

# Informe de Responsabilidad Social Corporativa 2015



# Índice

Carta del Presidente.....	3
Actividad .....	7
Grupos de interés y aspectos materiales.....	15
Gestión de la Responsabilidad Social Corporativa.....	22
Seguridad vial, desarrollo y satisfacción .....	31
Equipo humano .....	46
Entorno ambiental .....	63
Relación con empresas contratadas y proveedoras.....	86
Comunidad local y patrocinios .....	93
Características técnicas del Informe .....	101
Informe de verificación externa .....	109
Índice de contenidos de Global Reporting Initiative (GRI) y equivalencias internacionales.....	112

# 1

## Carta del Presidente

Estimados lectores,

A continuación encontrarán el Informe anual de RSC de Abertis del ejercicio 2015, cuyo alcance incluye el 98,1% de la cifra de negocio del Grupo. Los datos y análisis de estas páginas, presentan información sobre el desempeño ambiental, social y de buen gobierno de la organización y, junto con el resto de publicaciones corporativas, ofrecen una perspectiva sistémica e integrada de la actividad.

El año 2015 ha sido el primer ejercicio completo de trabajo de la Comisión de RSC, constituida a finales del ejercicio anterior, durante el que se han desarrollado diferentes proyectos, entre los que destaca la actualización de la política de RSC del Grupo, la revisión de los aspectos materiales y la aprobación del Plan Director de RSC.

La primera política de RSC fue aprobada el año 2005, cuando todavía el nivel de notoriedad de este aspecto era moderado. Hoy, la política de RSC es un elemento incluido en las más actuales recomendaciones de buen gobierno corporativo, y un requerimiento legal para aquellas sociedades cotizadas. En este contexto, hemos revisado y actualizado la política vigente hasta la fecha, adecuándola a la evolución de los estándares nacionales e internacionales que han surgido en la última década, así como a la evolución de la organización, y al modelo de desarrollo y normativa interna.

La nueva política de RSC establece los derechos humanos y los grupos de interés como pilares transversales de las diferentes líneas de actuación y objetivos, y reconoce como marco internacional de compromiso, los Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas, los Principios de Empresa y Derechos Humanos de Ruggie, los Objetivos de Desarrollo Sostenible, los Convenios Internacionales de la OIT y las Líneas directrices de la OCDE para empresas multinacionales.

Finalmente, y en base a la actualización de aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno relevantes llevada a cabo, hemos desarrollado el Plan Director de RSC 2016-19. Dando continuidad a las anteriores estrategias de RSC, el nuevo plan incluye simultáneamente tanto los aspectos materiales como la cadena de valor en el establecimiento de los ejes y los objetivos estratégicos, de forma integrada con el modelo de desarrollo industrial y los objetivos estratégicos de la organización.

Así, el **Plan Director de RSC 2016-19** se compone de cuatro ejes estratégicos (buen gobierno y transparencia, ecoeficiencia, integración en el entorno y seguridad y salud) y trece objetivos estratégicos que,

de forma transversal, contemplan los Derechos Humanos y los grupos de interés, y serán desplegados y cuantificados durante el año 2016.

El punto de partida de este plan director es sólido, y cuenta con una trayectoria de más de diez años en los que se han consolidado distintos procedimientos internos y externos, que permitirán avanzar en esta nueva hoja de ruta de un modo solvente, a la par que se podrán aprovechar las sinergias positivas existentes entre los diferentes países, para lograr una implantación progresiva y común de actuaciones alineadas hacia la consecución de objetivos comunes en cada uno de los ejes estratégicos.

Así, en materia de **buen gobierno y transparencia**, cabe destacar el primer año de implantación del código ético. Prácticamente la totalidad de países ha adecuado el código y está desarrollando y formalizando los correspondientes comités éticos y de prevención penal, vinculados a su vez al despliegue de la norma de cumplimiento. Está previsto que durante el año 2016 se lleve a cabo formación específica relacionada tanto con el código ético como con la norma de cumplimiento.

El Informe de RSC, que ha ampliado los contenidos mediante la inclusión de datos relacionados con la política fiscal de la organización, el seguimiento del código ético y otros indicadores específicos, ha sido elaborado siguiendo los Principios del Pacto Mundial, y constituye el informe de progreso de la organización en relación con esta iniciativa internacional, con la que Abertis renueva el compromiso adquirido hace más de una década.

Asimismo, el informe contempla otros estándares de rendición de cuentas de referencia internacional, como el marco de trabajo promovido por la organización Global Reporting Initiative (G4), y los principios de relación con los grupos de interés de la organización Accountability, además de incluir las consideraciones que analistas y grupos de interés transmiten a la organización, y la normativa legal de aplicación vigente en materia de información no financiera.

En el ámbito de la **ecoeficiencia**, el 75,7% de la cifra de negocio dispone de un sistema de gestión ambiental, y durante el año 2015 se ha implicado activamente a las organizaciones con las que se colabora en la gestión ambiental, mediante formaciones y acciones de supervisión específicas. La reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente es uno de los retos permanentes, para cuya gestión destacan acciones como la renovación de la flota de vehículos, el estudio de las posibilidades de la implantación de vehículos eléctricos en la flota corporativa, la realización de auditorías energéticas o las mejoras en los sistemas de

climatización e iluminación. La eficiencia en el consumo de recursos y su correcta monitorización y seguimiento, son grandes avances hacia un escenario de implantación de mejores tecnologías que contribuyan activamente a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, a la vez que potencian la innovación en la gestión y el desarrollo de las infraestructuras.

Las emisiones derivadas del transporte constituyen la mayor parte de las emisiones totales (tanto directas como indirectas) de la organización, siendo en este sentido clave, acciones como la promoción del uso de sistemas de telepeaje (que alcanza el 44,1% del total de transacciones del año 2015 y está implantado en la práctica totalidad de los países), el desarrollo de un proyecto piloto de instalación de puntos de recarga eléctrica para los usuarios de las autopistas y el despliegue de servicios específicos para compartir vehículo.

El 90,7% de los residuos generados en 2015 son de construcción y demolición, de materiales cuyo origen es principalmente no renovable. Por esta razón, considerar su inclusión de nuevo en el sistema, permite la creación de un círculo de reutilización interno que puede conllevar importantes mejoras en la eficiencia, tanto de consumos de materiales como de generación de residuos. Las autopistas en España han realizado los primeros estudios en este ámbito, con el objetivo de implantar tramos de ensayo que permitan extender estas prácticas a nivel operacional y compartir la experiencia con el resto de países.

Las infraestructuras tienen un vínculo muy estrecho con la comunidad local, y la relación con ésta, tanto a nivel profesional como social, resulta de vital importancia para una gestión adecuada a las expectativas de los grupos de interés y una adecuada **integración en el entorno**. Además de la participación en asociaciones, destacan en 2015 las actuaciones relacionadas con el 1% cultural en las autopistas de España y el acuerdo alcanzado por telecomunicaciones satelitales con Naciones Unidas, para la prestación de servicios de comunicaciones en situaciones de emergencias. De igual modo, las actuaciones desarrolladas para poner en valor la biodiversidad existente a lo largo de las autopistas contribuyen a la conservación y potenciación del capital natural.

La Fundación Abertis ha recibido dos distinciones durante el año 2015, la certificación Biosphere Responsible Tourism del castillo de Castellet, sede de la Fundación Abertis y del Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas, y el Premio Stela 2015. Las contribuciones totales han

alcanzado 7,1 millones de euros, siendo un 78,4% del total iniciativas alineadas con el negocio junto con inversiones sociales.

El 98,4% del volumen de compra de la organización se ha realizado a proveedores locales, y el 87% de los cargos directivos procede de la comunidad local. Asimismo, el procedimiento de evaluación y homologación de proveedores contempla aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno, y ha sido extendido durante 2015 a Chile, además de continuar la implantación en Brasil y generar avances en el resto de países.

La **seguridad vial** es uno de los aspectos materiales más relevantes de la actividad de Abertis, y constituye uno de los pilares del modelo de desarrollo de las infraestructuras de la organización. El enfoque de gestión de la organización se basa en la implantación de acciones operacionales, preventivas y de sensibilización en materia de seguridad vial, incorporando este aspecto de forma transversal en la seguridad ocupacional y potenciando así efectos exponenciales. Las acciones de mejora de las infraestructuras, la realización de simulacros de vialidad, el despliegue de planes de emergencia y las campañas de educación y sensibilización son las principales actuaciones implantadas durante el año 2015.

Asimismo, la **atención y satisfacción** de los usuarios y clientes es otro factor relevante, para el cual los sistemas de gestión de la calidad implantados en el 91,8% de la cifra de negocio constituyen el principal marco de gestión. Destacan el desarrollo de nuevos canales de comunicación y relación, así como la realización de encuestas específicas de satisfacción en todas las actividades y gran parte de los países.

De igual modo, la inclusión de **consideraciones sociales en el desarrollo de productos y servicios** resulta especialmente relevante en lo que se refiere a proyectos de reducción de la brecha digital en la actividad de telecomunicaciones satelitales, así como en la formalización de acuerdos como el de las autopistas en España para la promoción de medidas de mejora de prestaciones para el colectivo de personas con discapacidad y con movilidad reducida, y la creación de zonas de descanso específicas para transportistas, también en España.

La **seguridad ocupacional** es otro de los aspectos clave, con el objetivo de reducir al máximo los accidentes, tanto directos como indirectos, relacionados con las actividades de la organización. El 90,6% de la cifra de negocio de 2015 dispone de un sistema de gestión de riesgos laborales, se han analizado los niveles de riesgo de los diferentes puestos de trabajo y

se han desplegado acciones de prevención y seguimiento de los accidentes producidos, con una inversión total de 1,7 millones de euros en proyectos de mejora del entorno y un total de 124 mil horas de formación en prevención de riesgos.

La **calidad del empleo y la igualdad de oportunidades** son elementos básicos para la retención del talento y el desarrollo profesional. El 94,2% de la plantilla ha recibido formación, con un total de 22,5 horas de formación media por persona, y el 98,1% del total de cargos directivos, el 98,5% de jefaturas y el 48,7% del resto de plantilla se encuentran en un marco de evaluación de desempeño formal. El número de mujeres ha incrementado en todas las categorías profesionales de gran parte de países, avanzando hacia un equilibrio de las plantillas de acuerdo con la distribución global, en la que un 39,2% son mujeres. Asimismo, un total de 379 personas con diversidad funcional forman parte de la plantilla de Abertis, lo que supone un 12,6% más en relación con el año anterior.

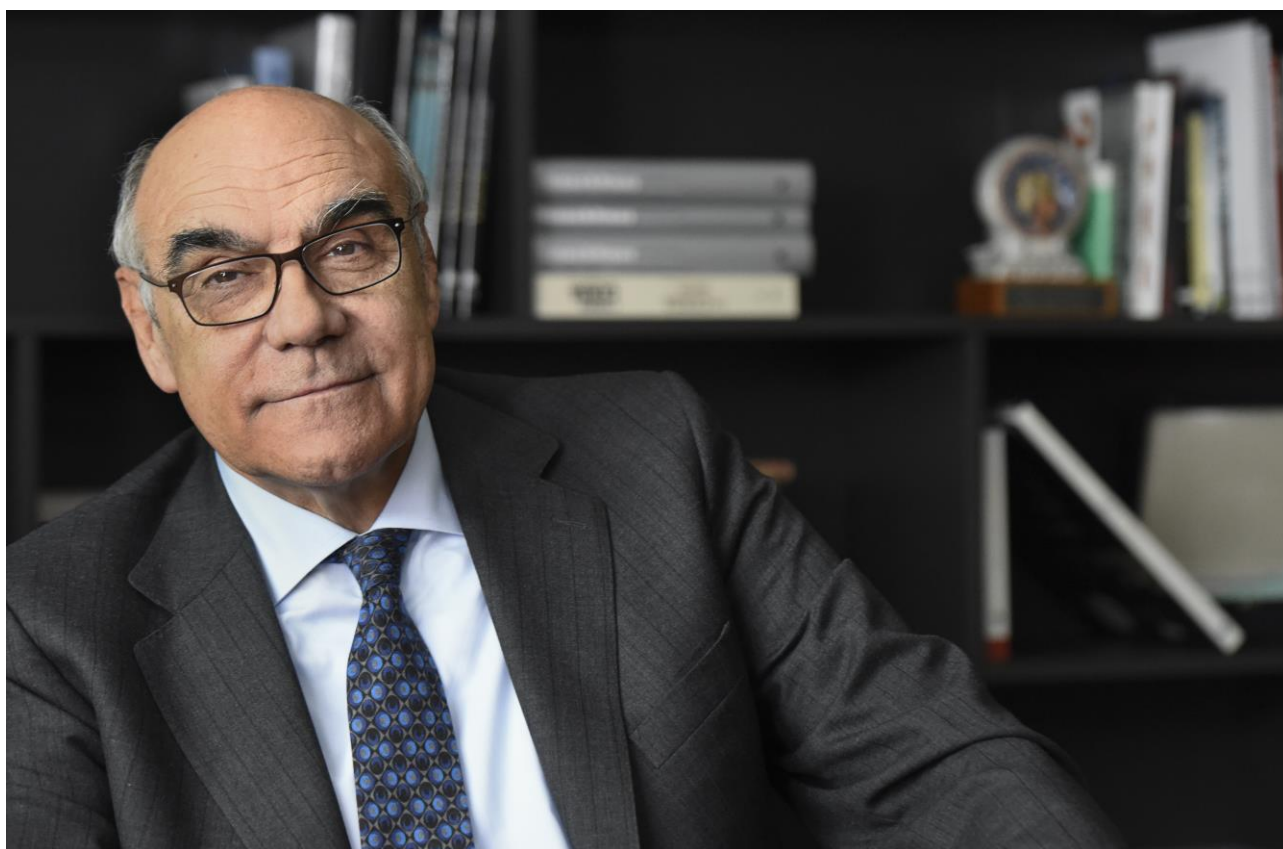
Las consideraciones ambientales, sociales y de buen gobierno son incluidas cada vez más en la toma de decisiones de diferentes grupos de interés, tanto

inversores como administraciones públicas, usuarios, consumidores, trabajadores y la sociedad en general. La participación de la organización en índices específicos como por ejemplo el Dow Jones Sustainability Index World, la familia de índices de sostenibilidad STOXX y MSCI ESG, pone en valor las actuaciones llevadas a cabo y la valoración de este desempeño por parte de la comunidad inversora, a la vez que contribuye a la identificación de los ámbitos en los que debemos continuar trabajando.

Incluir los aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno de forma integrada en la estrategia operacional permite generar valor compartido para todos los grupos de interés implicados, a la vez que presenta nuevas oportunidades de transformación de una forma proactiva, y con la capacidad de incidencia necesaria para modificar el medio y largo plazo, de acuerdo con los máximos estándares de desempeño, desde un enfoque amplio y sistémico alineado con el nivel de complejidad de los retos actuales.

Salvador Alemany Mas

Presidente



# 2

## Actividad

<a href="#">Líder internacional</a> .....	8
<a href="#">Magnitudes generales</a> .....	8
<a href="#">Contribución a las administraciones públicas</a> .....	11
<a href="#">Autopistas</a> .....	13
<a href="#">Telecomunicaciones Satelitales</a> .....	14
<a href="#">Más información</a> .....	14

# Líder internacional

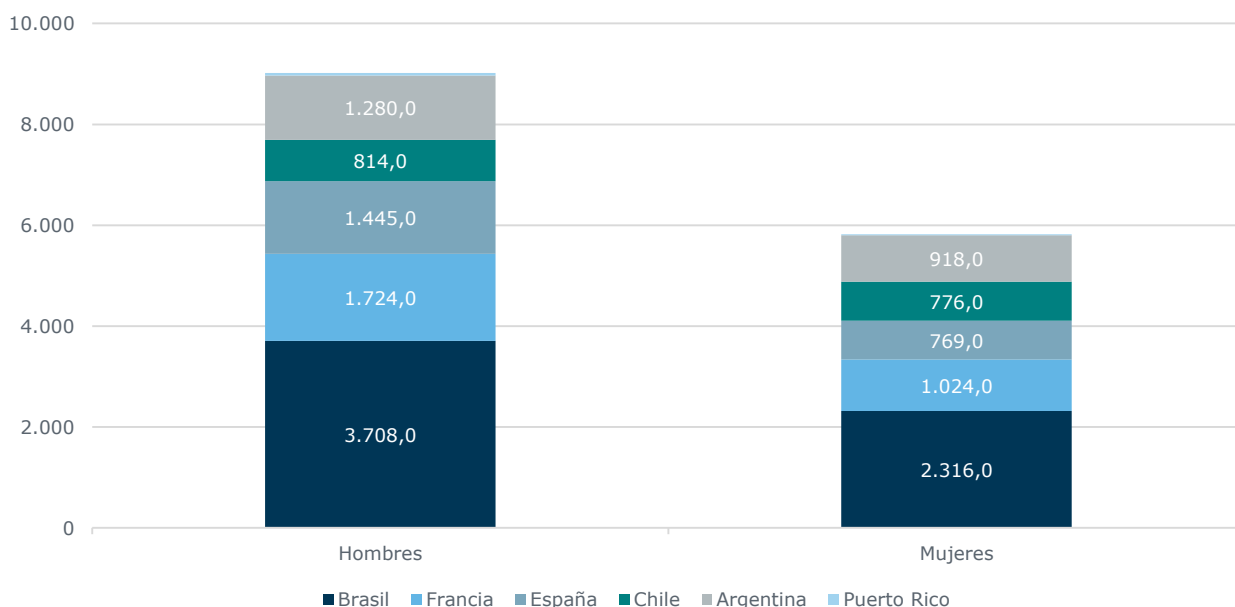
## Magnitudes generales

Abertis es un grupo dedicado a la gestión de infraestructuras al servicio de la movilidad y las telecomunicaciones, que actualmente opera en dos sectores de actividad, concesiones de autopistas y telecomunicaciones, con presencia en 12 países de Europa y América y un total de 15.302 trabajadores a 31 de diciembre (9.373 hombres y 5.929 mujeres), 14.874,6 trabajadores en términos de plantilla media equivalente.

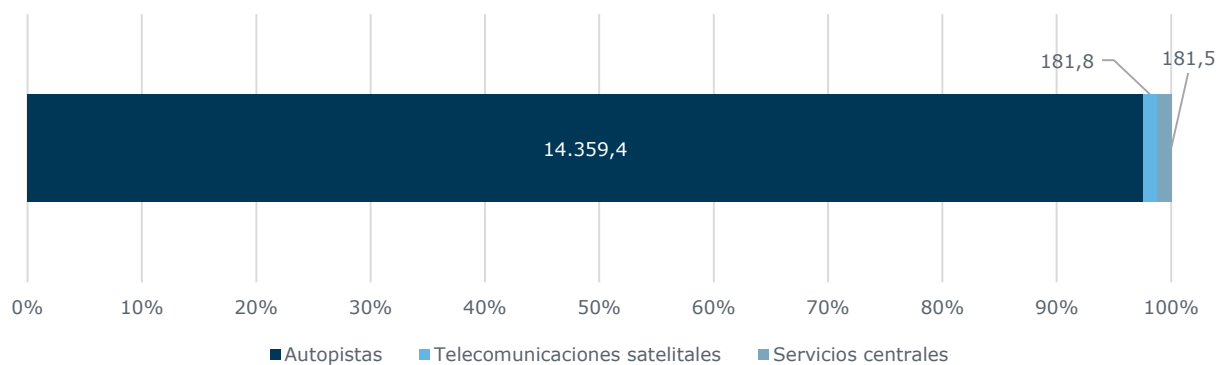
El alcance del informe de RSC, según los criterios establecidos en el capítulo 10, incluye seis países, que totalizan el 97,0% de la plantilla a 31 de diciembre de la organización (un total de 14.844 trabajadores a 31 de diciembre, 9.020 hombres y 5.824 mujeres), el 99% de la plantilla media equivalente (un total de 14.722,7 trabajadores) y el 98,1% de la cifra de negocio del Grupo, distribuidos en las siguientes actividades:

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

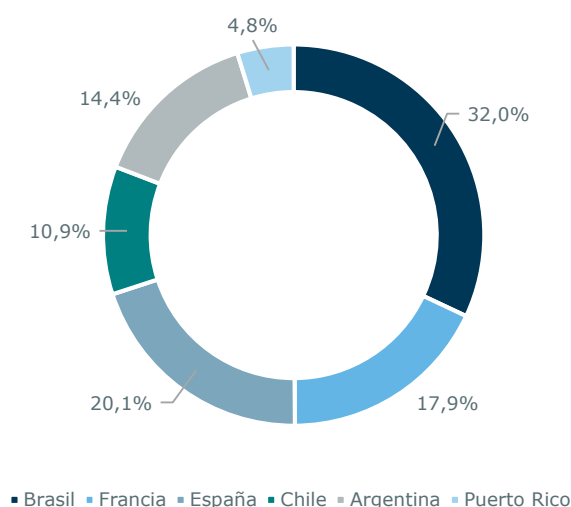
Plantilla a 31 de diciembre por países – Número de trabajadores<sup>i</sup>



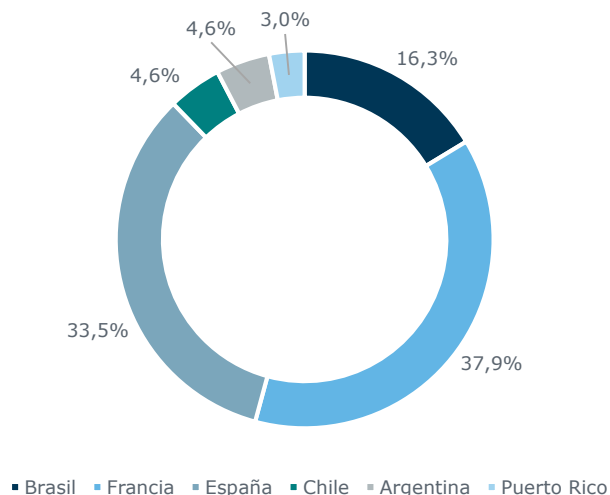
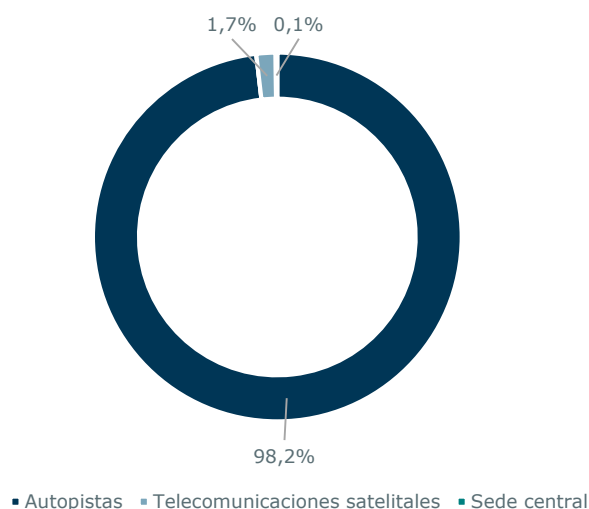
Plantilla media equivalente por actividad – Número de trabajadores equivalentes



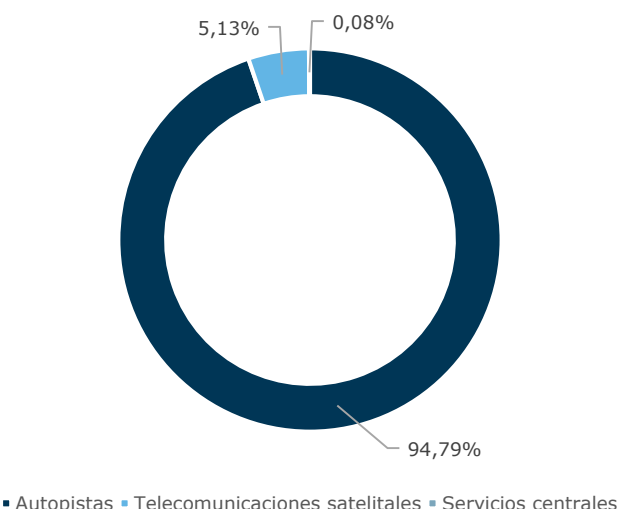


Emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente (alcances 1 y 2) por país


Cifra de negocio del alcance del Informe por país


Emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente (alcances 1 y 2) por actividad


Cifra de negocio del alcance del Informe por actividad



Estas actividades concentran una cifra de negocio de 4.128,6 millones de euros y unas emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente de 11,1 millones de toneladas.

