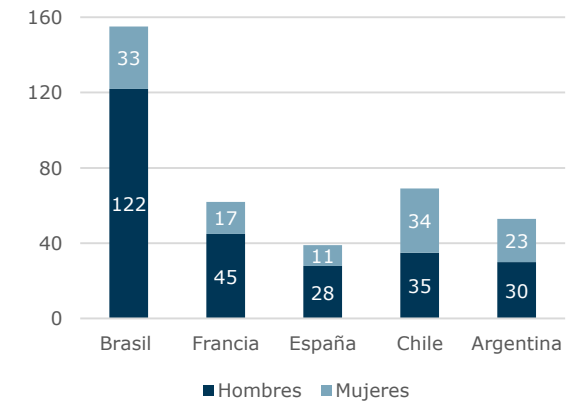
#### Evolución del índice de frecuencia - Autopistas



#### Evolución del índice de gravedad - Autopistas



#### Accidentes totales en Autopistas por género y país



En 2014 se han producido un total de 378 accidentes, un 20,9% menos que en 2013, con una reducción superior en el caso de los hombres (23,8%) que en el de mujeres (13,9%). Cabe destacar que no se han producido accidentes en Puerto Rico, razón por la que no constan datos en 2013 y 2014.

#### Causas de los accidentes

Las causas de los accidentes producidos durante 2014 en el caso de autopistas incluyen principalmente malas posturas, caídas y golpes contra objetos, sobreesfuerzos, y en el caso de Chile y Argentina también los asaltos. Asimismo, en menor medida se han producido accidentes debido a atropellos, en los que se ven involucrados los vehículos que transitan por la autopista. En el caso de Brasil, la gran mayoría de accidentes han sido clasificados como accidentes de bajo riesgo.

## Telecomunicaciones

La actividad de telecomunicaciones satelitales no ha sufrido ningún accidente laboral, tanto en España como en Brasil, razón por la que no consta en los índices de accidentalidad.

En el caso de telecomunicaciones terrestres, se han producido un total de 9 accidentes, un 35,7% menos que el año anterior, lo que explica la evolución de los índices de incidencia y frecuencia. La reducción ha sido de un 50% en el caso de mujeres, y de un 33,3% en el caso de los hombres, que en 2014 han centralizado todos los accidentes producidos salvo uno. El número de jornadas perdidas por accidente laboral ha incrementado, razón por la que el índice de gravedad ha incrementado en relación con el año anterior.

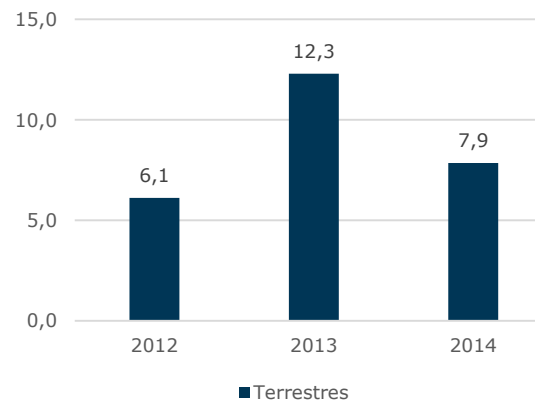
En el caso de telecomunicaciones, las razones de los accidentes han sido principalmente sobreesfuerzo y traumatismos, junto con caídas.

### Acciones implantadas

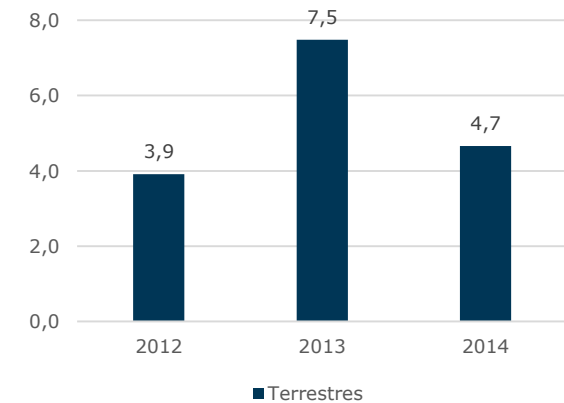
La actividad de telecomunicaciones terrestres ha llevado a cabo 64 evaluaciones de riesgo, realizado 15 simulacros, desarrollado 5 informes higiénicos y completado 935 reconocimientos médicos. Además se han visitado 49 centros en el marco de los trabajos de auditoría interna, realizado 27 evaluaciones higiénicas (contemplando el ruido y las condiciones termohigrométricas) e instalado 78 botiquines (20 de los cuales han sido nuevos, y 58 han sido repuestos en los vehículos), junto con la identificación de 80 no conformidades mediante la aplicación corporativa de gestión de accidentes Sinerga.

Asimismo, se ha impartido una medida de 4,4 horas de formación por trabajador en prevención de riesgos laborales en el caso de telecomunicaciones terrestres con una inversión total de 65 mil euros, y 2,4 horas de formación por trabajador en el caso de telecomunicaciones satelitales con una inversión total de 1.271 euros, y se han llevado a cabo inversiones para mejorar el entorno de trabajo por valor de 191 mil euros en telecomunicaciones terrestres y 9 mil euros en telecomunicaciones satelitales.

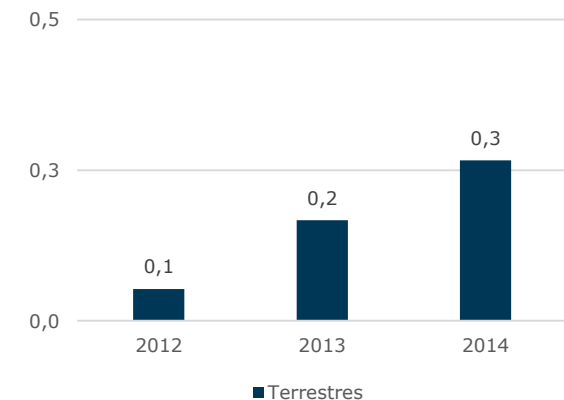
### Evolución del índice de incidencia



### Evolución del índice de frecuencia



### Evolución del índice de gravedad



## Sede central

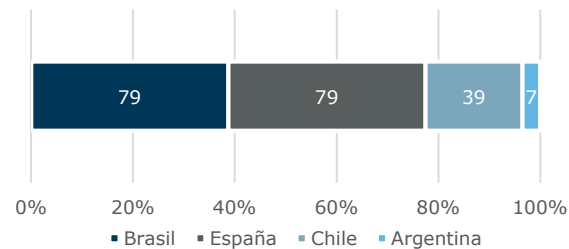
De igual modo que el año anterior, no se han producido accidentes en la sede central de la organización, en España.

Cabe destacar que se han continuado llevando a cabo las acciones preventivas en el marco del sistema de gestión, especialmente formación con una media de 2 horas por trabajador, incluyendo el desarrollo de protocolos de seguridad en viajes y otras recomendaciones relacionadas con la vida saludable.

## Indicadores globales

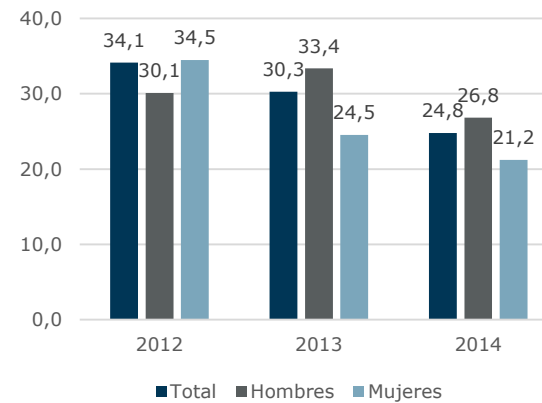
Los accidentes de las personas que desempeñan sus tareas en las instalaciones de Abertis, pero que no están contratadas directamente por la organización han totalizado 204, concentrados en la actividad de autopistas. Estos accidentes no se encuentran incluidos en los índices de incidencia, frecuencia y gravedad presentados tanto por actividad como globales.

### Distribución de los accidentes de personas externas

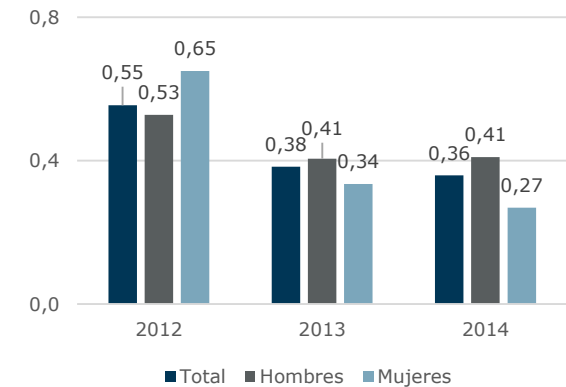


Durante 2014 ha fallecido un trabajador en Brasil en un accidente en el que se vio involucrado un vehículo que transitaba por la vía, y que no respetó los elementos de señalización que se habían instalado en el marco de los trabajos realizados en la autopista. El objetivo de Abertis en este sentido es que no se produzca ningún fallecimiento de trabajadores.

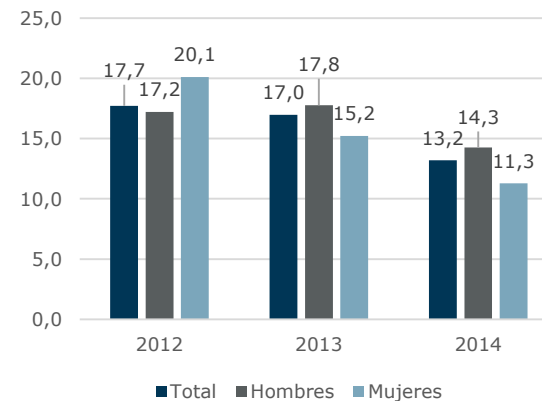
### Evolución del índice de incidencia<sup>iii</sup> global por género



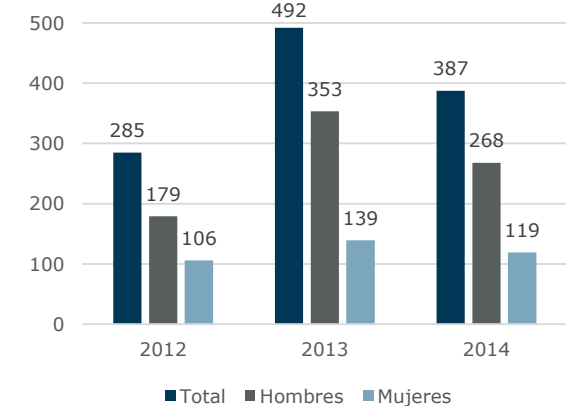
### Evolución del índice de gravedad global por género



### Evolución del índice de frecuencia global por género



### Evolución del número de accidentes global por género





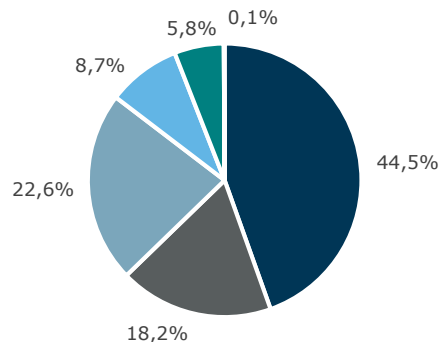
## Empleo y desarrollo profesional

El diálogo continuo, la calidad del empleo, la retención y promoción del talento y la comunicación bidireccional son los principales elementos que conforman el bloque de empleo y desarrollo profesional.

### Características del empleo

La plantilla de Abertis ha ido incrementando y diversificándose a medida que la organización ha ido creciendo. La plantilla media equivalente del alcance del informe totaliza 15.044,9 trabajadores, que en plantilla a 31 de diciembre suponen 15.610 personas.

#### Plantilla media equivalente por país



■ Brasil ■ Francia ■ España ■ Chile ■ Argentina ■ Puerto Rico

El 93,6% de la plantilla dispone de un contrato indefinido (el 95,2% en el caso de hombres y el 90,8%

en el caso de mujeres), y el 90,3% trabaja a jornada completa.

La distribución de contratos indefinidos es común para todos los países, y en el caso de la distribución según jornada, se observan diferencias en Francia y en España para el caso de autopistas, en los que el porcentaje de plantilla que trabaja jornada parcial aumenta de forma significativa en el caso de mujeres (un 21,5% de las mujeres en Francia y un 63,5% de las mujeres en autopistas España trabajan a jornada parcial).

#### Porcentaje de plantilla según jornada

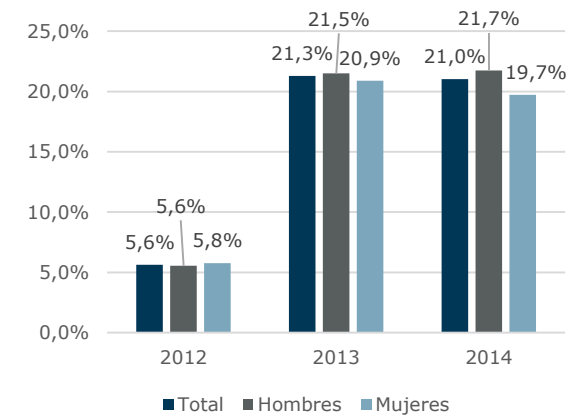
	Hombres	Mujeres
Jornada completa	94,8%	82,4%
Jornada parcial	5,2%	17,6%

La clasificación de puestos de trabajo distingue tres categorías profesionales, la de cargos directivos, que alcanza un 0,8% de la plantilla, mandos intermedios, un 5,8% de la plantilla y la categoría resto en la que se encuentra el 93,4% restante.

Los índices de rotación se han mantenido constantes en relación con el año anterior, en el que la inclusión de Brasil y Chile incidió significativamente en el dato.

Los servicios centrales en España han reducido el índice de rotación en relación con los del año anterior, siendo en 2014 un 4,7% en abertis infraestructuras (5,6% hombres y 4,0% mujeres), y un 3,8% en serviabertis (5,7% hombres y 2,3% mujeres).

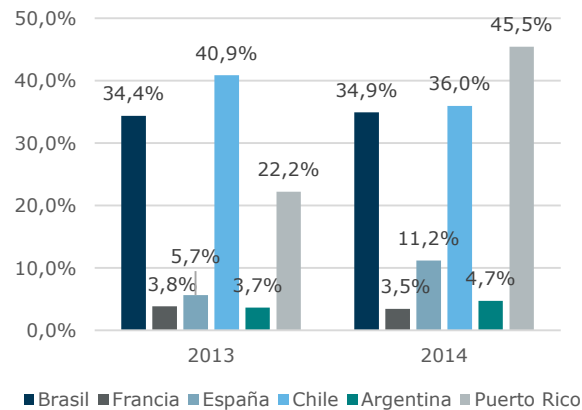
#### Evolución del índice de rotación global por género



#### Índice de rotación por categoría profesional y género

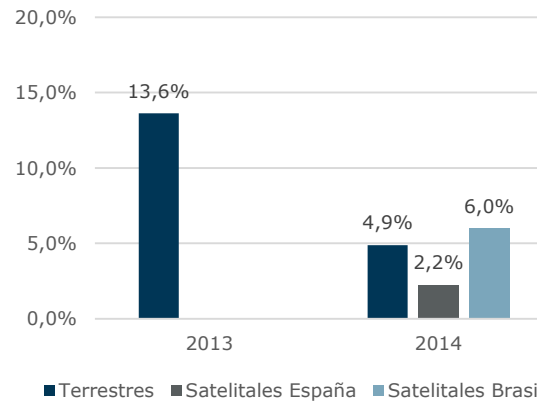
	Hombres	Mujeres	Total
Cargos directivos	20,0%	33,3%	21,5%
Jefaturas	10,0%	7,8%	9,5%
Resto	22,6%	20,1%	21,7%

## Evolución del índice de rotación por país - Autopistas



## Índice de rotación por género - Autopistas

	Hombres	Mujeres	Total
Brasil	38,7%	27,7%	34,9%
Francia	3,3%	3,8%	3,5%
España	12,2%	9,3%	11,2%
Chile	26,3%	47,3%	36,0%
Argentina	4,7%	4,8%	4,7%
Puerto Rico	40,0%	100%	45,5%

Evolución del índice de rotación - Telecomunicaciones<sup>IV</sup>

## Índice de rotación por género - Telecomunicaciones

	Hombres	Mujeres	Total
Terrestres	4,3%	7,7%	4,9%
Satelitales España	2,2%	2,4%	2,2%
Satelitales Brasil	6,3%	5,6%	6,0%

## Relaciones y participación

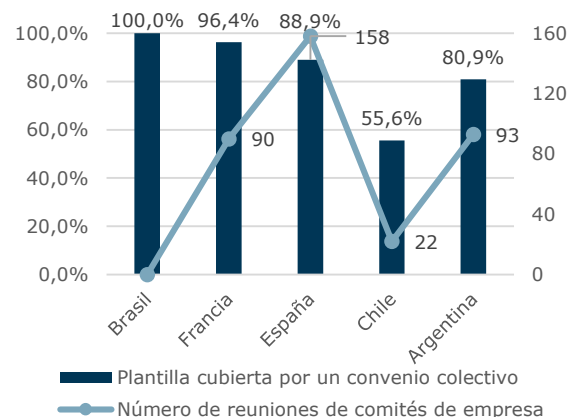
Los convenios colectivos son un elemento con amplia tradición y desarrollo activo en la organización, aunque su aplicación y funcionamiento es distinto en cada uno de los países, debido al marco regulatorio que rige dichos convenios.

El 89,8% de la plantilla a 31 de diciembre (el 93,1% de la plantilla media equivalente) está cubierta por un convenio colectivo, un porcentaje similar al del año anterior, siendo Puerto Rico el único país en el que dichos convenios no son de aplicación. Cabe destacar que el convenio unificado de las autopistas en España ha entrado en vigor en 2014.

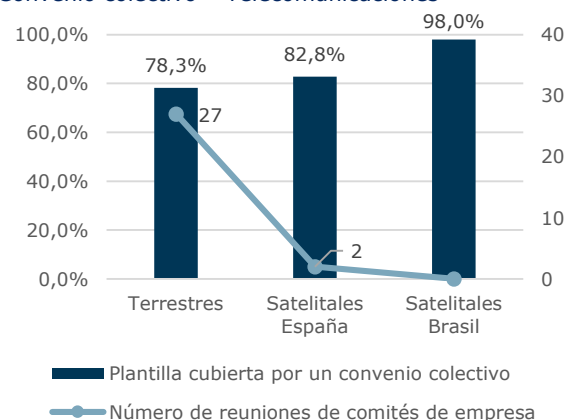
El Comité de Empresa Europeo, en el que participan personas representantes de las autopistas en España y Francia, telecomunicaciones terrestres y la sede central, se ha reunido en una ocasión con el objetivo de tratar los principales cambios organizativos, los resultados del ejercicio y la evolución de la plantilla.

Todos los países en los que es de aplicación un convenio colectivo disponen de comités de empresa con participación tanto de los trabajadores como de la organización, salvo Brasil, país en el que los comités de empresa son sectoriales y no se conforman a nivel específico de empresa, razón por la que el tipo de actividad que llevan a cabo es muy distinta a la del resto de países. Un total de 57 comités de empresa y 40 representantes legales se han reunido en 425 ocasiones durante el año, un dato que se ha mantenido prácticamente constante en relación con el año anterior, tanto en cantidad como en distribución por países.

### Convenio colectivo - Autopistas



### Convenio colectivo - Telecomunicaciones



Además de los espacios formales de relación y participación que generan los comités de empresa, existen múltiples canales de comunicación y espacios donde compartir experiencias y contribuir al desarrollo de la cultura organizacional, entre los que se

encuentran las entrevistas y espacios de relación directa, las publicaciones internas y la revista Linking, las sesiones de comunicación, los blogs corporativos y específicos de unidades de negocio, junto con la Intranet, el Foro de comunicación interna, la red de corresponsales, y el desarrollo de los canales vinculados a las redes sociales que han desarrollado un grupo específico en 2014. Asimismo, se ha estado trabajando en diferentes proyectos de comunicación interna que serán de aplicación durante 2015 con participación activa de las unidades de negocio.

### Encuesta "Yo Opino"

Durante 2014 se ha diseñado un nuevo modelo corporativo de encuesta de Compromiso y Satisfacción de trabajadores, bajo el lema "Yo Opino". Este modelo tiene un formato flexible, compuesto por 20 preguntas de tipo estratégico de aplicación común para toda la organización, y una batería de hasta 60 preguntas sugeridas para los negocios.

Este modelo, mejora las versiones anteriores, ya que permite identificar, además de la satisfacción de los empleados, el nivel de compromiso clasificado por categorías y grupos de trabajadores, lo que permite adecuar los planes de acción posterior de una forma más específica y efectiva.

La primera experiencia piloto ha sido realizada en Chile, con un elevado índice de participación que ha alcanzado el 85% de la plantilla.

## Retribución y beneficios sociales

Las diferentes unidades de negocio proveen de prestaciones sociales que van más allá de los requerimientos legales, si bien estas varían en función de cada uno de los países y actividades.

Durante 2014 la inversión total en actividades extra laborales ha alcanzado 1,6 millones de euros, cifra que se ha mantenido constante en relación con el año anterior, y que ha sido realizada principalmente por Francia y España, además de Argentina y Brasil.

La sede corporativa dispone de un gimnasio con el objetivo de facilitar la práctica del deporte y fomentar la vida saludable.

Los trabajadores en autopistas de España y Puerto Rico, junto con la sede central, perciben contribuciones a planes de pensiones que varían en función de los acuerdos establecidos en los convenios colectivos en el caso de España.

La comisión de control del Plan de Pensiones en España dispone desde el año 2010 de un grupo de trabajo enfocado a desarrollar y fomentar la Inversión Socialmente Responsable del Fondo de Pensiones. Para ello se mantienen reuniones periódicas con la entidad gestora del Plan, en la que se analizan las acciones llevadas a cabo por ésta en relación a las inversiones del Fondo de Pensiones.

### Dirección por objetivos

Desde el año 2007 la compañía viene implementando diferentes planes de retribución a largo plazo con el fin de alinear al equipo directivo con la creación de valor a largo plazo para los accionistas. Dentro de los objetivos estratégicos del grupo, se incluye un objetivo específico de reducción de la siniestralidad en las autopistas.

Asimismo, el programa de dirección por objetivos incluye al 51,7% de toda la plantilla (83,2% de cargos directivos, 60,1% de jefaturas y 50,9% de resto). En el caso de la sede central, el 79,6% del total de la plantilla de abertis infraestructuras y el 48,7% de serviabertis están sujetos al sistema de evaluación de desempeño.

### Movilidad internacional

La Política de Movilidad Internacional de Abertis pretende ofrecer una cómoda y rápida instalación de las personas, atendiendo tanto a las necesidades profesionales, como a las personales para poder facilitar la adaptación de las familias a su nuevo entorno, ofreciendo para ello asistencia local en búsqueda de vivienda y colegios, formación al empleado y familia en el idioma local, así como seguridad personal en los países en los que sea precisa y otros complementos vinculados tanto a la duración, como al país de destino o la responsabilidad de la función a desarrollar. En este sentido la política corporativa de movilidad distingue entre asignaciones de larga duración (son aquellas personas cuya asignación internacional es superior a 1 año) y asignaciones de corta duración (son aquellos desplazamientos de duración inferior a 1 año).

### Dirección por objetivos según categoría profesional y género – Autopistas

	Cargos directivos		Jefaturas		Resto de trabajadores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Brasil	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	99,8%
Francia	ND	ND	ND	ND	ND	ND
España	100,0%	100,0%	82,4%	90,0%	4,8%	11,1%
Chile	100,0%	100,0%	90,3%	62,5%	14,6%	6,8%
Argentina	100,0%	---	83,3%	20,0%	22,0%	11,3%
Puerto Rico	---	100,0%	100,0%	---	0,0%	---

### Dirección por objetivos según categoría profesional y género – Telecomunicaciones

	Cargos directivos		Jefaturas		Resto de trabajadores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Terrestres	100,0%	100,0%	92,9%	100,0%	44,8%	68,1%
Satelitales España	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Satelitales Brasil	100,0%	---	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

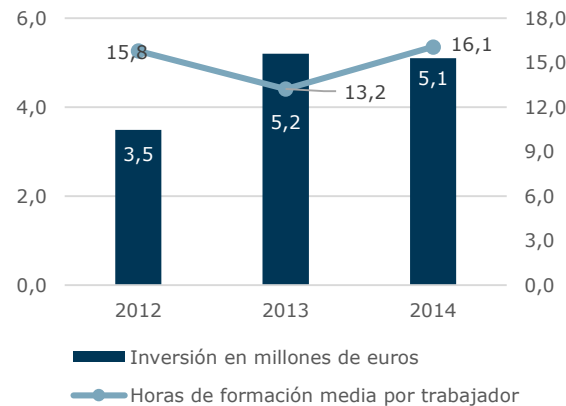
## Formación

Todas las unidades de negocio disponen de un plan de formación específico mediante el que se gestiona la formación impartida durante el año, y se detectan nuevas necesidades de formación.

El 84,3% de la plantilla (un 89,3% en el caso de hombres y un 75,5% en el caso de mujeres) ha recibido formación durante el año 2014, lo que supone un incremento significativo en relación con el año anterior debido principalmente al incremento de la actividad formativa en Brasil.

Así la media de horas de formación por persona trabajadora se ha situado en 16,1 horas (17,4 para el caso de hombres y 13,7 para el caso de mujeres).

### Evolución de la inversión en formación



La inversión en formación se ha mantenido constante en relación con el año anterior, alcanzando un total de 5,1 millones de euros, invertidos principalmente por Francia, España y Brasil. Cabe destacar el incremento de formación en materia de riesgos laborales que explica gran parte del incremento de formación que se ha producido en Brasil.

### Media de horas de formación según categoría profesional y género – Autopistas

	Cargos directivos		Jefaturas		Resto de trabajadores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Brasil	71,5	45,0	45,9	45,3	16,2	18,3
Francia	4,4	7,0	11,3	13,8	17,3	8,6
España	10,7	10,0	38,8	13,2	12,3	10,2
Chile	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Argentina	18,3	---	11,7	0,0	6,2	5,5
Puerto Rico	---	0,0	53,0	---	4,5	---

### Media de horas de formación según categoría profesional y género – Telecomunicaciones

	Cargos directivos		Jefaturas		Resto de trabajadores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Terrestres	14,0	38,0	142,4	71,5	27,5	28,3
Satelitales España	29,7	6,0	117,8	17,5	43,7	25,7
Satelitales Brasil	0	---	136,0	0,0	70,6	92,2

## Programa Talent

Durante el 2014 uno de los ejes clave ha sido la reactivación de la formación y el desarrollo de los directivos de la compañía, el "Talent Development Program" para adaptar y alinear su visión al nuevo entorno y prepararlos para los retos del nuevo plan estratégico de Abertis. En este programa, realizado con la prestigiosa escuela de negocios IESE, se ha formado a todos los directivos y personas con potencial en incrementar su eficacia en la relación con los diferentes grupos de interés (stakeholders). uno de los pilares clave para los resultados del grupo, así como su conocimiento en finanzas y operaciones, en el marco de un modelo industrial común.

Por otro lado, se ha incrementado la importancia y la formación en gestión de equipos multiculturales, con contenidos focalizados en la eficacia, pero también en la diversidad y cómo afrontarla para generar consecuencias positivas en el negocio.

Este programa continuará durante 2015 con la implantación de proyectos de mejora, aunque actualmente más de la mitad de los directivos actuales están aplicando los conocimientos adquiridos en el ámbito de la responsabilidad, y transformando sus equipos hacia la nueva estrategia.

## Formación a directivos

*Derivado de los cambios en la estrategia de Abertis y del desarrollo del modelo industrial, la alta dirección realizó una reflexión estratégica, para anticipar las competencias que serían necesarias a futuro, tanto para reforzarlas como para definir las, y analizar el rumbo que debía tomar la gestión del Talento en el grupo.*

*Derivado de este proceso, durante el 2014 se ha realizado un ciclo de entrenamiento en los tres ejes principales vinculados con el rol directivo para todas las personas del comité de dirección de las empresas del grupo. Posteriormente, se irá ampliando a otros niveles directivos.*

*Estos módulos formativos han perseguido además el objetivo de reforzar el espíritu de equipo y alineamiento de los directores de diferentes países y ámbitos funcionales y han contado con la participación de más de la mitad de directivos y del personal de alto potencial, una cuestión crítica para que los directivos puedan afrontar los retos en la nueva etapa del grupo. Los contenidos de la formación, estructurados en tres módulos, han incluido:*

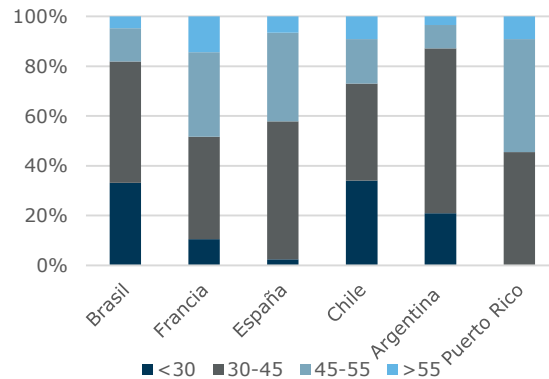
- Un primer módulo cuyo objetivo es el de la alineación con las expectativas de los grupos de interés, junto con la relación estratégica con los diferentes grupos de interés internos y externos, y cómo afecta eso a los resultados a largo plazo. Se han incluido aquí las tendencias globales y la negociación con los diferentes agentes implicados en las operaciones o en el sector.*
- El segundo módulo ha consistido en el logro de resultados y un desempeño sostenible, pensando también en el conjunto de los negocios y en el largo plazo. En este módulo se ha preparado a los directivos para la excelencia operacional, las implicaciones financieras y las decisiones de operación.*
- Por último, el tercer módulo ha versado sobre el aprendizaje de la gestión de equipos "cross-culturales", teniendo en cuenta los elementos de diferentes culturas, sistemas informáticos dispares y husos horarios diversos.*

*De todas las reflexiones, los directivos se han comprometido a trabajar diferentes proyectos relevantes para el grupo, desde el desarrollo del modelo industrial a la necesidad de talento en el grupo. Estos compromisos se plasmarán durante el 2015 en proyectos tangibles, con resultados para mejorar aún más la excelencia del grupo, realizados de forma transversal en el grupo.*

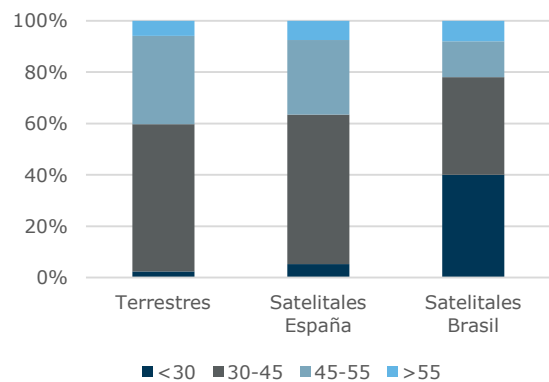
## Diversidad e Igualdad de oportunidades

La plantilla de Abertis está compuesta por un total de 15.610 personas a 31 de diciembre, de las que un 63,9% son hombres y un 36,1% son mujeres.

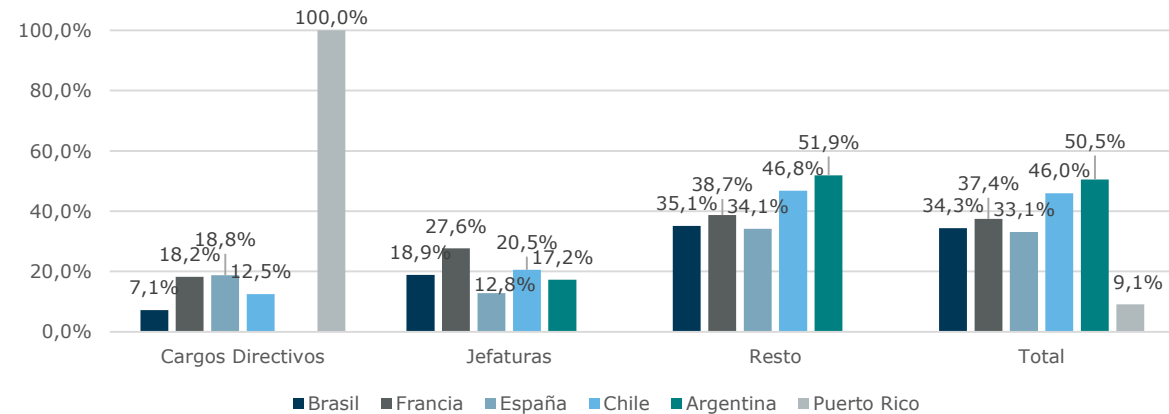
Plantilla por grupos de edad - Autopistas



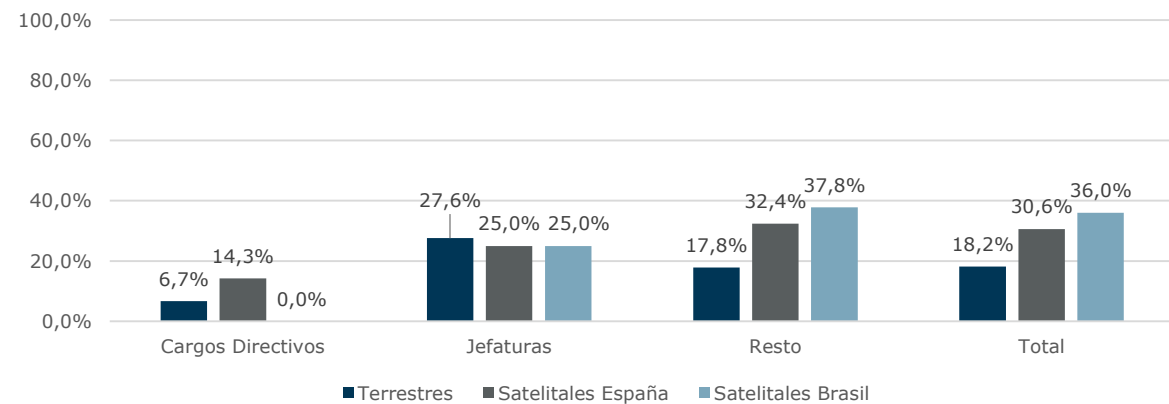
Plantilla por grupos de edad - Telecomunicaciones



Porcentaje de mujeres por categoría profesional y país - Autopistas<sup>v</sup>



Porcentaje de mujeres por categoría profesional y país - Telecomunicaciones



La distribución por edades de la sede central concentra la plantilla en la franja de 30 a 55 años, con un 54,2% del total de la plantilla en la franja de 30 a 45 años y un 29,2% de la plantilla en la franja de 45 a 55 años. Únicamente un 8,7% de la plantilla es menor de 30 años. El 52,8% de la plantilla son mujeres, cuya distribución por categoría profesional sigue la tendencia observada en las actividades, siendo un 8% del total de cargos directivos ocupados por mujeres, un 31,4% de jefaturas y un 66,3% en la categoría resto.



El compromiso explícito de Abertis con la no discriminación y la igualdad de oportunidades recogido en el código ético y mediante la adhesión de la organización al Chárter de la Diversidad, se desarrolla en algunos países de acuerdo con marcos regulatorios que inciden sobre aspectos relacionados.

En este sentido, las autopistas en España de acuerdo con el nuevo convenio que ha entrado en vigor este año, están desarrollando un plan de igualdad común para todas las concesionarias, siguiendo los requisitos de la Ley de Igualdad vigente en España de forma paralela a la continuación de la implantación de aquellos planes que ya se encontraban operativos en las diferentes concesionarias.

Asimismo, telecomunicaciones terrestres ha continuado desarrollando el plan de igualdad mediante la realización de campañas de sensibilización y la aplicación del lenguaje neutro en las comunicaciones organizacionales, además de la continuidad de los trabajos de seguimiento de la Comisión de Igualdad.

Brasil por su parte reconoce el derecho a la igualdad de la mujer en el mercado laboral, Francia, Puerto Rico y Chile disponen de legislación específica en materia de igualdad retributiva, y Chile y Puerto Rico en materia de no discriminación. Las acciones de mayor difusión en estos países están vinculadas con los procesos de selección neutros. De igual modo, cabe destacar la aplicación de medidas de conciliación en algunas unidades de negocio, como por ejemplo la flexibilidad horaria y los permisos parentales.

#### Tasa de retención por género – Autopistas

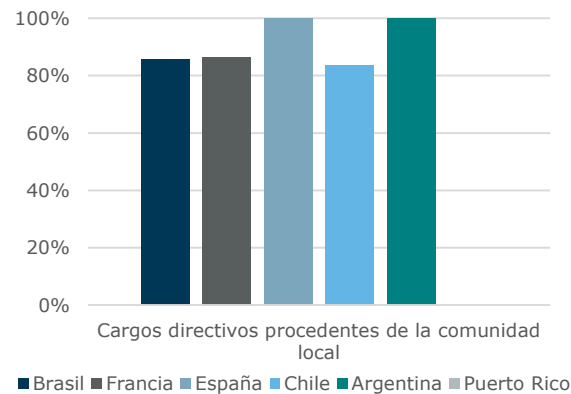
	Personas acogidas a permisos parentales		Personas que han vuelto al trabajo tras el permiso		Personas que continúan en la organización tras 12 meses	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Brasil	44	132	95,5%	93,2%	90,9%	84,1%
Francia	0	17	---	76,5%	---	0,0%
España	36	24	100,0%	87,5%	100,0%	87,5%
Chile	9	0	100,0%	---	100,0%	---
Argentina	0	20	---	100,0%	---	100,0%
Puerto Rico	0	0	---	---	---	---

#### Tasa de retención por género – Telecomunicaciones

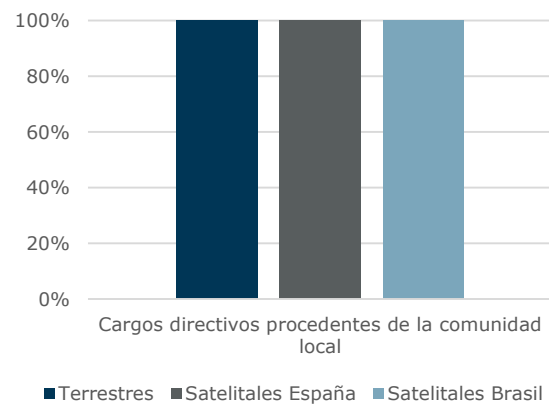
	Personas acogidas a permisos parentales		Personas que han vuelto al trabajo tras el permiso		Personas que continúan en la organización tras 12 meses	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Terrestres	50	13	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Satelitales España	1	0	100,0%	---	100,0%	---
Satelitales Brasil	1	1	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

En el caso de la sede central, un total de 4 hombres y 8 mujeres se han acogido a permisos parentales durante el año, de los que el 100% continúan en la organización tras 12 meses. La contratación de personas de la comunidad local forma parte de los compromisos de la organización, siendo el 93% de los directivos del año 2014 procedentes de la comunidad local. En el caso de la sede central, el 100% de los directivos provienen de España.

## Porcentaje de cargos directivos - Autopistas



## Porcentaje de cargos directivos - Telecomunicaciones



Asimismo, la relación entre el salario mínimo de la organización y el salario mínimo local se ha mantenido constante en relación con el año anterior, siendo en el caso de servicios centrales un 151,7% para hombres y un 215,5% para mujeres.

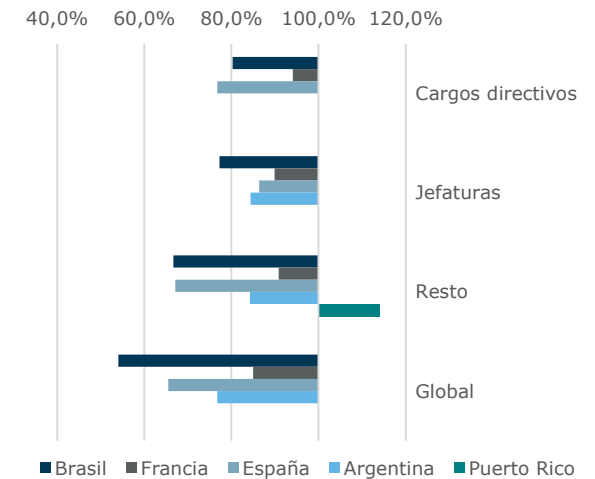
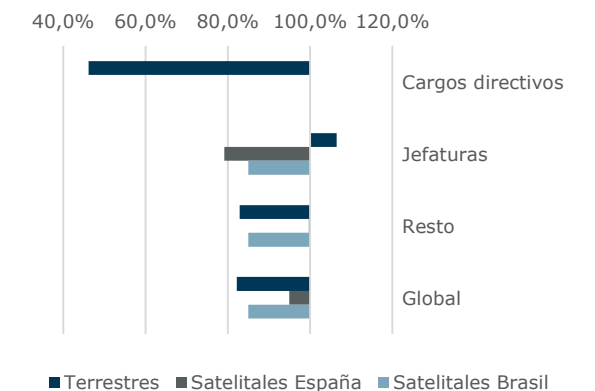
## Salario de entrada y salario mínimo local – Autopistas

	Hombres	Mujeres
Brasil	120,1%	123,2%
Francia	101,4%	101,4%
España	159,6%	161,9%
Chile	100,0%	100,0%
Argentina	326,4%	326,4%
Puerto Rico	103,4%	103,4%

## Salario de entrada y salario mínimo local – Telecomunicaciones

	Hombres	Mujeres
Terrestres	199,3%	199,3%
Satelitales España	210,3%	210,3%
Satelitales Brasil	129,0%	129,0%

De igual modo, se observan diferencias retributivas entre géneros dentro de una misma categoría profesional, si bien los datos analizados no están completos pues faltan los datos de Chile para todas las categorías profesionales, así como los datos de telecomunicaciones satelitales España para el caso de cargos directivos. Las principales variables que afectan a las diferencias son la antigüedad, la experiencia y el desempeño vinculado a objetivos.

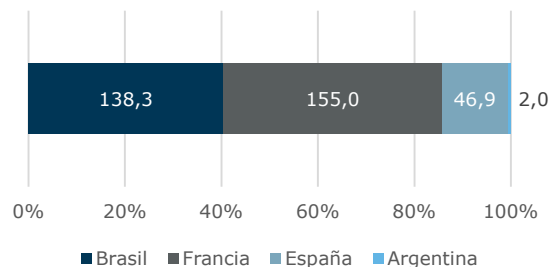
Porcentaje de retribución media de mujeres respecto hombres por categoría profesional - Autopistas<sup>vi</sup>Porcentaje de retribución media de mujeres respecto hombres por categoría profesional - Telecomunicaciones<sup>vii</sup>

## Participación de personas con diversidad funcional

La integración de personas con diversidad funcional dispone de un marco regulatorio en todos los países en los que opera la organización. En los casos de Brasil, Francia y España, la legislación vigente exige el cumplimiento de cuotas de contratación de personas con diversidad funcional, existiendo la posibilidad tanto en Francia como en España de que esta contratación esté cubierta por métodos indirectos que contemplan la contratación de bienes y servicios o bien la donación a centros especiales de empleo, cuya plantilla está formada mayoritariamente por personas con diversidad funcional. En el caso de Brasil, las cuotas oscilan en función del volumen de plantilla, y es necesario dar cumplimiento a dichas cuotas mediante contratación directa.

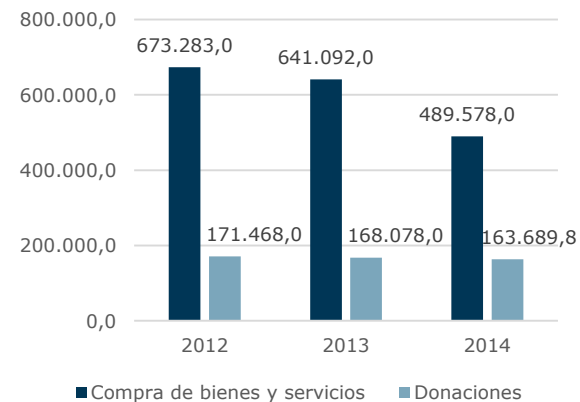
El total de personas con diversidad funcional contratadas por la organización en 2014 ha alcanzado 342,2 personas en plantilla media equivalente.

### Porcentaje de PME de personas con diversidad funcional por país



En este sentido, las unidades de negocio de España han contratado un total de 45,9 personas de forma directa (un 1,4% de la plantilla media equivalente), y mediante la contratación de bienes y servicios y las donaciones a los centros especiales de empleo han alcanzado un total de 2,4% de la plantilla media equivalente superando el mínimo requerido por la ley LISMI (la ley española que regula la contratación de personas con diversidad funcional).

### Evolución de las compras de bienes y servicios y las donaciones a centros especiales de empleo<sup>viii</sup>



Francia por su parte, cuenta con un total de 155 personas en plantilla media equivalente y Brasil con un total de 138,3 personas con diversidad funcional, lo que supone un 5,7% de la plantilla media equivalente total en Francia y un 2,1% en Brasil, cumpliendo las cuotas establecidas en dos filiales brasileñas.

### Sello Bequal

El Comité de Certificación de la Fundación Bequal ha concedido en 2014 a Abertis y renovado a Serviabertis el sello Bequal +. Por otra parte, en abertis telecom, durante el 2014 ha estado trabajando para poder obtenerlo en 2015, lo que supone que ha implantado diferentes medidas para la excelencia en diversidad.

Este sello se basa en un modelo que contempla 66 indicadores agrupados en 7 categorías y que integra el modelo de excelencia en la diversidad (EDC) de la Fundación Seeliger y Conde. Se trata así de una fórmula de evaluación por un tercero, que determina el grado de compromiso en materia de discapacidad en áreas esenciales como la estrategia y el liderazgo, el compromiso de la alta dirección hacia las personas con diversidad funcional, la gestión de los recursos humanos, el cumplimiento de la normativa y las políticas inclusivas y de igualdad de oportunidades en todos los procedimientos de selección, acceso al empleo, promoción profesional y formación.

En esta línea, Abertis ha puesto a disposición de los trabajadores un servicio de asesoramiento externo de información a través de la Fundación Seeliger y Conde, que permite la información a los trabajadores con diversidad funcional sobre la tramitación, las ventajas, los derechos sociales, fiscales y económicos que garantiza la ley, así como su presentación en el ámbito laboral.

## 7

## Entorno ambiental

### El desempeño ambiental

Los aspectos materiales vinculados al desempeño ambiental de la organización se centran en el consumo de recursos y su vinculación con el cambio climático, la generación y gestión de residuos y aguas residuales y finalmente los aspectos de ruido y gestión de la biodiversidad.

Los consumos principales vinculados a la actividad de la organización, tanto directa como indirecta, son materiales, agua y energía, además de la generación residuos, relacionados con las actividades de mantenimiento de las infraestructuras viarias, así como con la operación de las infraestructuras tanto viarias como de telecomunicaciones. En este sentido, el objetivo principal de Abertis es reducir al máximo el impacto ambiental de estos aspectos, para lo que en primer lugar es necesario llevar un registro y dimensionar. Si bien en algunas actividades y países se está trabajando en este sentido, la fase actual es la de profundizar y sistematizar toda la información relacionada con los aspectos materiales, de forma que sea posible identificar áreas de mejora y objetivos de reducción a establecer.

Asimismo, en la medida de lo posible dadas las limitaciones en la gestión de las infraestructuras, la gestión de la biodiversidad y los impactos sobre el entorno es otro de los aspectos que, especialmente en países como Brasil, es necesario contemplar y gestionar.

#### Acciones implantadas y principales resultados 2014

Sistema de gestión ambiental implantado en el 83,3% de la cifra de negocio.

Consolidación del cálculo de la huella de carbono y mantenimiento de las emisiones generadas de alcances 1 y 2 en relación con la actividad.

Desarrollo de acciones para la mejora en la obtención de datos de residuos, incrementando la fiabilidad y trazabilidad de los mismos.

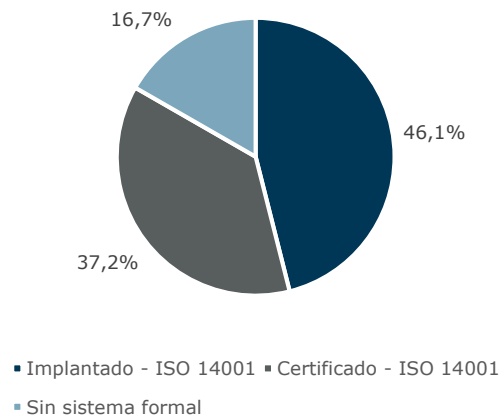
Desarrollo del convenio de colaboración para la gestión de envases en España.

Implantación de acciones para la mejora de la gestión de aguas residuales en telecomunicaciones terrestres.

Implantación de las campañas de comunicación para el conocimiento y difusión de la biodiversidad en Francia.

## Gestión ambiental

Los sistemas de gestión ambiental basados en estándares internacionales como la norma ISO 14001 son el principal marco de referencia en el ámbito de la gestión de aspectos con impactos ambientales significativos.



El 83,3% de la cifra de negocio del alcance del Informe dispone de un sistema de gestión ambiental implantado en base al estándar ISO14001. Las autopistas de Chile, Argentina, Puerto Rico y una parte de las de Brasil no disponen de un sistema formal implantado, si bien en el caso de las de Brasil se está trabajando para la homogenización de procedimientos en este sentido en todas las concesionarias.

De igual modo en el caso de telecomunicaciones satelitales, no existe un sistema de gestión formal vinculado a los aspectos ambientales, en parte debido

a la actividad preeminente de oficinas que desempeña la organización.

El sistema de gestión permite a cada unidad de negocio identificar aquellos aspectos con impactos ambientales significativos, y establecer objetivos de mejora en relación con los mismos, a la vez que se detallan y planifican las acciones vinculadas para lograr la consecución de dichos objetivos. En este sentido, no existen por el momento objetivos cuantitativos en el ámbito ambiental comunes para toda la organización, si bien se contemplarán en el desarrollo del plan de acción de responsabilidad social corporativa vinculado a los aspectos identificados como materiales en el análisis de materialidad.

Aquellos trabajadores de autopistas en España cuyo desempeño está relacionado con la gestión de aspectos ambientales y están sujetos a una dirección por objetivos, disponen de objetivos específicos vinculados a aspectos ambientales.

Todas las unidades de negocio salvo las autopistas en Francia y Puerto Rico, algunas concesionarias de Brasil y telecomunicaciones satelitales, disponen de mecanismos formales de recepción de quejas de carácter ambiental, puestos a disposición de todos los grupos de interés.

De igual modo, el registro de normativa ambiental es una herramienta común vinculada al sistema de gestión ambiental y por lo tanto a las unidades de negocio que disponen del mismo implantado. Cabe destacar en este sentido la afectación de la Directiva Europea sobre eficiencia energética que obligará a las organizaciones de más de 250 trabajadores a realizar

auditorías energéticas de las actividades de la organización cada cuatro años. Esta Directiva fue aprobada en 2012 y se espera su entrada en vigor a finales del año 2015.

Las autopistas en Brasil han recibido una sanción relacionada con aspectos de gestión de residuos por incumplimientos del año 2008 por valor de 1,5 mil euros.

## Sensibilización ambiental

Uno de los elementos clave de apoyo transversal a todas las acciones que las unidades de negocio llevan a cabo a nivel operacional, técnico y específico, es la sensibilización ambiental dirigida tanto a grupos de interés internos como a grupos de interés externos.

La campaña de Aristos ha continuado vigente en las autopistas en España, con especial énfasis en la correcta segregación de los residuos generados en las actividades de conservación y mantenimiento de pista.

Asimismo, Francia ha llevado a cabo diversas campañas relacionadas con aspectos de biodiversidad, Argentina ha desarrollado campañas de sensibilización vinculadas a la segregación de residuos y las autopistas en Brasil han llevado a cabo actos de comunicación y sensibilización relacionados con la semana del medio ambiente, el día del agua y el día del árbol, implicando tanto a trabajadores como a usuarios de las infraestructuras, además de una campaña específica en una de las concesionarias relacionada con las buenas prácticas en el consumo de energía eléctrica.

Telecomunicaciones terrestres ha continuado desarrollando diversas prácticas de formación y sensibilización ambiental, mediante el campus virtual de la organización y otras publicaciones internas.

## Cambio climático

La gestión de los aspectos con impactos sobre el cambio climático está centralizada en Abertis a partir de los sistemas de gestión ambiental desarrollados en cada una de las unidades de negocio y los aspectos con impactos significativos identificados en cada uno de ellos.

En este sentido, cabe destacar que la política de la organización en materia de cambio climático es optimizar los consumos de recursos, tanto de materiales, como hídricos y energéticos, a la vez que se hace extensiva dicha política a los proveedores y organizaciones contratadas.

### Riesgos y oportunidades

Desde el año 2009, Abertis elabora anualmente el cuestionario de la iniciativa Carbon Disclosure Project, que es público y está disponible en la página web de la propia organización CDP. La elaboración de este cuestionario permite, además de analizar y comunicar la evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente en un formato analítico adaptado especialmente para la comunidad inversora y analistas de datos, identificar y actualizar anualmente los riesgos y oportunidades vinculados al cambio climático que afectan o pueden afectar a las actividades de la organización.

Si bien esta identificación no se ha llevado a cabo de modo formal a nivel organizacional, cada unidad de negocio, en la medida de lo posible, lleva a cabo un ejercicio anual vinculado a este aspecto, de acuerdo con los avances en la identificación de riesgos y oportunidades derivados de la metodología de CDP.

### Riesgos

Los principales riesgos relacionados con el cambio climático tanto regulatorios, como climáticos y reputacionales que las actividades de autopistas pueden contemplar, incluyen un incremento de los costes operacionales debido tanto al incremento de los fenómenos meteorológicos (cambios en los patrones de lluvia o bien cambios extremos en la climatología) con incidencia directa sobre la conservación y mantenimiento de la infraestructura, como a la aprobación de nuevas regulaciones que afecten directamente al mantenimiento y conservación, como por ejemplo regulaciones relacionadas con la gestión de la fauna.