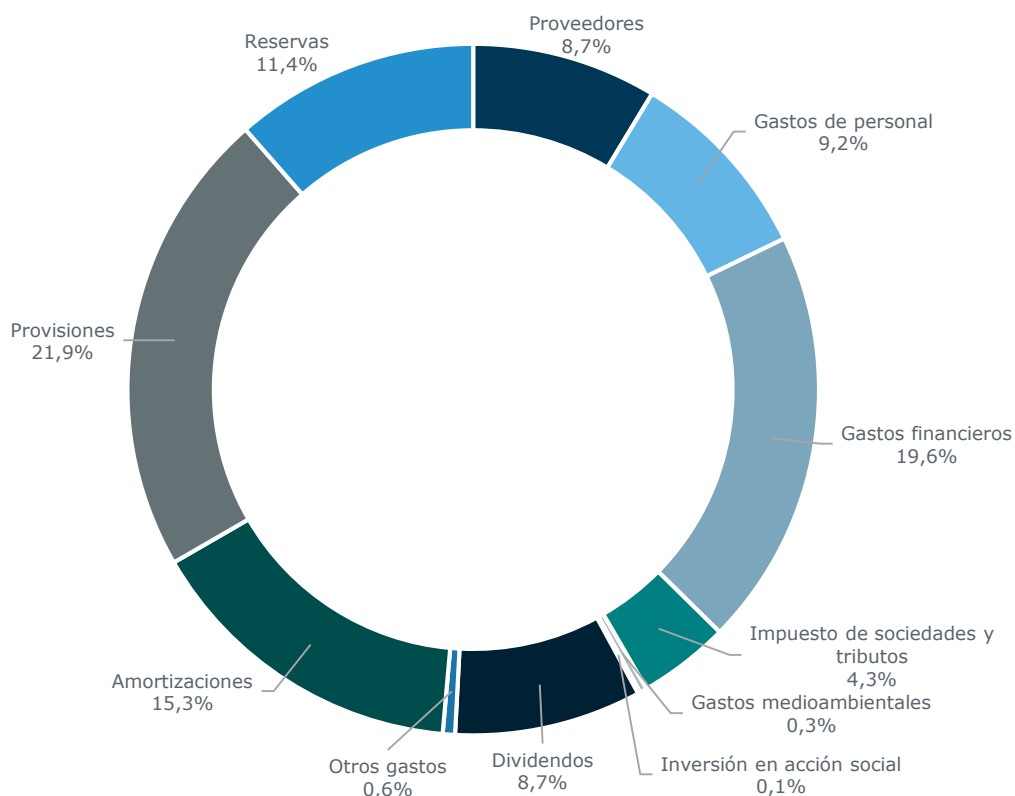
La cifra de negocio total del Grupo el año 2015 ha alcanzado 4.210,2 millones de euros, siendo el beneficio neto consolidado de 1.879,9 millones de euros. Esta cifra ha variado significativamente en relación con el año anterior, debido principalmente a los cambios que se han producido en relación con la actividad de telecomunicaciones terrestres, tal y como detallan las Cuentas Anuales Consolidadas de 2015 (CCAA) en las páginas 72-78.

La cifra de negocio del alcance del Informe de RSC ha sido tomada como referencia en los cálculos de los valores relativos incluidos en el informe, completando así los valores relativos en base a los indicadores de actividad.

De acuerdo con la cuenta de pérdidas y ganancias publicada en la página 3 de las CCAA se ha elaborado el estado del valor añadido (EVA) del año 2015. El detalle sobre la evolución de las partidas está disponible en cada una de las notas referenciadas en la cuenta de pérdidas y ganancias.

La evolución de las provisiones se encuentra detallada en las notas 8 y 12 de las CCAA (páginas 85-100 y 118-135 respectivamente) así como la variación del impuesto de sociedades (páginas 178-182 de CCAA). El EVA de 2015 incorpora en la partida de impuestos, los tributos y el impuesto de sociedades devengados en el ejercicio.

#### Estado del Valor Añadido - Cuentas Anuales Consolidadas 2015



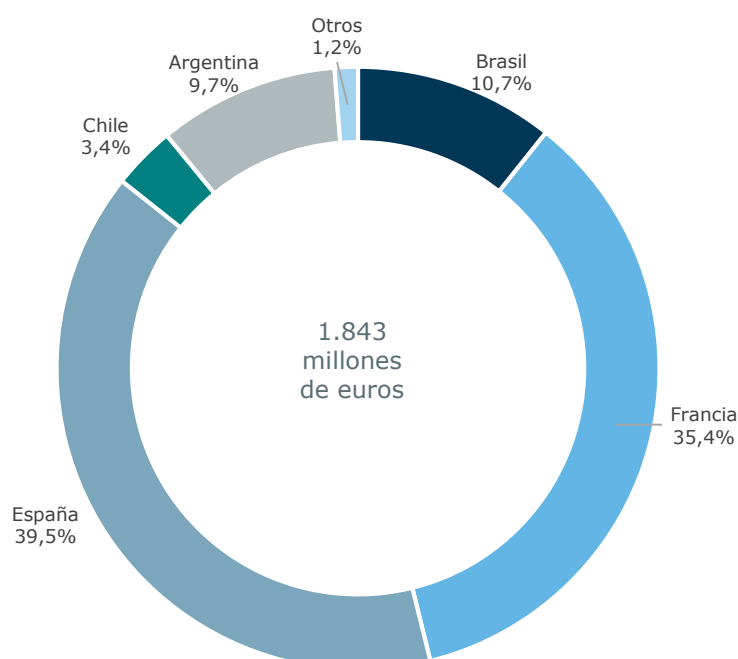
## Contribución a las administraciones públicas

La política fiscal de Abertis se basa en los principios de transparencia y aplicación de la ley tributaria de forma responsable y prudente. Abertis está comprometida con su deber de pago de tributos para contribuir a las finanzas públicas que proveen de los servicios públicos imprescindibles para el progreso y desarrollo socio-económico de los países en los que opera.

Desde el año 2014 Abertis está adherida al Código de Buenas Prácticas Tributarias elaborado por el Foro de

Grandes Empresas junto con la Administración Tributaria española. En este sentido, el Grupo, siguiendo los principios que han regido su forma de actuar desde su constitución, evita estructuras opacas con finalidades tributarias, entendiéndose por tales aquellas en las que, mediante la interposición de sociedades instrumentales o territorios diseñados con el propósito de impedir el conocimiento, por parte de la Agencia Tributaria, del responsable final de las actividades o el titular último de los bienes o derechos implicados. Adicionalmente se informa regularmente al Consejo de Administración sobre las políticas fiscales aplicadas.

### Distribución de los impuestos pagados (soportados y recaudados) por zonas geográficas



Abertis realiza una contribución económica y social cuantificable mediante el pago de impuestos a las Administraciones Públicas de los distintos países en los que opera. Dichos pagos implican un elevado esfuerzo de cumplimiento de las obligaciones formales, de información y colaboración con la Administración Tributaria así como relevantes responsabilidades.

Siguiendo la metodología de la OCDE, basada en el criterio de caja, la contribución tributaria total del Grupo en 2015 ha ascendido a 1.843,1 millones de euros correspondiendo 1.011,9 millones de euros a impuestos soportados y 831,1 millones de euros a impuestos recaudados. En este sentido, el Grupo incluye todas las

sociedades dependientes que consolidan por el método de integración global.

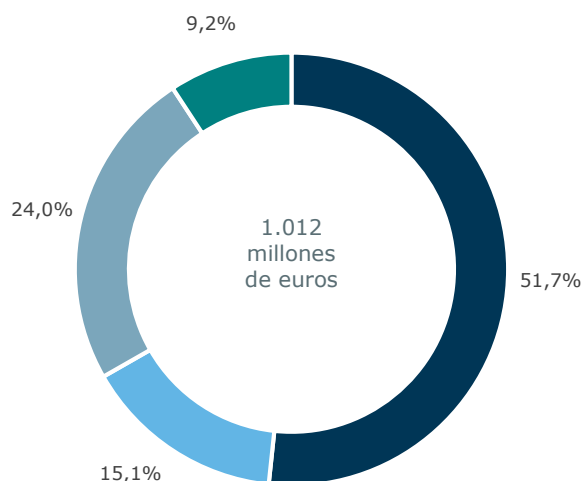
Los impuestos soportados son aquellos que suponen un coste efectivo para la compañía (pagos por Impuesto sobre Beneficios, tributos locales, tributos indirectos sobre bienes y servicios y la seguridad social por la cuota empresarial).

Los impuestos recaudados son aquellos que no repercuten en el resultado pero son recaudados por Abertis por cuenta de la administración tributaria o son ingresados por cuenta de otros contribuyentes (impuesto sobre el valor añadido, retenciones y seguridad social por la cuota trabajador).

Estos importes reflejan que por cada 100 euros de cifra de negocio de Abertis, 43,2 euros están destinados al pago de impuestos. Concretamente 23,7 euros al pago de impuestos soportados y 19,5 euros al pago de impuestos recaudados.

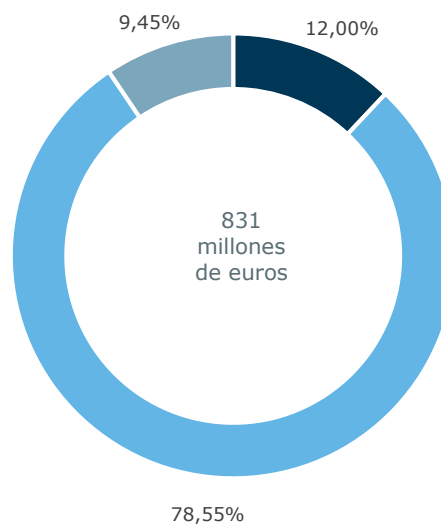
Asimismo, la contribución fiscal de la actividad de autopistas, por kilómetro de autopista de gestión directa de Abertis asciende a 236 miles de euros, de los cuales 129 miles de euros corresponden a impuestos soportados y 107 miles de euros corresponden a impuestos recaudados.

#### Desglose de impuestos soportados por tipología



- Impuesto sobre beneficios
- Seguridad social
- IVA y otros impuestos indirectos
- Otros impuestos, tasas y contribuciones especiales

#### Desglose de impuestos recaudados por tipología



- Seguridad social y retenciones sobre los salarios y las retribuciones
- IVA y otros impuestos indirectos
- Otros impuestos, tasas y contribuciones especiales

#### Desglose de la contribución tributaria por país y tipología de impuestos (millones de euros)

	Impuestos soportados	Impuestos recaudados	Total
Brasil	148,1	49,3	197,4
Francia	372,6	280,3	652,9
España	399,8	328,8	728,6
Chile	18,3	44,1	62,4
Argentina	66,9	111,7	178,6
Otros	6,3	16,7	23,0
<b>Total</b>	<b>1.012</b>	<b>831</b>	<b>1.843</b>

La categoría "Otros" incluye principalmente Puerto Rico, Holanda, Reino Unido y México.

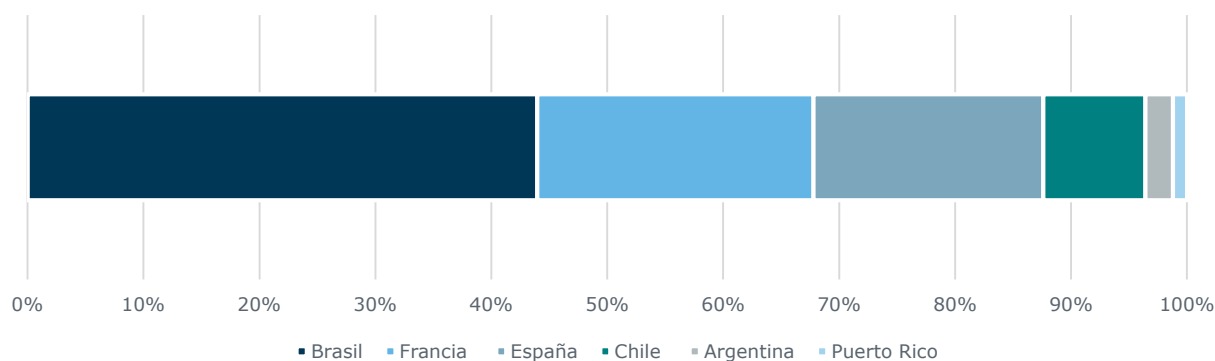
## Autopistas

Abertis es el mayor operador de autopistas a nivel internacional en términos de número de kilómetros gestionados, que supera los 8.300 km tanto directos como indirectos, de los cuales 7.499 km están incluidos en el alcance de este informe.

La colaboración público privada es el marco de gestión común de todas las infraestructuras, que se rigen por los parámetros establecidos en los correspondientes contratos de concesión. Las páginas 221-227 de las Cuentas Anuales Consolidadas contienen información detallada sobre los diferentes contratos de concesión y sus características.

Si bien el dato sobre kilómetros gestionados refleja el volumen de infraestructuras, el indicador de actividad se mide en base a la intensidad media diaria, que relaciona el número de vehículos que transita por las autopistas y el total de kilómetros. Debido a que este indicador está directamente vinculado con la actividad, es el que se ha utilizado en este informe para realizar los cálculos relativos en el sector de actividad de autopistas.

### Distribución de kilómetros gestionados por país



### Distribución de la Intensidad Media Diaria (IMD) por país

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Brasil	18.061	18.619	18.187	-2,3%
Francia	23.044	23.605	24.021	1,8%
España	17.776	18.130	19.231	6,1%
Chile	16.935	17.749	19.257	8,5%
Argentina	78.990	77.299	84.068	NC
Puerto Rico	16.468	15.847	65.956	NC

La IMD se calcula en base al número 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. Los datos de Argentina y Puerto Rico correspondientes a los ejercicios 2013 y 2014 no son comparables con el dato del año 2015 puesto que el alcance es distinto (el año 2015 incluye Metropistas en Puerto Rico y Ausol en Argentina). Los datos no han sido recalculados puesto que así es posible mantener la comparación entre los valores relativos a nivel ambiental para cada uno de los países que se publican en el capítulo referente a los impactos ambientales.

## Telecomunicaciones Satelitales

La actividad de telecomunicaciones satelitales representa el noveno operador mundial de satélites, líder en la distribución de contenidos en español y portugués. Actualmente cuenta con seis posiciones orbitales y siete satélites operativos, más otros tres en construcción, que transmiten más de 1.250 canales de televisión y radio.

Los servicios prestados incluyen la distribución y difusión de televisión y radio, principalmente en los mercados de habla hispana y portuguesa, la facilitación del establecimiento de enlaces a empresas (públicas y

privadas), con el fin de ofrecer soluciones rápidas y eficaces a necesidades de comunicación, la prestación de servicios de red enfocados a conectar zonas remotas sin acceso por vía terrestre y otros servicios de consultoría específicos en el ámbito de nuevas redes y tecnologías.

Existen oficinas en España y Brasil, desde las que se presta servicio a nivel internacional. En este sentido, el indicador de actividad está vinculado al número de transpondedores ocupados, que varía en función del volumen de actividad, y no cabe su segregación por país.

### Evolución de la ocupación media

	2014	2015	Variación respecto 2014
Ocupación media	84,1%	82,2%	-2,3%
Transpondedores ocupados	233,4	237,1	1,6%
Transpondedores comercializables	277,5	288,5	4,0%

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 ocupados varía en función de la actividad de la organización. Cuanto mayor es, implica que se está llevando a cabo más actividad (mediante el lanzamiento de nuevos satélites o el establecimiento de acuerdos con operadores de otros satélites). El dato publicado el año 2014 en relación con el número de transpondedores comercializables ha sido reexpresado al detectarse un error en el dato publicado, cuya diferencia no es relevante, razón por la que no afecta al dato de ocupación media.

## Más información

El Informe Anual 2015 incluye más información sobre la actividad de la organización, junto con las páginas web, tanto la corporativa como las específicas de cada actividad:

- [Autopistas](#)
- [Telecomunicaciones satelitales](#)

# 3

## Grupos de interés y aspectos materiales

<u>Grupos de interés</u> .....	16
<u>Mapa de grupos de interés</u> .....	16
<u>Cadena de valor</u> .....	18
<u>Autopistas</u> .....	18
<u>Telecomunicaciones satelitales</u> .....	19
<u>Aspectos materiales</u> .....	20
<u>Autopistas</u> .....	20
<u>Telecomunicaciones satelitales</u> .....	20
<u>Próximas actuaciones</u> .....	21

## Grupos de interés

### Mapa de grupos de interés

El año 2014 se llevó a cabo una actualización del mapa de grupos de interés, en el marco del proyecto de análisis de materialidad.

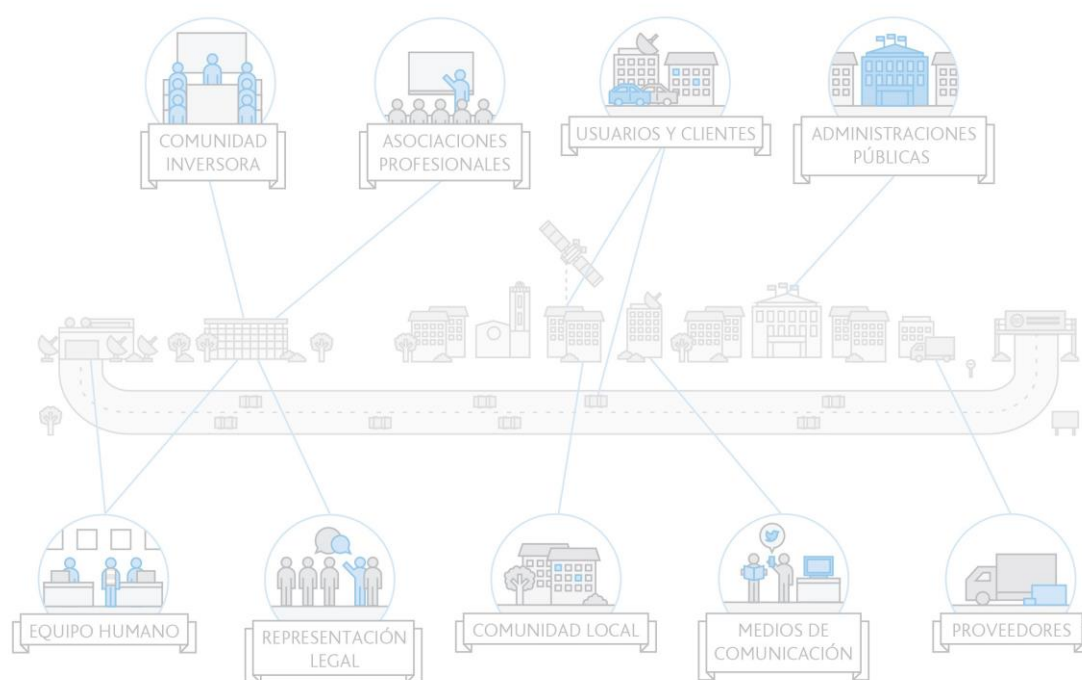
Este mapa ha continuado vigente durante 2015, y se encuentra disponible de forma detallada en el Informe de RSC del año 2014 (páginas 12-17).

Contiene información explícita sobre las características de cada grupo de interés, los canales de comunicación

existentes, los niveles de relación y otros aspectos relevantes, junto con la descripción detallada de las expectativas, tanto de los grupos de interés sobre la organización como de la organización sobre los grupos de interés.

Los grupos de interés y sus características son los mismos, si bien en 2015 no se han considerado aquellos relacionados directamente con la actividad de telecomunicaciones terrestres, de acuerdo con lo informado en el capítulo sobre características técnicas del presente informe.

#### Mapa de grupos de interés de Abertis



Cada uno de los capítulos de este informe incide de forma directa sobre alguno o varios grupos de interés de la organización, y trata ampliamente sobre la gestión de las expectativas y los canales de comunicación existentes en cada caso.

Cabe destacar algunos hechos relevantes para cada uno de ellos durante el año 2015:

- Comunidad Inversora: Se ha producido un incremento de las peticiones de información ASG (ambiental, social y de buen gobierno) por parte de

la comunidad inversora durante el año 2015, tanto de analistas como de accionistas. Se han realizado reuniones en este sentido, además de la vigencia de todos los canales de comunicación existentes. El Informe anual de gobierno corporativo contiene detalles específicos sobre modificaciones en la composición de los accionistas y otras cuestiones relacionadas.

- Equipo humano: Los canales de comunicación y expectativas se mantienen vigentes, destaca la

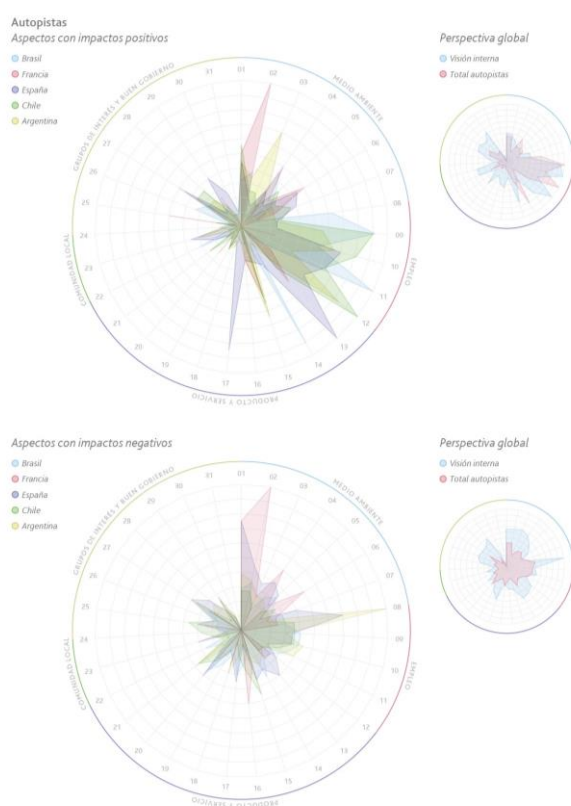


encuesta de clima llevada a cabo en Chile junto con el establecimiento del canal ético en toda la organización. Asimismo, se han llevado a cabo proyectos destacados en materia de sistemas de evaluación de desempeño en Brasil y Chile, que contribuyen a alinear y satisfacer expectativas. Estas y otras acciones se detallan en el capítulo seis.

- **Representación legal de los trabajadores:** Se han reestructurado los comités de empresa en España y Chile, para adecuarlos a la estructura actual de la organización, y se han mantenido activos durante el año 2015.
- **Proveedores:** La realización de sesiones conjuntas de formación con las diferentes direcciones de compra de cada país en 2015 han perseguido la homogeneización de prácticas y la implantación de buenas prácticas en materia de evaluación de proveedores. El capítulo ocho del informe contiene información detallada.

- **Usuarios y clientes:** Han incrementado significativamente las consultas y acciones en materia de satisfacción de clientes llevadas a cabo en autopistas, y se han continuado los nuevos modelos implantados en telecomunicaciones satelitales. De igual modo, las redes sociales han permitido incrementar el nivel de interacción directa con este grupo de interés.
- **Administraciones públicas:** fruto de la actividad desarrollada, se ha mantenido una relación intensa con las diferentes administraciones públicas, en el marco del aseguramiento de la prestación del servicio y el desarrollo de mejoras vinculado al mismo.
- **Comunidad local:** La Fundación Abertis ha mantenido un nivel elevado de actividad, alineado con el del año anterior. Destacan la participación de las diferentes unidades de negocio en asociaciones y colectivos profesionales, así como en proyectos específicos de la comunidad local.

## Publicación de los resultados de las consultas



*Durante el año 2015 se ha elaborado y publicado un resumen de los resultados de las encuestas específicas llevadas a cabo a los diferentes grupos de interés de la organización en el marco del análisis de materialidad elaborado el año 2014.*

*El resumen, en formato de infografía, incluye información sobre los resultados de las encuestas realizadas a nivel interno, así como la visualización de la priorización de los aspectos materiales con impactos positivos y negativos por parte de los grupos de interés en cada uno de los países participantes y de forma separada para cada actividad contemplada.*

*De igual modo, el resumen contiene una síntesis del benchmarking sectorial realizado en el marco del mismo proyecto.*

*Este contenido comunicativo se encuentra disponible en la página web de la organización, y ha sido distribuido entre los diferentes coordinadores de RSC de los países, con el objetivo de poder disponer de material de soporte comunicativo que acerque las consultas realizadas y sus resultados a los grupos de interés, y permita promover su participación en futuras consultas.*

## Cadena de valor

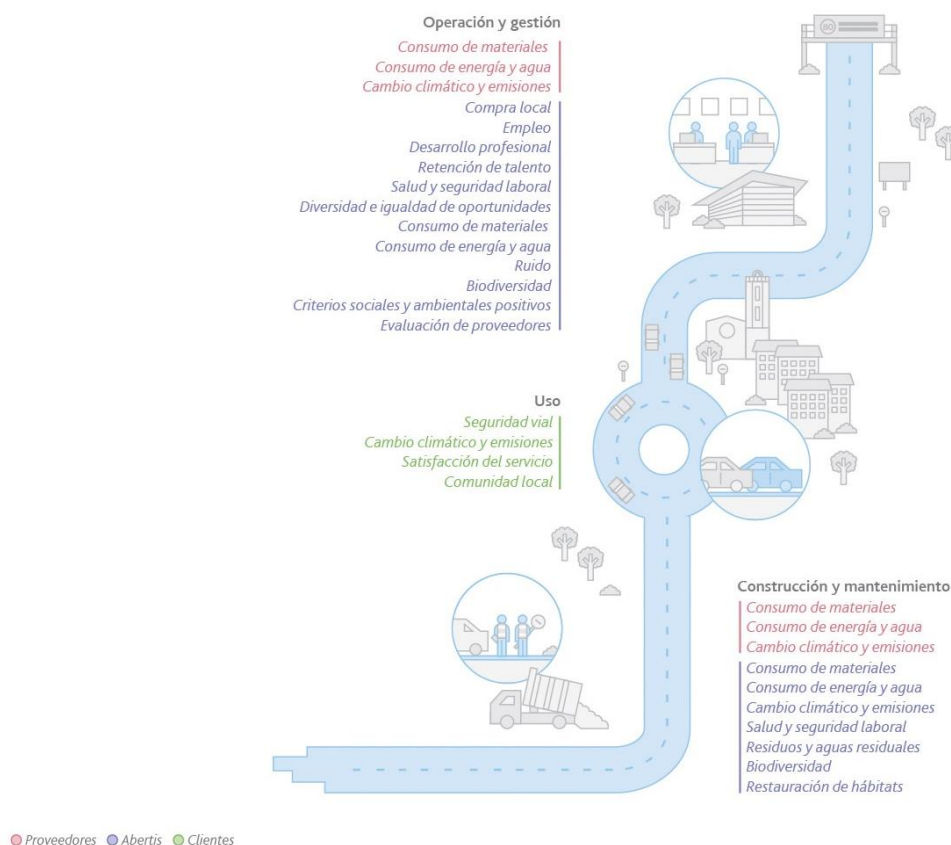
El desarrollo de la actividad de Abertis implica la generación de impactos en toda la cadena de valor, aunque estos se produzcan fuera de las fronteras de la organización. En este sentido, el análisis del ciclo de vida de cada una de las actividades permite identificar aspectos materiales independientemente de donde se produzcan, aunque el factor de las fronteras de la organización es clave a la hora de valorar y contextualizar la gestión de cada uno de ellos y la implicación directa de los grupos de interés.

## Autopistas

El corazón de la actividad de autopistas se centra en su gestión y mantenimiento e incluye operaciones de construcción. La mayoría de países cuenta con proveedores especializados para llevar a cabo tareas específicas de mantenimiento y construcción, cuyos impactos han sido recogidos en este informe, pues el alcance de la información ambiental contempla todos los trabajos de mantenimiento y construcción desarrollados por empresas contratadas.

De igual modo, aspectos como la seguridad y salud ocupacional son también considerados, más allá de las fronteras de la organización.

### Ciclo de vida de la actividad de autopistas y aspectos materiales



Si bien esta estructura es común en todos los países, en Brasil existe una filial que contribuye en la realización directa de estas actividades, y que para dar respuesta a los trabajos de construcción intensivos que se están produciendo en algunas filiales de Brasil, lleva a cabo trabajos de extracción de piedra como fuente de suministro de granulados y aglomerado asfáltico.

Estas actividades se encuentran incluidas en el alcance del Informe de RSC, aunque al no tratarse de una

actividad central de negocio, han sido analizadas de forma agregada bajo la actividad de autopistas.

Así, los impactos ambientales más significativos se producen "aguas arriba" de la organización, a los que cabe añadir especialmente la generación de emisiones de gases de efecto invernadero y la seguridad vial, como principales impactos "aguas abajo" vinculados al uso de las autopistas gestionadas por la organización.

Dentro de la organización, cabe destacar la gestión de la flota de vehículos y los consumos de combustibles derivados, que en algunos países afectan también a proveedores, puesto que parte de la flota puede ser directamente dependiente de empresas contratadas.

La implicación de las administraciones públicas titulares de las autopistas es directa y significativa, y tiene capacidad de incidencia sobre los parámetros de gestión de los impactos generados en toda la cadena de valor. Bajo el marco de operación establecido en los contratos de concesión, la relación con este grupo de interés es permanente y persigue la minimización de los principales impactos en la cadena de valor, a la vez que se equilibran otros aspectos clave vinculados a la gestión de infraestructuras de transporte y sus impactos directos e indirectos, tanto económicos, como sociales y ambientales.

## Telecomunicaciones satelitales

La actividad de telecomunicaciones satelitales comparte parte de estructura del ciclo de vida de autopistas, pero

además el activo principal de la actividad, los satélites, son propiedad de la organización.

En este caso, los principales impactos ambientales están vinculados a la fabricación de los satélites y a su lanzamiento, así como a la gestión de su fin de vida, siendo este sector peculiar y muy específico, al ser muy limitado el número de proveedores existentes. Al tratarse, además, de un sector altamente tecnológico y especializado, no existen prácticas generalizadas vinculadas a aspectos como análisis de ciclo de vida ambiental o posibilidades de valorar la ecoeficiencia operacional en el proceso de fabricación y lanzamiento de satélites.

Una vez lanzados los satélites, su operación y gestión genera impactos similares a los de una oficina, puesto que el consumo de energía de los satélites es mayoritariamente renovable (energía solar). Así pues, destacan impactos de carácter más social y vinculados a la capacidad de innovación en el desarrollo de productos y servicios, relacionada con las nuevas tecnologías de la comunicación y el desarrollo de las comunidades locales.

### Ciclo de vida de la actividad de telecomunicaciones satelitales y aspectos materiales

● Proveedores ● Abertis ● Clientes



La tipología de clientes de la actividad de telecomunicaciones satelitales engloba principalmente empresas, tanto públicas como privadas, que prestan distintos servicios directos a consumidores o bien que utilizan la señal y la conectividad para llevar a cabo su operación.

Cabe destacar que el sector de telecomunicaciones satelitales está altamente regulado, y aspectos tales como la gestión del fin de vida de los satélites están

actualmente definidos por marcos regulatorios de carácter internacional. Es por esta razón que la relación con las administraciones públicas es también muy intensa, además de su participación directa como accionistas de la filial que lleva a cabo la actividad de telecomunicaciones satelitales.

## Aspectos materiales

El análisis de materialidad llevado a cabo el año 2014 está descrito en detalle en el informe de RSC del año correspondiente. Durante el año 2015 se han actualizado los aspectos materiales, como resultado del proceso de revisión externa del informe del año anterior, junto con las modificaciones derivadas de los cambios operacionales producidos y las valoraciones externas recibidas.

Cabe destacar la formalización y explicitación de una serie de aspectos materiales a nivel corporativo, y transversales a todas las actividades, que no fueron explicitados el año 2014, pero sí que fueron tomados en cuenta como aspectos relevantes: la transparencia y rendición de cuentas, el código ético, la prevención de la corrupción y los derechos humanos.

Asimismo, tras el proceso de revisión externa del informe de RSC, se han añadido como aspectos materiales las prácticas de competencia desleal, los mecanismos de reclamación en todos los ámbitos, el etiquetado y producto de servicios y las comunicaciones de marketing.

### Aspectos materiales de la actividad de Autopistas

	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, mecanismos de reclamación.	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, mecanismos de reclamación.	Salud y seguridad laboral, seguridad vial, comunidad local.
Ámbito Económico	Desarrollo de productos y servicios con criterios sociales y ambientales positivos, compra local, evaluación de proveedores, prácticas de competencia desleal.	Satisfacción del servicio, etiquetado de productos y servicios, comunicaciones de marketing.

## Autopistas

Tal y como se ha explicitado en la descripción de la cadena de valor, una parte significativa de los trabajos de mantenimiento y construcción de las autopistas se encuentra contratado a empresas externas, por lo que los aspectos materiales vinculados a esta fase se producen fuera de la organización, si bien son los más significativos a nivel ambiental y están contemplados en este informe. Parte de estos trabajos se lleva a cabo de forma directa, como ocurre en Brasil, por lo que los mismos aspectos materiales se encuentran dentro de las fronteras de la organización.

Ocurre lo mismo con el aspecto de salud y seguridad ocupacional, que es un aspecto material tanto dentro como fuera de la organización.

Cabe destacar que la priorización de estos aspectos por parte de los grupos de interés varía en función del país, siendo algunos de ellos comunes como los vinculados con el cambio climático, la salud y la seguridad ocupacional, la calidad del empleo y el desarrollo profesional, y la seguridad vial.

## Telecomunicaciones satelitales

Las particularidades de esta actividad inciden sobre los aspectos materiales y su relación con las fronteras organizacionales, así como la capacidad de incidencia sobre los mismos. En este sentido, los principales aspectos materiales de carácter ambiental están vinculados con la fabricación y lanzamiento de los satélites, por lo que los impactos ambientales se producen principalmente fuera de las fronteras de la organización.

De un modo similar que en el caso de autopistas, existen variaciones entre España y Brasil en cuanto a priorización de aspectos materiales por parte de los grupos de interés, si bien están en general más alineados. Destacan como comunes, los aspectos relacionados con la calidad del empleo y el desarrollo profesional, la salud y la seguridad ocupacional y la inclusión de criterios sociales en los productos y servicios prestados.

## Aspectos materiales de la actividad de Telecomunicaciones satelitales

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

## Próximas actuaciones

Los aspectos materiales identificados han sido aprobados por la Comisión de RSC y han sido la base para la elaboración del Informe de RSC del año 2015, así como para la definición del Plan Director de RSC de los próximos tres años.

Es necesario continuar trabajando en la elaboración de consultas directas a los grupos de interés, y está previsto realizar nuevas acciones durante el próximo ejercicio, de forma vinculada a la definición y priorización de acciones para la consecución de los objetivos estratégicos contemplados en el Plan Director de RSC detallado en la página 27 del presente informe.

# 4

## Gestión de la Responsabilidad Social Corporativa

<u>Principios y políticas</u> .....	23
<u>Política de RSC</u> .....	23
<u>Código Ético</u> .....	24
<u>Estrategia y gestión</u> .....	26
<u>Plan Director de RSC</u> .....	26
<u>Análisis y relaciones externas</u> .....	28
<u>Accionistas, inversores y analistas financieros</u> .....	28
<u>Diplomacia corporativa</u> .....	28
<u>Rendición de cuentas</u> .....	29
<u>Principales logros y retos del año</u> .....	30

## Principios y políticas

Alineado con la misión, visión y valores de la organización, Abertis formalizó la adhesión al Pacto



Mundial de Naciones Unidas el año 2004, diez años de compromiso por los que ha sido reconocida formalmente en un acto celebrado el año 2015 en Madrid junto a muchos otros firmantes del Pacto.

La evolución desde el año 2004 queda reflejada en la formalización de una nueva política de RSC, que actualiza la vigente hasta el momento, elaborada y aprobada en el año 2005, junto con la implantación de un nuevo código ético y un sistema de compliance, el desarrollo de un nuevo Plan Director de RSC para el periodo 2016-2019 y la formalización de la Comisión de RSC del Consejo de Administración con 2015 como su primer año de actividad completo.

### Política de RSC

Relacionado con el proceso de análisis de materialidad iniciado el año 2014, y la diagnosis de RSC llevada a cabo según la ISO 26000 y los principios de relación con los grupos de interés de Accountability, durante el año 2015 se ha actualizado la Política de Responsabilidad Social Corporativa del Grupo, de acuerdo con el marco de referencia internacional, el marco específico de gestión y la normativa interna y externa que aplica a Abertis.

Así, siguiendo los requisitos establecidos por la Ley de Sociedades de Capital, que hacen referencia directa a los contenidos de la política de RSC, y alineado con un proyecto interno de actualización y revisión de políticas y normas corporativas (entre las que se encuentran la

norma de prevención de la corrupción y el procedimiento de financiación de proyectos de compromiso y colaboración con la comunidad), se ha formalizado el documento de Política de RSC que reconoce el siguiente marco internacional como estándar de referencia para la organización, manifestando su compromiso con los mismos:

- Principios del Pacto Mundial de Naciones Unidas (UNGC).
- Principios de Empresa y Derechos Humanos (Ruggie).
- Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDG).
- Convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (ILO).
- Líneas directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales (OECD).

De igual modo, la política detalla el marco de gestión específico de la RSC en la organización, concretando la ISO 26000, los principios de relación con los grupos de interés de Accountability y los estándares de rendición de cuentas de la organización Global Reporting Initiative como estándares de referencia de aplicación en la organización.

Finalmente, la Política de RSC establece dos principios básicos cuya aplicación es transversal en todas las líneas de actuación y compromisos, y sobre los que se sustenta el despliegue de las mismas: los derechos humanos y los grupos de interés.

Los objetivos de la Política de RSC, las líneas de actuación y compromisos (vinculados directamente con el Plan Director de RSC 2016-2019) y los mecanismos de seguimiento y control de la política, concluyen el documento que ha sido aprobado y publicado a principios del año 2016 por el Consejo de Administración del Grupo.





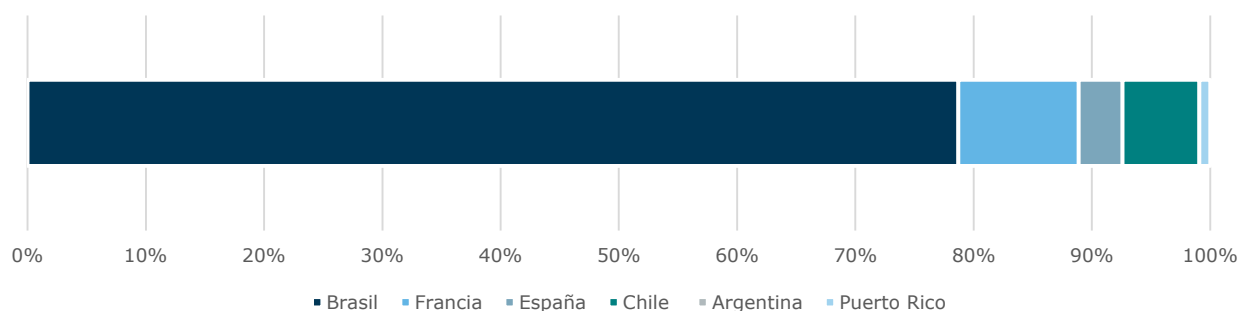
## Código Ético

El nuevo código ético de Abertis ha sido implantado durante el año 2015, existiendo la adaptación del código ético local en todos los países y actividades, salvo en Francia, en el que se encuentra en implantación, junto con la formalización del Comité Ético y de Prevención Penal en todos los países salvo en España (para la actividad autopistas y la corporación), Francia y Chile, en los que está en fase de implantación.

Un 41% de las personas trabajadoras en todo el Grupo han aceptado formalmente el conocimiento y adaptación al nuevo código ético, y un 3% han recibido formación específica en relación con algún aspecto vinculado al mismo.

Durante el año 2015, se han recibido un total de 24 consultas vinculadas al código ético en Brasil y España, mayoritariamente vía hot line externo en Brasil y correo electrónico en España, de las cuales el 100% han sido atendidas y resueltas.

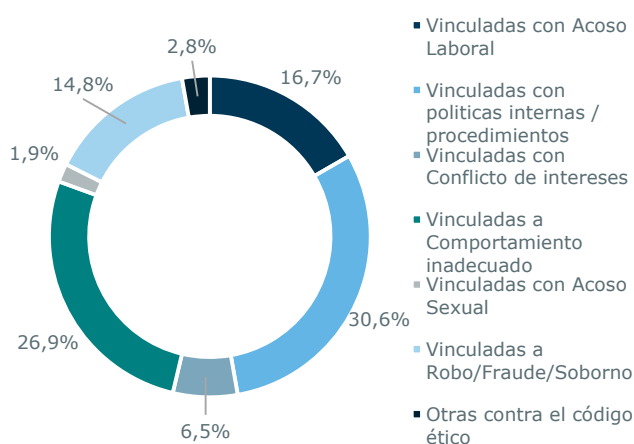
### Denuncias recibidas por país



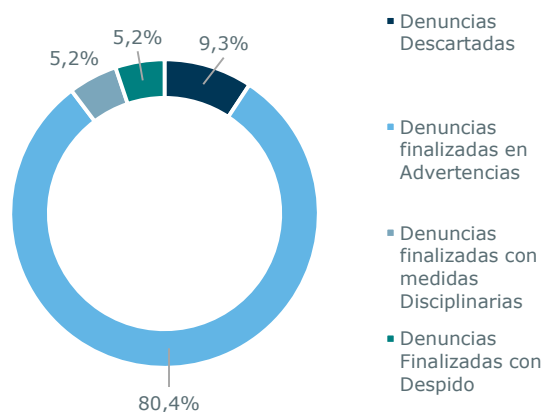
Durante la implantación del primer año del Código Ético se han recibido un total de 108 denuncias, de las que un 93,5% han sido recibidas por parte de grupos de interés internos. El 90,7% de las denuncias recibidas han sido resueltas, y el restante corresponde a denuncias pendientes de resolución en Brasil y Francia, que serán gestionadas durante 2016.

Un total de 5 denuncias han implicado la finalización de la relación laboral con las personas afectadas, habiéndose producido estos casos en España, Francia y Brasil.