Asimismo, y vinculado a fenómenos atmosféricos destructivos, tanto la operación de la infraestructura como el tráfico podrían verse afectados en el caso de huracanes, especialmente en Puerto Rico al tratarse de una zona geográfica con una elevada probabilidad de fenómenos climatológicos adversos. Podrían afectar al tráfico potenciales regulaciones sobre emisiones que incidieran sobre los vehículos que circulan por las vías que gestiona la organización, aunque este aspecto puede estar más ligado a aspectos de calidad atmosférica además del cambio climático. Sin embargo, la incidencia sobre la tipología de los vehículos que transitan por las vías podría verse compensado por un cambio de hábitos, relacionado con la incorporación progresiva de vehículos con menor carga contaminante a nivel de emisiones.

Los riesgos identificados son comunes para todos los países en los que opera la organización, con variación en la intensidad de los mismos, puesto que hay países

como Brasil o Argentina en los que existe la posibilidad de aprobación de nuevas regulaciones que ya están vigentes en Europa.

La actividad de telecomunicaciones terrestres podría verse afectada principalmente por fenómenos climatológicos adversos y cambios en los patrones climatológicos que generaran un incremento de costes operacionales o bien interrupciones en la prestación de servicios. De igual modo, la actividad de telecomunicaciones satelitales, si bien podría verse afectada por regulaciones vinculadas a la limitación de emisiones en la fase de lanzamiento u otro tipo de regulaciones, esto generaría un incremento de los costes operacionales de forma indirecta sobre los proveedores, aunque la probabilidad es muy baja dado el elevado nivel de regulación que afecta al sector. Igualmente, esta actividad comparte los riesgos de la actividad de telecomunicaciones terrestres, puesto que parte de la infraestructura se encuentra ubicada a nivel terrestre, además de la incidencia que los cambios en las precipitaciones medias puedan suponer sobre las comunicaciones satelitales, especialmente el incremento de la intensidad de las precipitaciones.

### Oportunidades

Las oportunidades vinculadas al cambio climático están relacionadas principalmente con aspectos regulatorios, en los que la aprobación de regulaciones vinculadas a la huella de carbono o el desarrollo de servicios con menor impacto ambiental, supondría una oportunidad reputacional y de posicionamiento para la organización. De igual modo, el incremento de la demanda de servicios tanto en autopistas como en telecomunicaciones fruto de la conservación y buen



estado de las infraestructuras, así como de las potenciales dificultades de conexión terrestre en el aspecto de telecomunicaciones, generaría oportunidades para la organización.

## Acciones implantadas

La actividad de autopistas ha continuado con la implantación del plan director de mantenimiento eléctrico en España, si bien no se han llevado a cabo nuevas inversiones relacionadas con aspectos de cambio climático. El proyecto ha analizado los ámbitos organizativo, de consumo eléctrico y de contratación de tarifas eléctricas, con el objetivo de garantizar la eficiencia energética y reducir las emisiones de CO<sub>2e</sub> a la atmósfera. Cabe destacar que la implantación de este Plan director supone una reducción de emisiones de 2.804 toneladas de CO<sub>2e</sub> al año y un ahorro bruto anual de entre 0,5 y 0,9 millones de euros.

Asimismo, las autopistas han implantado acciones relacionadas con la minimización de residuos y la optimización de consumo de recursos.

La actividad de telecomunicaciones terrestres ha llevado a cabo acciones relacionadas con la eficiencia energética, que han supuesto una inversión total de 238 mil euros, y unos ahorros esperados de 147 toneladas de CO<sub>2e</sub>. Entre estas actuaciones, se encuentran la realización de auditorías de gases de efecto invernadero en los centros, acciones de mejora de eficiencia energética y climatización en Madrid, y la sustitución de rectificadores existentes por otros con mayor nivel de rendimiento energético.

Cabe destacar en el ámbito de la sensibilización, el desarrollo de un aplicativo específico vinculado a la

contabilización de emisiones de CO<sub>2e</sub> disponible en la intranet corporativa que permite a todos los trabajadores conocer las emisiones generadas asociadas al desarrollo de buenas y malas prácticas.

La actividad de telecomunicaciones satelitales ha elaborado un plan específico para sentar las bases de gestión de responsabilidad social, y llevará a cabo una valoración de los riesgos y oportunidades y las acciones potenciales vinculadas a la gestión del cambio climático que puede llevar a cabo de forma alineada con el desarrollo del plan de acción de responsabilidad social corporativa de Abertis.

La sede central de la organización ha trabajado para minimizar el consumo eléctrico y la generación de residuos, y la Fundación Abertis ha llevado a cabo la sustitución de la iluminación existente por luminarias LED, además de analizar la huella de carbono específica de la sede de la Fundación, el Castillo de Castellet, y compensar las emisiones de CO<sub>2e</sub> generadas, incluyendo las visitas que recibe el centro y las emisiones de los proveedores.

## Huella de carbono

El cálculo de la huella de carbono se ha llevado a cabo de acuerdo con las especificaciones indicadas en el capítulo 10 del Informe.

La clasificación de las emisiones de acuerdo con el principal estándar internacional en la materia (The GreenHouseGas Protocol), permite diferenciar aquellas emisiones que están directamente vinculadas a la actividad de la organización (alcance 1) de aquellas emisiones indirectas derivadas de la electricidad (alcance 2, consideradas indirectas puesto que en el cómputo de emisiones incide directamente el mix eléctrico del país). Finalmente, el alcance 3 permite incluir en el cálculo la visión de la cadena de valor, considerando todos los proveedores de la organización así como el uso de los productos y servicios que provee la misma, entre otras categorías.

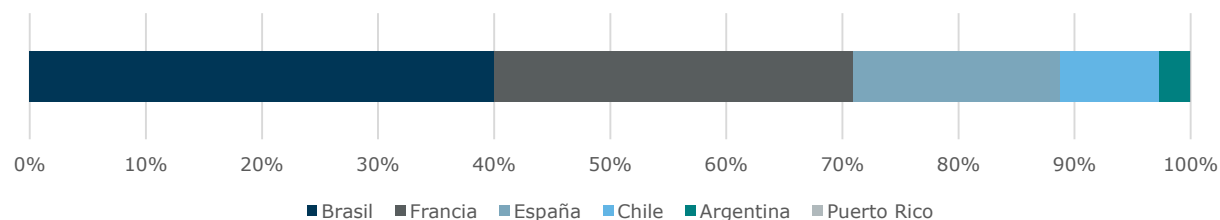
En este sentido, la capacidad de incidencia sobre la gestión de la generación de emisiones es mayor para los alcances 1 y 2, que para el alcance 3, puesto que en los dos primeros casos la organización puede llevar a cabo acciones de forma directa que contribuyan a la reducción de las emisiones, si bien en el caso del alcance 2 es posible que disminuyan los consumos de electricidad pero que las emisiones incrementen debido al incremento del factor de emisión asociado al país, vinculado al mix eléctrico del mismo.

Esta es la razón por la que es necesario analizar las emisiones de forma separada por alcances.

### Emisiones de CO<sub>2e</sub> generadas por país (toneladas) – Autopistas

	Alcance 1	Alcance 2	Alcance 3	Total
Brasil	47.584,0	2.861,6	4.311.873,6	4.362.319,1
Francia	18.380,4	3.601,4	3.350.982,0	3.372.963,9
España	4.181,0	16.344,7	1.930.822,5	1.951.348,2
Chile	3.924,0	9.746,2	909.809,4	923.479,7
Argentina	1.121,2	4.057,1	289.883,1	295.061,4
Puerto Rico	38,0	254,8	2.553,6	2.846,4

### Distribución porcentual de emisiones totales por país - Autopistas



Las categorías incluidas en el cálculo de emisiones del alcance 3 son:

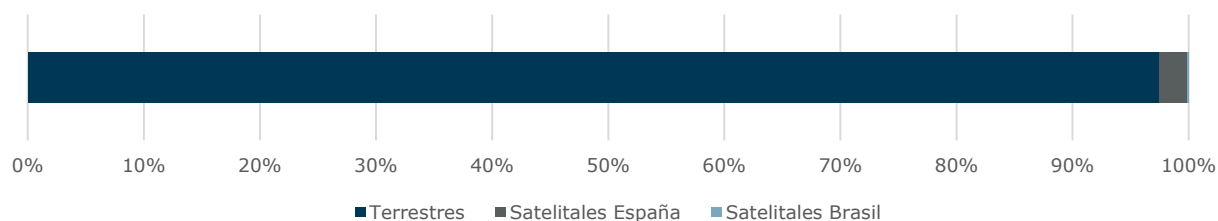
- Consumos de agua y materiales (reciclados y no reciclados)
- Generación de residuos, tanto peligrosos como no peligrosos.
- Desplazamientos corporativos realizados en avión, tren y coche, para las actividades de autopistas en Brasil, Francia, España, Argentina y Puerto Rico, además de telecomunicaciones terrestres y satelitales y la sede central.
- Desplazamientos in itinere realizados por los trabajadores en autopistas en Argentina y Puerto Rico, telecomunicaciones terrestres y satelitales, además de la sede central.
- Uso de los productos y servicios de la organización, que incluye las emisiones generadas por los vehículos que circulan por las vías que gestiona la organización.

Los datos de origen utilizados para el cálculo de las emisiones son los mismos que los datos recopilados y presentados en este informe, por lo que las limitaciones en el alcance de la información indicadas en cada uno de los datos de origen son comunes. Debido a que se han actualizado los factores de emisión correspondientes a la electricidad, así como los vinculados a la generación de residuos, las emisiones totales de los históricos de 2012 y 2013 son algo distintas a las publicadas en informes anteriores.

#### Emisiones de CO<sub>2e</sub> generadas por país (toneladas) – Telecomunicaciones

	Alcance 1	Alcance 2	Alcance 3	Total
Terrestres	2.804,9	75.595,2	2.807,5	81.207,6
Satelitales España	265,8	1.127,9	610,4	2.004,1
Satelitales Brasil	51,1	33,0	1,5	85,6

#### Distribución porcentual de emisiones totales por país - Telecomunicaciones



#### Emisiones de CO<sub>2e</sub> generadas (toneladas) – Sede central

	Alcance 1	Alcance 2	Alcance 3	Total
Sede central	26,8	2.801,8	877,5	3.706,1

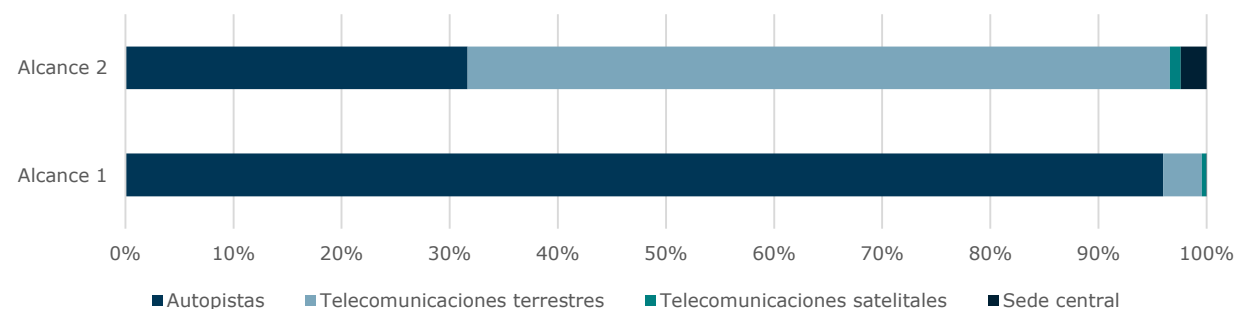
La actividad de autopistas incluye en las emisiones del alcance 3 aquellas que generan los vehículos que transitan por las autopistas, lo que supone el porcentaje más elevado de emisiones, con diferencia, de toda la organización y de todos los alcances.

Cabe destacar la intensidad eléctrica de la actividad de telecomunicaciones, tanto terrestres como satelitales, con especial mención al caso de telecomunicaciones terrestres, en relación con el resto de actividades, así como la intensidad en el consumo de combustibles líquidos de la actividad de autopistas en relación con el resto de actividades. La distribución porcentual de las emisiones de alcances 1 y 2 permiten observar estas diferencias vinculadas al tipo de actividad desarrollada.

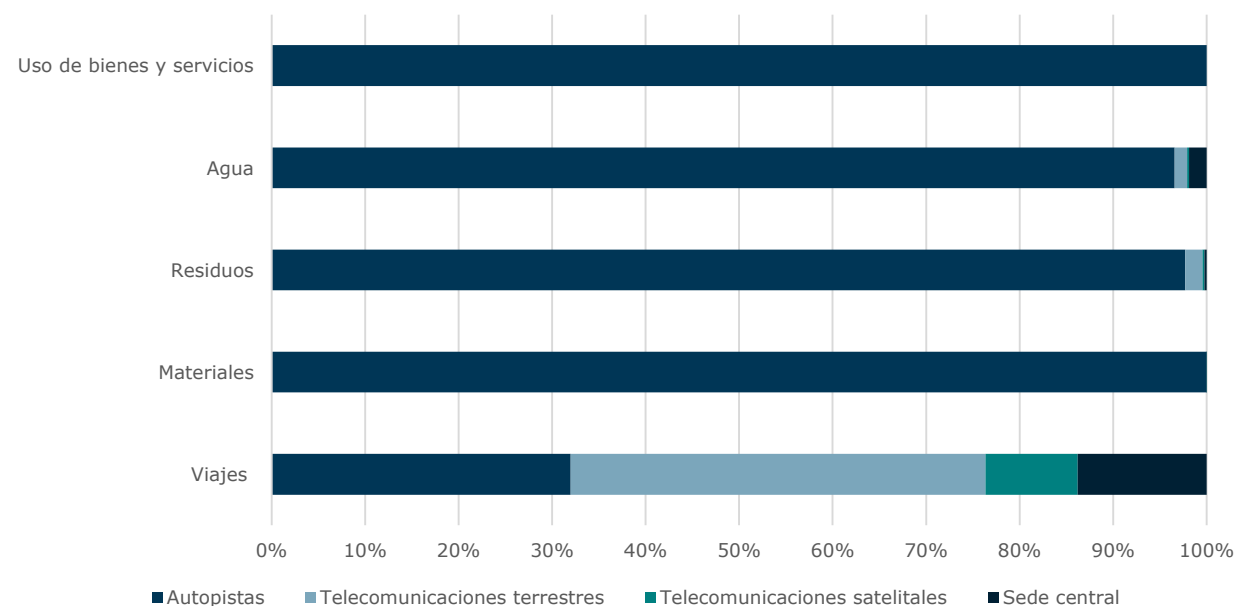
Parte de los consumos de electricidad de telecomunicaciones terrestres están directamente relacionados con la prestación de servicios, concretamente el mantenimiento de centros y equipos que operan los clientes, por lo que el consumo eléctrico de estos casos correspondería al alcance 3 aunque de momento no se disponen de los datos segregados.

Asimismo, la distribución porcentual de las emisiones del alcance 3 por fuente de emisión y actividad muestra como la actividad de autopistas es intensiva en relación con el resto, en lo que a consumos de materiales y agua así como a generación de residuos se refiere. De igual modo, las emisiones de los vehículos que circulan por las autopistas concentra prácticamente la totalidad de las emisiones derivadas del uso de bienes y servicios, puesto que son muy elevadas.

Distribución porcentual de emisiones de alcances 1 y 2 de 2014 por actividad



Distribución porcentual de emisiones del alcance 3 de 2014 por fuente de emisión y actividad



Las emisiones de los alcances 1 y 2 totales de la organización han incrementado un 11,5%, debido principalmente al incremento de las emisiones derivadas del consumo de electricidad generadas por la actividad de telecomunicaciones terrestres.

El análisis de las ratios de emisiones relativas a los indicadores de actividad descritos en el capítulo 2 de este informe, permite valorar las causas de la evolución de las emisiones, y si éstas están directamente relacionadas con un incremento de actividad o bien existen otros factores, como pérdidas de eficiencia o incrementos en el alcance de los datos.

La reducción de las emisiones relativas a la actividad de telecomunicaciones terrestres muestra la relación directa existente entre las variaciones de consumos de electricidad y las variaciones en el número de equipos que durante 2014 han incrementado un 31,5%.

De igual modo, la reducción de las emisiones relativas a la actividad de autopistas, muestra la relación entre la variación de las emisiones en valor absoluto y la evolución de la actividad. Así, la actividad medida en términos de Intensidad Media Diaria, ha incrementado más que las emisiones de los alcances 1 y 2, ambas directamente relacionadas con la actividad de la organización.

Finalmente, en el caso de servicios centrales, la plantilla media equivalente ha disminuido en relación con el año anterior, razón por la que la evolución de las emisiones relativas es prácticamente constante en comparación con la reducción de las emisiones en valores absolutos.

#### Evolución de las emisiones de alcances 1 y 2 por actividad – Toneladas de CO<sub>2e</sub>

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Autopistas	57.186,7	111.789,4	112.094,4	0,3%
Telecomunicaciones terrestres	64.106,5	59.993,0	78.400,1	30,7%
Telecomunicaciones satelitales	---	---	1.477,8	---
Sede central	3.389,9	2.928,9	2.828,7	-3,4%

#### Evolución de las emisiones de alcances 1 y 2 por actividad – Toneladas de CO<sub>2e</sub> en relación con la actividad

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Autopistas (Tn/IMD)	2,71	5,46	5,35	-2,0%
Telecomunicaciones terrestres (Tn/Equipos)	1,06	0,98	0,97	-0,6%
Telecomunicaciones satelitales (Tn/T.O.)	---	---	6,33	---
Sede central (Tn/PME)	11,67	10,31	10,29	-0,2%

La inclusión de las emisiones del alcance 3 en los datos totales de emisiones genera una distorsión en los datos, especialmente en el caso de autopistas. El cálculo de las emisiones de los vehículos que transitan por las autopistas se lleva a cabo en base a la evolución de la IMD y a los kilómetros recorridos por los vehículos asociados a esta IMD.

En este sentido, a medida que la IMD aumenta, si el parque móvil de cada país se mantiene constante, las emisiones tienen una tendencia al alza. La IMD ha evolucionado de forma positiva en Brasil, Francia, Chile y España, compensando las reducciones que se han producido en otras categorías del alcance 3, especialmente en el caso de materiales consumidos en Brasil, Francia y España.

La actividad de telecomunicaciones terrestres ha mantenido prácticamente constante las emisiones del alcance 3, salvo las relacionadas con los viajes en avión que han aumentado, razón por la que la variación de las emisiones totales es prácticamente la misma que la mostrada por las emisiones de los alcances 1 y 2.

La reducción de los residuos, y los consumos de materiales y de agua son las principales causas del incremento de la reducción de emisiones de la sede central. La valoración relativa en base a la cifra de negocio permite obtener una ratio global que relaciona la actividad de la organización con las emisiones generadas, mostrando la intensidad de carbono de cada una de las actividades. Cabe destacar la reducción de las emisiones a nivel global, considerando el incremento del alcance de los datos.

#### Evolución de las emisiones totales por actividad – Toneladas de CO<sub>2e</sub>

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Autopistas	5.924.364,6	10.449.589,5	10.908.018,8	4,4%
Telecomunicaciones terrestres	66.686,4	62.360,7	81.207,6	30,2%
Telecomunicaciones satelitales	---	---	2.089,7	---
Sede central	3.858,7	3.869,1	3.706,1	-4,2%
Total	5.994.909,7	10.515.819,3	10.995.022,2	1,1%

#### Evolución de las emisiones totales por actividad – Toneladas de CO<sub>2e</sub> en relación a la cifra de negocio

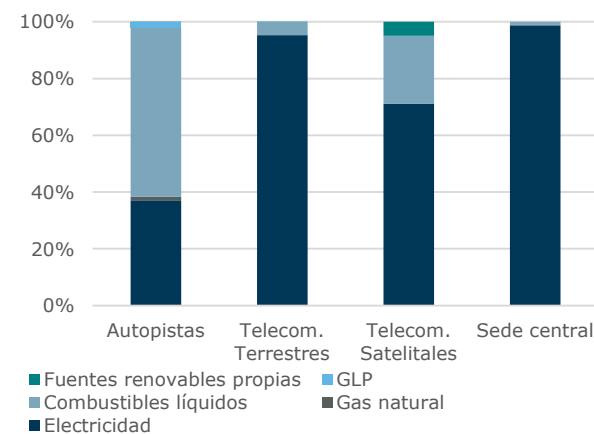
	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Autopistas	1.987,8	2.714,9	2.772,0	2,1%
Telecomunicaciones terrestres	174,0	169,0	227,9	34,9%
Telecomunicaciones satelitales	---	---	11,4	---
Sede central	690,2	1.025,4	1.531,5	49,4%
Total	1.779,2	2.490,9	2.456,4	-1,4%

## Consumo de energía

El consumo total de energía dentro de la organización ha alcanzado un total de 642.509 MWh, un 10,3% superior al consumo del año anterior debido principalmente al incremento del consumo de electricidad de telecomunicaciones terrestres y al incremento de consumos de GLP de autopistas en Brasil relacionado con la inclusión en el alcance de la información de la actividad extractiva desarrollada en el país.

Globalmente, la electricidad y los combustibles líquidos son las fuentes de energía más consumidas en la organización, y concentran el 97,8% del consumo total, si bien esta distribución varía en función de cada actividad.

Distribución porcentual de los consumos energéticos de 2014 por fuente y actividad



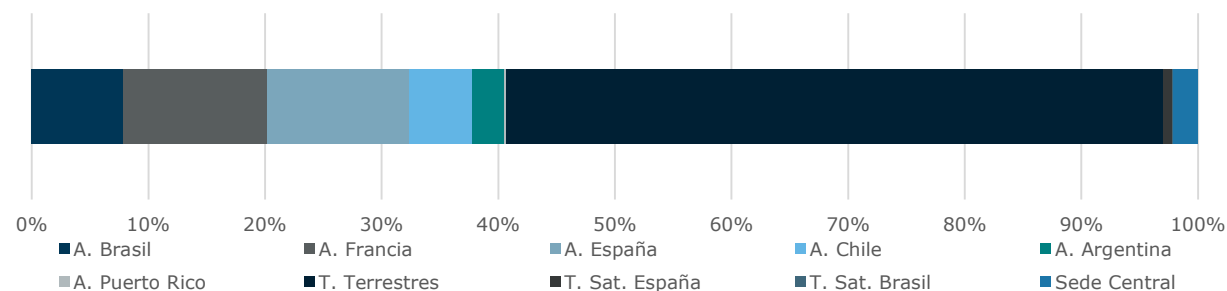
## Consumo de electricidad por país (MWh) – Autopistas

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Brasil	---	27.365	27.741	1,4%
Francia	47.625	51.539	46.172	-10,4%
España	47.201	46.480	45.402	-2,3%
Chile	7.609	15.633	20.180	29,1%
Argentina	10.826	10.600	10.215	-3,6%
Puerto Rico	738	589	530	-9,9%

## Consumo de electricidad por país (MWh) – Telecomunicaciones

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Terrestres	153.046	159.240	209.987	31,9%
Satelitales España	---	---	3.133	---
Satelitales Brasil	---	---	336	---

## Distribución porcentual de consumo de electricidad de 2014 por actividad y país (MWh)

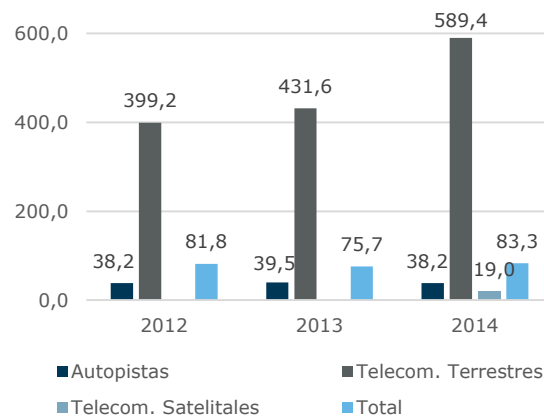




El aumento en el consumo de electricidad de telecomunicaciones terrestres está directamente relacionado con el incremento de equipos adquiridos, tal y como se observa con la evolución de los valores relativos.

Asimismo, las variaciones de datos en el caso de Chile responden a una mejora en el registro de información en relación con el año anterior, que permite completar al 100% el alcance de los datos informados. Puerto Rico por su parte ha llevado a cabo ajustes de temperatura y horarios del aire acondicionado que han incidido sobre el consumo de electricidad total, logrando reducciones significativas.

Evolución del consumo de electricidad en relación con la cifra de negocio



Consumo de electricidad por país en relación con la actividad (MWh/IMD) – Autopistas

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Brasil	---	1,52	1,49	-1,7%
Francia	2,08	2,24	1,96	-12,5%
España	2,52	2,61	2,50	-4,2%
Chile	0,56	0,92	1,14	23,2%
Argentina	0,14	0,13	0,13	-1,5%
Puerto Rico	0,04	0,04	0,03	-6,4%

Consumo de electricidad en relación con la actividad (MWh/Equipos y MWh/Transpondedores ocupados) – Telecomunicaciones

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Terrestres (MWh/Equipos)	2,52	2,60	2,60	0,3%
Satelitales (MWh/T.O.)	---	---	14,86	---

Consumo de electricidad – Sede central

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Sede Central (MWh)	8.405	7.951	7.783	-2,1%
Sede Central (MWh/PME)	28,94	27,98	28,30	1,2%

Los combustibles líquidos son consumidos en un 95% por la flota de vehículos de la organización, mientras que el resto se consume en equipos externos mayormente en la actividad de autopistas.

La flota de vehículos ha incrementado un 8,5%, totalizando 4.136 vehículos en 2014. Los incrementos más significativos se han producido en Francia y Chile.

Cabe destacar la puesta en marcha de un aplicativo para la gestión integral de la flota de vehículos en España, con el objetivo de realizar un seguimiento de los consumos reales de combustibles.

La unificación de la gestión de los vehículos entre operadoras y concesionarias ha motivado el incremento de la flota de vehículos de Chile. De igual modo, se ha producido en Chile una mejora en los registros de información, lo que también ha incidido sobre el dato.