### Denuncias recibidas por ámbito



### Denuncias resueltas según tipo de medida aplicada





Durante el año 2016 está previsto el desarrollo de los Comités Éticos y de Prevención Penal en España, Francia y Chile, además de realizar acciones de seguimiento para garantizar el establecimiento de la normativa vinculada a dichos comités, supervisar la formación relativa al Código Ético y la adhesión al mismo, e informar de los trabajos y líneas a seguir por Compliance en todas las unidades de negocio.

---

## Gobierno corporativo y cumplimiento

*El Consejo de Administración de Abertis ha aprobado durante 2015 una norma de cumplimiento que contempla la existencia de los comités de Ética y de Prevención, cuya misión principal es vigilar por el cumplimiento del Código Ético de Abertis y sus Reglamentos de Desarrollo. Esta norma regula la obligación que tienen de reportar los distintos comités locales de Ética y de Prevención Penal al Comité de Ética Corporativo y de Prevención Penal, para que éste reporte a la Comisión de Auditoría y Control de Abertis, sobre los casos de incumplimiento, posibles riesgos de incumplimiento del Código Ético y la implantación de medidas idóneas para la prevención de la comisión de delitos.*

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

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

*Chief Compliance Officer de Abertis*

---

## Estrategia y gestión

### Plan Director de RSC

De acuerdo con los aspectos materiales identificados en el análisis de materialidad y actualizados durante 2015, se ha elaborado y definido el Plan Director de Responsabilidad Social Corporativa para el periodo 2016-2019, siguiendo los principales estándares en la materia recogidos en la Política de RSC.

El Plan Director de RSC consta de cuatro ejes estratégicos, de los que dependen un total de trece objetivos estratégicos. Estos objetivos están alineados en gran parte con los Objetivos Estratégicos de Abertis y el despliegue del modelo de desarrollo industrial, como por ejemplo fomentar la RSC y las buenas

prácticas de Gobierno Corporativo, mantener las infraestructuras de forma eficiente, innovar e incorporar las mejores prácticas tecnológicas, mejorar la seguridad vial, garantizar la seguridad y el bienestar de las personas, prestar un servicio de calidad, promover un equipo satisfecho, comprometido y alineado con los valores y objetivos de la organización y atraer, desarrollar y retener el talento profesional en un contexto multicultural, entre otros.

El objetivo principal del año 2016 es desplegar el Plan Director de RSC a cada actividad y país del alcance de este informe, concretando los objetivos específicos y los planes y programas previstos para alcanzarlos, en un proceso participativo interno, a la par que se actualiza el input de los grupos de interés para la priorización de acciones.

## Primer año completo de actividad de la Comisión de RSC

*La Comisión de RSC del Consejo de Administración, constituida el año 2014 ha modificado su composición durante el año 2015, siendo esta a 31 de diciembre de un total de cuatro consejeros (dos hombres y dos mujeres), tres de ellos de carácter dominical y una mujer independiente. Asimismo, hasta el día 15 de diciembre de 2015 la Comisión de RSC ha sido presidida por Don Salvador Alemany Mas, sustituyéndolo a partir de dicha fecha, la consejera independiente Doña María Teresa Costa Campi.*

*Durante el año 2015, se ha reunido en un total de cinco ocasiones, en las que se han llevado a cabo las siguientes acciones:*

- *La evaluación de los resultados del análisis de materialidad realizado durante 2014, y la supervisión e información formal de los aspectos materiales del año 2015.*
- *La coordinación, revisión e información de los contenidos del Informe de RSC del año 2014 y del índice de contenidos del Informe de RSC del año 2015.*
- *La evaluación de los logros y retos del año 2015 en materia de gestión y rendición de cuentas ASG.*
- *El seguimiento y coordinación de las peticiones de participación de diferentes iniciativas de evaluación externa y consultas de analistas de información no financiera, así como al retorno de su evaluación.*
- *La recomendación, en el marco del Carbon Disclosure Project 2015 y la COP21, del apoyo de Abertis a un posible acuerdo gubernamental a nivel internacional sobre cambio climático.*
- *La aprobación del Plan Director de RSC, que identifica los ejes y objetivos estratégicos que se plantea la organización en materia de RSC para los próximos tres años.*
- *La revisión e información de la estructura y contenidos de la Política de RSC actualizada, de acuerdo con las recomendaciones de Buen Gobierno vigentes.*
- *El seguimiento de las actividades desarrolladas por la Fundación Abertis y la aprobación de la Norma de financiación de Proyectos de compromiso y colaboración con la comunidad.*

*La Comisión de RSC ha llevado a cabo una autoevaluación de su funcionamiento durante el año, calificándolo como satisfactorio. Está previsto que la Comisión de RSC se reúna en un total de seis ocasiones durante el ejercicio 2016, con el despliegue del Plan Director de RSC y el seguimiento de los aspectos materiales, entre algunos de los objetivos del año.*

2016-2019

## PLAN DIRECTOR DE RSC

Los principios de Derechos Humanos y Grupos de interés son los pilares sobre los que se desarrollan los ejes y objetivos estratégicos del Plan Director de RSC, cada uno de ellos relacionado directamente con los aspectos materiales identificados previamente.

### EJES Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS



- Desarrollo de una cultura organizacional basada en principios éticos
- Rechazo a toda forma de corrupción
- Lograr la excelencia en materia de buen gobierno



- Reducción de la huella de carbono de la organización y sus actividades
- Desarrollo de productos y servicios con criterios ambientales y sociales positivos
- Innovación en base a criterios de economía circular en la cadena de valor de la actividad



- Generación de sinergias positivas con la comunidad local
- Potenciar y conservar el capital natural



- Garantizar y promover la seguridad vial
- Garantizar la seguridad y la salud laboral
- Potenciar la calidad del empleo
- Asegurar la igualdad de oportunidades
- Productos y servicios de calidad que generen impactos ASG positivos

### ASPECTOS MATERIALES

#### GOBIERNO, DERECHOS HUMANOS Y GRUPOS DE INTERÉS

- ● ● ● ● Prevención de la corrupción
- ● ● ● ● Código ético y reglamentos por país
- ● ● ● ● Transparencia y rendición de cuentas
- ● ● ● ● Derechos Humanos
- ● ● ● ● Prácticas de competencia desleal
- ● ● ● ● Mecanismos de reclamación

#### MEDIO AMBIENTE

- ● ● ● ● Consumos de recursos
- ● ● ● ● Cambio climático y emisiones
- ● ● ● ● Residuos, aguas residuales y fin de vida
- ● ● ● ● Biodiversidad
- ● ● ● ● Ruido
- ● ● ● ● Restauración de hábitats

#### RESPONSABILIDAD SOBRE PRODUCTOS

- ● ● ● ● Evaluación de proveedores
- ● ● ● ● Criterios sociales y ambientales positivos
- ● ● ● ● Satisfacción del servicio
- ● ● ● ● Etiquetado de productos y servicios
- ● ● ● ● Comunicaciones de marketing

#### SOCIEDAD

- ● ● ● ● Comunidad local
- ● ● ● ● Seguridad vial
- ● ● ● ● Compra local

#### PRÁCTICAS LABORALES Y TRABAJO DIGNO

- ● ● ● ● Salud y seguridad laboral
- ● ● ● ● Empleo
- ● ● ● ● Desarrollo profesional
- ● ● ● ● Retención de talento
- ● ● ● ● Diversidad e igualdad de oportunidades

## Análisis y relaciones externas

### Accionistas, inversores y analistas financieros

El incremento de las peticiones de información por parte de analistas y accionistas ha sido notable, incluyendo la participación en diferentes iniciativas de evaluación de desempeño en materia ambiental, social y de buen gobierno.

Destacan las siguientes participaciones:

- Carbon Disclosure Project: iniciativa de evaluación específica de la gestión del cambio climático en las organizaciones, liderada por inversores privados. Anualmente la organización participa en el cuestionario de análisis de Cambio Climático. En el CDP2015 (que analiza el desempeño del año 2014), se ha obtenido una puntuación de 100B, lo que ha repercutido en la inclusión de Abertis en el índice “Carbon Disclosure Leadership Index” que valora el nivel de transparencia y rendición de cuentas.



Cabe destacar el desarrollo de una herramienta de benchmarking que permite visualizar los resultados de todas las organizaciones participantes en la evaluación, tanto a nivel sectorial, como de país y otras variables específicas.

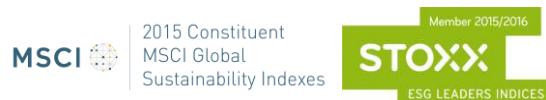
- Dow Jones Sustainability Indices: Abertis ha sido incluida en el índice DJSI World, obteniendo una puntuación destacada en el ámbito de códigos de conducta y compliance, política de medioambiente, actuaciones en la comunidad y patrocinios, y el compromiso con los grupos de interés.



De igual modo, existen áreas con recorrido en el ámbito de la retención de talento, la relación con los clientes, la evaluación y homologación de proveedores, la ecoeficiencia y la medición de impacto de las actuaciones ambientales, sociales y de buen gobierno, y la transparencia en el ámbito fiscal. Relacionado con la evaluación que lleva a cabo para la revisión de los componentes de los índices DJSI, RobecoSAM elabora el Anuario de la Sostenibilidad (Sustainability Yearbook) que selecciona una serie de organizaciones entre las

que participan en el análisis, en base a su desempeño ASG y las clasifica por sector de actividad. Abertis ha sido incluida en el anuario del año 2015.

- Familia de índices de sostenibilidad de STOXX y MSCI: Las dos organizaciones de análisis de desempeño disponen de familias específicas de índices en materia ambiental, social y de buen gobierno. Abertis ha sido incluida en las familias ASG de ambos índices, que disponen de información detallada en sus páginas web.



Además de los mencionados, se ha participado en otras iniciativas de análisis, como las realizadas por MERCO, EIRIS (Fundación ECODES en España), Trucost, Corporate Knights (G100) y Evalueserve (FTSE4GOOD).

Por otra parte, las comunicaciones con la comunidad inversora gestionadas por la oficina del accionista han incrementado en general durante el año 2015:

- Se han recibido un total de 6.606 opiniones de la comunidad inversora, un 28,9% más que el año anterior, mayoritariamente vía telefónica y por correo electrónico.
- Se han enviado 72 hechos relevantes a la CNMV, lo que supone un incremento del 50% en relación con el año anterior.
- Se han realizado 30 roadshows con inversores institucionales, un 20% más que el año 2014, 468 reuniones con gestoras, un 45% más que en 2014, y 31 reuniones informativas para la comunidad inversora.

También han incrementado las peticiones de información directa sobre aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno de la organización. Cabe destacar que el departamento de Relaciones con Inversores ha sido reconocido como el mejor del sector transporte por la encuesta Extel, además de obtener la primera clasificación en el ranking All-Europe Executive Team, realizado por la publicación Institutional Investor.

### Diplomacia corporativa

En 2015 Abertis ha seguido realizando una labor de Diplomacia Corporativa que ha permitido mantener fluidas relaciones con el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación español (manteniendo al día al Ministro y otros altos cargos, a través de dossiers

informativos, de todos los asuntos sensibles en su ámbito de actuación, en cada uno de los diferentes países en los que operan las diferentes unidades de negocio).

Asimismo, se ha mantenido viva la relación con el MAEC a través de la participación activa en organizaciones de carácter diplomático (como las Fundaciones Consejo, la Marca España, el Centro de Estudios Internacionales, las Cámaras de comercio bilaterales, etc.).

En cuanto a los ministerios del ramo, del resto de países en los que opera la organización o tiene intención de operar, se ha continuado manteniendo estrechas relaciones al más alto nivel. En este sentido, se han organizado diversos viajes institucionales, en los que los máximos ejecutivos de Abertis han podido reunirse con los ministros o primeros ministros de dichos países.

Otra muestra del tejido de Relaciones Internacionales en 2015 ha sido el mantenimiento de las relaciones con el cuerpo diplomático español destinado en el extranjero, así como del cuerpo diplomático extranjero destinado en España, tanto embajadores como Cónsules Generales o Consejeros Económicos y Comerciales, informándoles siempre de cualquier asunto de importancia para Abertis en los países a los que representan o en los que están destinados.

También se ha realizado una labor constante de información a los parlamentarios (en concreto las comisiones parlamentarias específicas del sector) de las diferentes administraciones de las que dependen las concesiones de Abertis, así como del Parlamento Europeo y la Comisaría de Transportes de la Unión Europea.

Finalmente, también se ha mantenido una estrecha relación con Naciones Unidas, a través de la Unesco, dada la cesión por parte de la Fundación Abertis de parte de sus instalaciones y recursos para gestionar el Centro Unesco para las reservas de las biosferas Mediterráneas (lo que ha supuesto la primera colaboración público privada, en el mundo, en este ámbito), así como los proyectos comunes que se desprenden de dicha cooperación.

## Rendición de cuentas

El Informe de RSC de Abertis ha sido calificado como Advanced por parte del Pacto Mundial de Naciones Unidas, lo que reconoce el nivel de información contenido en el informe de acuerdo con los criterios de elaboración de informes de progreso del Pacto Mundial de Naciones Unidas.

Asimismo, ha sido realizado siguiendo las directrices de la organización Global Reporting Initiative, principal estándar internacional en la materia, de la que Abertis forma parte como Organizational Stakeholder (actualmente renovada la comunidad como GOLD Community).



De igual modo, y relacionado con la gestión de las relaciones con la comunidad, Abertis forma parte de la asociación LBG España, representante en España de la organización London Benchmarking Group, una de las metodologías de referencia en la materia.



Finalmente, el informe es analizado anualmente por diferentes organizaciones, con el objetivo de valorar la información contenida en él, entre los que se encuentran todos los analistas de desempeño ambiental, social y de buen gobierno, y otros grupos de interés que persiguen localizar información relacionada con dicho desempeño, constituyendo este informe la respuesta a esta expectativa.

## Principales logros y retos del año

El informe de RSC al completo presenta un resumen de acciones y resultados en materia ambiental, social y de buen gobierno que, de forma complementaria al resto de publicaciones corporativas, permite valorar el

desempeño de la organización desde una perspectiva sistémica.

A continuación se presenta un resumen de los principales logros del año 2015 y retos para el año 2016, en materia de gestión de RSC y rendición de cuentas, así como de gestión y actuación operacional en cada aspecto ASG material para la organización.

### Logros 2015

Primer año de actividad de la Comisión de RSC del Consejo de Administración.
Actualización y publicación de la Política de RSC 2015.
Formalización del Plan Director de RSC 2016-2019.
Realización de encuestas de satisfacción a las personas usuarias de las autopistas.
Implantación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en autopistas.
Desarrollo de servicios a favor de la reducción de la brecha digital en telecomunicaciones satelitales.
Reducción de los accidentes laborales en las autopistas de Brasil.
Ningún accidente en autopistas de Puerto Rico y telecomunicaciones satelitales en España y Brasil.
Incremento de la presencia de mujeres en todas las categorías profesionales y prácticamente todas las actividades.
Mejora en la trazabilidad de los datos ambientales.
Seguimiento, formación y sensibilización ambiental y en materia de riesgos laborales a las empresas contratadas.
Desarrollo de proyectos de ecoeficiencia operacional y economía circular en autopistas.

### Retos 2016

Despliegue del Plan Director de RSC 2016-2019 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

<a href="#">Aspectos ASG de las actividades de Abertis</a>	32
<a href="#">Seguridad vial</a>	33
<a href="#">Acciones implantadas</a>	34
<a href="#">Desarrollo de productos y servicios con impactos sociales y ambientales positivos</a>	39
<a href="#">Autopistas</a>	39
<a href="#">Telecomunicaciones satelitales</a>	41
<a href="#">Satisfacción y atención</a>	42
<a href="#">Objetivos y acciones</a>	42



## Aspectos ASG de las actividades de Abertis

La prestación de servicio de la actividad de autopistas tiene dos aspectos materiales claramente identificados y considerados prioritarios por los grupos de interés: la seguridad vial y la satisfacción y cumplimiento de expectativas por parte de las personas usuarias.

Son muchas las acciones desarrolladas por las concesionarias en este sentido, además de contar con la implicación directa de grupos de interés de la comunidad local para incrementar al máximo los impactos positivos en materia de seguridad vial de las acciones llevadas a cabo por la organización.

Cabe destacar el trabajo realizado para ampliar, mejorar y promover los canales de comunicación e interacción con los usuarios de autopistas y los clientes de telecomunicaciones, además de la identificación en esta última actividad de alianzas estratégicas para ampliar los beneficios sociales vinculados a la conectividad.

Asimismo, el desarrollo de proyectos hacia la inclusión de aspectos ambientales positivos en la prestación del servicio de autopistas ha continuado, especialmente vinculado a reducir la contribución al cambio climático derivada del tránsito por la autopista.

### Acciones implantadas y principales resultados 2015

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

Implantación de mejoras en las infraestructuras, y seguimiento de indicadores específicos de seguridad vial comunes.

Ampliación de servicios relacionados con la experiencia del usuario y el desarrollo de nuevas tecnologías de transporte con impactos ambientales positivos.

Desarrollo de productos y servicios para la reducción de la brecha digital en el ámbito de las telecomunicaciones satelitales.

Nuevos canales de comunicación e interacción con las personas usuarias de las autopistas.

Elaboración de encuestas al cliente en gran parte de las actividades, y desarrollo de acciones de mejora relacionadas.



## Seguridad vial

La seguridad vial es una prioridad estratégica y operacional para la organización, siendo el objetivo principal garantizar el máximo nivel de seguridad vial en las infraestructuras gestionadas.

En este sentido, se han definido indicadores operacionales de seguimiento que relacionan el número de accidentes y el número de víctimas con el número de

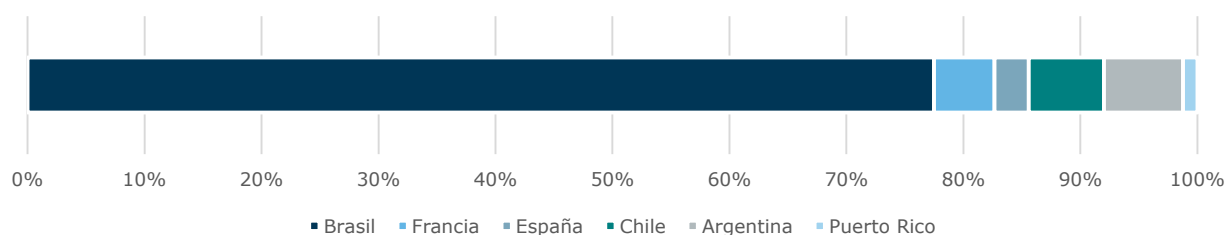
kilómetros y el número de vehículos que transitan por las autopistas.

Así, es posible obtener indicadores de desempeño, comparables entre países y capaces de medir el impacto en términos de seguridad vial de las acciones desarrolladas por la organización. Durante el año 2015 se han producido un total de 13.982 accidentes viarios en las autopistas gestionadas por la organización, lo que supone un 8,2% más que el año anterior.

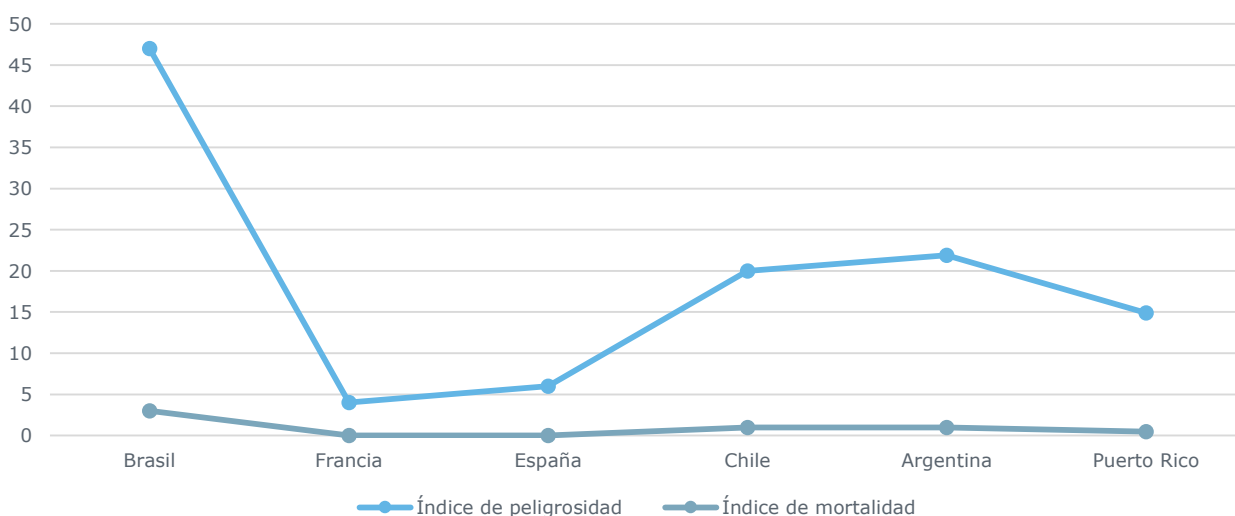
### Número total de accidentes viarios<sup>ii</sup>

	2013	2014	2015	Variación
Brasil	11.093	10.448	9.932	-4,9%
Francia	487	459	544	18,5%
España	756	752	798	6,1%
Chile	822	822	1.015	23,5%
Argentina	451	438	1.370	No comparable
Puerto Rico	0	0	323	No comparable

### Número de personas fallecidas en accidentes de tráfico



### Indicadores de seguimiento de seguridad vial



Los indicadores operacionales de seguimiento de seguridad vial son dos:

- Índice de peligrosidad: relaciona el número de accidentes con víctimas que se han producido con los vehículos que circulan por el kilómetro determinado.
- Índice de mortalidad: relaciona el número de víctimas mortales del periodo con los vehículos que circulan por el tramo analizado.

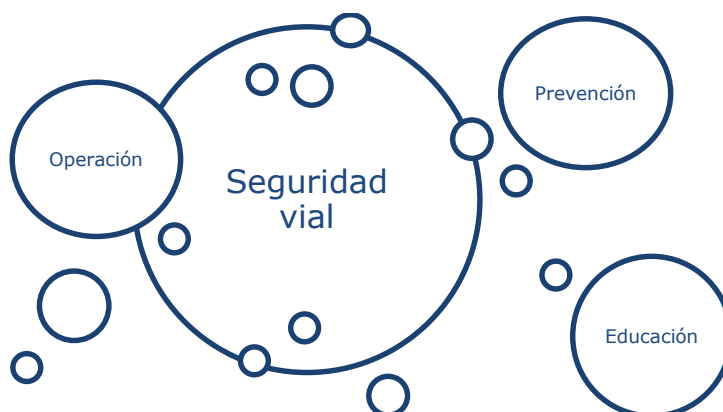
Durante el año 2015 han fallecido un total de 888 personas en accidentes de tráfico en el total de las autopistas, un 77,5% de las cuales se han producido en Brasil. Esta es la razón por la que el índice de mortalidad más elevado es el de las concesionarias brasileñas. La media de valores para cada índice se sitúa en el año 2015 en 22,2 para el índice de peligrosidad y 1,4 para el índice de mortalidad. En este sentido, cabe destacar

los valores de las autopistas de Francia y España para los índices de peligrosidad y mortalidad, ambos muy por debajo de la media global

## Acciones implantadas

El enfoque de gestión de la seguridad vial en Abertis se basa en el desarrollo de acciones en tres grandes ámbitos interrelacionados entre sí, que contribuyen de forma exponencial a la mejora de la seguridad vial.

Estos ámbitos son la actividad operacional diaria, la implantación de medidas de prevención específicas y el desarrollo de campañas de educación vial. Todos los países, de forma adaptada al contexto local, desarrollan acciones en cada uno de estos ámbitos, mediante la implantación de planes y programas.



### Brasil

El objetivo de las concesionarias de Brasil es reducir un 50% el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en el período entre 2011 y 2020, de acuerdo con la meta definida por la Década de Acción sobre la Seguridad Vial promovida por Naciones Unidas.

En este sentido, se han llevado a cabo un total de 37 acciones operacionales y 225 acciones de mejora de las infraestructuras, principalmente la instalación de barreras metálicas, el refuerzo de la señalización, la mejora de la iluminación y la instalación de radares, entre otras.

Destaca en el ámbito de la sensibilización, el apoyo de la organización a la campaña Mayo Amarillo, un movimiento social nacido en Brasil con el objetivo de elevar la notoriedad de los accidentes de tráfico y

sensibilizar así a la sociedad en general sobre la importancia de la seguridad vial.

El mes de septiembre ha sido el mes de la seguridad vial, en el que se han implantado 936 acciones en las concesionarias y la sede central, dirigidas a comunicar la educación vial a más de 950 mil personas durante todo el mes. Otros grupos de interés como las escuelas han llevado a cabo acciones con el apoyo de la organización en el marco del mes de la seguridad vial.

El segundo foro de seguridad vial ha inaugurado el mes de la seguridad, y ha contado con la participación de más de 200 personas representantes de diferentes grupos de interés.

Los temas tratados en el foro han contemplado las tecnologías para la seguridad vial, el uso del cinturón de seguridad, la incidencia de la educación en el cambio de

cultura de tráfico y los avances y retos de la década mundial para la seguridad vial. En el marco del foro se ha firmado un acuerdo con el Instituto de Tráfico del Estado de Sao Paulo, para la realización de acciones de sensibilización en todo el estado.

Durante el año 2015 se han llevado a cabo diversas campañas de sensibilización, entre las que destacan la instalación de 150 carteles de gran tamaño en las carreteras, junto con la distribución de más de 200 mil folletos en las plazas de peaje, con mensajes vinculados

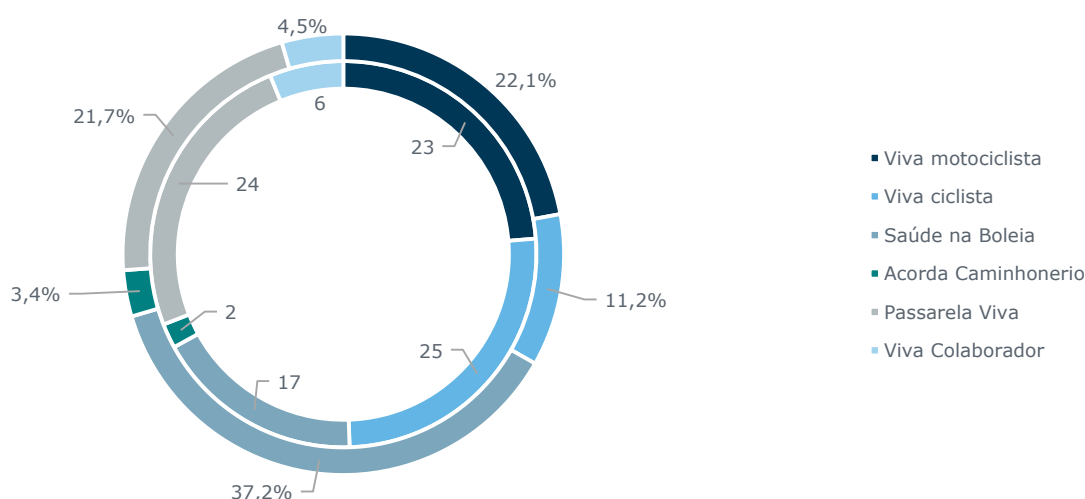
a los principales factores de riesgo al volante; concretamente el uso del cinturón de seguridad, el uso del teléfono móvil al volante y el alcohol y el exceso de velocidad.

Asimismo, han continuado las campañas de *Operación verano*, *Saúde na Boleia*, *Viva Ciclista*, *Viva Motociclista* y *Passarela Viva*, en las que han participado más de 14 mil personas en todas las concesionarias, junto con la implicación de 73 mil estudiantes en 84 ciudades en el *Projeto Escola*.

## Educación y sensibilización vial en Brasil

Las acciones continuadas y de largo recorrido en materia de educación y sensibilización vial han continuado durante el año 2015, con un total de 97 campañas realizadas y 14,9 mil personas usuarias atendidas en todas las concesionarias de Brasil.

Número de campañas (círculo interior) y porcentaje de personas usuarias atendidas (círculo exterior)



Las campañas de educación vial desarrolladas durante el año 2015 han sido las siguientes:

- Campaña "Acorda Caminhoneiro": Centrada en sensibilizar al grupo de profesionales del transporte en camiones sobre los riesgos de la somnolencia al volante. El objetivo es reducir el índice de colisiones traseras que implican a este colectivo, y la campaña se ha desarrollado con la participación de otros grupos de interés en diferentes concesionarias.
- Campaña "Saúde na Boleia": Anteriormente conocida como el programa "Viva Saúde", está dirigido también al colectivo de camioneros, y persigue la promoción de la salud entre ellos, mediante la realización de chequeos médicos generales en las estaciones de servicio y puntos de parada.
- Campaña "Viva motociclista": Esta campaña está dirigida específicamente al colectivo de personas que se desplazan en motocicleta, y se compone de acciones preventivas y educativas como la inspección gratuita de los elementos vinculados a la seguridad vial de los vehículos (estado del sistema de frenos, los neumáticos, las luces, la transmisión, los amortiguadores,...), la realización de chequeos médicos a los conductores, y la distribución de folletos con recomendaciones de conducción, entre otras.
- Campaña "Viva ciclista": Dirigida al colectivo de ciclistas que circulan por los laterales de las autopistas, la campaña cuenta con la participación de grupos de interés externos y se centra en aquellos tramos en los que

es más frecuente la presencia de este colectivo. Entre las acciones que se desarrollan, se distribuyen recomendaciones sobre buenas prácticas de tráfico, junto con adhesivos reflectantes y antenas protectoras.

- Campaña "Passarela Viva": Los peatones que transitan por las vías colindantes de las autopistas son el público de esta campaña, que incentiva el uso de las pasarelas instaladas para cruzar las autopistas mediante la distribución de recomendaciones en los puntos críticos y vías más apartadas.
- Campaña "Viva colaborador": La extensión de la sensibilización a las personas trabajadoras de la organización es un factor clave para la difusión exponencial de las mejores conductas en materia de seguridad vial en la carretera, tanto en lo referente a desplazamientos por cuestiones profesionales como personales.

Además de estos programas, se han llevado a cabo visitas guiadas para escolares en las autopistas, y el "Projeto escola" ha continuado la labor de educación para humanizar el tráfico con la implicación de docentes de todas las escuelas que forman parte del proyecto, junto con los estudiantes. En el marco del proyecto también se han realizado campañas específicas como el concurso de frases (ha contado con la participación de 10.121 estudiantes y 704 educadores), la campaña "Passeio Ciclistico", jornadas y actos de comunicación y educación con educadores en el marco de la semana nacional de tráfico, y otras acciones vinculadas.

## Francia

Las campañas de seguridad vial desarrolladas en las autopistas francesas en 2015, se han centrado en el uso del teléfono durante la conducción, especialmente tras los resultados del informe del observatorio del comportamiento en la autopista y de una encuesta realizada por la asociación ASFA, en la que el 55% de las personas consultadas afirmaba haber utilizado el teléfono mientras estaban al volante.

El objetivo de las campañas es incidir sobre los comportamientos durante la conducción, puesto que se trata de uno de los factores de especial incidencia en la seguridad vial, y la campaña del año 2015 ha sido realizada también en inglés, con el objetivo de incluir a personas visitantes en las campañas.

Asimismo, el observatorio del comportamiento en la autopista ha publicado los resultados del informe anual de análisis de conductas, en los que destaca la incidencia de las campañas realizadas los años precedentes en relación con el uso del cinturón de seguridad y el respeto de la distancia de seguridad, puesto que los comportamientos en este sentido han mejorado.

Algunas conductas de riesgo que persisten incluyen el exceso de velocidad, el uso inadecuado de los carriles, la falta de señalización mediante intermitentes, y no respetar la distancia de seguridad.

## España

Además de la realización de los simulacros, se han desplegado diferentes medidas operacionales:

- La sustitución de sistemas de contención por nuevos sistemas con mayor capacidad y menor índice de severidad.
- La sustitución de marcas viales y señales verticales por otras nuevas, para mejorar el nivel de retroreflexión e incorporación de resaltos en las mismas para aviso acústico de seguridad en el momento de su pisado, así como para mejorar la información al usuario.
- La sustitución de valla de cerramiento por otra nueva con mayor nivel de cerramiento y durabilidad.
- La implantación de pantallas acústicas en edificaciones situadas en las inmediaciones de la autopista.
- La renovación y nueva implantación de equipos de información con tecnología de comunicación variable (paneles de mensajería variable, contadores de tráfico, instalaciones de seguridad en túneles,...).

El estudio de tramos de densidad de accidentes iniciado en el año 2014 ha continuado durante 2015, y se han analizado 28 tramos que totalizan 45,9 kilómetros.

El informe contempla la formalización de un estado de situación de las infraestructuras en relación con los factores que inciden sobre la densidad de accidentes en cada tramo, especialmente aquellos vinculados a las características de la vía, con el objetivo de identificar propuestas de mejora que puedan integrarse en proyectos de mantenimiento futuros.

Para poder llevar a cabo la identificación de tramos y la creación de las correspondientes fichas de estudio, se

ha contado con la participación transversal de la Dirección de Soporte a la Explotación junto con las direcciones de cada Red y las personas responsables de mantenimiento y conservación de cada gerencia, y además se han instalado elementos de seguridad de prevención de accidentes.

De forma paralela, se han llevado a cabo inspecciones de seguridad viaria (ISV) en un tramo de 94 kilómetros de autopista. Las ISV son revisiones detalladas de los elementos de la carretera, con el fin de identificar aquellos en los que se requiera una actuación de mantenimiento para mejorar la seguridad de la circulación, teniendo en cuenta la normativa vigente y las buenas prácticas relacionadas con la seguridad vial.

Entre los resultados derivados de estas inspecciones se han identificado acciones concretas, como aumentar la señalización horizontal de guiado en peaje, ordenar las maniobras de acceso a las áreas de mantenimiento, mejorar el balizamiento de acceso a áreas de servicio, e incrementar la señalización en intersecciones. Está previsto que se continúen estas inspecciones, asistidas

por un equipo de inspección, durante los próximos cuatro años, dando cobertura al total de autopistas de la red española.

#### Educación y sensibilización

Destaca la realización de una formación específica para los profesionales del área de seguridad de las empresas de transporte colectivo más importantes de toda España. La formación ha contado con 16 personas participantes y se ha centrado en conducir con seguridad en el interior y exterior de un túnel.

La jornada ha incluido una sesión teórica en la que se han facilitado recomendaciones para la actuación de estos profesionales ante emergencia en túneles, una visita al Centro de Operaciones para conocer el despliegue de tecnología orientada a la seguridad de las personas usuarias de las autopistas y los protocolos de actuación en caso de emergencia en túneles, y por último un recorrido a través del Túnel I y una de las galerías de evacuación, para identificar visualmente los elementos de seguridad instalados.

## Simulacros de vialidad en España

*La realización de simulacros de vialidad permite el desarrollo de procedimientos y herramientas de respuesta ante potenciales situaciones de emergencia derivadas de la propia actividad operacional. Durante 2015 las autopistas de España han realizado un total de nueve simulacros de vialidad contemplando distintos escenarios, y con la participación de grupos de interés internos (toda la organización) y externos (Protección Civil, cuerpo de bomberos, autoridades de tráfico y medios de comunicación), además de otros simulacros de vialidad invernal.*

*Las acciones han incluido la definición previa de los objetivos de cada simulacro, junto con los escenarios y las acciones de mejora necesarias, la movilización extraordinaria de todo el personal de pista y del centro de operaciones, la coordinación de la Dirección estratégica y de la Dirección operativa con los diferentes miembros de la organización y los grupos de interés externos, y la comunicación y elaboración de materiales comunicativos de todas las acciones realizadas.*

*Tras la realización de los simulacros, se han identificado las siguientes oportunidades de mejora:*

- *La implantación continuada de aspectos de gestión de incidencias de carácter ambiental en los planes de formación de todas las personas trabajadoras, y la realización de prácticas específicas para el entrenamiento de las personas de los Centros de operaciones en el ámbito de las comunicaciones y la evaluación de incidentes y toma de decisiones inmediata.*
- *La información y actualización de los puntos de acceso a los túneles y a pista, las aperturas de pasos de mediana y las ubicaciones seguras.*
- *La realización de acciones de trabajo conjunto con los grupos de interés externos implicados para el estudio y revisión de los Planes de autoprotección, así como para intercambiar valoraciones sobre la resolución tanto de simulacros como de incidencias.*
- *La revisión de la idoneidad de incorporar más personas observadoras en aquellos simulacros con escenarios más complejos, junto con la promoción de incentivos para la participación de grupos de interés externos en los simulacros.*

## Chile

Todas las concesionarias de Chile cuentan con procedimientos de gestión de emergencias, con el objetivo de definir los criterios de actuación de los equipos de emergencias.

Asimismo, durante el año 2015 se ha realizado la campaña de seguridad vial en el periodo de Fiestas Patrias bajo el lema "Que tu retorno sea sin chofer", que ha contado con la participación de diferentes grupos de interés, y se ha continuado con el Proyecto Escuela, enfocado a trabajar la seguridad vial por parte del profesorado y el alumnado de forma que se contribuya a crear una cultura vial en la sociedad.

## Argentina

Una de las concesionarias de Argentina ha llevado a cabo un simulacro de accidente con transporte de hidrocarburos y derrame de producto, que ha contado con la participación de diferentes grupos de interés, tanto internos como externos, con el objetivo de reducir los tiempos de respuesta en las comunicaciones y mejorar la coordinación de las tareas en el trabajo de campo. El simulacro ha incluido dos sesiones de trabajo, una de carácter teórico y otra de carácter práctico.

### Educación y sensibilización

Por un lado, en una de las concesionarias de Argentina se han desarrollado dos campañas de educación vial. La primera, bajo el lema "Conduzcamos mejor" ha permitido formar a un total de dos millones de conductores desde sus inicios, y se ha centrado en el respeto de los carriles como temática del año 2015. La segunda, bajo el lema "Aprendamos mirando" se centra en la formación de los usuarios respecto a las señales verticales y su conocimiento. De forma acumulada, se han formado a más de 1,2 millones de personas, y dispone de material didáctico para alumnos.

Por otro lado, la campaña de seguridad vial dirigida a escuelas cuenta con la formación explícita de 600 docentes implicados en la educación de más de 25.000 alumnos de diferentes escuelas, tanto públicas como privadas, especiales y de adultos, de los municipios por los que transita la autopista.

## Puerto Rico

Destacan los trabajos para la actualización del manual de emergencia existente en una de las concesionarias del país, con el objetivo de formalizar la respuesta a diferentes situaciones de emergencia que puedan producirse, y asegurar así la protección de todas las personas involucradas, tanto personas usuarias como trabajadores y otros grupos de interés.

### Educación y sensibilización

Una de las concesionarias de Puerto Rico ha llevado a cabo una campaña de seguridad vial en colaboración con otros grupos de interés, dirigida a jóvenes de 13 a 17 años, mediante la escenificación de una obra experimental que se lleva a cabo en los teatros de cada municipio. Un total de 2.500 menores de escuelas públicas han participado en esta campaña.

Asimismo, está previsto el inicio de una campaña específica para niños y niñas de 7 a 11 años, cuyo objetivo es el de aprender y trabajar los comportamientos en la autopista, mientras los menores circulan por un pueblo ficticio adecuado para tal fin.

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

La incorporación de aspectos y consideraciones ambientales y sociales en el desarrollo de nuevos productos y servicios posibilita la generación de sinergias positivas en el ámbito operacional directo, y potencia la innovación en base a impactos ambientales y sociales positivos.

### Autopistas

Además de trabajar para asegurar el máximo nivel de seguridad vial en todas las autopistas gestionadas por Abertis, lo que supone uno de los impactos sociales más significativos de la actividad de la organización, existen otros aspectos, tanto a nivel ambiental como social, que pueden ser integrados, con el objetivo de maximizar el retorno ambiental y social del uso de las infraestructuras.

A nivel ambiental se llevan a cabo campañas de sensibilización entre los usuarios de la autopista, que incluyen temáticas como la correcta gestión de residuos o la preservación del medio ambiente.

Por otro lado, han continuado los servicios de compartir coche habilitados en las páginas web de algunas concesionarias de España y Francia, así como la discriminación de tarifas a favor de los vehículos menos contaminantes, en aquellos casos en los que existe la posibilidad, en un marco de colaboración público privada, de acuerdo con los términos definidos en cada uno de los países. En España un total de 1.595 vehículos se han acogido al sistema ECOVIAT, 5.750 vehículos al descuento por Vehículo de Alta Ocupación y 138 vehículos a los descuentos vinculados al vehículo eléctrico.

La implantación del sistema de telepeaje, que permite reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos que transitan por las autopistas, ha continuado la tendencia de expansión.

Así, el 44,1% del total de transacciones del año 2015 y el 48,3% del total de ingresos han sido vinculados al uso del sistema de telepeaje (lo que supone un incremento de un 16,2% y un 5,3% respectivamente, afectado en parte por el incremento del alcance en Argentina y Puerto Rico). Cabe destacar que todos los países han incrementado el porcentaje de uso de este sistema, implantado en todas las concesionarias salvo dos autopistas chilenas.

#### Porcentaje de uso de telepeaje<sup>iii</sup>

	2014		2015	
	Transacciones	Ingresos	Transacciones	Ingresos
Brasil	45,0%	58,7%	47,0%	61,3%
Francia	42,2%	49,1%	43,7%	50,9%
España	41,6%	41,1%	42,6%	42,6%
Chile	3,1%	5,2%	11,9%	11,4%
Argentina	27,0%	30,0%	34,1%	35,2%
Puerto Rico	74,3%	74,6%	92,5%	91,5%

Asimismo, la Fundación Abertis ha formalizado un convenio de colaboración con la Fundación ONCE, con el objetivo de identificar y promover medidas de mejora de prestaciones y condiciones del servicio para el colectivo de personas con discapacidad y con movilidad reducida. En este sentido, el marco de colaboración contempla las posibilidades de la innovación al servicio de la inclusión social, de forma que las infraestructuras

de transporte puedan ser utilizadas en igualdad de condiciones por parte de todas las personas usuarias, con mayor eficiencia e interactividad.

De igual modo, las autopistas en España han colaborado en el proyecto de mejora y transformación de las áreas de servicio, mediante el rediseño, la mejora y la modernización de las mismas, incorporando servicios de valor añadido, como conexión a Internet gratuita, una



nueva oferta gastronómica y zonas infantiles mejoradas, destinados a mejorar la experiencia de la persona usuaria.

Cabe destacar el incremento de uso de las zonas de descanso específicas para transportistas existentes en las autopistas de España. Tras cuatro años desde su entrada en funcionamiento, las dos áreas de servicio

han registrado una ocupación media diaria del 62%, siendo del 82% durante el periodo nocturno y un 100% los fines de semana. Durante 2015, estos espacios con capacidad para 173 plazas, han recibido 46.827 visitas, un 7% más que en el mismo periodo del año anterior, siendo el elemento más valorado el de la seguridad.

## Puntos de recarga eléctrica en autopistas

*Uno de los impactos ambientales más significativos del transporte terrestre es el consumo de combustibles y la generación de emisiones de gases de efecto invernadero. El análisis de la huella de carbono de la organización muestra la estimación de las emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente que generan los vehículos que transitan por las autopistas, y el volumen que dichas emisiones suponen en relación con el resto de emisiones directas e indirectas de la organización. El desarrollo de nuevas tecnologías en el transporte, y su extensión entre las personas usuarias, requiere de la adaptación de las infraestructuras para su potenciación y correcta implantación.*

*El vehículo eléctrico es una de las tecnologías con mayor capacidad de incidencia sobre la contribución al cambio climático del transporte terrestre, siendo todavía una tecnología que no está extendida debido a ciertas limitaciones, entre las que se encuentran el nivel de autonomía o una oferta limitada y de coste elevado en términos comparativos a los vehículos tradicionales.*

*Con el objetivo de facilitar y promover el uso del vehículo eléctrico, las autopistas francesas participan en el proyecto cofinanciado por la Unión Europea Corri-Door, cuyo objetivo es el de instalar un total de 200 nuevos puntos de recarga eléctrica rápida, distribuidos por todo el territorio francés. La localización de los nuevos puntos contempla aquellos ya existentes previamente, asegurando que entre punto y punto existe una distancia máxima de 80 kilómetros. De este modo, una de las limitaciones del uso del vehículo eléctrico en largos recorridos, la autonomía, queda compensada por el incremento de infraestructuras de recarga. Los puntos de recarga son universales y están adaptados a los diferentes dispositivos de carga de los modelos de vehículos existentes y la carga rápida permite que en treinta minutos el vehículo pueda recuperar un 80% de batería. Además la energía suministrada en los puntos de carga es de origen renovable.*

*Los resultados del proyecto permitirán incrementar el conocimiento acerca de las expectativas de los usuarios sobre este tipo de servicios, la viabilidad económica y los modelos de negocio vinculados, y el despliegue de una red de infraestructura de carga interconectada en todo el territorio europeo.*



## Telecomunicaciones satelitales

La capacidad de conectar zonas remotas a Internet y servicios de telecomunicaciones, además de transmitir contenidos y hacerlos llegar a un número mayor de usuarios, de mejorar las conexiones en casos de emergencias y de permitir soluciones de conexión que den respuesta a diversidad de situaciones, como por ejemplo el caso de las comunicaciones marítimas, constituyen las principales oportunidades para la consideración de aspectos e impactos sociales en el desarrollo de productos y servicios.