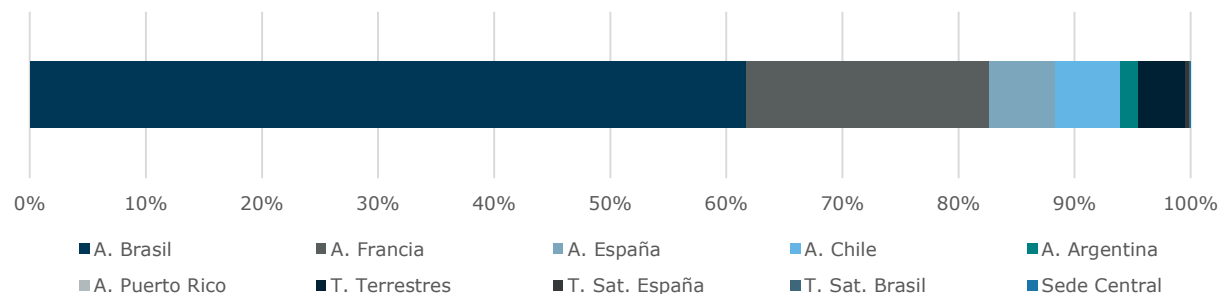
#### Consumo de combustibles líquidos por país (litros) – Autopistas

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Brasil	---	16.408.375	16.026.678	-2,3%
Francia	4.988.135	5.361.752	5.411.310	0,9%
España	1.815.163	1.431.808	1.482.437	3,5%
Chile	893.489	1.273.999	1.448.071	13,7%
Argentina	460.700	411.414	396.332	-3,7%
Puerto Rico	19.495	21.584	14.195	-34,2%

#### Consumo de combustibles líquidos por país (litros) – Telecomunicaciones

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Terrestres	1.065.976	984.552	1.039.462	5,6%
Satelitales España	---	---	99.320	---
Satelitales Brasil	---	---	19.107	---

#### Distribución porcentual de consumo de combustibles líquidos de 2014 por actividad y país (litros)

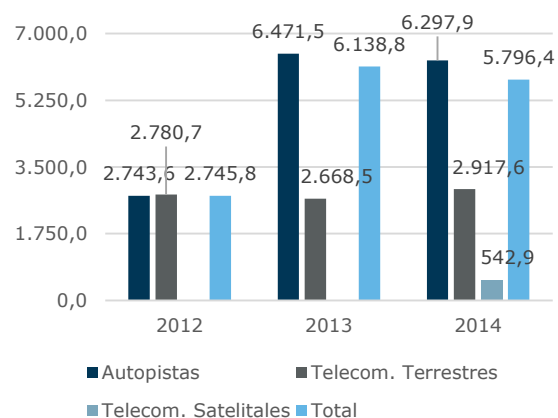


El incremento de actividad muestra un ajuste en las variaciones de los consumos. Los consumos de la flota de vehículos directamente relacionados con el mantenimiento y la conservación de las autopistas explican dicho ajuste.

La evolución del dato de servicios centrales se debe a un cambio de criterio en la recolección de la información del año 2013, cuyo alcance era superior al de los años 2012 y 2014.

Globalmente, los combustibles líquidos en relación a la cifra de negocio han disminuido un 6% y se han mantenido constantes en valores absolutos.

Evolución del consumo de combustibles líquidos en relación con la cifra de negocio



#### Consumo de combustibles líquidos por país en relación con la actividad (I/IMD) – Autopistas

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Brasil	---	908,5	860,8	-5,3%
Francia	217,8	232,7	229,2	-1,5%
España	96,8	80,5	81,8	1,5%
Chile	66,2	75,2	81,6	8,5%
Argentina	6,0	5,2	5,1	-1,6%
Puerto Rico	1,1	1,3	0,9	-31,7%

#### Consumo de combustibles líquidos en relación con la actividad (I/Equipos y I/Transpondedores Ocupados) – Telecomunicaciones

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Terrestres (I/Equipos)	17,6	16,0	12,9	-19,7%
Satelitales (I/T.O.)	---	---	507,38	---

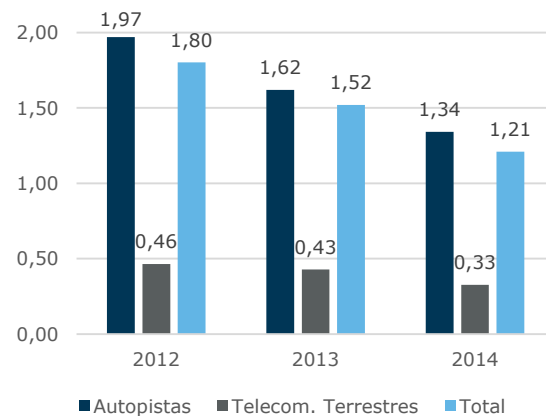
#### Consumo de combustibles líquidos – Sede central

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Sede Central (litros)	8.776	23.094	8.431	-63,5%
Sede Central (I/PME)	30,2	81,3	30,7	-62,3%

El consumo de GLP ha incrementado significativamente pasando de 2.733 MWh en 2013 a 8.310 MWh en 2014, debido a la inclusión en el alcance de los datos de la actividad de extracción de materiales que se desarrolla en Brasil para proveer de aglomerado asfáltico y hormigón a las concesionarias que están llevando a cabo trabajos de construcción y mantenimiento. Esta actividad es intensiva en consumo de GLP, y supone un 84,5% del consumo total de GLP de la actividad de autopistas.

El consumo de gas natural sólo se realiza en las autopistas de Francia y Argentina, además de en telecomunicaciones terrestres y la sede central, y es el combustible minoritario de las actividades de la organización.

Evolución del consumo de gas natural en relación con la cifra de negocio



#### Consumo de gas natural – Autopistas

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Francia (kWh)	5.658.341	5.982.117	5.047.669	-15,6%
Argentina (kWh)	212.010	253.486	234.732	-7,4%
Francia (kWh/IMD)	247	260	214	-17,6%
Argentina (kWh/IMD)	2,75	3,21	3,04	-5,4%

#### Consumo de gas natural – Telecomunicaciones

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Terrestres (kWh)	177.922	158.334	116.080	-26,7%
Terrestres (kWh/Equipos)	2,9	2,6	1,4	-44,3%

#### Consumo de gas natural – Sede central

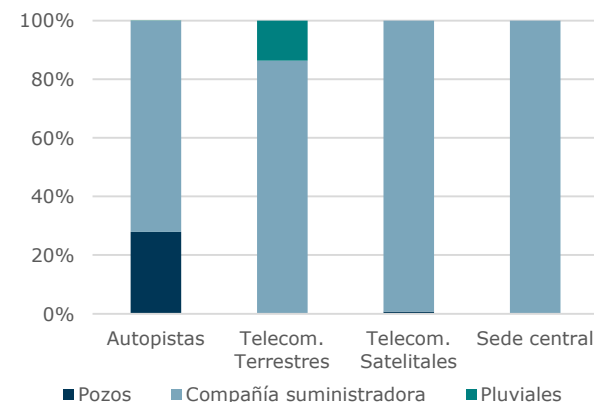
	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Sede Central (kWh)	21.904	23.209	21.187	-8,7%
Sede Central (kWh/PME)	75	82	77	-5,7%

## Consumo de agua

La actividad de autopistas consume agua de pozos además del agua provista por la compañía suministradora. A nivel global el 27% del agua consumida durante 2014 ha sido extraída de pozos.

El consumo de pozos de Brasil se ha reducido, aumentando el consumo de compañía suministradora, debido a la disminución de las lluvias que ha reducido la cantidad de agua acumulada en los pozos.

Distribución porcentual del consumo de agua de 2014 por origen y actividad



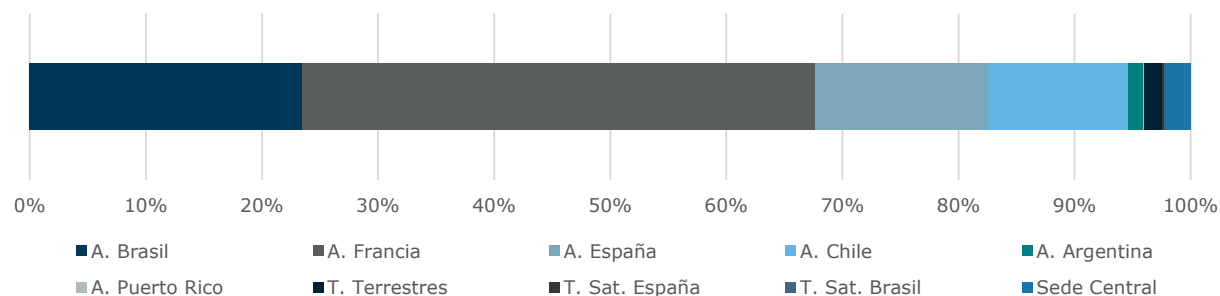
Consumo de agua por país (litros) – Autopistas

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Brasil	---	148.630	126.885	-14,6%
Francia	260.094	348.595	261.658	-24,9%
España	104.615	87.195	88.851	1,9%
Chile	0	67.244	71.200	5,9%
Argentina	18.773	7.245	7.516	3,7%
Puerto Rico	997	1.324	650	-50,9%

Consumo de agua por país (litros) – Telecomunicaciones

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Terrestres	9.095	9.532	9.127	-4,2%
Satelitales España	---	---	919	---
Satelitales Brasil	---	---	1.415	---

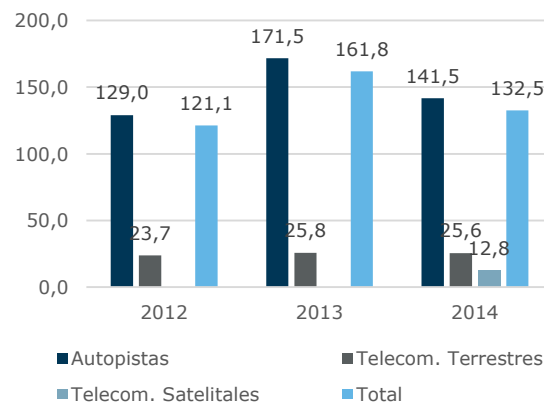
Distribución porcentual de consumo de agua de 2014 por actividad y país (litros)



Las variaciones en el consumo de agua de Chile y Brasil corresponden principalmente a una mejora en el registro y obtención de los datos. Además en el caso de Brasil se han modificado algunos aspectos operacionales que han permitido la reducción de los consumos de agua.

Cabe destacar las prácticas de gestión y reutilización de agua instaladas en el edificio en el que se encuentran las oficinas centrales de Brasil, que dispone de la certificación LEED, y entre las que se encuentran sistemas de recogida de aguas pluviales, sistemas de reutilización de aguas grises y retroalimentación de agua procedente de condensación para los sistemas de refrigeración

Evolución del consumo de agua en relación con la cifra de negocio



Consumo de agua por país en relación con la actividad (l/IMD) – Autopistas

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Brasil	---	8,23	6,81	-17,2%
Francia	11,36	15,13	11,08	-26,7%
España	5,58	4,91	4,90	-0,1%
Chile	0,00	3,97	4,01	1,0%
Argentina	0,24	0,09	0,10	6,0%
Puerto Rico	0,06	0,08	0,04	-49,0%

Consumo de agua en relación con la actividad (l/Equipos y l/Transpondedores Ocupados) – Telecomunicaciones

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Terrestres (l/Equipos)	0,15	0,16	0,11	-27,2%
Satelitales (l/T.O.)	---	---	10,00	---

Consumo de agua – Sede central

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Sede Central (litros)	14.607	13.332	12.325	-7,6%
Sede Central (l/PME)	50,30	46,91	44,82	-4,5%

## Consumo de materiales

Los consumos significativos de materiales están centralizados en la actividad de autopistas, en la que las obras de construcción y mantenimiento requieren de materiales específicos, todos ellos de origen no renovable.

Los datos de consumos incluyen tanto los consumos directos de la organización, como aquellos consumos llevados a cabo por las empresas proveedoras responsables de las obras y el mantenimiento.

La actividad de extracción desarrollada en Brasil tiene como propósito proveer a las concesionarias de granulados y aglomerado asfáltico, para llevar a cabo las tareas de construcción y mantenimiento de las infraestructuras, y no consume materias primas distintas de la piedra que extrae de las canteras. En este sentido, durante 2014 la actividad extractiva ha provisto de un total de 2.817.491 de toneladas de granulados y 8.464 toneladas de aglomerado asfáltico a las concesionarias de Brasil, que además de estos materiales han adquirido las cantidades necesarias a terceros.

Las actividades de telecomunicaciones terrestres y satelitales, junto con la sede central consumen principalmente papel, que el año 2014 ha alcanzado un total de 26 toneladas, lo que supone una disminución respecto al año anterior teniendo en cuenta la inclusión de las nuevas actividades de telecomunicaciones satelitales.

### Evolución del consumo de materiales (toneladas)

	2012	2013	2014	Variación respecto 2013
Granulados	1.073.683	1.761.577	4.155.864	135,9%
Aglomerado asfáltico	546.914	1.328.802	1.817.644	36,8%
Hormigón	148.453	236.958	198.352	-16,3%
Metales	6.057	52.538	16.263	-69,0%
Pinturas	1.735	42.036	3.199	-92,4%
Papel	203	318	394	23,8%
Sal	46.751	103.687	24.980	-75,9%
Líquido descongelante	117	473	100	-78,8%

El 2,9% de los granulados consumidos, así como el 6% del aglomerado asfáltico, el 1,9% del hormigón, el 9,2% de los metales y el 1,4% del papel son de origen reciclado, totalizando un 3,8% de los materiales consumidos globalmente durante el año 2014.

El incremento de consumos de granulados y aglomerado asfáltico, así como la reducción de los consumos de metales y pinturas, está directamente relacionado con la inclusión en el alcance de los datos de la actividad extractiva de Brasil y los consumos vinculados a las obras de construcción y mantenimiento llevadas a cabo por las filiales brasileñas, que han incrementado significativamente durante 2014.

Las actividades que consumen estos materiales en Argentina también han incrementado, y en Chile se han llevado a cabo reparaciones de estructuras y otras actuaciones con incidencia sobre los consumos de granulados, aglomerados, hormigón y metales. Cabe destacar que en España se han mejorado los sistemas de registro de información vinculados a empresas proveedoras, lo que ha permitido mejorar la fiabilidad del dato obtenido.

Por otro lado, la variación en el consumo de sal está relacionada principalmente con las variaciones climatológicas en Francia y en España, junto con la mejora en la obtención del dato consumido relacionado con la implantación de un nuevo sistema de difusión de este material en España.



Además de estos materiales, la actividad de autopistas en España ha consumido un total de 6.293 toneladas de otros materiales, entre los que se incluyen riegos de adherencia, morteros de reparación y morteros de impermeabilización, material cerámico y madera. Asimismo, se han consumido materiales como diluyentes en Chile, perfiles, conos, y señales en Brasil, lo que ha totalizado 8.689 toneladas de materiales diversos.

#### Consumo de materiales de 2014 por país (toneladas) – Autopistas

	Granulados	Aglomerado asfáltico	Hormigón	Metales
Brasil	3.379.038	612.718	99.976	10.912
Francia	572.449	676.252	4.155	1.017
España	17.608	316.522	34.864	2.179
Chile	526	81.530	67	169
Argentina	63.876	21.107	55.538	495

#### Consumo de materiales de 2014 por país (toneladas) – Autopistas

	Pinturas	Papel	Sal	Líquido anticongelante
Brasil	1.923	268	0	0
Francia	551	30	14.825	100
España	640	31	10.155	0
Chile	8	22	0	0
Argentina	76	15	0	0

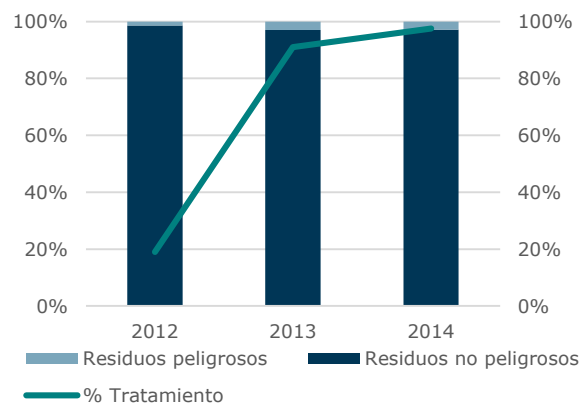
## Residuos y aguas residuales

### Generación y gestión de residuos

Los datos de residuos incluyen tanto los residuos generados de forma directa por la organización, como los residuos generados por las actividades que llevan a cabo organizaciones contratadas vinculadas especialmente a las actividades de obras y mantenimiento de las infraestructuras. Todas las unidades de negocio llevan a cabo un seguimiento de los albaranes de gestores de residuos a través de un registro.

El coste total de la gestión de residuos tanto peligrosos como no peligrosos ha alcanzado un total de 5 millones de euros, siendo Brasil, Francia y España los países en los que se concentra este coste.

#### Evolución de la generación y tratamiento de residuos



#### Residuos generados (toneladas) – Autopistas

	2012		2013		2014	
	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos
Brasil			31.522,1	54,3	4.697,2	175,8
Francia	146.213,7	2.202,9	95.174,1	8.319,7	15.532,6	3.270,5
España	20.505,8	72,7	161.756,5	151,5	103.292,6	154,8
Chile	56,3	0,2	671,5	9,5	874,0	1,4
Argentina	1.301,6	5,6	1.379,7	6,3	1.554,8	3,2
Puerto Rico	74,2	0,1	82,6	0,2	0,05	0,03

#### Residuos generados (toneladas) – Telecomunicaciones

	2012		2013		2014	
	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos
Terrestres	239,4	81,7	232,4	75,9	253,8	93,1
Satelitales España	---	---	---	---	37,0	4,4
Satelitales Brasil	---	---	---	---	0,0	0,0

#### Residuos generados (toneladas) – Sede central

	2012		2013		2014	
	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos
Sede central	104,8	0,5	103,3	1,1	65,4	0,9

La fluctuación de la cantidad generada de residuos está especialmente vinculada a los residuos de las obras y el mantenimiento, además de apreciarse un incremento en la fiabilidad de la gestión de los datos, que en el caso de residuos es especialmente importante, dada la complejidad de obtención de dichos datos.

Asimismo, con el objetivo de disponer de un dato trazable, la base de obtención de la información está relacionada con los albaranes de gestión de residuos, por lo que es posible que las causas de la variación estén vinculadas a aspectos relacionados con el tratamiento de los residuos más que de forma directa a la actividad y a la generación.

#### Evolución de los residuos generados y tratados

Las autopistas en España han implantado un aplicativo informático específico destinado a controlar y registrar los datos de residuos generados así como de los residuos tratados y los métodos de tratamiento vinculados a los mismos, lo que ha permitido incrementar la fiabilidad y el alcance de los datos además de incidir directamente sobre la evolución de los mismos.

En el caso de telecomunicaciones terrestres, parte de la variación se debe al incremento de la limpieza de centros, junto con el incremento de consumos por parte de la actividad de terceros, como es el caso de pilas y acumuladores.

Los residuos de construcción y demolición han variado significativamente en Francia, razón por la que el total de residuos no peligrosos en este país ha disminuido considerablemente.

#### Residuos totales no peligrosos generados y tratados por tipología

	Toneladas generadas	Porcentaje tratado
Residuos metálicos (excluye envases)	1.159,6	99,2%
Envases metálicos	22,2	100,0%
Envases de vidrio	254,9	99,9%
Residuos de papel y cartón (excluye envases)	270,2	80,4%
Envases de papel y cartón	346,7	91,2%
Residuos de caucho	1.159,1	100,0%
Residuos plásticos (excluye envases)	280,9	98,3%
Envases de plástico	28,9	63,7%
Residuos madera	1.714,5	94,4%
Equipos eléctricos y electrónicos desechados	5,4	100,0%
Residuos vegetales	954,4	53,6%
Residuos domésticos y similares	7.309,0	66,6%
Lodos comunes secos	0,0	---
Lodos comunes húmedos	1.850,8	99,4%
Residuos de construcción y demolición	110.949,4	100,0%
Otros residuos de preparados químicos	1,5	99,3%

El incremento de las obras además de la mejora de los sistemas de gestión y recolección de la información han tenido una incidencia directa sobre los datos de las autopistas en Brasil, junto con el hecho de que no ha sido posible disponer del dato de residuos de construcción cuya dimensión es significativa. Destaca la realización de una campaña de recogida selectiva de pilas y baterías, razón por la que el residuo de este tipo ha incrementado. La gestión de los residuos de las oficinas en Brasil se lleva a cabo de forma centralizada, razón por la que no se dispone de datos vinculados. Se segregan los residuos por tipología de acuerdo con los requisitos del edificio.

Los datos de residuos no peligrosos de Chile son agregados bajo una misma categoría pues no se dispone todavía de información segregada vinculada a los mismos. En relación con los residuos peligrosos, durante 2014 no se han llevado a cabo retiradas, pues se está esperando la aprobación de la inscripción en el nuevo sistema nacional de declaración y seguimiento de residuos. Argentina ha llevado a cabo diversas campañas que por un lado han incrementado los residuos de papel y cartón, mientras que por otro han reducido los residuos depositados en las vías por terceras personas.

Destaca una campaña específica para la recogida de envases de plástico y su reciclaje evitando así el depósito en vertedero y otra campaña dirigida a la recogida de aceites vegetales de los trabajadores, junto con una sesión de sensibilización centrada en la correcta separación de residuos en origen, en la que han participado los trabajadores y sus familias.

#### Residuos totales peligrosos generados y tratados por tipología

	Toneladas generadas	Porcentaje tratado
Disolventes usados	4,8	94,5%
Aceites minerales usados	29,6	94,2%
Pinturas, barnices, tintas y residuos adhesivos	1,4	82,6%
Residuos químicos mezclados	91,8	100,0%
Lodos de emulsiones agua/aceite	3.365,4	100,0%
Vehículos desechados (vehículos)	0,0	---
Equipos eléctricos y electrónicos desechados	100,8	89,4%
Pilas y acumuladores	47,2	90,3%
Componentes y equipos desechados	63,4	98,8%

## Acciones y tratamiento

Todos los residuos son gestionados por gestores autorizados, si bien los métodos de tratamiento difieren en base a cada uno de los gestores.

Entre los métodos de tratamiento que aplican los gestores vinculados a las actividades de Abertis se incluyen la disposición en vertederos controlados, el tratamiento físico-químico y biológico de los residuos con carga ambiental significativa, para los cuáles se evita el depósito en vertederos, valorización y eliminación en el caso de residuos no peligrosos.

Por otro lado, los residuos peligrosos son tratados directamente por los gestores, con el objetivo de eliminar la peligrosidad y poder gestionar el residuo, ya sea mediante depuradoras autorizadas o bien otras herramientas de las que disponga el gestor autorizado y que aseguran el correcto tratamiento del residuo.

Los residuos de construcción y demolición en España se entregan a plantas de fabricación de asfaltos para su reutilización y uso en el acondicionamiento de parcelas en zonas rurales o bien por parte de Ayuntamientos para la mejora de caminos rurales.

Una de las concesionarias de Brasil ha iniciado un proyecto de recuperación de residuos de café para su uso como abono en los terrenos colindantes donde se genera dicho residuo.

Chile por su parte, ha establecido un convenio de colaboración por el que las concesionarias donan los residuos de tóneres vacíos para que sean reciclados por gestores autorizados en colaboración con una Fundación.

## Convenio para la gestión de envases en España

*Las autopistas en España han formalizado un convenio de colaboración con Ecoembes, organización sin ánimo de lucro que se dedica a la recuperación de envases en toda España, con el objetivo de recuperar residuos de envases potencialmente reciclables, de forma que se minimice el destino de dichos envases a vertederos y se contribuya así a alcanzar y mejorar los objetivos anuales de reciclado conforme a la Directiva 94/62/CE Ley de Envases 11/1997, de 24 de abril, de Envases y Residuos de Envases.*

*Así, desde el Sistema Integrado de Gestión, se han establecido los requisitos a cumplir en el convenio de acuerdo con los requisitos de la legislación vigente y de los procedimientos implantados por Abertis en autopistas. Los servicios de mantenimiento central de la organización han establecido la operativa para el despliegue de contenedores y la implantación de la nueva gestión, y el departamento de asesoría jurídica ha procedido a revisar los requerimientos del convenio en cumplimiento con la normativa de contratos y otros requisitos. La organización Ecoembes ha designado de forma consensuada con los operadores de cada tramo, las plantas privadas de selección de residuos de envases donde se clasificarán los residuos generados por las autopistas en España, garantizando la trazabilidad del residuo hasta su destino final.*

*El proyecto tiene impactos ambientales positivos, puesto que permite modificar el destino final de los materiales de forma que puedan ser valorizados, como por ejemplo el acero y el aluminio mediante la fundición, el papel y el cartón mediante la fábrica papelera, y el PET, la madera u otros plásticos mediante la escama limpia, las astillas, el aglomerado o la granza. Además, se generan impactos de sensibilización y educación ambiental entre trabajadores y usuarios de las autopistas, generando sinergias con otros grupos de interés sin que ello suponga un incremento de los costes vinculados a la gestión de los residuos ni cambios importantes en la operativa de los gestores autorizados de residuos con los que se trabaja actualmente.*

*Este convenio se añade al convenio establecido con Ecotic, por el que se gestionan los equipos eléctricos y electrónicos de forma homogénea, asegurando una gestión común para todas las autopistas que además cuenta con la participación de Centros Especiales de Empleo.*

Telecomunicaciones terrestres ha llevado a cabo diferentes acciones enfocadas a la mejora de la gestión de los residuos y a la implantación de medidas preventivas frente a posibles vertidos durante el almacenamiento de residuos.

Entre estas acciones se encuentran la distribución a las oficinas de Madrid de contenedores de recogida selectiva de papel y plástico, la distribución de contenedores para almacenar residuos de baterías en Catalunya, la instalación de sistemas de aviso de llenado de las fosas sépticas estancas y la formación en gestión de residuos a las personas responsables de los puntos de almacenamiento de residuos de todo el territorio.

Además de reducir la cantidad de vertidos en el almacenamiento de residuos, estas medidas mejoran la sensibilización de los trabajadores en la correcta gestión de los residuos.

## Vertidos y aguas residuales

Las aguas residuales generadas por las actividades de la organización son en su mayoría asimilables a domésticas, si bien en algunos casos se llevan a cabo tratamientos como el uso de fosas sépticas y depuradoras para reducir la carga ambiental de las aguas residuales. En estos casos, se monitorizan los parámetros de calidad de agua vinculados con el fin de asegurar el correcto tratamiento.

Las autopistas de España, Argentina y Brasil han generado y vertido un total de 213.106,7 metros cúbicos de aguas residuales, si bien el alcance del dato no es completo para el caso de Brasil, en el que se han añadido concesionarias, pero se están implantando medidas para cuantificar y registrar el volumen de aguas vertidas.

Debido a la necesidad de elaborar un inventario de los puntos de vertido de las autopistas en España, se ha confeccionado una base de datos con el objetivo de analizar los diferentes parámetros vinculados a la calidad de agua, homogeneizando el control y seguimiento de las analíticas y centralizando el mantenimiento de las instalaciones hidráulicas vinculadas. Asimismo, se han conectado diferentes peajes a los colectores públicos, y legalizado los vertidos de los nuevos peajes.

Las autopistas de Brasil han desarrollado un proyecto piloto de tratamiento de aguas residuales mediante raíces en una de las concesionarias, con el objetivo de mejorar los parámetros fisicoquímicos y biológicos de dichas aguas durante el proceso de tratamiento.

Telecomunicaciones terrestres ha llevado a cabo la instalación de medidas de contención ante vertidos de gasoil en operaciones de carga y descarga de combustible en los centros, junto con la distribución de kits a vehículos de la organización para contener vertidos de aceite o combustible de dichos vehículos. Estas medidas han implicado a trabajadores internos además de los gestores de las flotas de vehículos, y han permitido mejorar la prevención y la contención de emergencias ambientales, junto con la sensibilización.

Asimismo, se han llevado a cabo actuaciones de mejora en la calidad de las aguas vertidas a las canalizaciones públicas, mediante la limpieza y retirada de los lodos de fosas sépticas de infiltración del dominio público hidráulico.

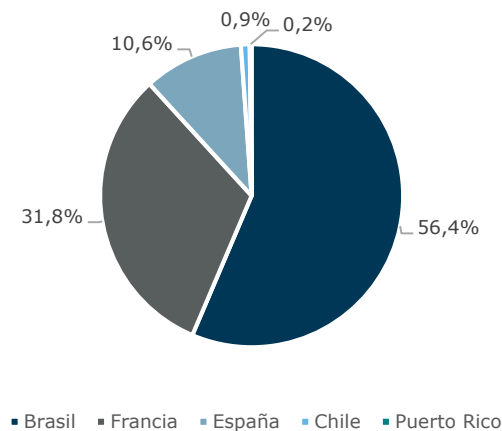
Durante 2014 se han producido tres vertidos de sustancias químicas vinculados a accidentes en la vía en Brasil, con un total de 1.044 litros vertidos. Este dato no totaliza la cantidad de sustancias vertidas accidentalmente, y se está trabajando para obtener más información de este tipo de accidentes en Brasil.

## Biodiversidad y Ruido

Los impactos principales sobre la biodiversidad de la actividad de autopistas y telecomunicaciones incluyen afectaciones a la flora y la fauna y a los cauces de ríos, el incremento del ruido y el impacto visual y paisajístico, y la alteración y fragmentación del territorio.

Algunas de las autopistas gestionadas por la organización transitan por una zona de especial protección para la biodiversidad en todos los países salvo en Argentina. El total de kilómetros alcanza 1.098,7 km, sin que se hayan producido cambios respecto al año anterior.

Distribución porcentual de km que afectan a una zona protegida



Las autopistas en España utilizan el sistema de información del [Banco de Datos de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente](#), que publica a nivel

cartográfico aquellas áreas de especial protección, y a partir de la cuál elabora un esquema medioambiental que incluye, además de las zonas de especial protección, los cauces de ríos y arroyos principales por los que atraviesa la pista.

De igual modo, un total de 144.240,4 metros cuadrados están afectados por la actividad de telecomunicaciones terrestres, un dato un 61,6% superior al del año anterior debido a la adquisición de nuevos emplazamientos, lo que afecta al total de superficie.

### Acciones implantadas en materia de biodiversidad

Las autopistas en Brasil llevan a cabo análisis de impactos ambientales de los proyectos y obras, junto con la replantación de especies vegetales autóctonas y el control de especies vegetales invasoras, la identificación de puntos críticos de atropellamiento de especies con el objetivo de implantar pasos de fauna y señalización específica, y la recuperación de espacios naturales que habían sido degradados, además de formación específica vinculada a los diferentes ámbitos de operación y la minimización durante los mismos de los impactos sobre el entorno y la biodiversidad.

Durante 2014 se han replantado más de 1.700.000 árboles autóctonos en compensación por aquellos que han sido retirados debido a las operaciones desarrolladas. Estas replantaciones se realizan priorizando las zonas de mayor vulnerabilidad, como por ejemplo los márgenes de los ríos, y en algunos casos cuando se trata de especies en peligro de extinción, éstas son trasladadas, retirando el ejemplar

vivo y replantándolo en otra área de forma que se garantice la conservación de la especie. Asimismo, se llevan a cabo actuaciones de rescate y reintroducción de animales heridos y se realiza un seguimiento de los pasos de faunas instalados. Finalmente, se llevan a cabo análisis periódicos de los entornos de las vías con el objetivo de implantar medidas preventivas relacionadas con drenajes, masas de agua, taludes y otros elementos relacionados con la gestión del suelo, y llevando a cabo acciones de recuperación de áreas degradadas.

Cabe destacar la implantación en una de las concesionarias de Brasil de un sistema de seguimiento y evaluación ambiental de las empresas constructoras que participan en las obras de mantenimiento y construcción, que valora la gestión de diferentes aspectos ambientales mediante la elaboración de un indicador de seguimiento global, el índice de desempeño ambiental. Este indicador se monitoriza de forma periódica con el objetivo de identificar no conformidades y aspectos de mejora en el desarrollo de los trabajos.

La actividad extractiva está vinculada a una licencia de actividad que requiere el seguimiento y monitorización de aspectos ambientales específicos. Está previsto que durante el año que viene se implante un sistema de gestión ambiental en dichas actividades que contemple especialmente la restauración de hábitats, además de los requisitos ambientales de la licencia de actividad.



Las autopistas en Francia desarrollan los correspondientes estudios de impacto ambiental, además de la implantación de pasos de fauna y la preservación de las áreas sensibles junto con organizaciones socias de la comunidad local especializadas en la materia.

Todas las obras y actuaciones que se desarrollan en las autopistas de España son sometidas a análisis paisajísticos y estudios de impacto ambiental, de acuerdo con los requisitos y procedimientos de cada una de las administraciones públicas vinculadas.

Asimismo, los principales aspectos relacionados con la biodiversidad no resultan significativos en el marco del sistema de gestión ambiental, aunque se llevan a cabo actuaciones de carácter preventivo relacionadas con el mantenimiento y la conservación de la vegetación del entorno y la replantación de vegetación autóctona en obras, junto con la implantación de planes de emergencia y balsas de contención de contaminantes relacionados con los potenciales vertidos derivados de accidentes en la vía. Destacan también la existencia de dispositivos de escape para la fauna a lo largo de la infraestructura, junto con los planes de conservación y limpieza de los sistemas de drenaje y los protocolos de actuación que son de aplicación a las empresas contratistas responsables de la ejecución de los trabajos.

Telecomunicaciones terrestres por su parte ha incluido durante 2014 la biodiversidad como aspecto ambiental significativo, además de llevar a cabo una prueba piloto de instalación de dispositivos disuasorios para cigüeñas en cuatro torres.

## Biodiversidad y sensibilización en Francia

*Los espacios naturales vinculados a las infraestructuras en Francia totalizan más de 7.000 hectáreas con elevados niveles de biodiversidad, cuya riqueza además de ser representativa de las regiones por las que atraviesan las autopistas francesas, constituye, según estudios científicos hábitats "refugio" para la fauna.*

*Enmarcado en las acciones identificadas como principales en la auditoría de biodiversidad realizada, y con el objetivo de sensibilizar y educar a los usuarios de las autopistas y otros grupos de interés, acerca de la riqueza de la biodiversidad presente en las inmediaciones de las mismas, se han llevado a cabo diferentes acciones durante 2014, entre las que se encuentran:*

- *Una campaña de comunicación, activa durante todo el año, a través de la emisora de radio con más audiencia por parte de los usuarios de las autovías de Francia, junto con entrevistas a las entidades socias participantes en la campaña. Por un lado se han desarrollado un total de 18 rimas que en forma de canciones infantiles acercan la riqueza y persiguen despertar la curiosidad sobre las especies de plantas y animales entre los niños y niñas. Por otro lado, las entrevistas a socios como los Parques Naturales Regionales y las asociaciones de conservación de espacios naturales permite dar a conocer el trabajo que estas organizaciones desarrollan de forma colaborativa con las autopistas francesas para preservar y mejorar la biodiversidad presente en el entorno de la red de autopistas.*
- *La edición de un documento de síntesis sobre las acciones implantadas por la organización a favor de la biodiversidad a nivel histórico y la estrategia de valorización de la misma, distribuido entre todas las redes y vinculado a acciones y jornadas específicas desarrolladas de forma puntual durante el año 2014. Entre estas acciones destacan la instalación de colmenas en los arcones en diversos puntos de la autopista con el objetivo de desarrollar un taller educativo, tanto para trabajadores como para usuarios, sobre el papel de las abejas como elemento clave de conservación de biodiversidad y su situación crítica.*
- *La elaboración de una campaña interna entre los trabajadores en forma de cuestionario con el objetivo de ampliar los conocimientos sobre biodiversidad, durante la semana del desarrollo sostenible.*

*Las jornadas han reunido a más de 500 personas participantes con una tasa de satisfacción superior al 80%, además de un total de 600 trabajadores que han participado en las campañas internas, de los que un 75% han manifestado encontrar interesantes dichas acciones.*

## Herramientas de supervisión y mitigación del ruido

Las medidas implantadas en las autopistas en Brasil incluyen la instalación de barreras de aislamiento acústico y la realización del mantenimiento de vehículos, así como el seguimiento periódico del impacto acústico, que en 2014 ha alcanzado un total de 260,9 kilómetros de autopista.

El observatorio del ruido en Francia lleva a cabo de forma continuada la identificación de los puntos más sensibles en materia de ruido, con el objetivo de haber tratado y neutralizado todos los puntos en un horizonte de 2029. El tratamiento incluye la instalación de barreras acústicas, con una intensidad superior en aquellas zonas en las que la densidad poblacional es superior. El total de los 1.761 kilómetros de la infraestructura han sido incluidos en el programa de seguimiento acústico.

Los estudios de autopistas en España desarrollados entre los años 2011 y 2013 incluyeron un total de 1.111,6 kilómetros. Sobre estos estudios se llevan a cabo análisis y la implantación de medidas de mitigación acústica.

Las autopistas en Chile llevan a cabo seguimientos continuados de impacto acústico, de acuerdo con los requisitos normativos vigentes en el país, en 34 puntos fijos en los que existen dispositivos instalados para dicho seguimiento.

## 8

## Relación con proveedores

### La relevancia de los proveedores en el desempeño ASG

Atendiendo al carácter internacional de la organización y considerando tanto las actividades de Abertis como el tipo de cadena de valor de la organización, ambas descritas en detalle en capítulos previos, la relación con los proveedores y el modo en el que el compromiso de gestión de desempeño económico, ambiental y social es extendido, es un aspecto material y relevante. Si bien la participación de proveedores no resulta tan crítica como en otros sectores de actividad, el potencial de extensión y escalabilidad de los compromisos es muy elevado, razón por la que este aspecto es notorio en general para grandes grupos organizacionales y corporaciones.

En este sentido, y considerando las características de la cadena de suministro en cada una de las actividades de la organización, especialmente en lo que a niveles de dependencia e influencia se refiere, el enfoque de gestión de este aspecto está centrado en la evaluación y homologación de proveedores y el trabajo conjunto en aspectos clave como seguridad y salud laboral.

Durante 2014 se ha llevado a cabo un trabajo intensivo en relación con la extensión de los procesos operacionales a cada uno de los países junto con el inicio del mapeo de la cadena de suministro a nivel de detalle relacionado con aspectos ambientales y sociales, que continuará durante 2015. La complejidad de la información relacionada con el tipo de actividad y los impactos vinculados a la misma dificulta la definición de un mapa de proveedores detallado, especialmente en materia social y ambiental.

#### Acciones implantadas y principales resultados 2014

Extensión del proceso de evaluación y homologación de proveedores a Brasil y Chile.

Trabajo conjunto desde la corporación con los departamentos responsables de cada país con el objetivo de promover encuentros con los proveedores en 2015.

Inicio del mapeo de la cadena de suministro e implicación de los proveedores principales y críticos en el análisis de materialidad.

Realización de la primera jornada conjunta con proveedores principales en España sobre seguridad y salud laboral.

Evaluación de 686 proveedores en materia de RSC.

Realización de 26 auditorías a proveedores críticos en España.

Inclusión de cláusulas sociales y ambientales en el 97,8% de los concursos presentados

## Descripción y características

La implicación de los proveedores en el desarrollo de las actividades de Abertis es distinta tanto en intensidad como en tipología para cada una de las actividades.

El total de compras realizadas por las diferentes filiales de la organización supone un 24,8% de la cifra de negocio global del Grupo, sin incluir inversiones, porcentaje que pasa a ser un 20,4% en el caso de autopistas, un 38,7% en el caso de telecomunicaciones terrestres y un 63,5% en el caso de telecomunicaciones satelitales. De forma coherente con la cadena de valor descrita anteriormente, la participación de los proveedores es más intensiva en el sector de telecomunicaciones que en el de autopistas.

### Tipo de proveedores

En este sentido, el tipo de proveedores principales, aquellos que concentran un 80% de las compras totales de cada actividad se conocen en detalle para las siguientes actividades:

- Autopistas España: proveedores de materiales y servicios de mantenimiento y conservación de la autopista y prestación de servicios y suministros como la limpieza de edificios, jardinería, informática y energía eléctrica.
- Telecomunicaciones terrestres: proveedores de servicios y suministros directamente vinculados a la actividad, como energía eléctrica, difusión, comunicaciones y nodos, y al mantenimiento de

las infraestructuras de telecomunicaciones, como edificios e instalaciones, servicios de refrigeración, flota de vehículos y arrendamientos.

- Sede central: proveedores de servicios generales como arrendamientos, informática, comunicación, y servicios profesionales diversos.

Para el resto de actividades y países, se está trabajando con el objetivo de lograr el mismo detalle de información, vinculado a la clasificación por familias de proveedores de forma estandarizada y coordinada con los departamentos de compras de cada uno de los países y actividades.

### Análisis de materialidad

Paralelamente a los trabajos desarrollados por las direcciones de compras tanto corporativa como a nivel de cada país, en el marco del análisis de materialidad, se ha llevado a cabo una consulta específica a proveedores que ha sido lanzada a todos aquellos proveedores clasificados como principales (aquellos que concentran el 80% del volumen total de compra) y críticos (aquellos que debido a la especificidad del servicio y/o producto prestado son clasificados como críticos) en todos los países implicados.

Si bien el nivel de participación es todavía incipiente, y no alcanza el 100% del total de proveedores principales y críticos, se han obtenido datos relevantes relacionados con los países en los que operan los proveedores, así como con el número de proveedores indirectos que implican (es decir proveedores de nivel 2), los principales aspectos con impactos positivos y negativos a nivel económico, social y ambiental y las

principales acciones que llevan a cabo para mitigar los impactos negativos y potenciar los impactos positivos.

En este sentido, un total de 165 proveedores han respondido a la encuesta, indicando que implican a 1.327 proveedores indirectos o de nivel 2, lo que supone una ratio de 1 a 8, que es común para casi todos los países y actividades implicadas, salvo en Francia, en el que la ratio es superior alcanzando la cifra de 1 a 20.

#### Presencia geográfica directa e indirecta

La presencia a nivel geográfico sigue una ratio similar, siendo la presencia directa (de la sede central del proveedor y fábricas propias) acotada a pocos países y muy relacionados con la localización geográfica de la filial que lleva a cabo las compras, mientras que la diversificación geográfica de la presencia indirecta (la de los proveedores principales del proveedor) se amplía considerablemente e incluye países en los que Abertis no tiene actividad. De todos modos, se observa una diferenciación en los casos de Brasil, Francia y España, en los que la diversificación geográfica de países es menor que en el resto.

- Países con presencia directa de los proveedores: España, Brasil, Francia, Chile, Puerto Rico, Estados Unidos, Reino Unido, Argentina e Italia.
- Países con presencia indirecta de los proveedores: España, Brasil, Francia, Chile, Puerto Rico, Estados Unidos, Reino Unido, Argentina, Alemania, Canadá, Italia, Japón, Hungría, China, India y Andorra.

### Aspectos con impactos significativos y gestión

Asimismo, los proveedores que han participado en la encuesta han especificado una serie de aspectos con impactos económicos, sociales y ambientales junto con las acciones que llevan a cabo relacionadas con la gestión de dichos aspectos.

Si bien esta información todavía no está completa, lo obtenido hasta el momento indica que los principales aspectos económicos, ambientales y sociales con impactos significativos entre los proveedores son los siguientes: consumo de recursos (energía, materiales y agua), creación de empleo, cumplimiento normativo del producto o servicio y ambiental, creación de valor económico, calidad del producto o servicio, sensibilización ambiental y biodiversidad.

Las acciones llevadas a cabo para gestionar dichos aspectos incluyen:

- **Ámbito de gestión:** auditorías internas y externas, aplicación de códigos éticos y de conducta, inversión en I+D+i, evaluación de proveedores, políticas de RSC y promoción de la compra local.
- **Ámbito ambiental:** planes de gestión ambiental, gestión de residuos, uso de tecnologías limpias, eficiencia energética, reducción de consumos de materiales y auditorías energéticas.
- **Ámbito social:** planes de formación, planes de gestión de la calidad, acciones de salud y seguridad laboral y acción social.

Durante el año 2015, se continuará con la ampliación de la información relacionada, tanto mediante la implantación de los procesos operacionales como

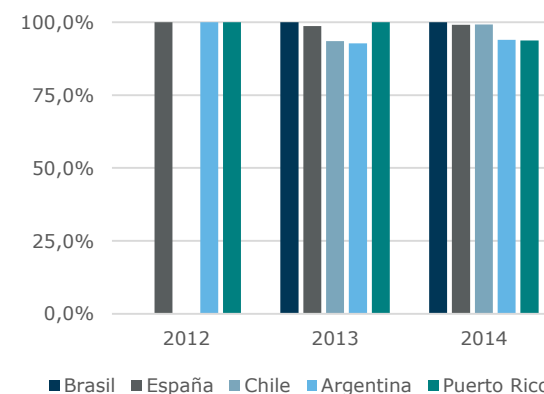
vinculado a la continuidad de la encuesta de materialidad. En este sentido, el objetivo a largo plazo es lograr integrar ambos procesos, de modo que la información esté centralizada mediante un único proceso, el de evaluación y homologación de proveedores.

### Compra local

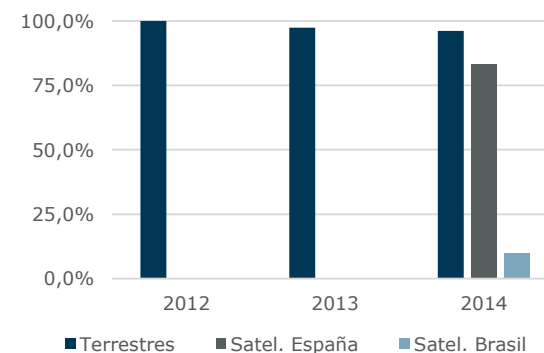
Globalmente, el volumen de compra local de Abertis supone un 93,9% sobre el total de compras realizadas durante 2014<sup>ix</sup>. Siempre que es posible, se prioriza la adquisición de bienes y servicios a proveedores locales, entendiendo el criterio de localidad a nivel país.

La distribución es homogénea entre países dentro de una misma actividad, aunque existen variaciones entre actividades. En el caso de la sede central, el porcentaje de compra local alcanza un 89% en 2014, ligeramente inferior al de años anteriores, debido principalmente a la progresiva reducción de las compras totales realizadas por parte de la sede central y al mantenimiento de las compras no locales.

#### Porcentaje de compra local - Autopistas



#### Porcentaje de compra local - Telecomunicaciones



El porcentaje de compra local es inferior en el caso de telecomunicaciones satelitales, en el que la especificidad del tipo de compras y el reducido número de proveedores vinculados inciden sobre el dato y las posibilidades de compra local existentes.

Cabe destacar la existencia de la cláusula de retornos industriales, un elemento único de la actividad de telecomunicaciones satelitales, que contribuye a la dinamización de la economía local de alto valor añadido. En este sentido, la cláusula de retornos industriales está vinculada a los contratos de fabricación de satélites, y requiere que el fabricante adjudicatario del contrato realice un porcentaje mínimo de contratación de partes del satélite a empresas y organizaciones españolas.

## Evaluación y homologación de proveedores

La dirección corporativa de compras ha adoptado en el marco de la nueva estructura organizativa un rol de carácter más estratégico, trabajando de forma intensiva con los departamentos de compras de cada uno de los países y filiales con el objetivo de traspasar el conocimiento y los procedimientos, de tal modo que los propios países los implanten.

La base del proceso de evaluación y homologación reside en la asignación inicial de niveles de riesgo a cada uno de los proveedores, en función de los cuales se adecua el nivel de evaluación y homologación, que abarca desde un preregistro hasta la realización de auditorías.

### Proceso de evaluación

El proceso de evaluación está compuesto por la valoración del desempeño del proveedor, el nivel de RSC y el riesgo comercial, generando una clasificación de tres categorías (A, B y C). Para aquellos proveedores en la categoría C, cuya valoración es la más baja, se diseña y propone un plan de mejora con el objetivo de satisfacer los niveles requeridos y se lleva a cabo un seguimiento continuado de la evolución de la implantación de dicho plan de mejora.

Aquellos proveedores que superan el nivel C pasan a trabajar con total normalidad, mientras que aquellos que no lo superan se incluyen en el sistema de registro como proveedores no válidos, a la vez que se comunica

dicha clasificación tanto al propio proveedor como a los diferentes controles de compras.

Finalmente, existe un comité extraordinario de evaluación de proveedores con el objetivo de valorar y tratar aquellos casos excepcionales que requieran su intervención.

El resultado de la evaluación es comunicado a los proveedores de tal forma que tomen conciencia del resultado de la evaluación e implanten las mejoras que consideren oportunas de cara a la re-evaluación.

De este modo, la información acerca de cada uno de los proveedores se encuentra centralizada en el Portal de Proveedores, permitiendo a cualquier departamento o persona implicada en la realización y gestión de compras y subastas el acceso a dicha información y su consulta, pudiendo valorar los resultados de cada uno de los procesos e incluyendo los mismos en el proceso de toma de decisiones.

Durante 2014 se ha llevado a cabo una campaña interna de comunicación para dar a conocer la herramienta entre todos los trabajadores a través de la intranet.

### Criterios de evaluación en RSC

El scoring de RSC está basado en un cuestionario formado por diferentes bloques vinculados a cada uno de los ámbitos del desempeño económico, social y ambiental de las organizaciones. En este sentido, las cuestiones tratadas en cada bloque son las siguientes:

- Liderazgo: Este bloque incluye cuestiones como la adhesión a iniciativas internacionales vinculadas a RSC como por ejemplo el Pacto Mundial de

Naciones Unidas o bien iniciativas específicas como códigos de buenas prácticas sectoriales, junto con el establecimiento de códigos éticos y políticas de RSC, la inclusión de forma fehaciente de aspectos de derechos humanos (prevención del trabajo forzado, libertad de asociación y negociación colectiva, prevención de la discriminación, cumplimiento de la jornada laboral, remuneración y acoso) en las condiciones laborales de la organización, la explicitación de las sanciones recibidas, la implantación de prácticas de prevención de la corrupción y de herramientas de inclusión de criterios sociales y ambientales en las decisiones de compra.

- Diálogo: Los criterios considerados en el bloque de diálogo incluyen la participación en iniciativas o plataformas de aprendizaje de aspectos de RSC, la identificación formal de los grupos de interés y el establecimiento de un marco de relaciones con los grupos de interés identificados.
- Sistemas de gestión: El bloque de sistemas de gestión solicita la existencia, implantación y/o certificación de sistemas de gestión formales en los ámbitos de calidad, medio ambiente, prevención de riesgos laborales y RSC, junto con cuestiones vinculadas como por ejemplo la recepción de denuncias por aspectos ambientales, las prácticas de gestión de la igualdad de oportunidades y la diversidad en la organización (incluyendo aspectos de conciliación y calidad del empleo) y los sistemas implantados relacionados con la evaluación y homologación de proveedores, incluyendo la realización de auditorías.



- Comunicación y transparencia: Finalmente, el bloque de comunicación y transparencia valora si la organización dispone de herramientas de comunicación de los aspectos económicos, sociales y ambientales de la organización, como por ejemplo si elabora informes de sostenibilidad o RSC, si publica información de este tipo en la página web o mediante otros canales de comunicación, y si dicha información está verificada por una tercera parte independiente.

Cabe destacar que durante 2014 Abertis ha participado en el proceso de actualización del cuestionario de RSC y los criterios incluidos, vinculado al sistema de Scoring RSC elaborado por Achilles, con la participación de la dirección de compras y de la unidad de RSC de la organización, que será implantado durante 2015.

#### Proveedores homologados y evaluados

Durante el año 2014 un total de 5.800 proveedores ha estado catalogados como activos (4.002 en España, 1.263 en Brasil, 460 en Argentina y 55 en Chile). De estos 5.800 proveedores, un total de 1.013 han sido homologados, incluyendo todos los proveedores críticos, que totalizan 531.

Se entiende por proveedor crítico aquél que forma parte del 20% de proveedores que concentran el 80% del volumen de compras, o bien aquél proveedor que presta un producto o servicio que resulta estratégico para el desarrollo de la actividad de la organización.

El sistema de evaluación según criterios de RSC de proveedores implantado ha sido extendido a Brasil y a Chile durante 2014, incluyendo un total de 225 proveedores críticos de Brasil en el Scoring de RSC.

Chile por su parte ha iniciado los trabajos sin que por el momento se hayan evaluado proveedores. Así, el total de proveedores incluidos en el Scoring de RSC alcanza 686 sobre 1.013 homologados (748 en España, 225 en Brasil, 25 en Argentina y 15 en Chile).

La calificación media del Scoring de RSC global del sistema de evaluación para el sector de actividad en el que se encuentra Abertis, es de 35,3% en España y 30,4% en Brasil. Este sistema de evaluación está vinculado a las categorías de Scoring RSC cuya elaboración responde a la de una campana de Gauss, siendo asignadas las categorías de Scoring RSC en función de las medias totales logradas por los proveedores evaluados.

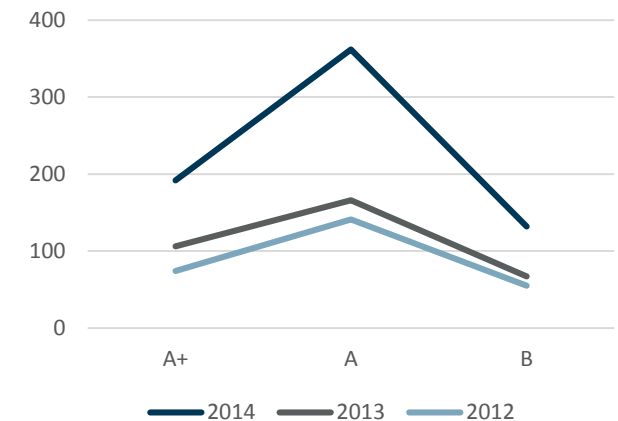
Durante 2015 se continuará con la extensión del sistema con el objetivo de incluir en el alcance del mismo el total de proveedores críticos de los diferentes países en los que opera la organización.

Asimismo, durante 2014 se han llevado a cabo 26 auditorías en España, a propuesta de cada una de las unidades de negocio quién selecciona los proveedores que deberían ser auditados durante el ejercicio. El proceso de auditoría incluye una visita in situ a las instalaciones de la organización junto con la realización de entrevistas a las personas responsables de cada área evaluada incluyendo el Scoring RSC, contrastando la información reportada con el dato auditado.