En este sentido, se han mantenido activos los proyectos de investigación y desarrollo en los que está implicada la organización, como el Proyecto Prometeo y el

Proyecto Intogener en el ámbito de la sostenibilidad ambiental, y el Proyecto Ignis en el ámbito de las emergencias y la salud, junto con otros proyectos de innovación vinculados a la distribución de servicios vía satélite en el hogar, la televisión en 3D y la televisión conectada.

Asimismo, destaca la organización y coordinación de la convocatoria del Premio al Mejor Proyecto de Innovación para Satélites de Telecomunicaciones, que el año 2015 ha sido concedido al proyecto "Plataforma Térmica Modular para Satélite", una solución que permite el desarrollo de satélites más potentes, compactos y eficientes.

## Potenciando la conectividad

*La conexión vía satélite es capaz de superar las barreras físicas vinculadas a hacer llegar la señal en localizaciones que bien por su ubicación, al tratarse de áreas remotas o de acceso complicado, bien por sus características, como por ejemplo los trenes en movimiento, es muy dificultoso o casi imposible. Durante el año 2015, se han llevado a cabo diferentes proyectos destinados a continuar avanzando en la provisión de señal de telecomunicaciones en estos lugares:*

- *Proyecto piloto de conectividad en trenes: La solución, implantada en el marco del proyecto piloto en un tren de alta velocidad (AVE), combina las conexiones vía satélite con las de 3G-4G a lo largo de todo el recorrido. El acceso wifi permite la conexión de más de 400 personas de forma simultánea y alcanza un gran ancho de banda mediante la combinación de las tecnologías disponibles. Además, la oferta de servicios se amplía con la posibilidad de disponer de televisión en directo, información relativa al viaje en tiempo real, un servidor de contenidos audiovisuales y servicios de audio y kiosco de prensa.*
- *Reducción de la brecha digital en Colombia: En el marco del proyecto gubernamental promovido por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones de Colombia "Kioscos Vive Digital", telecomunicaciones satelitales junto con un operador de telefonía, ha obtenido la licitación para instalar, operar y administrar 648 kioscos digitales en siete departamentos del país. Los kioscos digitales son puntos de acceso a internet en zonas rurales o bien aisladas, que permiten además del acceso a Internet y a servicios de voz y datos, la formación y sensibilización a personas que hasta el momento habían permanecido excluidas, en ámbitos como la alfabetización digital y el gobierno electrónico, entre otros.*
- *Conexión en zonas rurales de México: Durante 2015 se ha formalizado un acuerdo con una empresa de telecomunicaciones de México que permitirá dar acceso a Internet de banda ancha a más de 8.700 espacios públicos en poblaciones rurales o remotas de México. Esta cifra engloba tres de las cuatro zonas que conforman la red 10K, una iniciativa del proyecto México Conectado, desarrollado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), que tiene como objetivo dotar de acceso a Internet a más de 10.000 escuelas, centros de salud, bibliotecas, centros comunitarios y otras instalaciones de la Administración mexicana localizadas en poblaciones que no tenían conectividad a banda ancha.*

## Satisfacción y atención

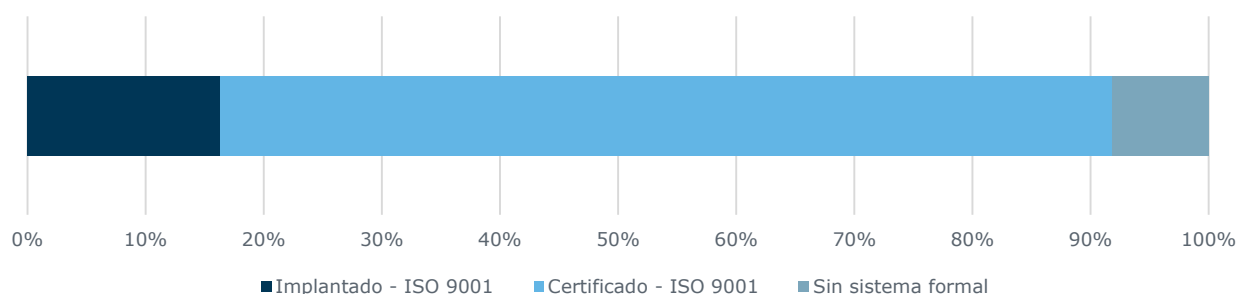
La implantación de sistemas de gestión de la calidad es la principal herramienta mediante la que se canaliza el desarrollo de procedimientos y prácticas vinculadas a la mejora continua de la comunicación y relación con el cliente, además del servicio prestado.

El 91,8% de la cifra de negocio dispone de un sistema de gestión de la calidad implantado, siendo un 75,5% certificado de acuerdo con el estándar internacional ISO 9001 (2008).

Las autopistas de Brasil disponen de un sistema implantado, pero no certificado (si bien se han llevado a cabo auditorías internas del mismo durante 2015 en algunas de las concesionarias con el objetivo, entre otros, de adecuar el sistema a la actualización de la norma de 2015), igual que en parte de Francia.

En España el sistema está certificado, del mismo modo que en una de las concesionarias de Argentina y una de Puerto Rico. Chile por su parte, se encuentra en proceso de implantación de un sistema de gestión común para todas las concesionarias.

Sistemas de gestión de la calidad según cifra de negocio



## Objetivos y acciones

Uno de los aspectos principales de los sistemas de gestión de la calidad es el establecimiento de objetivos anuales de mejora continua, y el seguimiento de los mismos, junto con la implantación de acciones vinculadas a su consecución.

Destaca como aspecto relevante la atención y comunicación llevada a cabo con los usuarios y clientes, tanto de autopistas como de telecomunicaciones satelitales, así como su satisfacción. Todas las concesionarias disponen de mecanismos formales de comunicación y contacto directo con los usuarios de las autopistas, de acuerdo con los marcos de protección de la confidencialidad existentes en cada país, y los términos acordados en los contratos de concesión de las autopistas.

Las concesionarias de Brasil han desarrollado acciones vinculadas a los objetivos específicos del sistema de gestión relacionados con la satisfacción del cliente, el periodo de respuesta a las comunicaciones recibidas, así como otros vinculados al servicio prestado en las cabinas de peaje, los tiempos medios de respuesta en caso de emergencias, el mantenimiento de las infraestructuras, la formación de las personas trabajadoras, el desarrollo de programas ambientales y

el desempeño de los proveedores. Mensualmente se lleva a cabo un seguimiento y registro del desempeño para cada uno de los indicadores del cuadro de mando.

De igual modo, las autopistas de Francia han desarrollado un nuevo espacio web accesible desde los dispositivos móviles junto con una aplicación descargable, que persigue facilitar toda la información relevante sobre el estado de las autopistas en tiempo real, además de permitir mejorar los servicios de atención a través de herramientas de geolocalización e inclusión de todo tipo de información relacionada con la experiencia de uso de las autopistas.

En el caso de España, los objetivos y acciones establecidas en el sistema de gestión integrado, vinculadas a la relación y comunicación con el cliente, contemplan el seguimiento explícito de las reclamaciones recibidas, la mejora de la gestión comercial y la facturación.

Durante el año 2015 se ha desarrollado y puesto en marcha un plan de orientación al cliente, con el objetivo de mejorar la experiencia de las personas usuarias en cada uno de los contactos con la organización, persiguiendo así superar las expectativas de este grupo de interés. El plan incluye la realización de jornadas internas de sensibilización entre todos los trabajadores, el desarrollo de un programa específico de formación,

la definición de indicadores de seguimiento de la atención al cliente en los canales de comunicación tradicionales directos y la implantación de planes de acción específicos dirigidos a modificar la percepción de los usuarios de su experiencia.

En lo referente a canales de comunicación, destaca el desarrollo de una aplicación para terminales móviles, que mediante un sistema de voz para evitar las distracciones al volante, proporciona información en tiempo real sobre el tráfico, permitiendo la creación de alertas específicas, así como la conexión directa con los centros de operaciones para solicitar asistencia y comunicar y compartir cualquier detalle sobre posibles incidencias en pista, tarifas y otros servicios relacionados. Cerca de 34.000 personas han descargado la aplicación durante los seis meses de existencia desde su implantación a mediados de año.

En la misma línea, se ha habilitado un servicio de chat instantáneo a través de la página web autopistas.com, con el objetivo de facilitar la navegación web y la atención a dudas y consultas en el mismo momento de la navegación, reduciendo así el número de consultas genéricas recibidas por el centro de atención al cliente telefónico. Desde su puesta en funcionamiento, el servicio de chat ha atendido más de 33.000 consultas directas. De igual modo, se han implantado acciones para mejorar la calidad ofrecida a las personas usuarias

en su relación con el call center, y reducir el tiempo de gestión y respuesta de las comunicaciones. Entre dichas acciones, se encuentran la implantación de un nuevo esquema de respuesta, la formación específica de los agentes implicados y el establecimiento y seguimiento de indicadores de calidad de respuesta.

Las autopistas chilenas han centrado esfuerzos en la implantación del sistema de gestión y la homogeneización de procedimientos, además de la realización de una auditoría interna del mismo. Los objetivos priorizados incluyen mejorar el grado de satisfacción de los usuarios, junto con el cumplimiento de requerimientos recibidos por parte de los grupos de interés.

Argentina dispone de objetivos de mejora en relación con la comunicación y la atención a las consultas recibidas, y Puerto Rico ha centrado los esfuerzos en el seguimiento y mejora del proceso de peaje.

Por su parte, telecomunicaciones satelitales ha contemplado entre sus objetivos la consolidación de la implantación del nuevo modelo de atención al cliente desarrollado el año 2014, el incremento del nivel de satisfacción al cliente y el despliegue de procedimientos para la obtención de la certificación ISO 27001 de seguridad de la información, cuya consecución ha sido lograda.

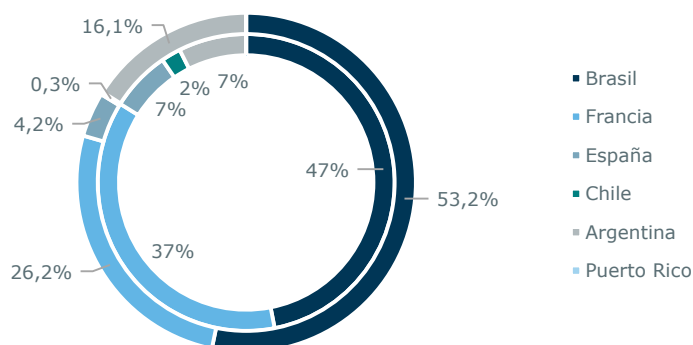
#### Comunicaciones recibidas y porcentaje de atención – Autopistas

		Consultas	Quejas	Sugerencias
Brasil	Recibidas	995.879	38.269	641
	% Atendidas y resueltas	99,6%	87,5%	64,7%
Francia	Recibidas	505.833	3.595	0
	% Atendidas y resueltas	100,0%	100,0%	---
España	Recibidas	79.025	3.217	81
	% Atendidas y resueltas	98,8%	97,0%	97,5%
Chile	Recibidas	3.000	1.803	83
	% Atendidas y resueltas	93,3%	97,0%	100,0%
Argentina	Recibidas	299.481	12.473	30
	% Atendidas y resueltas	100,0%	93,6%	80,0
Puerto Rico	Recibidas	0	16	0
	% Atendidas y resueltas	---	100,0%	---

## Comunicaciones recibidas y porcentaje de atención – Telecomunicaciones

		Consultas	Quejas	Sugerencias
Telecomunicaciones satelitales	Recibidas	8.500	528	1
	% Atendidas y resueltas	100,0%	100,0%	100,0%

Distribución de comunicaciones recibidas totales por país (2015 círculo exterior y 2014 círculo interior)



El número de comunicaciones recibidas se han incrementado en relación con el año anterior, debido por una parte al incremento del alcance de los datos. De igual modo, las variaciones que se han producido en los datos de Brasil están relacionadas con el cambio de metodología de recopilación de los datos en algunas concesionarias, así como por la relación directa que parte de las comunicaciones tienen con las actuaciones desarrolladas en las infraestructuras y cambios en el sistema de telepeaje (en periodos de más actividad se registran mayor número de comunicaciones).

Los datos han variado significativamente en el caso de Chile debido, a la modificación en la metodología de recopilación de los datos en una de las concesionarias, y a la habilitación de un correo electrónico de contacto para potenciar las comunicaciones con los usuarios, además de la puesta en marcha de un nuevo sistema de telepeaje que ha generado el incremento de las consultas realizadas por parte de los usuarios.

Finalmente, en el caso de telecomunicaciones satelitales, el incremento está vinculado por un lado a la modificación de la metodología, y por otro lado a la disposición de más registros gracias al nuevo sistema de atención al cliente implantado.

El cumplimiento normativo es uno de los aspectos que contemplan los sistemas de gestión. Durante 2015, se ha recibido una sanción por importe de 1.827,5 euros, por incumplimientos de carácter administrativo vinculados al retraso en la entrega de la programación mensual de servicios de conservación de la autopista, y otra sanción administrativa por valor de 1.821,3 euros relacionada con el mantenimiento del equilibrio

económico financiero de la actividad según los términos del contrato de concesión, ambas en dos concesionarias de Brasil.

Asimismo, se ha recibido una sanción por valor de 3.300 euros en una de las concesionarias españolas, relacionada con la no adecuación de la limpieza de la calzada tras la realización de unas obras. Una vez identificados los hechos, se ha llevado a cabo la limpieza correspondiente.

Por otro lado, se han recibido dos sanciones por valor total de 6.910,7 euros en una de las concesionarias chilenas, relacionadas con la falta de señalización de desvío para prevenir a los usuarios sobre la realización de labores de mantenimiento por un lado, y por otro lado con la acumulación de residuos y la desinfección de las instalaciones. En este sentido, se ha reforzado el procedimiento de señalización vial definido para los trabajos en la autopista, además de proceder con la renovación de las señaléticas más antiguas, y se ha incrementado la periodicidad de retiro de las basuras, además de limitar el acceso de terceras personas a los contenedores e incrementar la periodicidad de los trabajos de desinfección de instalaciones.

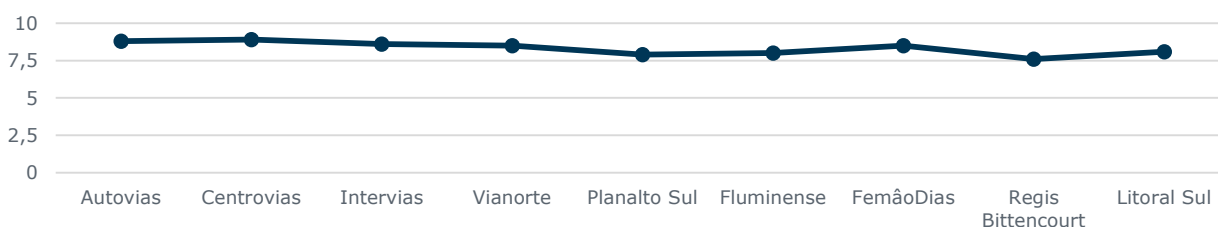
Finalmente, una de las concesionarias de Argentina ha recibido un total de 56 sanciones por importe de 267.970,7 euros relacionadas con la señalización, el mantenimiento, la iluminación, la gestión de los residuos y el estado de las cunetas en las infraestructuras. Todos los incumplimientos relacionados han sido resueltos mediante la aplicación de las medidas correspondientes, y se encuentran todas en fase de recurso.

## Encuestas de satisfacción a usuarios y clientes

Las diferentes concesionarias de Brasil han llevado a cabo durante 2015 una encuesta de satisfacción a los usuarios de las autopistas, de forma conjunta en el total de la red. La encuesta ha contado con la participación de un total de 1.453 personas usuarias de las autopistas, a las que se ha realizado una entrevista personal. El perfil medio de la persona usuaria entrevistada es un varón, de 35 a 50 años, con estudios básicos, que se desplaza en vehículo pesado por la autopista debido a motivos laborales.

La nota media de las concesionarias brasileñas es de un 8,3 en una escala de 0 a 10, siendo algo superior la valoración media de las concesionarias estatales (8,7) frente a las federales (8,0). La valoración global es elevada, puesto que ninguna de las concesiones ha recibido una valoración inferior a 7,6. Asimismo, se ha podido observar que el nivel de exigencia de las personas usuarias es elevado, puesto que todos los atributos han sido valorados con un 9,5 o superior. Cabe priorizar acciones en los ámbitos de telecomunicaciones, seguridad vial, información vía internet y drenaje, así como continuar trabajando para la mejora de la calidad de la pista y la iluminación, el impacto acústico, la atención al cliente y la comunicación.

### Resultados de las encuestas de satisfacción en Brasil



Por otra parte, las autopistas en España han realizado una encuesta de satisfacción al cliente enfocada a analizar su percepción sobre la calidad de los servicios prestados, e identificar puntos de mejora, ampliar información sobre el grado de conocimiento que tienen las personas usuarias acerca de los canales de comunicación a su disposición y de los productos y servicios prestados por la organización. Han participado un total de 2.868 personas, tanto usuarias habituales de los servicios, así como usuarias de un panel externo de usuarios no habituales, que hacen uso de los servicios prestados tanto por motivos profesionales como personales, con diferentes frecuencias. Los resultados muestran un incremento generalizado de las valoraciones obtenidas en todos los ámbitos analizados en relación con el año 2013, debido en gran parte a las acciones realizadas, tanto a nivel comunicativo como de conservación, remodelación y modernización de las infraestructuras y los peajes. La valoración global de la autopista ha alcanzado un 6,97 sobre 10, y se han identificado como principales ámbitos con recorrido de mejora la información sobre el estado del tráfico y las incidencias, la seguridad vial, el mantenimiento y señalización de las infraestructuras, y la rapidez del paso por el peaje.

De igual modo, dos de las autopistas chilenas han llevado a cabo una encuesta común, que ha contado con la participación de 609 personas usuarias, a las que se ha realizado una entrevista. El índice medio de satisfacción ha sido de un 6,7, siendo los atributos mejor valorados la rapidez en el desplazamiento en la ruta, la información relacionada a través de los diferentes medios de comunicación, la tecnología de pago en peajes, el tiempo de respuesta en asistencia y la calidad de atención del personal. Asimismo, cabe continuar trabajando en los aspectos de iluminación, accesos, señalizaciones, medios de pago, pavimentación, áreas de servicio y tarifas. Finalmente, Puerto Rico lleva a cabo una encuesta cada dos años, por lo que el dato considerado hace referencia a la última encuesta de satisfacción vigente que corresponde al ejercicio 2014, en la que participaron un total de 650 personas usuarias con un resultado de percepción de satisfacción de un 3,6 sobre 5.

Telecomunicaciones satelitales ha llevado a cabo una encuesta de satisfacción de clientes de forma alineada con el año anterior, en la que han recibido el mayor número de respuestas con un alcance del 57,2% del total de empresas clientes. El índice neto de satisfacción es del 80,3%, mientras que el año 2014 era de 77%, además de que todas las cuestiones comunes han sido mejor valoradas que el año anterior. Se han detectado como puntos fuertes la consideración de la organización como socia en proyectos futuros, la recomendación de los servicios prestados y el trato personal, así como otros aspectos con recorrido de mejora entre los que se encuentran el portal web de atención al cliente y el call center.

# 6

## Equipo Humano

<a href="#"><u>La relevancia del equipo humano en el desempeño</u></a>	47
<a href="#"><u>Salud y seguridad laboral</u></a>	48
<a href="#"><u>Sistemas de gestión</u></a>	48
<a href="#"><u>Acciones implantadas</u></a>	49
<a href="#"><u>Empleo y desarrollo profesional</u></a>	53
<a href="#"><u>Características del empleo</u></a>	53
<a href="#"><u>Relaciones y participación</u></a>	55
<a href="#"><u>Retribución y beneficios sociales</u></a>	56
<a href="#"><u>Formación</u></a>	57
<a href="#"><u>Diversidad e Igualdad de oportunidades</u></a>	59
<a href="#"><u>Participación de personas con diversidad funcional</u></a>	62

## La relevancia del equipo humano en el desempeño

La salud y la seguridad ocupacional es uno de los aspectos materiales identificados como prioritarios y relacionados con el equipo de personas que desempeñan su labor, tanto de forma directa como indirecta, en la organización. En este sentido, el objetivo es lograr la reducción de accidentes a su mínima expresión en todo el ciclo de vida de la organización, incluyendo a las empresas contratadas y proveedoras.

La calidad del empleo y sus características, el desarrollo profesional, la formación y la evaluación de desempeño

y la igualdad y la diversidad completan los aspectos relevantes en materia de gestión de impactos sociales específicamente relacionados con el trabajo y el colectivo de trabajadores.

Potenciar las relaciones entre el equipo humano y consolidar canales formales e informales de comunicación y gestión de expectativas, junto con la capacidad de las personas de aportar valor añadido a la actividad de la organización y de desarrollarse a nivel profesional en un entorno neutro en materia de igualdad de oportunidades, son los principales objetivos relacionados con los aspectos materiales presentados a continuación.

### **Acciones implantadas y principales resultados 2015**

El 90,6% de la cifra de negocio dispone de un sistema de gestión de riesgos laborales implantado.