Número de proveedores y volumen de compra (en millones de euros) de 2014 según Scoring RSC

		A+	A	B
<b>España</b>	Proveedores	159	230	72
	Volumen	66,4	49,6	8,8
<b>Brasil</b>	Proveedores	33	132	60
	Volumen	84,2	294,9	101,8
<b>Total</b>	Proveedores	192	362	132
	Volumen	150,6	344,5	110,6

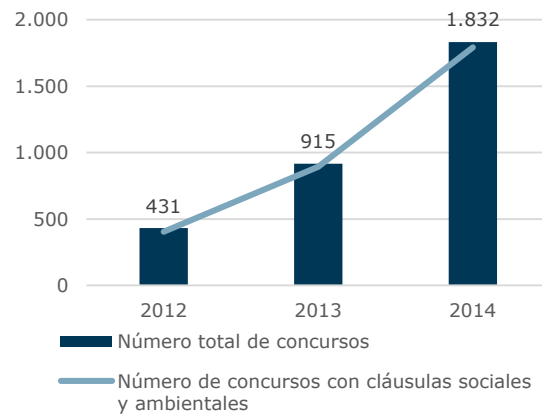
Número de proveedores según Scoring RSC



Además del Portal de proveedores y el sistema de evaluación y homologación, los procesos de licitación y concursos que se llevan a cabo incluyen cláusulas sociales y ambientales en función del tipo de contrataciones que se están gestionando.

El 97,8% del total de 1.832 concursos presentados durante 2014 han incluido este tipo de cláusulas sociales y ambientales.

Concursos con cláusulas sociales y ambientales



## Jornada conjunta de salud y seguridad ocupacional

*El mes de noviembre de 2014 ha contado con la celebración en las oficinas centrales de las autopistas en España del I Encuentro de Proveedores enfocado a compartir con los 45 directivos de las 23 principales empresas proveedoras que realizan actividades de obras, conservación y servicios en la pista, un objetivo de carácter estratégico: Cero Accidentes.*

*El Director de Personas y Organización ha iniciado la sesión con la presentación de los ponentes, entre los que han participado el Director General de Autopistas España, la Directora de Soporte a la Explotación y los Directores de Red.*

*El mensaje del Director General ha sido claro respecto de la trascendencia e importancia que han adquirido los aspectos de Seguridad y Salud en el trabajo así como el Medio Ambiente, explicitando un ambicioso objetivo en este sentido basado en Cero Accidentes mediante un fuerte compromiso para la adecuada programación y desarrollo de las actividades a efectuar en las instalaciones de Autopistas España. Además, ha explicado la adopción de un enfoque más agresivo en cuanto a compromiso, tolerancia cero a los actos inseguros y exigencia hacia el cumplimiento de los procedimientos establecidos.*

*La intervención de la Directora de Soporte a la Explotación por su parte, ha mostrado a todos los asistentes las diferentes herramientas que las autopistas de Abertis en España disponen para observar y realizar un seguimiento del riguroso cumplimiento, entre las que destacan el MAP (Manual de Actuación en Pista) y el CAE (Coordinación de Actividades Empresariales).*

*El MAP, publicado recientemente en su versión 3.0, ha sido entregado a todos los asistentes indicando los elementos más relevantes y cómo ha evolucionado desde su nacimiento en 2010, mejorando de forma progresiva hasta disponer del modelo actual. Asimismo, la Directora de Soporte a la Explotación ha indicado los elementos más relevantes del CAE, especialmente en lo que se refiere a la gestión empresarial para garantizar la Seguridad y la Salud de todos los trabajadores así como el respeto por el Medio Ambiente.*

## 9

Comunidad local  
y patrocinios

## La comunidad local y la acción social

La actividad de la organización, tanto en el ámbito de las autopistas como en el de telecomunicaciones, está estrechamente ligada a la comunidad local, a su desarrollo y al entorno directo en el que opera. Asimismo, el carácter de servicio público asociado a la actividad de Abertis, refuerza esta vinculación y permite que se generen sinergias positivas elevadas entre la actividad de la organización y los impactos sobre la comunidad local.

Además de la contribución mediante patrocinios y acción social, cabe destacar todas las actuaciones que de forma directa e indirecta inciden sobre el desarrollo de la comunidad local, mediante la participación en asociaciones de carácter estratégico así como el establecimiento de convenios de cooperación y proyectos comunes que crean valor compartido para los diferentes grupos de interés implicados.

La actividad de la Fundación Abertis resulta clave en el establecimiento de relaciones de largo plazo y la identificación de áreas prioritarias así como la representación y coordinación de las acciones de patrocinio y acción social de la organización.

**Acciones implantadas  
y principales  
resultados 2014**

Participación en 107 reuniones de 29 asociaciones de la comunidad local en autopistas, y 274 reuniones de 68 asociaciones en telecomunicaciones terrestres.

Puesta en marcha del programa de actividades del Centro UNESCO - Fundación Abertis para las Reservas Mediterráneas de la Biosfera.

Éxito de público en la exposición retrospectiva de Dalí inaugurada en Brasil.

Ampliación de la red internacional de Cátedras Abertis mediante la creación de la cátedra de São Paulo en la Escuela Politécnica de la Universidad de São Paulo.

7,31 millones de euros, un 1,1% del beneficio neto consolidado del Grupo, destinados a acción social y patrocinios.

72% de las contribuciones corresponden a iniciativas alineadas con el negocio junto con inversiones sociales.

## La comunidad local

### Impactos indirectos

El desarrollo de las infraestructuras de transporte y telecomunicaciones generan impactos tanto directos como indirectos sobre la comunidad local, en diferentes ámbitos del desarrollo.

El marco de colaboración público privada en el que Abertis desarrolla su actividad en el ámbito de la gestión de autopistas refuerza el carácter de servicio público inherente en la gestión y explotación de las mismas. El desarrollo de las infraestructuras viarias es un servicio público que dinamiza las economías locales, y que conecta comunidades en un marco de desarrollo socio económico positivo. Los impactos ambientales de la fase de construcción son elevados, y en algunos casos también los sociales, si bien la implantación de medidas para mitigar dichos impactos permite potenciar los positivos y minimizar los negativos.

La operación y mantenimiento de la infraestructura genera impactos económicos, ambientales y sociales directos e indirectos, ampliamente contemplados en este Informe al tratarse del núcleo de actividad de Abertis, si bien no en su totalidad en términos exhaustivos, sí en su relevancia, de acuerdo con el análisis de materialidad realizado. En este sentido, la inversión tanto pública como privada y los retornos de la misma sobre el entorno de operación y los grupos de interés implicados son positivos, razón por la que el desarrollo de partenariados de este tipo está siendo utilizado en otros ámbitos así como ampliado en el propio relativo a la gestión de infraestructuras viarias.

La actividad de telecomunicaciones, comparte parte de la esencia de servicio público, dada la relevancia y notoriedad que las telecomunicaciones han adquirido en la sociedad actual y el modelo de desarrollo vinculado a la misma. Tanto en sociedades altamente desarrolladas como en otras no tan avanzadas a nivel tecnológico, el impacto de las telecomunicaciones y las nuevas tecnologías de la información ha demostrado ser exponencial y determinante en ámbitos tan diversos como la salud, el conocimiento o la prevención de la corrupción.

Los impactos ambientales y sociales de algunas aplicaciones vinculadas al Internet de las cosas o al desarrollo de innovaciones relacionadas con la gestión de emergencias y otros aspectos de desarrollo social, son altamente elevados y positivos, aunque a su vez se generen otros impactos de carácter negativo que requieran gestión específica, algunos de ellos, los más relevantes, incluidos en este Informe.

### Asociaciones y grupos de interés

La participación en asociaciones tanto sectoriales como generales de la comunidad local es un aspecto altamente valorado por las unidades de negocio y que permite, además de establecer vínculos con la comunidad local y el sector de actividad, aunar esfuerzos y aprovechar sinergias positivas en el desarrollo de proyectos específicos. Durante 2014, las unidades de negocio de autopistas se han reunido en 107 ocasiones con un total de 29 asociaciones, y las de telecomunicaciones lo han hecho en 274 ocasiones con un total de 68 asociaciones.

En este sentido, las autopistas en España forman parte de diferentes asociaciones en las que desarrollan una participación muy activa, formando parte de grupos de trabajo y mesas de debate, participando en estudios, congresos y seminarios, y buscando la mejora continua. Estas asociaciones incluyen la Asociación Técnica de Túneles y Obras Subterráneas (AETOS), la Asociación Técnica de la Carretera (ATC), la Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje (ASETA), la Asociación de empresas constructoras y concesionarias de infraestructuras (SEOPAN), y la Intelligent Transport System España (ITS), junto con otras asociaciones vinculadas a algunos servicios prestados, como son la European Secure Parking Organisation y Certificación Europea de Truckparks (LABEL) y la Transported Asset Protection Association. Asimismo, las autopistas de España participan en asociaciones de empresarios a nivel local, con el objetivo de trabajar temas comunes, junto con la participación en otras asociaciones más generalistas vinculadas a temas específicos como el marketing, la estrategia empresarial o aspectos de recursos humanos, entre otros.

Las autopistas en Chile forman parte de la Asociación de Concesionarias de Obras de Infraestructura Pública (COPSA), una membresía considerada de carácter estratégico puesto que agrupa a la mayoría de concesionarias de Chile.

Asimismo, telecomunicaciones terrestres tiene presencia en un total de 45 asociaciones, de las que la participación más activa se concentra en la Digital Television Action Group (Digitag), la Asociación de

Empresas de Electrónica, Tecnologías de la Información, Telecomunicaciones y Contenidos Digitales (AMETIC), la Broadcast Network Europe y el HbbTV Consortium.

Telecomunicaciones satelitales tiene una participación muy activa en el ámbito de asociaciones tanto sectoriales como generalistas, entre las que se encuentran la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Asociación Hispanoamericana de Centros de Investigación y Estudios de Telecomunicaciones (AHCIE), la Asociación Europea de Operadores de Satélites (ESOA), la Asociación Multisectorial de Empresas de Electrónica y de Tecnologías de la Información (AMETIC), la Asociación Satelital de Colombia, la Digital Video Broadcasting (DVB), el European Satellite Operator's Standard Institute (ETSI), la Federación Catalana de Empresarios Instaladores de Telecomunicaciones (Feceminte), la Federación Nacional de Instaladores de Telecomunicaciones (FENITEL), el Global Vsat Forum (GVF), la Asociación Madrileña de Integradores de Telecomunicaciones (AMIITEL), la Cámara de Comercio Brasil-España, el Círculo de Confianza (Nueva Economía Forum), el Círculo de Empresarios, el Clúster Aeroespacial de Madrid y el Instituto de Auditores Internos, además de otras asociaciones y sindicatos de Brasil.

## Acción social y patrocinios

### Fundación Abertis

La Fundación Abertis constituye el estandarte de la acción social de la organización, compartiendo las buenas prácticas con cada uno de los países en los que opera y extendiendo los compromisos sociales más allá de las fronteras operacionales, estableciendo vínculos de cooperación con los diferentes grupos de interés de la comunidad local.

#### Centro UNESCO para las Reservas de la Biosfera

Durante el año 2014 se ha puesto en marcha el programa de actividades para el estudio de la región mediterránea. Tras la visita de la directora general de la UNESCO, Irina Bokova, a Castellet para rubricar el acuerdo con el Reino de España, se han celebrado diferentes jornadas científicas y seminarios de divulgación medioambiental que han empezado a dar forma a las iniciativas impulsadas desde el nuevo Centro UNESCO-Fundación Abertis. Estas actividades han permitido revalorizar tanto la sede de la Fundación como todo el trabajo de divulgación y sensibilización sobre las necesidades del entorno realizado desde hace 15 años.

#### Seguridad vial, cultura y acción social

Dentro del Programa de Seguridad Vial, un año más se ha impulsado la campaña "Te queda una vida" para alertar a los jóvenes españoles del peligro del alcohol si tienen que sentarse al volante, así como transmitir hábitos de conducción responsable. Los escenarios elegidos para esta acción han sido la entrada del concierto de Ed Sheeran, en Madrid, y la zona de ocio

nocturno de Castelldefels (Barcelona). En Francia, la campaña de sensibilización ha estado presente en el Main Square Festival, uno de los mayores festivales de rock en Europa, para hacer una gran acción de sensibilización en materia de seguridad vial y para dar a conocer la web *Autoroute Académie*. En Chile, se ha realizado una campaña de concienciación, coincidiendo con las Fiestas Patrias; y, en Puerto Rico, se ha inaugurado una exposición sobre seguridad vial dirigida a los jóvenes.

En cuanto a la cultura, cabe destacar el éxito de público que la exposición retrospectiva sobre el pintor Salvador Dalí ha tenido tanto en Rio de Janeiro como en São Paulo (Brasil). En España, la Fundación Abertis ha patrocinado una exposición del polifacético artista británico Richard Hamilton en el Museo Reina Sofía, con un total de 270 obras de distintas disciplinas artísticas. Las autopistas en España junto con la Fundación y con el apoyo de todas las administraciones públicas, han impulsado la reapertura al público de la cantera romana del Mèdol, al pie de la autopista AP-7. El monumento, que forma parte del conjunto Tarraco Patrimonio de la Humanidad, ahora cuenta con una zona museística en el área de servicio.

En el terreno social, la Fundación ha reforzado el compromiso con la integración laboral y social de las personas con Síndrome de Down. En Barcelona, jóvenes de este colectivo trabajan acompañando a personas mayores con dificultades de movilidad. En Madrid, un grupo de la Fundación Síndrome de Down ha disfrutado del Taller *Actuar en la sombra*, en el Museo Reina Sofía. Pero, un año más, la prioridad en

el ámbito social ha sido el apoyo a las organizaciones de ayuda a los colectivos más desfavorecidos.

#### Cátedras Abertis

La Universidad de Puerto Rico ha sido el escenario elegido para la entrega del III Premio Abertis Internacional de Investigación sobre Infraestructuras de Transporte. El premio se celebra anualmente y de manera rotatoria en cada uno de los países donde el Grupo ha impulsado una cátedra. Los finalistas del certamen internacional han sido los ganadores de los premios nacionales convocados por la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), en España; la École des Ponts ParisTech (ENPC) y el IFSTTAR, en Francia; y la propia Universidad de Puerto Rico (UPR).

En colaboración con las citadas instituciones académicas, Abertis ha construido una red internacional de cátedras que fomentan la investigación y la formación en el ámbito de la gestión de infraestructuras de transporte. La primera de ellas fue la cátedra con la UPC, creada en 2003 y dirigida desde entonces por el profesor Francesc Robusté. Le siguió la Chaire Abertis francesa, dirigida por el profesor e investigador del IFSTTAR Simon Cohen desde 2011. La última en incorporarse a la red ha sido la Cátedra Abertis-UPR, en 2013, dirigida por el profesor Benjamín Colucci. La actividad más destacada de cada una de estas cátedras es la convocatoria del Premio Abertis que, a escala estatal, está dotado con 10.000 € en la categoría de tesis doctoral, y de 4.000 € en la categoría de tesina.

Durante 2014, la red internacional de cátedras ha sido ampliada con la incorporación de la Cátedra Abertis São Paulo en la Escuela Politécnica de la Universidad

de São Paulo, en el departamento de ingeniería de transportes, cuyas principales líneas de investigación son la logística, los sistemas de transporte y distribución, la gestión y operaciones de transporte y el Transporte Urbano.

Paralelamente, en España, Abertis colabora con instituciones de prestigio que investigan y llevan a cabo actividades divulgativas relacionadas con las infraestructuras de transporte. Éste es el caso de la Cátedra Abertis-IESE de Regulación, Competencia y Políticas Públicas, dirigida por el profesor Xavier Vives; y la Cátedra Abertis-FEDEA, liderada por el profesor Ginés de Rus y dedicada a la Economía de las Infraestructuras de Transporte. Toda esta información está ampliada en la nueva web de las [Cátedras Abertis](#), creada en 2014.

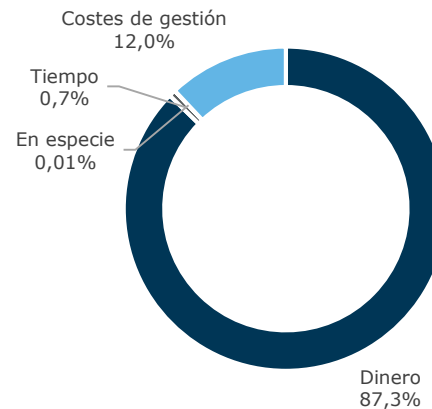
## Acción social y patrocinios

La clasificación de la acción social y los patrocinios realizados durante el año en base a la metodología LBG permite estructurar y comparar las actuaciones realizadas en este sentido por la organización en el tiempo, así como entre organizaciones.

Cabe destacar la elaboración durante 2014 del procedimiento de financiación de proyectos de compromiso y colaboración con la comunidad, que establece criterios, pautas de comportamiento y medidas de control en la gestión de los patrocinios.

El importe total de las contribuciones de 2014 ha alcanzado 7,31 millones de euros, a los que añadiendo los costes de gestión, totalizan 8,3 millones de euros.

### Distribución porcentual de contribuciones por tipo

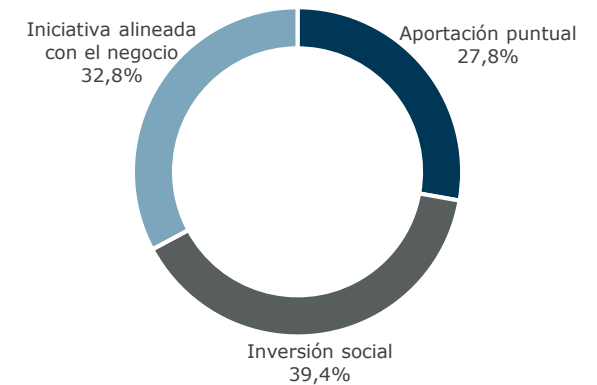


En total, las contribuciones representan un 1,1% del beneficio neto consolidado de todo el Grupo (un 1,3% incluyendo los costes de gestión), lo que supone un porcentaje prácticamente constante en relación con el ejercicio anterior. La mayor parte de las contribuciones realizadas del año han sido en forma de dinero.

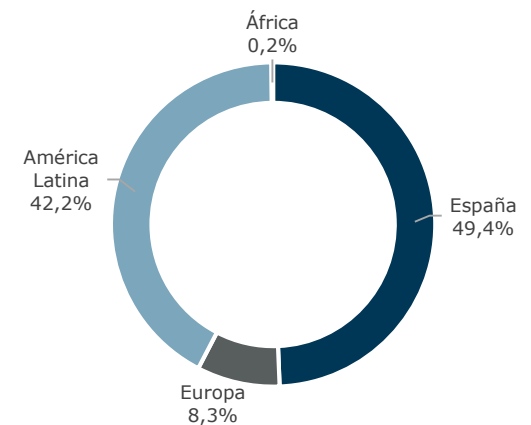
El 72% de las contribuciones corresponden a iniciativas alineadas con el negocio junto con inversiones sociales, de igual modo que en ejercicios anteriores.

Alineado con este hecho, el 91,6% de las contribuciones han sido destinadas a acciones en España y América Latina, seguido por Europa en el que destaca un aumento vinculado a la actividad de las autopistas en Francia. La participación en África corresponde a los proyectos seleccionados por el grupo de Voluntaris de la organización.

### Distribución porcentual de contribuciones por motivación



### Distribución porcentual de contribuciones por ámbito geográfico\*

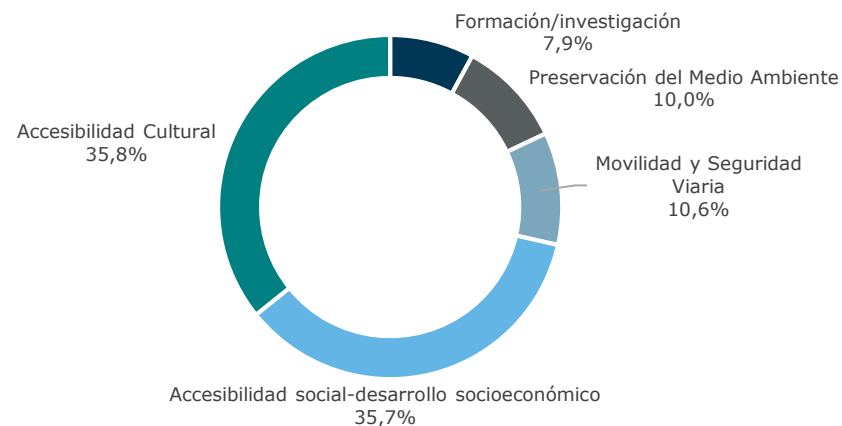




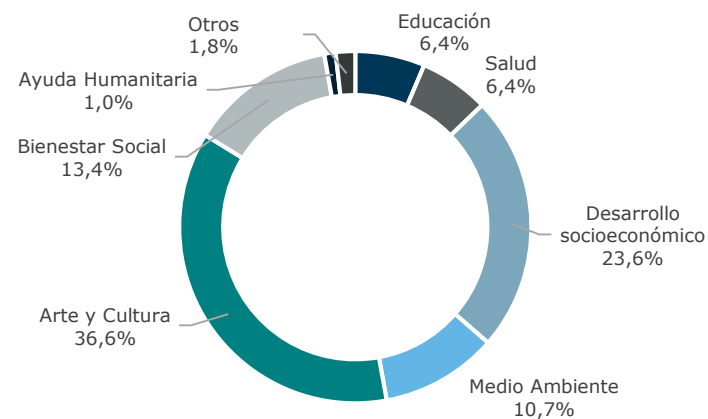
La clasificación de las contribuciones por área de actividad muestra algunas variaciones respecto al año anterior. Siguiendo la clasificación de ámbitos de actuación propia de Abertis, destacan los incrementos en las partidas de formación e investigación, preservación del medio ambiente y accesibilidad cultural, vinculados al incremento de actuaciones en este sentido, así como al cambio de criterio de clasificación de algunas contribuciones.

Esta variación se observa igualmente en la clasificación de contribuciones según áreas de actuación de acuerdo con LBG, en la que han disminuido las tipologías de educación, salud y desarrollo socioeconómico, y han incrementado las contribuciones en medio ambiente y bienestar social.

#### Distribución porcentual de contribuciones por ámbito de actividad de Abertis



#### Distribución porcentual de contribuciones por ámbito de actividad de LBG



### Ejemplos de proyectos de patrocinio

De acuerdo con los ejes prioritarios de las actividades de patrocinio de Abertis, los proyectos incluidos son diversos y se ajustan a las características locales de cada uno de los países y las comunidades locales. Cabe destacar el desarrollo del programa de Voluntaris en Brasil y Chile.

El fomento del acceso a actividades culturales ha sido una acción destacada de 2014 en Francia, mediante convenios de colaboración con las entidades organizadoras de los eventos, y la eliminación de las barreras de acceso a la cultura.

El incendio de Valparaíso ha motivado la donación por parte de las autopistas en Chile de dos ambulancias a la Municipalidad de la región, y se han llevado a cabo acciones de facilitación del acceso a la cultura a colectivos vulnerables que residen en las cercanías de la autopista, incluyendo vecinos y escolares, junto con otras campañas puntuales de donativos para los mismos colectivos.

Cabe destacar la continuación del Proyecto Escuela en Chile, un programa integral en materia de educación en seguridad vial que implica a 110 establecimientos educacionales cercanos a las rutas de las diferentes concesionarias, y que mediante una plataforma en línea, persigue formar a docentes en aspectos de seguridad vial de modo que ellos puedan hacer extensivo el conocimiento al resto de escolares.

## El “Projeto Escola” en Brasil

*El análisis y la identificación de las principales causas de los accidentes que se producen en las carreteras en Brasil señalan como principales imprudencias la velocidad excesiva, la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, la distancia insuficiente de seguridad y el no respetar la señalización de tráfico. En este sentido, los factores determinantes de estas conductas incluyen una legislación y una fiscalización insuficientes, un nivel cultural y social bajo, la no valoración suficiente de la vida, la falta de espíritu comunitario y la consideración del uso del vehículo como señal de poder y virilidad.*

*En este contexto, y bajo el objetivo común de todas las concesionarias de Brasil gestionadas por Abertis de reducir la siniestralidad vial, el “Projeto Escola” persigue incidir sobre los comportamientos y los factores determinantes de dichos comportamientos desde la educación vial con una perspectiva sistémica y bajo el lema “Educar para humanizar el tráfico”. Así, el programa trabaja valores como la solidaridad, la ética, el respeto por el espacio público y la ciudadanía, y la valoración de la vida.*

*Actualmente el proyecto es una referencia nacional e internacional que desde su creación en el año 2001 ha implicado a 455 escuelas públicas, más de 232 mil alumnos y más de 12 mil educadores.*

*Las acciones contempladas en el proyecto incluyen:*

- *El establecimiento de convenios de colaboración con las Secretarías Municipales de Educación.*
- *La formación de educadores y coordinadores pedagógicos mediante la realización de conferencias y talleres específicos.*
- *La distribución de material pedagógico que incluye un manual en formato fichas, junto con un juego educativo, el código de tráfico de Brasil, un vídeo educativo, una serie de transparencias, un libro de actividades adaptado al grupo de edad correspondiente, una serie de mascotas y un mapa de las autopistas.*
- *La facilitación de material de trabajo para los alumnos, que incluye cómics educativos vinculados a los contenidos tratados, incluyendo la adaptación de dichos materiales en formato Braille, un juego educativo en miniatura, folletos educativos, un bloc de actividades y dos mascotas relacionadas con el proyecto.*

*Además se llevan a cabo diferentes concursos que implican a todas las escuelas con el objetivo de motivar a las mismas a la participación y desarrollo del proyecto, junto con otras actividades complementarias al programa, y entre los contenidos tratados se incluye también el medio ambiente, aprovechando las sinergias existentes entre ambos contenidos. Durante 2014 han participado activamente en el proyecto un total de 1.571 educadores en 36 reuniones pedagógicas, 5.684 alumnos en 15 visitas externas y 648 alumnos en 22 visitas internas.*

# 10

## Características Técnicas del Informe

### Introducción

El Informe de RSC de 2014 constituye la doceava edición de la publicación por parte de Abertis, y abarca el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2014.

De este modo, el Informe de RSC completa el ejercicio de transparencia y rendición de cuentas junto con el resto de publicaciones corporativas, todas ellas de carácter anual y disponibles en la página web de la organización:

- Informe Anual
- Cuentas Anuales (individuales y consolidadas)
- Informe Anual de Gobierno Corporativo
- Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros
- Informes de auditoría

Asimismo, cabe incluir toda la información disponible en la página web de la organización relacionada con la Junta general de accionistas y los aspectos específicos de Gobierno Corporativo (reglamentos, composición del Consejo y otra información), así como la información financiera publicada de forma trimestral y el informe de Carbon Disclosure Project, este último disponible en la página web [www.cdp.net](http://www.cdp.net).

Cualquier cuestión relacionada con el contenido de este informe puede enviarse al buzón electrónico: [sostenibilidad@abertis.com](mailto:sostenibilidad@abertis.com) o bien por correo a la sede central de la organización en Avenida del Parc Logístic 12 de Barcelona, a la atención de Zaida Ferrero.

### Contenidos

#### Estándares ASG

La elaboración del Informe de RSC ha considerado los siguientes estándares de información no financiera (ASG) y otros estándares o referenciales vinculados con aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno:

- Global Reporting Initiative, siguiendo la última de las guías (G4), así como la documentación complementaria vinculada (algunos contenidos sectoriales específicos para los casos de telecomunicaciones, construcción y extracción).
- Principios del Pacto Mundial y política de elaboración del Informe de Progreso de la organización.
- Principios de relación con los grupos de interés de Accountability AA1000APS (2008), y los estándares vinculados a los principios, concretamente el estándar de aseguramiento AA1000AS (2008) y el estándar de relación con los grupos de interés AA1000SES (2011).
- Información solicitada por Carbon Disclosure Project (cambio climático), Dow Jones Sustainability Indexes e ISE de BOVESPA (sostenibilidad), y LBG (comunidad).
- Finalmente, alineado con el proyecto de actualización de la estrategia de RSC y el análisis de materialidad, el informe contempla por extensión la ISO 26000 y sus contenidos.

## Sociedades incluidas

Abertis Infraestructuras S.A. está constituida por diferentes sociedades que se encuentran explicitadas en las Cuentas Anuales consolidadas de la organización (en las páginas 231-244). El criterio para incluir a dichas sociedades en el Informe de RSC responde a la capacidad de control y gestión que se dispone de cada una de ellas.

En este sentido, el 95,2% de la cifra de negocio del año 2014 ha sido incluida en el Informe de RSC. El 4,8% restante lo forman Abertis Mexico, GICSA, Santoll, Sanef Tolling, Sanef ITS-Technologies y sus filiales en el mundo, Sanef Operations Ltd UK, Eurotoll Central Europe, TC Flow Tolling, Abertis Tower, Gestora del Espectro, Abertis APDC, S.A., Adesal Telecom, Consultek, TowerCo, Autopistas Metropolitanas de Puerto Rico, las sociedades multigrupo Trados 45, Areamed 2000 y Autopista Central, y las sociedades con operaciones discontinuadas

<b>Autopistas</b>	<b>Brasil</b> - Arteris Brasil, Autovias, Centrovias, Intervias, Vianorte, Planalto Sul, Fluminense, Fernão Dias, Régis Bittencourt, Litoral Sul, Latina Manutenção de Rodovias y Latina Sinalização de Rodovias.
	<b>Francia</b> - Sanef, Sanef Aquitaine, Sapn, Eurotoll, SEA14 y Bip & Go.
	<b>España</b> - Abertis Autopistas España, Red AP7/AP2 Acesa, Red Gencat, Red AP7 Aumar, Red AP68 Ebro, Red Centro Sur.
	<b>Chile</b> - Abertis Autopistas Chile, Autopista Los Libertadores, Autopista del Sol, Autopista Los Andes, Elqui, Rutas y las operadoras vinculadas: Opa, Gesa, I2000 y Oitral.
	<b>Argentina</b> - Autopista del Oeste y la operadora vinculada: Gco.
	<b>Puerto Rico</b> - Apr
<b>Telecomunicaciones</b>	<b>Terrestres</b> - Abertis telecom, incluye Retevisión y Tradia.
	<b>Satelitales</b> - Hispasat e Hispamar
<b>Servicios centrales</b>	Abertis Infraestructuras, Serviabertis y Fundación Abertis.

## Presentación de la información

Debido tanto a la aplicación de la nueva imagen corporativa como a la transición hacia el nuevo estándar de elaboración de informes de GRI, la presentación de la información ha variado significativamente. El objetivo ha sido facilitar su acceso y consulta por parte de los grupos de interés, sin renunciar a la exhaustividad. En este sentido, se han ampliado y explicitado las referencias a otros documentos publicados en los que se desarrolla la información presentada en el Informe de RSC en más profundidad, con el objetivo de permitir diferentes niveles de acceso y consulta.

Asimismo, se ha segmentado la información y se han añadido más niveles, además del desarrollo de interactividad en la navegación del documento y la ampliación del índice inicial. Todo ello dirigido a reducir el tiempo de búsqueda de datos concretos.

Continuando con la tendencia del ejercicio anterior, la información ha sido presentada de forma segregada a nivel de país y actividad. Las reexpresiones de información que puedan haberse producido han sido explicitadas allí donde se ha publicado el dato, junto con las causas que han motivado dicha reexpresión, de forma que pueda contextualizarse el nuevo dato en el marco de información general.

Finalmente, se han transformado las experiencias prácticas a un modelo de casos de estudio cuyo objetivo es ilustrar ejemplos concretos de aplicación de acciones y políticas corporativas, que muestran con indicadores concretos prácticas explicadas y desarrolladas en el contenido del informe.

## Herramientas y personas implicadas

La elaboración del Informe de RSC cuenta con la participación directa de más de cien personas de diferentes unidades de negocio y países, responsables de la gestión y el reporting de información vinculada a los diferentes aspectos incluidos en el mismo. Asimismo, estas personas, junto con otros colaboradores, son las que participan en el proceso de auditoría de datos e identifican potenciales mejoras a implantar vinculadas directamente a los indicadores, así como a los sistemas de gestión existentes.

La coordinación del informe se lleva a cabo desde la unidad de RSC de la Dirección de Relaciones Institucionales de la corporación, incluyendo todos los contenidos y procesos vinculados a la elaboración y auditoría del Informe de RSC, así como las herramientas informáticas utilizadas para la obtención, registro, explotación y el proceso de aseguramiento de la información que se presenta en el Informe.

Durante el ejercicio de 2014, la base de datos de RSC no ha sufrido grandes modificaciones, puesto que por un lado se ha priorizado la consolidación del proceso de reporting por parte de las nuevas incorporaciones de Brasil y Chile, y por otro lado se han destinado grandes esfuerzos a la priorización y validación de aspectos materiales, junto con la integración de aspectos de RSC en procedimientos operacionales existentes, como por ejemplo el ámbito de evaluación de proveedores.

## Aplicación de los principios GRI

La práctica conservación del alcance y la cobertura de la información incluida en el Informe contribuyen a asegurar los principios de comparabilidad y puntualidad. Además, las modificaciones llevadas a cabo en la presentación de la información y su accesibilidad persiguen fortalecer el principio de claridad.

Las herramientas y procedimientos desarrollados y registrados y la verificación externa del Informe están directamente vinculados a la aplicación de los principios de fiabilidad y precisión, junto con el principio de exhaustividad. Asimismo, la participación de los grupos de interés, tanto internos como externos, y el análisis de las peticiones de información y los requerimientos vinculados a los procesos operacionales, contribuyen al aseguramiento de los principios de equilibrio y precisión.

El análisis de materialidad llevado a cabo durante el ejercicio ha incluido por un lado la actualización del mapa de grupos de interés de la organización mediante un proceso participativo que ha implicado a todos los países, y que ha identificado además características, expectativas y otras informaciones relacionadas con cada uno de los grupos de interés más significativos de la organización. Asimismo, dicho proyecto ha permitido identificar los temas materiales tal y como se explicita en el capítulo 3 de este informe, cumpliendo así con los principios de inclusión de los grupos de interés, materialidad y exhaustividad. La inclusión de información de contexto y la selección de información presentada persigue dar cumplimiento al principio de contexto de sostenibilidad de la forma más equilibrada

posible, especialmente relacionado con la accesibilidad del informe y su consulta y comprensión por parte de los grupos de interés.

## Cambios significativos en el alcance y la cobertura

Aprovechando la aplicación del nuevo estándar de GRI G4 y el proceso de actualización de la estrategia de RSC de la organización según la ISO 26000 y otros estándares, se ha llevado a cabo un análisis de materialidad en profundidad que ha implicado la priorización y validación de una serie de aspectos materiales.

En este sentido, el Informe de RSC incluye aquellos aspectos identificados como materiales y algunos asuntos específicos también, y excluye aspectos incluidos en ediciones anteriores. Sin embargo, el alcance de la información conserva el nivel de exhaustividad de ejercicios anteriores, haciendo énfasis en los aspectos materiales.

La cobertura del informe mantiene todas las organizaciones que fueron incluidas en el ejercicio anterior, además de dos nuevas incorporaciones que corresponden a la actividad de telecomunicaciones satelitales de la organización. Estas nuevas filiales incorporadas son Hispasat e Hispamar, ambas del Grupo Hispasat, con actividad en España y Brasil respectivamente. La información correspondiente a esta actividad ha sido presentada por separado al tratarse de un sector específico.

## Metodologías de cálculo

### Contenidos generales y específicos

La información cuantitativa presentada en el Informe de RSC es recopilada a través de una herramienta informática en la que contribuyen todas las personas implicadas en la elaboración del informe. Los datos de origen siempre corresponden a la información real, salvo los datos del último periodo de algunos indicadores (que abarca uno o dos meses en función de cada caso) en el que se estima la información correspondiente en base a los datos del mismo periodo del ejercicio anterior.

Una vez completada la información en la herramienta informática, se extrae de forma centralizada en hojas de cálculo clasificadas por aspectos en las que se llevan a cabo diferentes formulaciones que permiten analizar la evolución de la información y detectar tendencias significativas.

Asimismo, se llevan a cabo las formulaciones correspondientes a índices, porcentajes y valores relativos, de tal modo que se asegura la fiabilidad de la información presentada y se conserva un registro de las operaciones desarrolladas. Estos archivos de cálculo son revisados externamente por el equipo de auditoría y permiten a la organización llevar a cabo un análisis en profundidad de toda la información recopilada, con el objetivo de presentar el mayor nivel de claridad, comparabilidad y fiabilidad de la información.

### Huella de carbono

El cálculo de la huella de carbono 2014 se ha realizado en el marco de referencia de la ISO 14064:1-2012, basada en "The Greenhouse Gas Protocol, a Corporate Accounting and Reporting Standard", desarrollado por el World Business Council for Sustainable Development y los criterios establecidos en el "Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard" publicado en el año 2011 por el World Resources Institute (WRI) y el World Business Council for Sustainable Development (WBCSD).

Se han incluido además de las emisiones de alcance 1 y 2, todas aquellas categorías del alcance 3 que son de aplicación para Abertis y de las que se ha dispuesto de información por segundo año consecutivo tras el proyecto de ampliación del alcance 3 llevado a cabo el ejercicio anterior.

El origen de datos utilizado para el cálculo de la huella de carbono es el mismo que el de los datos económicos, ambientales y sociales incluidos en este informe, por lo que las limitaciones en el alcance de los datos de origen son a su vez las limitaciones en el alcance del dato de emisiones de CO<sub>2e</sub>.

Los factores de emisión empleados en el cálculo provienen de fuentes reconocidas, entre las que se encuentran el Panel Intergubernamental de Cambio Climático (IPCC Guidelines 2006), el Departamento de Medio Ambiente, Alimentos y Medio Rural del Reino Unido (DEFRA), la Agencia Internacional de la Energía (CO<sub>2</sub> Highlights), el Environmental Defense Fund (ACV), la base de datos Ecoinvent (ACV) y la base de datos Base Carbone de Francia.

En el caso de Francia, país en el que existe una legislación específica en esta materia, se han utilizado los factores de emisión establecidos por la misma, que se corresponden con los factores de la base de datos Base Carbone.

Los supuestos y estimaciones consideradas en el cálculo realizado son los siguientes:

- Las emisiones asociadas a las recargas de gases refrigerantes no están incluidas en el cálculo al no disponer de los datos asociados.
- Todo el consumo de papel incluido ha sido considerado procedente de pastas vírgenes.
- La clasificación de los desplazamientos en avión se ha realizado en base a las categorías establecidas por DEFRA para los siguientes rangos de distancias: desplazamientos domésticos para aquellos trayectos inferiores a 1.000 km, desplazamientos "short-haul" para aquellos trayectos entre 1.001 y 3.700 km y desplazamientos "long-haul" para aquellos trayectos de más de 3.701 km. En el caso de no disponer del desglose de trayectos en avión, se ha optado por realizar un promedio de los factores de emisión asociados a estas tres categorías.
- Todo el combustible de la flota de vehículos, salvo el biodiesel, ha sido considerado como gasóleo de automoción, al no disponer del detalle del tipo de combustible vinculado a dichos consumos.

- Alineado con la hipótesis utilizada en periodos anteriores, se ha considerado que todos los vehículos utilizados para los desplazamientos in itinere con vehículos particulares de trabajadores utilizan gasolina.
- El cálculo de las emisiones derivadas de los vehículos que circulan por la autopista se ha llevado a cabo en base a la variación porcentual de IMD del año 2014 respecto el 2013 y de acuerdo con el dato de km recorridos disponible. En este sentido, se ha establecido un porcentaje de distribución del kilometraje realizado con vehículos de gasolina y gasóleo de automoción en base a los datos del indicador "Road sector gasoline/diesel fuel consumption per capita (kg of oil equivalent)" del Worldbank (<http://www.worldbank.org/>).
- Las emisiones de CO<sub>2</sub> biogénico se generan durante la combustión o descomposición de material de origen biológico como la descomposición de desechos en los vertederos, la combustión de biogás, la fermentación durante la producción de etanol y la combustión de madera, residuos de madera, residuos forestales y/o material agrícola. En este sentido, dadas las características de las actividades de Abertis, no existen emisiones de origen biogénico asociadas.

## Validación de contenidos

### Procesos internos

La Comisión de RSC del Consejo de Administración es el máximo órgano responsable de la validación de los contenidos presentados en el Informe de RSC.

En este sentido, de igual modo que ha procedido a la validación del análisis de materialidad y de los aspectos materiales para la organización, en las reuniones previas a la realización de la Junta de Accionistas, la Comisión ha revisado y aprobado los contenidos incluidos en el Informe de RSC.

### Verificación externa

La revisión externa por parte de una organización acreditada y con experiencia en el ámbito de la sostenibilidad y la responsabilidad social corporativa incrementa el grado de fiabilidad y rigor de la información presentada, además de contribuir al ciclo de mejora continua vinculado a la elaboración de un Informe de RSC.

En este sentido, Deloitte, la organización externa seleccionada por parte del máximo órgano de gobierno para llevar a cabo tanto la auditoría financiera como la no financiera, ha revisado la información contenida en el Informe de acuerdo con los estándares establecidos en el informe emitido e incluido en el capítulo 11 y la explicitación de los contenidos y limitaciones indicados en el índice de contenidos de GRI del capítulo 12.

Asimismo, Deloitte ha llevado a cabo una revisión específica del proceso y las etapas incluidas en el análisis de materialidad desarrollado durante el

ejercicio 2014 y cuyas conclusiones han constituido la base para la definición de los contenidos incluidos en el Informe de RSC, tal y como consta en el informe emitido por Deloitte y publicado en el capítulo 11.

### Revisión de GRI

La organización Global Reporting Initiative ha llevado a cabo una revisión exhaustiva del índice de contenidos (identificado por la organización como "GRI Content Index Service") incluido en el capítulo 12, con el objetivo de asegurar que los contenidos y estructura del índice se adecuan a los requisitos del indicador G4-32, así como que la usabilidad y transparencia del mismo se potencian al máximo.

La inclusión de una referencia específica a los índices de contenidos de GRI tanto básico como específicos en cada una de las páginas de este informe responde a un requisito explícito del proceso de revisión llevado a cabo por GRI y persigue esencialmente incrementar la usabilidad y la navegación de los índices de GRI.



## 11

Informe de  
Verificación  
Externa

Deloitte Advisory, S.L.  
Avenida Diagonal, 654  
08034 Barcelona  
España  
Tel.: +34 932 80 40 40  
Fax: +34 932 80 28 10  
www.deloitte.es

## Informe de Revisión Independiente del Informe de Responsabilidad Social Corporativa 2014 de Abertis Infraestructuras, S.A.

## Alcance de nuestro trabajo

Hemos realizado la revisión del Informe de Responsabilidad Social Corporativa (IRSC) 2014 de Abertis Infraestructuras, S.A. (en adelante Abertis), cuyo alcance se define en la sección "Características Técnicas del Informe - Contenidos". Nuestro trabajo ha consistido en revisar:

- La adaptación del IRSC 2014 a la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de Global Reporting Initiative (GRI) versión 4 (G4).
- La información proporcionada en el IRSC del ejercicio 2014 relativa a la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta, establecidos en la norma AA1000 AccountAbility Principles Standard 2008 de AccountAbility (AA1000APS).

## Estándares y procesos de verificación

Hemos llevado a cabo nuestro trabajo de revisión de acuerdo con la Norma ISAE 3000 Assurance Engagements, Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information emitida por el International Auditing and Assurance Standard Board (IAASB) de la International Federation of Accountants (IFAC) y con la Guía de Actuación sobre trabajos de revisión de Informes de Responsabilidad Social Corporativa emitida por el Instituto de Censores Jurados de Cuentas de España. Asimismo, hemos aplicado la AccountAbility 1000 Assurance Standard 2008 (AA1000AS), emitida por AccountAbility, para proporcionar una seguridad moderada sobre la aplicación de los principios establecidos en la norma AA1000APS y los indicadores de desempeño de sostenibilidad (revisión moderada de tipo 2).

Nuestro trabajo de revisión ha consistido en la formulación de preguntas a la Dirección, así como a las áreas y unidades de negocio de Abertis que han participado en la elaboración del IRSC, y en la aplicación de ciertos procedimientos analíticos y pruebas de revisión por muestreo que se describen a continuación:

- Reuniones con el personal de Abertis para conocer los principios, sistemas y enfoques de gestión de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC).
- Análisis de los procesos para recopilar y validar los contenidos presentados en el IRSC 2014.
- Revisión de las actuaciones realizadas en relación a la identificación y consideración de las partes interesadas a lo largo del ejercicio y de los procesos de participación de los grupos de interés a través del análisis de la información interna y de los informes de terceros disponibles.
- Análisis de la cobertura, relevancia e integridad del IRSC en función del entendimiento de Abertis de los requerimientos de los grupos de interés sobre los aspectos materiales identificados por la compañía y descritos en la sección "Grupos de interés y aspectos materiales" y "Características Técnicas del Informe".
- Revisión de la información relativa a los enfoques de gestión aplicados y comprobación de la existencia y alcance de políticas, sistemas y procedimientos relativos a la RSC.
- Análisis de la adaptación de los contenidos del IRSC a los recomendados en la Guía G4 de GRI y comprobación de que los indicadores que incluye se corresponden con los recomendados por dicha Guía.
- Comprobación, mediante pruebas de revisión en base a la selección de una muestra, de la información correspondiente a los contenidos generales y específicos GRI incluida en el IRSC de 2014 y su adecuada recopilación a partir de los datos suministrados por las fuentes de información de Abertis. Dichas pruebas se han realizado en España, Francia, Brasil y Chile.

## Conclusiones

En la sección "Índice de contenidos de GRI y equivalencias internacionales" se detallan los indicadores de desempeño revisados, las limitaciones al alcance de la revisión y se identifican aquellos que no cubren todos los aspectos recomendados por GRI. Como consecuencia de nuestra revisión, no se ha puesto de manifiesto ningún otro aspecto que nos haga creer que el IRSC 2014 contiene errores significativos o no ha sido preparado de acuerdo a las directrices de la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de GRI G4.

Asimismo, no se ha puesto de manifiesto ningún aspecto que nos haga creer que Abertis no ha aplicado los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta, tal y como se describe en la sección "materialidad y participación de los grupos de interés", de acuerdo con la norma AA1000APS.

Deloitte Advisory, S.L. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, tomo 27, hoja 15538045, inscripción 1ª. C.I.F.: B-86460448.  
Domicilio social: Plaza Pedro Ruiz Picasso, 1, Torre Picasso, 28002, Madrid.

**Responsabilidades de Abertis y de Deloitte**

- La Comisión de Responsabilidad Social Corporativa, tiene la responsabilidad de revisar el IRSC con carácter previo a su presentación al Consejo de Administración. La preparación del IRSC de 2014, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de la Dirección Corporativa de Relaciones Institucionales de Abertis. La cual también es responsable de definir, adaptar y mantener los sistemas de gestión y control interno de los que se obtiene la información.
- Nuestra responsabilidad es emitir un informe independiente basado en los procedimientos aplicados en nuestra revisión.
- El alcance de una revisión es sustancialmente inferior al de un trabajo de seguridad razonable. Por tanto, la seguridad proporcionada también es menor, por lo que el presente informe no puede extenderse como un informe de auditoría.
- Este informe ha sido preparado exclusivamente en el marco de la Dirección de Abertis de acuerdo con los términos de nuestra Carta de Encargo. No asumimos responsabilidad alguna frente a terceros distintos de la Dirección de Abertis.
- Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por el Código Ético de la International Federation of Accountants (IFAC).
- El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en RSC y auditoría, y específicamente en el desempeño económico, social y medioambiental.

- Inclusividad:** Abertis ha desarrollado un proceso de participación de los grupos de interés que permite su involucración en el desarrollo de un enfoque responsable, según se informa en el capítulo "Grupos de interés y aspectos materiales".
- Relevancia:** el proceso de determinación de la materialidad supone un entendimiento de los asuntos materiales o relevantes para Abertis y sus grupos de interés, según se informa en el capítulo "Grupos de interés y aspectos materiales".
- Capacidad de respuesta:** Abertis responde a los aspectos materiales identificados con las acciones y los compromisos que se detallan en los capítulos 4 a 9.

## Observaciones y Recomendaciones

Adicionalmente, hemos presentado a la Dirección Corporativa de Relaciones Institucionales de Abertis nuestras recomendaciones relativas a los aspectos de mejora en la gestión de la RSC y en la aplicación de los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta. A continuación se resumen las recomendaciones más significativas, las cuales no modifican las conclusiones expresadas en el presente informe.

Inclusividad y relevancia

Dentro del proceso de transición hacia el nuevo marco de elaboración de informes de sostenibilidad (G4), Abertis ha realizado en el año 2014 la actualización del análisis de materialidad mediante la consulta específica a sus grupos de interés en España, Brasil, Chile y Francia. El análisis ha consistido en la identificación y priorización de los temas más relevantes (materiales) en materia de sostenibilidad, mediante la consulta a través de diferentes canales de comunicación, enfocándose a la obtención de información contrastada y a la participación de los grupos de interés. Las conclusiones de dicho análisis han servido como base para la definición de los contenidos del IRSC 2014 y su correspondiente adaptación a los nuevos requerimientos del G4. Para seguir enriqueciendo este proceso recomendamos profundizar en los criterios para la priorización de los aspectos materiales y darle continuidad a través de reportes periódicos que permitan conocer la evolución de estos aspectos tanto a nivel corporativo como en los distintos negocios y países.

Capacidad de respuesta

En 2014, Abertis ha seguido mejorando su herramienta de reporte y consolidación de información de RSC y ha incorporado al perímetro de consolidación a las sociedades de Telecomunicaciones Satelitales y ciertas actividades de Brasil no incluidas en 2013. Además de seguir trabajando en la homogeneización de los criterios de valoración de los indicadores medioambientales de las distintas líneas de negocio, recomendamos mejorar su integración con el resto de sistemas de información de la organización para reducir el número de estimaciones realizadas.

Por otra parte, Abertis ha de seguir trabajando en el conocimiento de los impactos fuera de la organización a la hora de responder a los nuevos indicadores de G4, principalmente en la información sobre proveedores y contratistas que trabajan en las instalaciones del Grupo. Asimismo, se recomienda que las buenas prácticas adoptadas en áreas de gestión, como la homologación y evaluación de proveedores y el Código Ético, se extiendan a todas las unidades de negocio, especialmente a Francia, dada su relevancia en actividad y en la cifra de negocio del grupo.

Adicionalmente, en 2014 se ha constituido formalmente la Comisión de Responsabilidad Social Corporativa del Consejo de Administración, una comisión específica centrada en la gestión de la RSC en Abertis. Entre sus principales responsabilidades, dicha comisión debe informar al Consejo sobre política general, objetivos y programas en materia de responsabilidad social corporativa llevada a cabo por la entidad, así como revisar el IRSC.

Paralelamente, Abertis tiene como objetivo la actualización de su Plan Estratégico de RSC en 2015, enmarcado dentro del nuevo Plan Estratégico del Grupo Abertis 2015-2017 y enfocado a los aspectos materiales resultantes del análisis realizado. En este sentido, recomendamos que dicha actualización considere la definición de objetivos específicos por línea de acción y la elaboración de un cuadro de mando con indicadores de medición específicos para facilitar la labor de supervisión y gestión del Plan Estratégico por parte de la comisión.

DELOITTE ADVISORY, S.L.

Helena Redondo  
20 de marzo de 2015





# 12

## Índice de Contenidos de Global Reporting Initiative (GRI) y Equivalencias Internacionales

### Características y contenido

A continuación se presenta el índice de contenidos generales y específicos de la organización Global Reporting Initiative (GRI) según el estándar G4 para la opción "de conformidad" Exhaustiva.

El índice de contenidos específicos ha sido separado de acuerdo con las categorías identificadas como materiales con el objetivo de facilitar su acceso y consulta.

Asimismo, ambos índices son navegables y contienen referencias cruzadas a otros documentos corporativos correspondientes al periodo 2014, el mismo que el del presente informe, concretamente:

- [Informe Anual \(IA\)](#)
- [Cuentas anuales \(individuales y consolidadas, CCAA\)](#)
- [Informe Anual de Gobierno Corporativo \(IAGC\)](#)
- [Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros \(IARC\)](#)
- Informe de Carbon Disclosure Project (en este caso el informe corresponde a la edición de 2013, puesto que el correspondiente a 2014 será publicado durante el ejercicio 2015).

Todos estos documentos son públicos y están disponibles en la página web de la organización, salvo el informe de Carbon Disclosure Project que se encuentra disponible en la página web de la organización ([www.cdp.net](http://www.cdp.net)).

El presente Informe de RSC ha sido verificado externamente de acuerdo con lo establecido en el informe emitido por la entidad externa que ha llevado a cabo la verificación y que se encuentra en el capítulo 11. Los indicadores verificados han sido señalados en la tabla con el símbolo ✓ y referenciado la página donde encontrar el correspondiente informe de verificación. Los indicadores no verificados han sido señalados en la tabla con la nomenclatura NV, y se ha indicado la razón para la no verificación.

De igual modo, el índice de contenidos tanto general como específico contiene una referencia explícita a la verificación externa para cada aspecto, asunto e indicadores vinculados, junto con información relacionada relevante para la comprensión del alcance de los trabajos de verificación externa.

Finalmente, la tabla de equivalencias entre los principios del Pacto Mundial y el índice de contenidos de GRI vincula los contenidos del Informe de RSC a cada uno de los diez Principios del Pacto Mundial (2000).

Asimismo, se adjuntan también los vínculos de los contenidos de GRI presentes en este informe con las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales (2011) y con los Principios Rectores sobre Empresas y Derechos Humanos de Naciones Unidas (2011).