Reducción de los accidentes laborales en Brasil un 33% respecto 2014, tanto en hombres como en mujeres.

125 mil horas de formación impartidas en materia de prevención de riesgos laborales, con una inversión total de 930 mil euros.

El 98,1% del total de cargos directivos, el 98,5% de jefaturas y el 48,7% del resto de la plantilla implicadas en DPO.

Media de 22,5 horas de formación por persona trabajadora realizada.

Incremento de la presencia de mujeres en prácticamente todas las categorías profesionales y países.

379 personas con diversidad funcional contratadas en plantilla media equivalente.

## Salud y seguridad laboral

Analizar los niveles de riesgo de cada puesto de trabajo, sistematizar las prácticas preventivas y desarrollar procedimientos y herramientas destinadas a la minimización del riesgo son los principales ámbitos de incidencia en la gestión de la prevención de riesgos laborales en la organización.

### Sistemas de gestión

Los sistemas de gestión permiten formalizar las acciones realizadas bajo un paraguas común y estandarizado. En este sentido, el 90,6% de la cifra de negocio del año 2015 dispone de un sistema de gestión de riesgos laborales implantado, concretamente:

- Todas las concesionarias en Brasil salvo una, disponen de un sistema común de gestión de riesgos implantado en 2014 y consolidado durante 2015, de acuerdo con los estándares definidos por el Ministerio de Trabajo de Brasil.
- En el caso de Francia y España, existe un sistema de gestión implantado y certificado según el estándar internacional OHSAS 18001.
- El modelo de referencia en Chile es el Programa Empresa Competitiva, un sistema de gestión de prevención de riesgos laborales basado en la norma OHSAS 18001 y que está sujeto a una auditoría externa anual. Todas las concesionarias de Chile han llevado a cabo esta auditoría, con resultados positivos en todos los casos.
- Una de las concesionarias de Puerto Rico dispone de procedimientos específicos en materia de gestión de riesgos laborales, pero sin contar con un

sistema de gestión formal implantado. De igual modo, el resto de concesionarias (una en Puerto Rico y dos en Argentina) carecen de un sistema formal implantado, si bien en el caso de Puerto Rico, cabe destacar la realización de un total de diez inspecciones en el marco de un convenio de colaboración con la organización PROSHA.

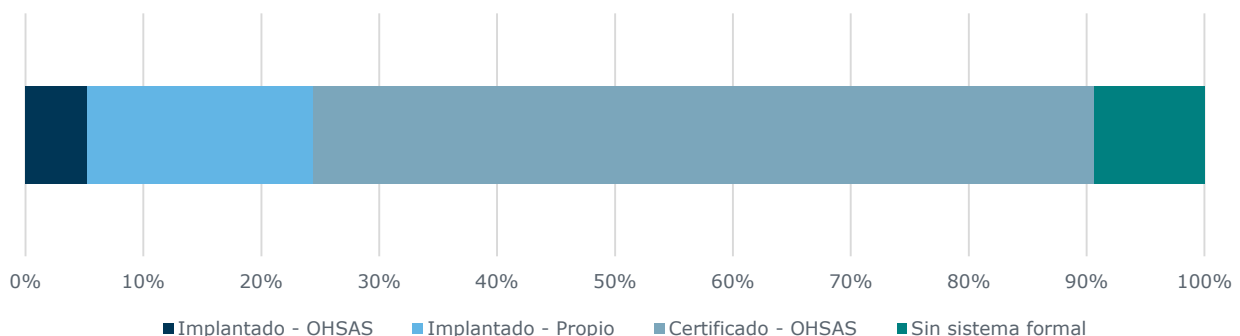
- Telecomunicaciones satelitales en España dispone de un sistema de gestión de riesgos laborales implantado pero no certificado, y en Brasil no existe formalmente un sistema de gestión implantado. Cabe destacar que por segundo año consecutivo, no se ha producido ningún accidente laboral en las actividades de telecomunicaciones satelitales.

El nivel de riesgo de los diferentes puestos de trabajo en general es medio-bajo, siendo más elevado para aquellas personas que están en las plazas de peaje, así como las que llevan a cabo tareas de mantenimiento.

Asimismo, destaca la coordinación de actividades con las empresas contratadas que prestan servicios en las instalaciones de la organización, que el año 2015 han alcanzado un total de 12,2 mil trabajadores, gran parte de ellos pertenecientes a las actividades de autopistas en Brasil (71,1%) y España (14%).

Las concesionarias de Brasil y Chile han incorporado nuevas directrices de salud y seguridad ocupacional en los contratos, y los sistemas de gestión contemplan acciones específicas de coordinación con este grupo de interés que incluye la formación específica y el seguimiento de accidentes producidos, así como la elaboración de un plan de seguimiento diario de seguridad y salud en aquellas ocupaciones de alto riesgo en Brasil.

### Gestión de riesgos laborales según cifra de negocio





### Comités de seguridad y salud

Los comités de seguridad y salud son los principales espacios de coordinación y diálogo para la gestión diaria de cuestiones relacionadas con la implantación de los sistemas y procedimientos de prevención.

Todas las actividades y países, salvo Argentina, Puerto Rico, telecomunicaciones satelitales en Brasil, y la sede central en Barcelona junto con la fundación, disponen de comités de seguridad y salud que dan cobertura a un total del 82,5% de la plantilla a 31 de diciembre.

La implantación del nuevo convenio en autopistas en España ha reducido el número de comités de seguridad y salud para adecuarlo a la nueva estructura interna.

Los comités de seguridad y salud del Grupo se han reunido en un total de 505 ocasiones, tratando cuestiones relacionadas con las siguientes temáticas:

- Condiciones de trabajo y seguridad.
- Evaluaciones de riesgo, inspecciones de seguridad, observaciones, auditorías, y seguimiento de acciones e indicadores.
- Seguimiento de los planes de formación.
- Propuesta de medidas correctivas y mejoras relacionadas con los diferentes aspectos.
- Coordinación de actividades con empresas contratadas.

### Acciones implantadas

Durante el año 2015 se han llevado a cabo inversiones para mejorar el entorno laboral por valor de 1,7 millones de euros, principalmente en las autopistas de Chile y Francia. Las acciones realizadas en Chile incluyen la instalación de sistemas de alarmas, el blindaje y la ampliación de cabinas de peaje y la instalación de sistemas de correo neumático, entre otras.

La formación en aspectos diversos relacionados con la prevención de riesgos laborales es una herramienta fundamental de los sistemas de gestión, y ha alcanzado un total de 124.387 horas y 930 mil euros para el total de las actividades, siendo las autopistas de Brasil, Francia y España las actividades que más formación han realizado en este sentido.

#### Autopistas Brasil

Las acciones desarrolladas por las concesionarias de Brasil han incluido la instalación de sistemas de seguridad en los vehículos pesados, la implantación del

marco normativo interno "Planificación de la seguridad en el trabajo", formación para la gestión de riesgos, la implantación de un programa de auditorías anuales y la implantación de las "Reglas básicas para salvar vidas".

La realización de la Semana Interna Integral de Prevención de Accidentes en el Trabajo (SIIPAT) ha sido el marco de ejecución de las auditorías, además de la realización de talleres y jornadas de formación, con el objetivo de sensibilizar a las personas trabajadoras. Las actuaciones del comité GERAR han continuado durante el año 2015.

De igual modo, se han ejecutado actuaciones de observación de trabajo seguro y visitas a las obras y a las áreas operacionales, se han desarrollado instrucciones específicas, se ha llevado a cabo formación en materia de equipos de prevención y se ha mejorado la protección física de las cabinas de peaje en algunas concesionarias.

#### Autopistas España

Las autopistas en España han trabajado para unificar la información disponible vinculada a la prevención de riesgos laborales, procurando alimentar un aplicativo común mediante el que se realiza el seguimiento de la actualización y revisión de las evaluaciones de riesgo de seguridad en todas las concesionarias. En este sentido se han unificado criterios y se han planificado acciones de mejora derivadas de las revisiones realizadas.

Asimismo, se han realizado evaluaciones de riesgos psicosociales en cinco gerencias, se han revisado y actualizado diferentes procedimientos, junto con la coordinación de actividades con las empresas proveedoras y contratistas, cuyo alcance ha sido ampliado a autónomos y empresas de suministros y se ha iniciado un procedimiento para unificar los servicios externos de prevención.

#### Autopistas Chile

Entre las acciones desarrolladas en el marco del Programa de Empresa Competitiva, las concesionarias de Chile han implantado actuaciones de seguimiento y formación junto con visitas de vigilancia y prevención, han implantado acciones correctivas y han analizado los accidentes que se han producido.

La formación se ha impartido de acuerdo con los niveles de riesgo identificados en cada uno de los puestos de trabajo, y se ha practicado un seguimiento del uso de los equipos de protección disponibles. Asimismo, se ha llevado a cabo un seguimiento específico a las empresas contratadas con el objetivo de asegurar el cumplimiento de los estándares organizacionales de aplicación.

### Autopistas Argentina

La formalización del análisis de riesgos de los puestos de trabajo junto con la realización de visitas de seguimiento e inspección, han sido las acciones principales desarrolladas por una de las concesionarias de Argentina. Asimismo, ha realizado una evaluación mensual del estado de la documentación de las empresas contratadas, y ha impartido formación en materia de prevención de la salud.

### Autopistas Puerto Rico

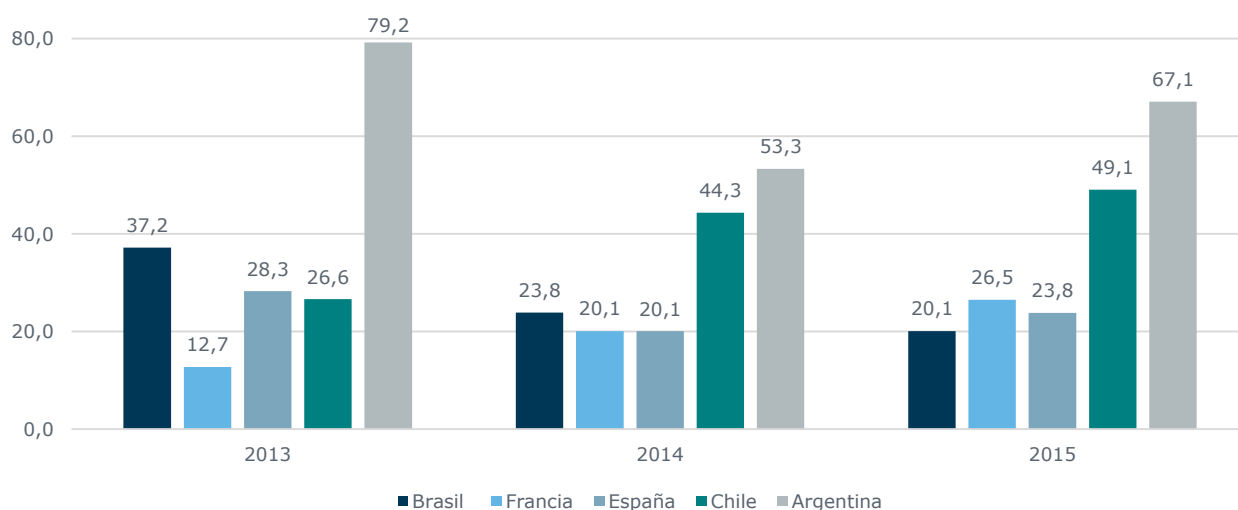
La concesionaria de Puerto Rico de mayor tamaño ha realizado un total de 12 inspecciones internas en plazas de peaje y otros espacios, junto con otras inspecciones

específicas a empresas contratadas, de forma alineada con los requerimientos del Programa de cumplimiento regulatorio para contratistas.

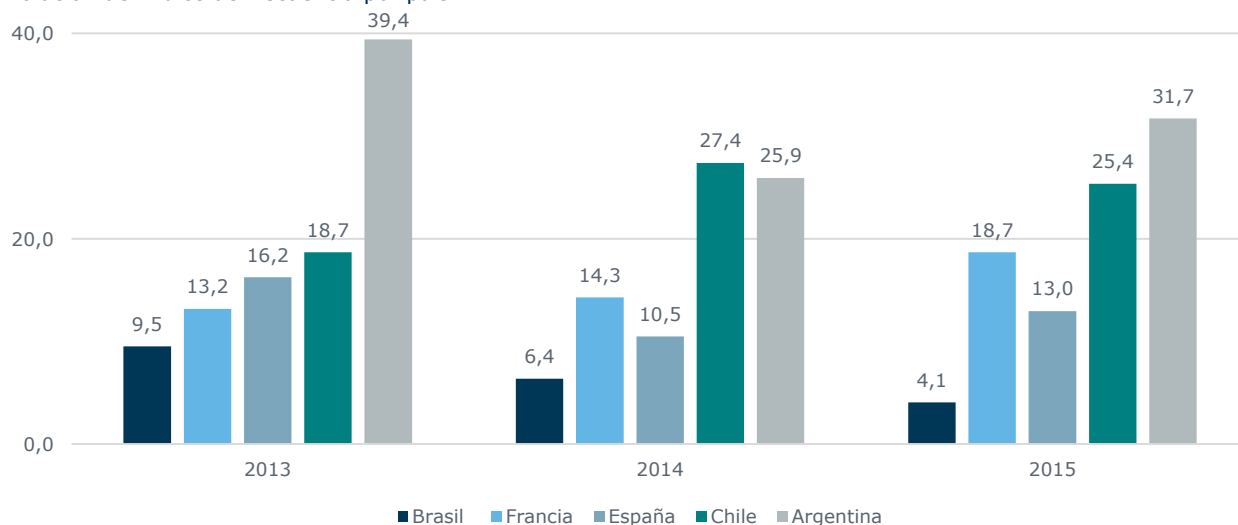
De igual modo, se ha revisado el Plan de seguridad y salud vigente, y se han desarrollado 39 análisis de riesgos internos.

Todos los países y actividades hacen seguimiento de los índices de incidencia, frecuencia y gravedad, los principales indicadores a nivel internacional en materia de desempeño en el ámbito de la prevención de riesgos laborales.

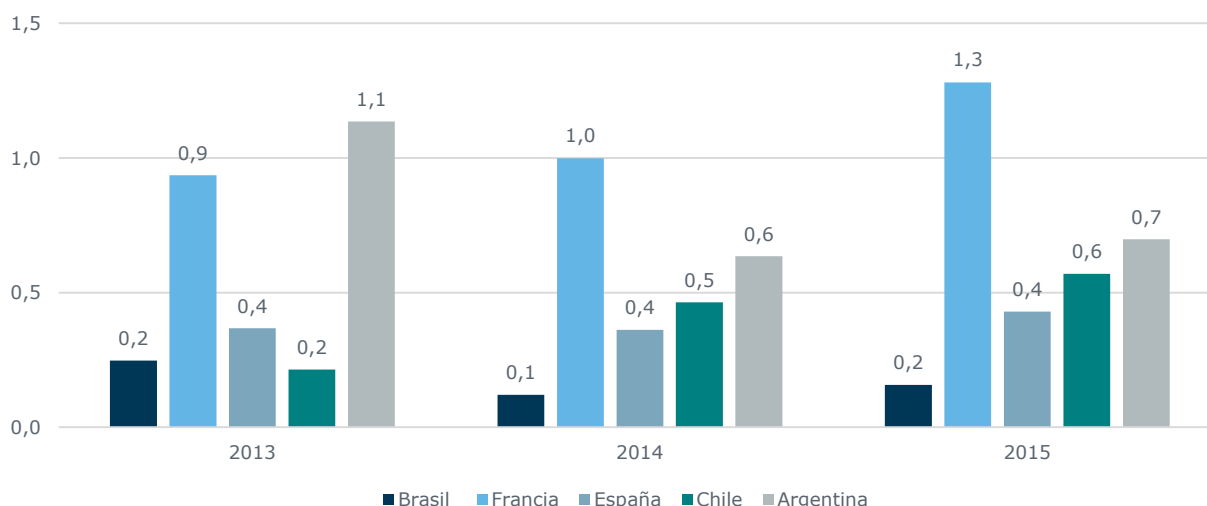
### Evolución del índice de incidencia por país



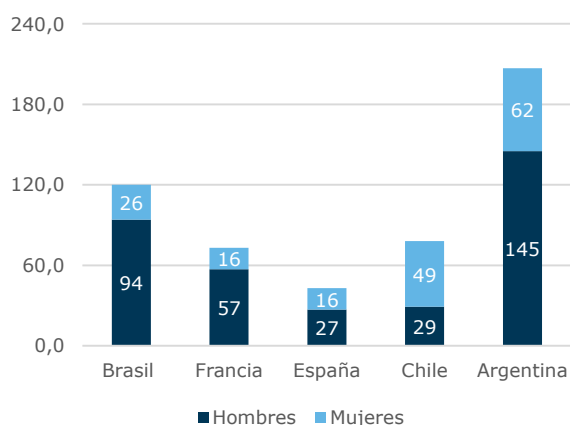
### Evolución del índice de frecuencia por país



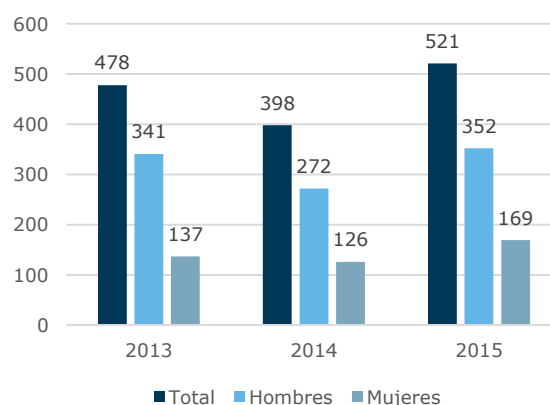
### Evolución del índice de gravedad por país



### Accidentes totales por género y país



### Evolución del número de accidentes global por género



El año 2015 se han producido un total de 521 accidentes de trabajadores directos, todos ellos en la actividad de autopistas, lo que supone un incremento significativo en relación con el año anterior. La variación del dato se debe por un lado al incremento del alcance en Argentina, país en el que el número de accidentes es el más elevado, y por otro lado al incremento de accidentes en Francia (el incremento se ha producido entre los hombres puesto que entre las mujeres el dato se ha reducido), España y Chile (el incremento se ha producido entre las mujeres, puesto que en el caso de los hombres el dato ha disminuido).

Una de las concesionarias de Argentina contó con un accidente masivo que implicó a un total de 11 personas por la entrada accidental de un camión con carga de sustancias tóxicas en el peaje y el derrame de sustancias. Si bien todas las personas tuvieron el alta

de forma inmediata, este suceso ha incidido sobre el total de accidentes del país.

Cabe destacar la reducción de un 33,7% de los accidentes producidos en Brasil, tanto en hombres como en mujeres, así como que no se han producido accidentes en las autopistas de Puerto Rico ni tampoco en la actividad de telecomunicaciones satelitales (España y Brasil), razón por la que no constan datos en 2013, 2014 y 2015.

De igual modo, se han producido un total de cien accidentes entre las personas contratadas por terceros que desempeñan trabajos en las instalaciones de la organización en autopistas, valor que ha disminuido significativamente en relación con el año anterior debido en parte a un cambio de metodología en la recopilación del dato por parte de España. Estos datos no se encuentran incluidos en los índices analizados, y su análisis se realiza de forma separada.

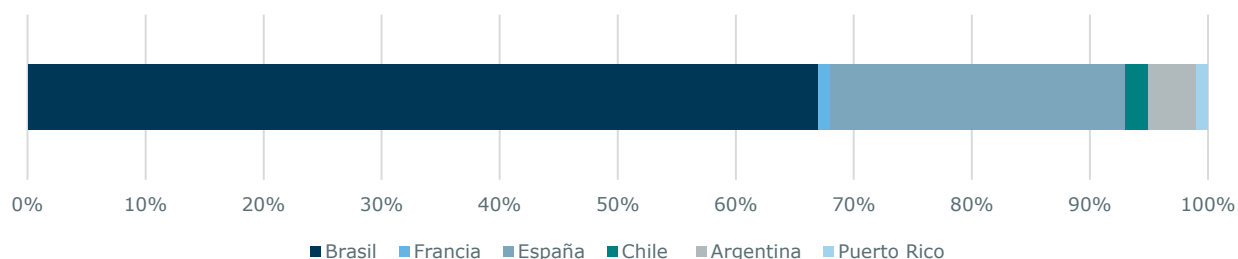
Durante 2015 han fallecido un total de tres trabajadores directos, dos en las autopistas de Brasil y uno en las de España. En el caso de España el motivo ha sido un accidente diurno de tráfico por causas desconocidas, puesto que ni la calzada ni el vehículo presentaban anomalías. En el caso de Brasil, uno de los casos ha sido debido al choque con otro vehículo al perder el control, y el otro ha sido debido a un atropello por parte de un usuario. Asimismo, han fallecido seis trabajadores indirectos, todos en Brasil salvo uno en Chile y uno en Argentina.

### Causas de los accidentes

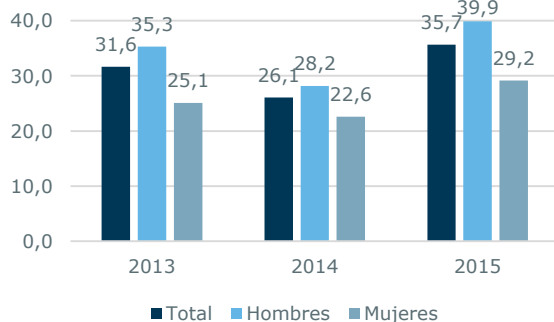
Las principales causas de los accidentes incluyen:

- Luxaciones, torceduras, colisiones, caídas a mismo y diferente nivel, atropellamientos y ataques de animales en Brasil.