## Contenidos Básicos Generales

Contenidos Básicos Generales	Página	Omisiones	Verificación Externa
<b>Estrategia y análisis</b>			
G4-1	<u>4-6</u> ; IA: 3-4.	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-2	<u>25, 29</u> ; IA: 16, 18, 20, 22, 24, 29;	No Aplica	✓ - <u>104</u>
<b>Perfil de la organización</b>			
G4-3	<u>100</u> ; IAGC: 1	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-4	<u>8, 10</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-5	<u>99</u> ; IAGC: 1	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-6	<u>7, 10</u> ; IA: 13	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-7	IA: 13; IAGC: 2	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-8	<u>7-8, 10</u> ;	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-9	<u>8</u> ; IA: 32-33, 35	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-10	<u>7, 44, 49</u>	No Aplica	✓ (1) - <u>104</u>
G4-11	<u>49-50</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-12	<u>20-21, 86</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-13	<u>86</u> ; IA: 6-8, 43; IAGC: 2	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-14	<u>25</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-15	<u>25</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-16	<u>93-94</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
<b>Aspectos materiales y cobertura</b>			
G4-17	<u>100</u> ; CCAA: 231	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-18	<u>18-21, 101</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-19	<u>22-24</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-20	<u>22-24</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-21	<u>22-24</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-22	<u>100</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>

Contenidos Básicos Generales	Página	Omisiones	Verificación Externa
G4-23	<u>23-24, 101</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
<b>Participación de los grupos de interés</b>			
G4-24	<u>12-17</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-25	<u>11</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-26	<u>12-17</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-27	<u>12-17</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
<b>Perfil de la memoria</b>			
G4-28	<u>99</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-29	<u>99</u> ; Se trata de una publicación anual, por lo que la última memoria es la del ejercicio 2013.	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-30	<u>99</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-31	<u>99</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-32	<u>105-106</u>	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-33	<u>103-104</u> ;	No Aplica	✓ - <u>104</u>
<b>Gobierno</b>			
G4-34	<u>27</u> ; IA: 10-12; IAGC: 25-26	No Aplica	✓ - <u>104</u>
G4-35	<u>27</u> ;		✓ - <u>104</u>
G4-36	<u>27</u>		✓ - <u>104</u>
G4-37	<u>18-19, 27</u>		✓ - <u>104</u>
G4-38	IAGC: 7-11, 13-17, 25-26, 60; IA: 10-12		✓ - <u>104</u>
G4-39	IAGC: 7, 10		✓ - <u>104</u>
G4-40	IAGC: 17-18		✓ - <u>104</u>
G4-41	IAGC: 30		✓ - <u>104</u>
G4-42	<u>27</u> ; IAGC: 14, 43-44		✓ - <u>104</u>
G4-43	<u>27</u>		✓ - <u>104</u>
G4-44	IAGC: 18, 27		✓ - <u>104</u>
G4-45	<u>27</u> ; IAGC: 30-33		✓ - <u>104</u>
G4-46	<u>27</u> ; IAGC: 30-33		✓ - <u>104</u>
G4-47	<u>27</u> ; IAGC: 30-33		✓ - <u>104</u>
G4-48	<u>103</u>		✓ - <u>104</u>
G4-49	<u>27</u>		✓ - <u>104</u>

Contenidos Básicos Generales	Página	Omissiones	Verificación Externa
G4-50	<u>27</u>		✓ - <u>104</u>
G4-51	IARC: 2-5, 19;		✓ - <u>104</u>
G4-52	IARC: 3		✓ - <u>104</u>
G4-53	IARC: 7, 19		✓ - <u>104</u>
G4-54	IARC: 11; La ratio entre la retribución del Consejero Delegado y la media de retribución de España, de acuerdo con el alcance de este informe, es igual a 41.	Actualmente no es posible publicar la ratio desglosada por país por cuestiones de confidencialidad, ya que las retribuciones de las personas mejor pagadas del resto de países no son de carácter público.	✓ - <u>104</u>
G4-55	ND	Al ser el primer año de cálculo del indicador G4-54 no se dispone de este dato. Está previsto incluir este dato en futuros informes a partir de 2015.	-
<b>Ética e integridad</b>			
G4-56	<u>25, 28</u>	No aplica	✓ - <u>104</u>
G4-57	<u>26, 29</u> ; IAGC: 34-35		✓ - <u>104</u>
G4-58	<u>26, 29</u> ; IAGC: 34-35		✓ - <u>104</u>

## Notas de verificación

(✓) Los indicadores marcados con el símbolo ✓ han sido incluidos en el proceso de verificación llevado a cabo, considerando las omisiones descritas en la tabla.

(1) La información relativa a contratistas no incluye datos de la plantilla que trabaja en las instalaciones de Abertis, por tanto, es limitada y está sujeta a estimaciones, por lo que no puede considerarse representativa.

## Contenidos Básicos Específicos

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
Categoría – Economía				
Desempeño Económico				
	G4-DMA	IA: 3-4, 6-7, 32		√ - <u>104</u>
	G4-EC1	9; CCAA: 3		√ - <u>104</u>
	G4-EC2	<u>61-62</u>		√ (3) - <u>104</u>
	G4-EC3	<u>50</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EC4	CCAA: 95, 108		√ - <u>104</u>
Presencia en el mercado				
	G4-DMA	<u>55</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EC5	<u>56</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EC6	<u>55</u>		√ - <u>104</u>
Consecuencias económicas indirectas				
	G4-DMA	<u>92-98</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EC7	<u>93-94</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EC8	<u>93-98</u>		√ (20) - <u>104</u>
Prácticas de adquisición				
	G4-DMA	<u>87-88</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EC9	87-88		√ - <u>104</u>

### Notas de verificación

- (√) Los indicadores marcados con el símbolo √ han sido incluidos en el proceso de verificación llevado a cabo, considerando las omisiones descritas en la tabla.
- (2) No se da información sobre los indicadores de una serie de aspectos que en el proceso de verificación externa han sido considerados como materiales. Dichos indicadores, así como el aspecto en el que se incluyen, son los siguientes: mecanismos de reclamación en materia ambiental (G4-EN34), mecanismos de reclamación sobre las prácticas laborales (G4-LA16), derechos Humanos: Inversión y Evaluación (G4-HR1, G4-HR2, G4-HR9), mecanismos de reclamación en materia de derechos humanos (G4-HR12), prácticas de competencia desleal (G4-SO7), mecanismos de reclamación por impacto social (G4-SO11), etiquetado de los productos y servicios (G4-PR3, G4-PR4), comunicaciones de Marketing (G4-PR6, G4-PR7).
- (3) Se informa cualitativamente.
- (20) La cifra de aportaciones a la comunidad de Chile no ha podido ser verificada.

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
Categoría – Medio Ambiente				
Materiales				
	G4-DMA	<u>58, 75-76</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN1	<u>75-76</u>		√ (4) - <u>104</u>
	G4-EN2	<u>75-76</u>		√ - <u>104</u>
Energía				
	G4-DMA	<u>58, 68-72</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN3	<u>68, 70, 72</u>		√ (5) - <u>104</u>
	G4-EN4	<u>63-65</u>	El dato directo sobre consumo de energía externo no está disponible de forma directa. Actualmente, éste puede estimarse a partir de las emisiones del alcance 3. Asimismo, no se dispone del dato correspondiente al consumo de electricidad realizado directamente por los clientes de telecomunicaciones terrestres de manera segregada, por lo que dicho dato ha sido contemplado como consumo interno de la organización. Se están desarrollando los sistemas de información necesarios para poder publicar esta información en futuros informes a partir de 2017.	√ - <u>104</u>
	G4-EN5	<u>69, 71-72</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN6	<u>68-71, 72</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN7	<u>68-72</u>		√ - <u>104</u>
	Agua			
	G4-DMA	<u>58, 73-74</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN8	<u>73-74</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN9	<u>73-74</u>		√ (6) - <u>104</u>

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
	G4-EN10	No se recicla o reutiliza agua, salvo Francia que elabora salmuera a partir del agua de lluvia.		√ - <u>104</u>
<b>Biodiversidad</b>				
	G4-DMA	<u>58, 82-83</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN11	<u>82</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN12	<u>82-83</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN13	<u>83</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN14		No disponible. Estamos desarrollando los sistemas de gestión de la información necesarios para poder disponer de esta información en futuros informes a partir de 2016.	-
<b>Emisiones</b>				
	G4-DMA	<u>58-59, 61-67, 102-103</u> Actualmente, existe regulación específica en Francia que obliga a publicar un informe de emisiones de GEI cada cuatro años.		√ - <u>104</u>
	G4-EN15	<u>63-67, 102-103</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN16	<u>63-67, 102-103</u>		√ (5) - <u>104</u>
	G4-EN17	<u>63-67, 102-103</u>	De acuerdo con lo indicado en el contenido del informe, no se han contemplado todas las categorías del alcance 3 que aplican a las actividades de Abertis, puesto que no se dispone de los datos vinculados.	√ (4) (5) (7) - <u>104</u>
	G4-EN18	<u>66-67, 102-103</u>		√ (5) (7) - <u>104</u>
	G4-EN19	<u>63-67, 102-103</u>		√ (5) (7) - <u>104</u>
	G4-EN20	No se han identificado impactos significativos por estos conceptos.		√ - <u>104</u>
	G4-EN21	En el caso de NOx y SOx, las emisiones directas tampoco son significativas.		√ - <u>104</u>
<b>Efluentes y residuos</b>				

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
	G4-DMA	<u>58, 77-81</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN22	<u>81</u>		√ (8) - <u>104</u>
	G4-EN23	<u>77-79</u>		√ (9) - <u>104</u>
	G4-EN24	<u>81</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN25		No Aplica puesto que no se transportan residuos. Esto hace referencia a todo el indicador.	-
	G4-EN26		No Aplica debido a la naturaleza de las actividades de Abertis. Esta omisión hace referencia a todo el indicador.	-
<b>Productos y servicios</b>				
	G4-DMA	<u>35-37</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN27	<u>35-37</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN28	La gestión del final de la vida útil de los satélites es un aspecto relevante fuera de la organización para la actividad de telecomunicaciones satelitales, aunque la actividad no consista en la venta de satélites. Actualmente este aspecto está fuertemente regulado a nivel internacional, y está previsto analizar las posibilidades de acción que existen en este sentido.		-
<b>Cumplimiento regulatorio</b>				
	G4-DMA	<u>59</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN29	<u>59</u>		√ - <u>104</u>
<b>General</b>				
	G4-DMA	<u>59-60, 102</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN31	CCAA: 207		√ - <u>104</u>
<b>Evaluación ambiental de los proveedores</b>				
	G4-DMA	<u>85-86, 89-91</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN32	<u>89-91</u>		√ - <u>104</u>
	G4-EN33	<u>87</u>		√ - <u>104</u>



Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
Categoría – Social				
Empleo				
	G4-DMA	<u>41, 48-51, 86-87</u>		√ - <u>104</u>
	G4-LA1	<u>48-49</u>		√ (12) - <u>104</u>
	G4-LA2	<u>50</u>		√ (13) - <u>104</u>
	G4-LA3	<u>55</u>		√ - <u>104</u>
Relaciones entre los trabajadores y la dirección				
	G4-DMA	<u>49</u>		√ - <u>104</u>
	G4-LA4	El período mínimo de preaviso es de 30 días en todos los países y actividades, salvo en Francia que es de 8 días.		√ - <u>104</u>
Salud y seguridad en el trabajo				
	G4-DMA	<u>41-47</u>	No aplica puesto que no se llevan a cabo programas específicos de formación relacionados con enfermedades graves puesto que no se han detectado dichas enfermedades.	√ - <u>104</u>
	G4-LA5	<u>42</u>		√ - <u>104</u>
	G4-LA6	<u>45-47</u>		√ (14) - <u>104</u>
	G4-LA7	<u>44-47</u>		√ - <u>104</u>
	G4-LA8	<u>42</u>		√ - <u>104</u>
Capacitación y educación				
	G4-DMA	<u>41, 51-53</u>		√ - <u>104</u>
	G4-LA9	<u>52</u>		√ (15) - <u>104</u>
	G4-LA10	<u>52</u> ; No se llevan a cabo programas específicos de gestión de final de carreras profesionales.		√ - <u>104</u>
	G4-LA11	<u>51</u>		√ - <u>104</u>
Diversidad e igualdad de oportunidades				
	G4-DMA	<u>41, 54-55, 57</u>		√ - <u>104</u>
	G4-LA12	<u>54, 57</u>		√ - <u>104</u>

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
		IA: 10-12		
<b>Igualdad de retribución entre mujeres y hombres</b>				
	G4-DMA	<u>41, 56</u>		√ - <u>104</u>
	G4-LA13	<u>56</u>		√ (16) - <u>104</u>
<b>Evaluación de las prácticas laborales de los proveedores</b>				
	G4-DMA	<u>85-86, 89-91</u>		√ - <u>104</u>
	G4-LA14	<u>89-91</u>		√ (10) - <u>104</u>
	G4-LA15	<u>87</u>		√ (11) - <u>104</u>
<b>No discriminación</b>				
	G4-DMA	<u>25-26</u>		√ - <u>104</u>
	G4-HR3	No se han producido casos de discriminación durante 2014.		√ (17) - <u>104</u>
<b>Libertad de asociación y negociación colectiva</b>				
	G4-DMA	<u>25-26, 41</u>		√ - <u>104</u>
	G4-HR4	No se han identificado.		√ (18) - <u>104</u>
<b>Trabajo forzoso</b>				
	G4-DMA	<u>25-26, 41</u>		√ - <u>104</u>
	G4-HR6	No se han identificado.		√ (18) - <u>104</u>
<b>Medidas de seguridad</b>				
	G4-DMA	<u>25-26</u>		√ - <u>104</u>
	G4-HR7	<u>89-90</u>	No disponible actualmente el dato exacto vinculado al porcentaje del personal de seguridad. Estamos desarrollando los sistemas de información necesarios para disponer de este dato en futuros informes a partir de 2016.	√ - <u>104</u>
<b>Evaluación de los proveedores en materia de derechos humanos</b>				
	G4-DMA	<u>85-86, 89-91</u>		√ - <u>104</u>
	G4-HR10	<u>89-91</u>		√ (10) - <u>104</u>
	G4-HR11	<u>87</u>		√ (11) - <u>104</u>
<b>Comunidades locales</b>				
	G4-DMA	<u>92-98</u>		√ - <u>104</u>
	G4-SO1	<u>95-98</u>	No disponible actualmente el dato cuantitativo referente al porcentaje de operaciones. Estamos desarrollando los sistemas de	√ (20) - <u>104</u>

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
			información necesarios para disponer de este dato en futuros informes a partir de 2017.	
	G4-SO2	<u>93-94</u>		√ - <u>104</u>
<b>Lucha contra la corrupción</b>				
	G4-DMA	<u>25-26</u>		√ - <u>104</u>
	G4-SO3	<u>25-26</u> ; Los principales riesgos identificados están vinculados con las relaciones de los trabajadores con el sector público, el sector privado, los partidos políticos, la financiación de proyectos de compromiso y colaboración con la comunidad y las actividades de representación institucional e iniciativas de marketing y comerciales.	No aplica el dato cuantitativo sobre el número y porcentaje de centros que se han evaluado en este sentido, puesto que el análisis de riesgo es corporativo y comprende el 100% de las actividades, si bien estas no se realizan en centros específicos.	√ - <u>104</u>
	G4-SO4	<u>26</u>		√ - <u>104</u>
	G4-SO5	No se tiene conocimiento sobre casos de corrupción durante 2014.		√ - <u>104</u>
<b>Política pública</b>				
	G4-DMA	<u>28-29</u>		√ - <u>104</u>
	G4-SO6	No se llevan a cabo este tipo de contribuciones.		√ - <u>104</u>
<b>Cumplimiento regulatorio</b>				
	G4-DMA	<u>43</u>		√ - <u>104</u>
	G4-SO8	<u>43</u>		√ - <u>104</u>
<b>Evaluación de la repercusión social de los proveedores</b>				
	G4-DMA	<u>85-86, 89-91</u>		√ - <u>104</u>
	G4-SO9	<u>89-91</u>		√ (10) - <u>104</u>
	G4-SO10	<u>87</u>		√ (11) - <u>104</u>
<b>Salud y seguridad de los clientes</b>				
	G4-DMA	<u>30-37</u>		√ - <u>104</u>
	G4-PR1	<u>31-37</u>	No aplica puesto que no existe un porcentaje como tal al no proveer de productos.	√ - <u>104</u>

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
	G4-PR2	No se han producido dichos incidentes.		✓ - <u>104</u>
<b>Etiquetado de los productos y servicios</b>				
	G4-DMA	<u>38-40</u>		✓ - <u>104</u>
	G4-PR5	<u>38</u>		✓ (19) - <u>104</u>
<b>Privacidad de los clientes</b>				
	G4-DMA	<u>39-40</u>		✓ - <u>104</u>
	G4-PR8	No se han producido reclamaciones en este sentido.		✓ - <u>104</u>
<b>Cumplimiento regulatorio</b>				
	G4-DMA	<u>38-40</u>		✓ - <u>104</u>
	G4-PR9	<u>39-40</u>		✓ - <u>104</u>
<b>Ruido</b>				
	NO GRI-DMA	<u>84</u>	No se dispone de información relacionada con el aspecto ruido y su relevancia en la actividad de telecomunicaciones satelitales en Brasil. Estamos trabajando para disponer de esta información en futuros informes a partir de 2016.	✓ - <u>104</u>
	NO GRI-EN-35 Número de kilómetros que han sido objeto de evaluaciones del impacto acústico	<u>84</u>		✓ - <u>104</u>
<b>Seguridad Vial</b>				
	NO GRI-DMA	<u>30-34</u>		✓ - <u>104</u>
	NO GRI-PR-10 Número total de accidentes viarios y evolución de los mismos.	<u>31-34</u>		✓ - <u>104</u>

## Notas de verificación

- (✓) Los indicadores marcados con el símbolo ✓ han sido incluidos en el proceso de verificación llevado a cabo, considerando las omisiones descritas en la tabla.
- (4) El consumo de Fernao Dias no corresponde al dato total. El dato de consumo de materiales de Centrovias e Intervias no ha podido ser verificado.
- (5) El dato de consumo de electricidad de telecomunicaciones terrestres no ha podido ser desglosado entre interno y externo, siendo el 100% considerado como interno.

- (6) La revisión de esta información ha consistido en la comprobación del proceso de compilación de los datos reportados por las empresas del grupo y el análisis de su evolución respecto al ejercicio anterior.
- (7) Las emisiones del alcance 3 han sido calculadas según la metodología y estimaciones especificadas en el informe, de acuerdo con la información disponible y no incluyendo todas las inversiones y compras de productos y servicios.
- (8) Información estimada a partir de la capacidad de vertido.
- (9) Los datos de residuos de Brasil, Chile y Francia son parciales, no habiendo sido posible comprobar la trazabilidad en todos los casos.
- (10) Los datos de evaluación de proveedores han sido verificados en España, Brasil y Chile. No se reporta el porcentaje de proveedores evaluados de forma explícita, sí que se informa del dato en valores absolutos.
- (11) La participación de los proveedores en la encuesta no permite extrapolar los resultados al total de la cadena de suministro de la organización.
- (12) Los índices de rotación no consideran las finalizaciones de contratos estacionales.
- (13) No se desglosa por región.
- (14) La información relativa a contratistas es parcial por lo que no puede considerarse representativa. La revisión ha consistido en la comprobación del proceso de compilación de los datos reportados por las empresas del grupo.
- (15) No se dispone de información para Chile.
- (16) El dato de retribuciones de Chile ha sido excluido al no haber sido posible su verificación. Asimismo, el dato de retribuciones de telecomunicaciones satelitales para la categoría de cargos directivos no ha sido incluido por cuestiones de confidencialidad
- (17) Información verificada a partir del análisis de las comunicaciones recibidas en el Canal de Denuncias.
- (18) Contenido coherente con los resultados de las evaluaciones a proveedores y los procesos de homologación.
- (19) Los métodos estadísticos para obtener el resultado de las encuestas divergen entre las sociedades que han dado índice de satisfacción.
- (20) La cifra de aportaciones a la comunidad de Chile no ha podido ser verificada.

## Vínculos con los Diez Principios del Pacto Mundial (2000)

Principios del Pacto Mundial	Equivalencia con el Índice de contenidos de GRI
<b>Derechos Humanos</b>	
Principio 1 – Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los Derechos Humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, dentro de su ámbito de influencia.	Subcategoría Derechos Humanos: todos los aspectos. Subcategoría Sociedad: comunidades locales.
Principio 2 – Las empresas deben asegurarse de que sus empresas no son cómplices en la vulneración de los Derechos Humanos.	Subcategoría Derechos Humanos: todos los aspectos.
<b>Normas Laborales</b>	
Principio 3 – Las empresas deben apoyar la libertad de afiliación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva.	G4-11 Subcategoría Prácticas laborales y trabajo digno: relaciones entre los trabajadores y la dirección. Subcategoría Derechos Humanos: libertad de asociación y negociación colectiva.
Principio 4 – Las empresas deben apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción.	Subcategoría Derechos Humanos: trabajo forzoso.
Principio 5 – Las empresas deben apoyar la erradicación del trabajo infantil.	Subcategoría Derechos Humanos: trabajo infantil.
Principio 6 – Las empresas deben apoyar la abolición de las prácticas de discriminación en el empleo y la ocupación.	G4-10 Subcategoría Prácticas laborales y trabajo digno: todos los aspectos. Subcategoría Derechos Humanos: no discriminación.
<b>Medio Ambiente</b>	
Principio 7 – Las empresas deberán mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.	Categoría Medio ambiente: todos los aspectos.
Principio 8 – Las empresas deben fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.	Categoría Medio ambiente: todos los aspectos.
Principio 9 – Las empresas deben favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente.	Categoría Medio ambiente: todos los aspectos.
<b>Anticorrupción</b>	
Principio 10 – Las empresas deben trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno.	Subcategoría Sociedad: Lucha contra la corrupción y Política Pública.

## Vínculos con las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales (2011)

Directrices de la OCDE	Equivalencia con el Índice de contenidos de GRI
IV. Derechos Humanos	Subcategoría Derechos Humanos: todos los aspectos. Subcategoría Sociedad: comunidades locales, evaluación de la repercusión social de los proveedores y mecanismos de reclamación por impacto social.
V. Empleo y relaciones laborales	G4-11 Categoría Economía: desempeño económico. Subcategoría Prácticas laborales y trabajo digno: todos los aspectos. Subcategoría Derechos Humanos: no discriminación, libertad de asociación y negociación colectiva, trabajo infantil y trabajo forzoso. Subcategoría Sociedad: comunidades locales.
VI. Medio ambiente	Categoría Medio ambiente: todos los aspectos. Subcategoría Prácticas laborales y trabajo digno: salud y seguridad en el trabajo y capacitación y educación. Subcategoría Sociedad: comunidades locales, evaluación del impacto social de los proveedores, mecanismos de reclamación por impacto social. Subcategoría Responsabilidad sobre productos: Salud y seguridad de los clientes.
VII. Lucha contra el soborno y la extorsión	Subcategoría Prácticas laborales y trabajo digno: mecanismos de reclamación sobre las prácticas laborales. Subcategoría Sociedad: lucha contra la corrupción, política pública, evaluación de la repercusión social de los proveedores, mecanismos de reclamación por impacto social.
VIII. Intereses de los consumidores	Subcategoría Responsabilidad sobre productos: todos los aspectos.
IX. Ciencia y tecnología	Ninguna.
X. Competencia	Subcategoría Sociedad: prácticas de competencia desleal, cumplimiento regulatorio, evaluación de la repercusión social de los proveedores y mecanismos de reclamación por impacto social.
XI. Impuestos	Categoría Economía: desempeño económico. Subcategoría Sociedad: Prácticas de competencia desleal y cumplimiento regulatorio.

## Vínculos con los Principios Rectores de Empresa y Derechos Humanos (2011)

Equivalencia con el Índice de contenidos de GRI
<b>Contenidos Básicos Generales</b>
Estrategia y análisis: G4-1.
Gobierno: G4-45, G4-46 y G4-47.
<b>Contenidos Básicos Específicos</b>
Información sobre el enfoque de gestión: G4-DMA.
Categoría Medio ambiente: evaluación ambiental de los proveedores (G4-EN32, G4-EN33, información específica sobre el enfoque de gestión) y mecanismos de reclamación ambiental (G4-EN34, información específica sobre el enfoque de gestión).
Categoría Desempeño social – Subcategoría prácticas laborales y trabajo digno: evaluación de las prácticas laborales de los proveedores (G4-LA14, G4-LA15, información específica sobre el enfoque de gestión) y mecanismos de reclamación sobre las prácticas laborales (G4-LA16, información específica sobre el enfoque de gestión).
Categoría Desempeño social – Subcategoría Derechos Humanos: todos los contenidos.
Categoría Desempeño social – Subcategoría Sociedad: evaluación de la repercusión social de los proveedores (G4-SO9, G4-SO10, información específica sobre el enfoque de gestión) y mecanismos de reclamación por impacto social (G4-SO11, información específica sobre el enfoque de gestión).





---

<sup>i</sup> El dato relacionado con Puerto Rico no aparece dada su dimensión en relación con el resto. En Puerto Rico dentro del alcance del informe constan 11 personas en plantilla a 31 de diciembre (10 hombres y 1 mujer), y en Otros países constan 2 personas en plantilla a 31 de diciembre (2 hombres).

<sup>ii</sup> Está previsto publicar información en detalle relacionada con el ejercicio de análisis de materialidad realizado durante 2015, en la página web de la organización.

<sup>iii</sup> El dato del índice de incidencia, frecuencia y gravedad de Brasil de 2013 ha sido modificado con el objetivo de incluir todas las actividades desarrolladas en este país y hacer comparable el dato con el obtenido en 2014. Esta es la razón por la que los datos de los índices a nivel global de 2013 varían ligeramente en relación con los publicados en informes anteriores.

<sup>iv</sup> Los datos históricos de telecomunicaciones satelitales no están incluidos puesto que dicha actividad ha sido incluida en el ejercicio de reporting durante 2014.

<sup>v</sup> Aquellos países sin presencia en el gráfico corresponden a aquellos países en los que no hay presencia de mujeres para dicha categoría profesional.

<sup>vi</sup> El dato correspondiente a las retribuciones de autopistas en Chile no ha sido incluido ya que no ha podido ser verificado. Asimismo, aquellas categorías en las que sólo hay presencia de uno de los dos géneros no ha sido incluida en el gráfico, puesto que no es posible realizar la ratio.

<sup>vii</sup> El dato correspondiente a la retribución de cargos directivos de telecomunicaciones satelitales no ha sido incluido por cuestiones de confidencialidad.

<sup>viii</sup> El dato histórico correspondiente a las compras de bienes y servicios y donaciones, publicado en el Informe de RSC de 2013 es incorrecto, razón por la que los datos han sido modificados en el presente informe, publicando los datos correctos correspondientes a los años 2012 y 2013.

<sup>ix</sup> El dato vinculado al porcentaje de compra local no incluye Francia, al no disponerse de información al respecto.

<sup>x</sup> El 94% de las contribuciones realizadas en Europa corresponden a Francia.