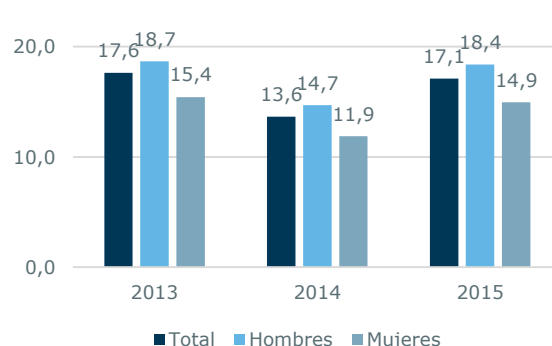
### Distribución de los accidentes de personas externas



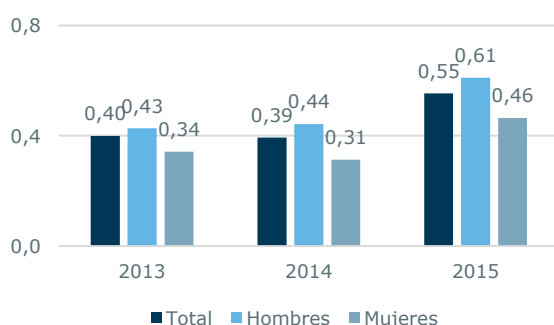
### Evolución del índice de incidencia<sup>iv</sup> global por género



### Evolución del índice de frecuencia global por género



### Evolución del índice de gravedad global por género



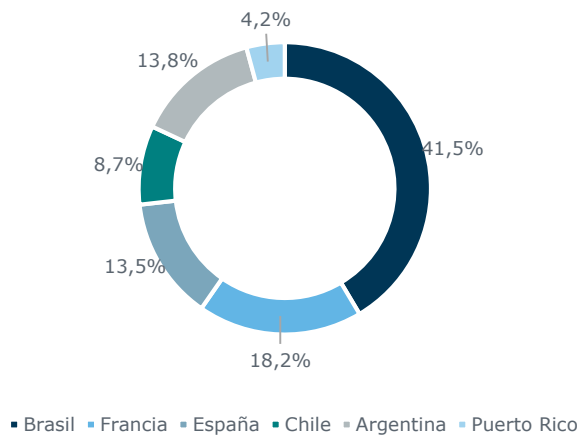
## Empleo y desarrollo profesional

Las características del empleo y los programas de desarrollo profesional y formación son algunos de los ámbitos considerados más relevantes por parte de los grupos de interés.

### Características del empleo

La plantilla media equivalente del alcance del informe totaliza el año 2015 14.722,7 personas equivalentes, un 7,3% superior respecto al año 2014, concentrando Brasil, Francia, España y Argentina el 87% del total. Asimismo, la plantilla a 31 de diciembre del alcance del informe es de 14.844 personas, un 2,6% superior al año anterior.

#### Plantilla media equivalente por país



El 95,1% del total de la plantilla a 31 de diciembre dispone de un contrato indefinido, porcentaje ligeramente superior en el caso de hombres (96,2%) y ligeramente inferior en el caso de mujeres (93,3%). El dato se ha mantenido constante en relación con el año anterior, y su distribución es homogénea entre los países, salvo algunas concesionarias de Chile y Argentina en las que el porcentaje disminuye, pero en ningún caso es inferior al 80%.

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

	2014			2015		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Cargos directivos	21,8%	35,7%	23,5%	19,4%	20,0%	19,4%
Jefaturas	9,4%	7,4%	9,0%	8,8%	5,7%	8,1%
Resto	24,7%	20,2%	22,9%	21,6%	18,2%	20,2%

El 90% de la plantilla a 31 de diciembre trabaja a jornada completa (el 94,2% en el caso de los hombres y el 83,5% en el caso de las mujeres). Este porcentaje se mantiene prácticamente constante en todos los países y actividades, salvo en las autopistas de España, en las que el 76,3% de los hombres y el 38% de las mujeres trabajan a jornada completa.

#### Porcentaje de plantilla según jornada

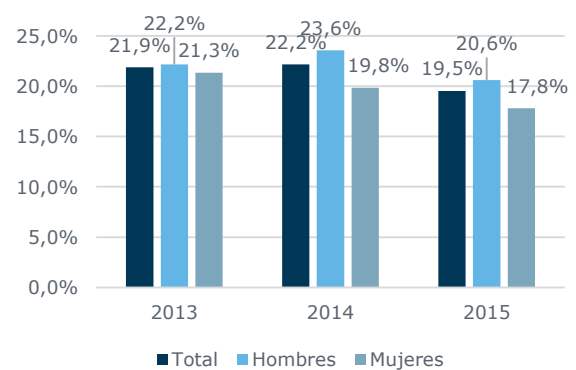
	Hombres	Mujeres	Total
Jornada completa	94,2%	83,5%	90,0%
Jornada parcial	5,8%	16,5%	10,0%

La clasificación de puestos de trabajo distingue tres categorías profesionales, la de cargos directivos, que alcanza un 0,7% de la plantilla, mandos intermedios, un 5,9% de la plantilla y la categoría resto en la que se encuentra el 93,4% restante. Esta distribución se ha mantenido constante en relación con el año anterior.

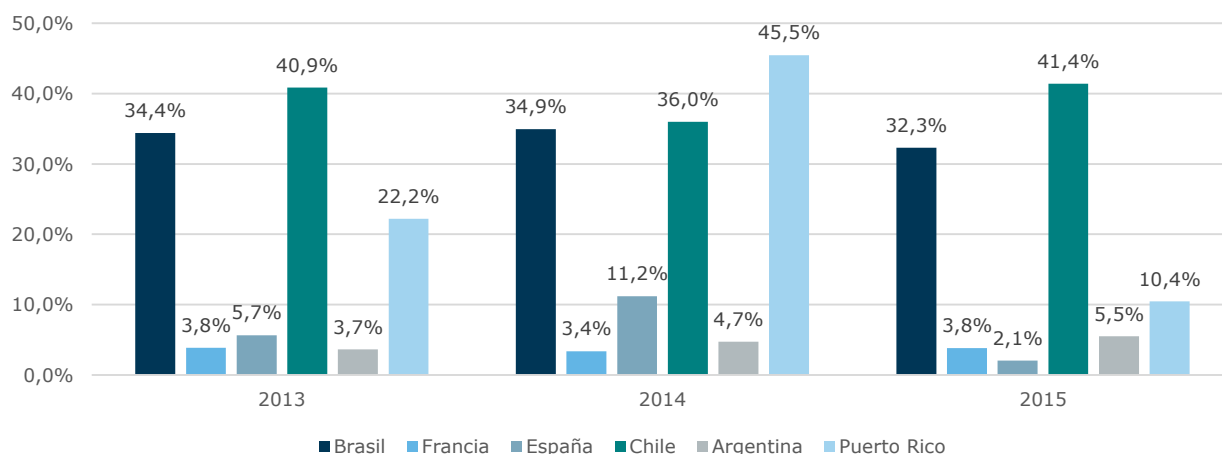
Se aprecia una reducción en los índices de rotación globales, principalmente debido a la estabilización de este indicador en todas las categorías profesionales y sexos de todos los países, salvo en Chile, país en el que los despidos por absentismo y las bajas voluntarias son las principales variables que inciden sobre la rotación.

Este indicador varía de forma significativa entre países, mostrando el elevado componente de localidad y situación del mercado laboral en cada comunidad.

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



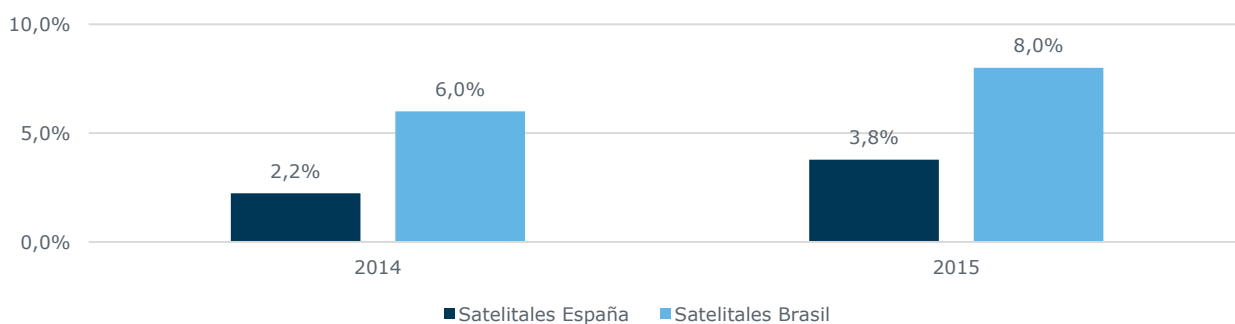
### Evolución del índice de rotación por país - Autopistas



### Índice de rotación por género - Autopistas

	2014			2015		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Brasil	38,7%	27,7%	34,9%	37,9%	23,3%	32,3%
Francia	3,3%	3,8%	3,5%	4,2%	3,2%	3,8%
España	12,2%	9,3%	11,2%	2,1%	1,9%	2,1%
Chile	26,3%	47,3%	36,0%	32,2%	51,0%	41,4%
Argentina	4,7%	4,8%	4,7%	6,3%	4,4%	5,5%
Puerto Rico	40,0%	100%	45,5%	12,5%	5,3%	10,4%

### Evolución del índice de rotación - Telecomunicaciones<sup>v</sup>



### Índice de rotación por género - Telecomunicaciones

	2014			2015		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
Satelitales España	2,2%	2,4%	2,2%	4,4%	2,4%	3,8%
Satelitales Brasil	6,3%	5,6%	6,0%	6,5%	10,5%	8,0%

## Relaciones y participación

Existen diferentes canales de comunicación y diálogo dentro de la organización, entre los que destacan aquellos vinculados a los convenios colectivos y los propios del código ético.

El 93,1% de la plantilla a 31 de diciembre está cubierta por un convenio colectivo, siendo este porcentaje común aproximadamente en todas las actividades y países salvo en Chile, en la que el porcentaje es de un 73% y en la sede central, en la que el porcentaje es de un 57,1%. Puerto Rico es el único país en el que no existe un marco de aplicación colectiva en este sentido.

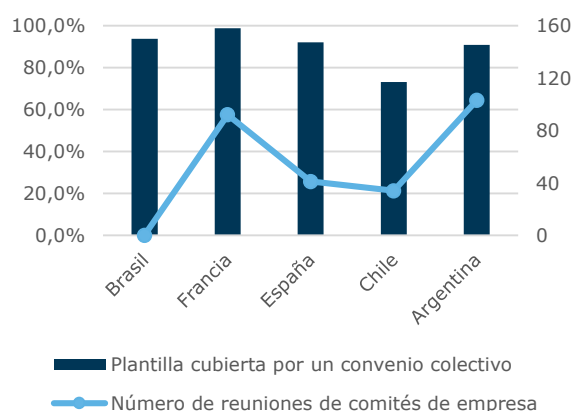
El número de comités de empresa formados por representantes de los trabajadores y la organización se ha reducido a la mitad durante 2015 fruto de la reestructuración en España y Chile, que ha implicado la fusión de algunos comités.

En total, existen 34 comités de empresa, 32 de ellos en autopistas, que se han reunido en un total de 279 ocasiones durante 2015 (7 de las cuales las ha protagonizado el comité de empresa de la sede central). El número de reuniones también se ha reducido durante 2015, en menor medida que el número de comités (42,7%).

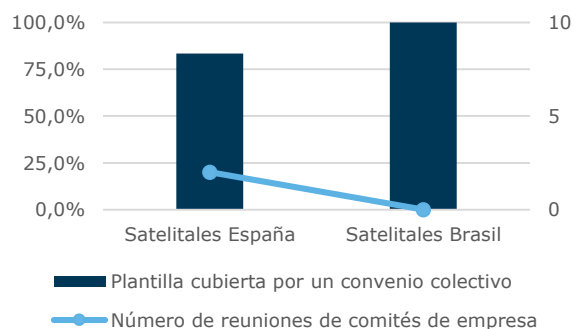
Durante el año 2015 el Comité de Empresa Europeo del grupo se ha reunido en una ocasión en la que han asistido un total de 20 personas en representación de los diferentes grupos de interés implicados. Los temas

tratados han incluido cambios organizativos y la implantación del plan estratégico.

### Convenio colectivo - Autopistas



### Convenio colectivo - Telecomunicaciones



## Encuestas de clima

Durante el año 2015 se han analizado los resultados de la encuesta de clima laboral realizada en las concesionarias de Chile. En base a estos resultados, las propuestas de mejora identificadas incluyen:

- Implementar un programa de desarrollo profesional que considere la antigüedad y el desempeño para todo el equipo humano de las concesionarias.
- Realizar encuentros informales periódicos entre diferentes personas de la organización, fomentando la relación directa entre categorías profesionales, departamentos y áreas, creando así un espacio de diálogo directo.
- Desarrollar un plan de formación para todas las áreas de la organización, que contemple la revisión de los procedimientos actuales e incluya un plan de comunicación para asegurar el conocimiento entre todo el equipo.
- Diseñar un plan de acogida, un plan de liderazgo y un procedimiento de promoción interno.
- Mejorar los canales de comunicación existentes, así como el sistema de compra de herramientas y materiales.

Asimismo, la actividad de telecomunicaciones satelitales ha llevado a cabo una encuesta de clima laboral durante 2015, cuyos resultados serán analizados en la misma línea, con el objetivo de identificar medidas y propuestas de mejora. El total de la plantilla ha participado en la encuesta, que ha sido realizada en línea y de forma anónima. Los ámbitos analizados incluyen la percepción de los trabajadores en cuanto a imagen corporativa, estrategia, gestión, tarea profesional, entorno, trabajo en equipo, comunicación, liderazgo, cultura corporativa, seguridad, formación, igualdad y compromiso, entre otras.

De igual modo, existen mecanismos formales mediante los que los trabajadores pueden comunicar cualquier cuestión, tanto relacionada con el comportamiento y vinculada a aspectos regulados por el código ético y otras normativas internas, como para transmitir cualquier cuestión relacionada con el ámbito profesional directo. Además de la intranet y los blogs corporativos, se fomenta la realización de eventos y encuentros internos entre departamentos y operaciones diferentes, junto con las actividades potenciadas por los grupos de voluntarios que promocionan proyectos de colaboración con la comunidad local.

Las autopistas en España han llevado a cabo una estrategia de mejora de la comunicación interna mediante técnicas de team building y sesiones participativas. Se han realizado un total de 8 sesiones que han contado con la participación de más de 180 profesionales.

## Retribución y beneficios sociales

Algunos de los beneficios sociales que ofrecen las diferentes actividades y países incluyen cobertura de dietas, salud dental, transporte fletado, actividades extralaborales, programas de salud y vacunación, etcétera.

Durante el año 2015 se han destinado 1,4 millones de euros a actividades extra laborales en las que han participado 2.771 personas. Asimismo, en el caso de

### 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%	100,0%
Francia	92,9%	100,0%	98,6%	95,5%	4,6%	14,1%
España	90,9%	100,0%	96,8%	73,3%	9,6%	6,2%
Chile	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	16,0%	8,7%
Argentina	100,0%	---	100,0%	100,0%	17,7%	6,6%
Puerto Rico	100,0%	---	100,0%	100,0%	97,1%	91,7%

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

	Cargos directivos		Jefaturas		Resto de trabajadores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Satelitales España	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Satelitales Brasil	100,0%	---	100,0%	---	100,0%	100,0%

Francia, España y Puerto Rico se realizan contribuciones a los planes de pensiones de los trabajadores, cuyos fondos son gestionados por los comités correspondientes en cada país.

### Dirección por objetivos

El 98,1% del total de cargos directivos, el 98,5% de jefaturas y el 48,7% del resto de plantilla se encuentran en un marco de evaluación de desempeño formal.

Estos porcentajes varían ligeramente en función del país en las categorías de cargos directivos y jefaturas, mientras que en el caso de resto de plantilla la fluctuación es significativa entre países. El 100% de la plantilla de la sede central está incluida en un programa de dirección por objetivos.

Entre las acciones que se llevan a cabo en el marco de los programas de dirección por objetivos se encuentran la realización de reuniones y la implantación de metodologías de seguimiento, la definición de los parámetros concretos de la DPO en función de los objetivos estratégicos de la organización y el desarrollo profesional de cada persona.

Las autopistas de Brasil han desplegado un modelo de dirección por objetivos común para todas ellas, de acuerdo con los objetivos y enfoques más recientes, y destaca el caso de Puerto Rico en el que el modelo está también implantado.



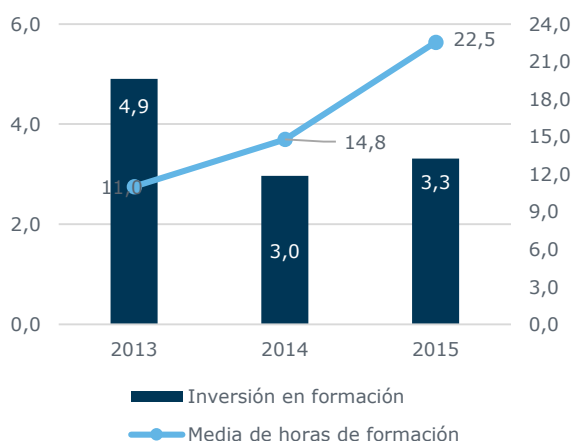
## Formación

Existe un plan de formación en todas las actividades y países, salvo en una de las concesionarias de Argentina y tres concesionarias de Brasil. La inversión en formación se ha mantenido constante en relación con el año anterior, si bien se ha producido una sustitución de formación externa por formación interna en el marco de un plan de reducción de los costes externos de formación. Brasil, Francia y España son los países que han concentrado la mayor parte de inversión en este ámbito.

Así, el 94,2% de la plantilla ha recibido formación, siendo la media de horas de formación por persona trabajadora de 22,5. Esto supone un incremento en relación con el año anterior, que se mantiene para cada sexo (99,5% y 23,5 horas en el caso de hombres y 86% y 21,1 horas en el caso de mujeres).

Esta variación se debe en parte al incremento en el alcance de la información, debido a la inclusión de nuevos datos de concesionarias existentes y a las nuevas concesionarias, así como al incremento de horas de formación en materia de prevención de riesgos laborales en Brasil. Destaca la continuación de las plataformas de e-learning implantadas.

Evolución de la inversión en formación (miles de euros)



Destaca la consolidación del programa "Talent Development Program" en colaboración con el IESE, como una de las formaciones internas de referencia en el ámbito del desarrollo profesional, que ha contado con la participación de 74 personas. En el marco del desarrollo directivo, se ha continuado el programa de Feedback 360 en el que han participado todas las

personas que ocupan cargos de dirección general y dirección corporativa.

De igual modo, se han desarrollado cuatro proyectos estratégicos relacionados con aspectos de gran relevancia e impacto para la organización: la definición, comunicación y despliegue del modelo industrial, la implantación de las herramientas de uso para el análisis de la actividad en los negocios, la identificación de propuestas de mejora en la relación con los grupos de interés y la redefinición de la estrategia de recursos humanos del Grupo.

Está previsto que este programa continúe durante el año siguiente, incrementando su alcance a todas las personas directoras del Grupo así como otras con altos potenciales. De igual modo, durante 2015 ha continuado el programa de formación "Abantis" en colaboración con ESADE con un enfoque común de contenidos al utilizado por el programa "Talent".

Asimismo, se ha llevado a cabo la implantación de un programa en España de formación a estudiantes jóvenes que se encuentren en la última fase de los estudios, en el marco de un convenio de prácticas que contenga un plan de formación de enfoque a largo plazo. Un total de 14 estudiantes han participado en esta iniciativa, contribuyendo en diversos departamentos de la organización.

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

	Cargos directivos		Jefaturas		Resto de trabajadores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Brasil	90,3	64,8	68,1	89,4	33,3	34,4
Francia	12,6	12,5	12,6	12,6	12,6	12,6
España	13,0	6,7	29,7	17,5	12,7	8,3
Chile	170,2	103,0	174,0	194,0	18,8	10,8
Argentina	30,8	---	77,3	22,0	2,1	2,5
Puerto Rico	0	---	24,4	28,9	29,8	30,7

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

	Cargos directivos		Jefaturas		Resto de trabajadores	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Satelitales España	58,8	99,0	54,4	54,8	49,8	41,5
Satelitales Brasil	---	---	24,0	---	110,5	134,7

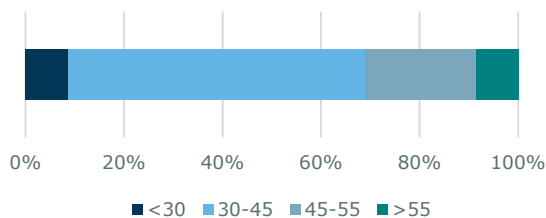
## Diversidad e Igualdad de oportunidades

La plantilla de Abertis está compuesta por un total de 14.844 personas a 31 de diciembre, de las que un 60,8% son hombres y un 39,2% son mujeres.

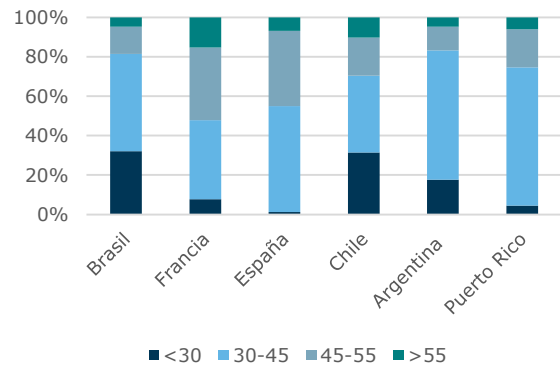
Esta distribución ha variado ligeramente en relación con el año anterior, incrementando la presencia de mujeres.

Este incremento se traslada a todas las categorías profesionales, habiendo aumentado la presencia de mujeres de forma generalizada en toda la organización salvo en Chile, la actividad de telecomunicaciones satelitales tanto en España como en Brasil, y la sede central. En esta última, el porcentaje de mujeres es de un 51,9% en el total de la plantilla (un 8% en el caso de cargos directivos, un 30,5% en el caso de jefaturas y un 74,8% en el resto de trabajadores).

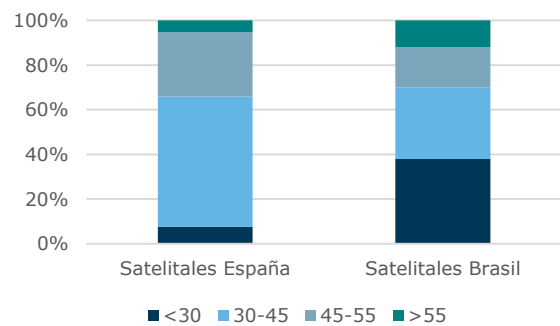
Plantilla por grupos de edad – Sede central



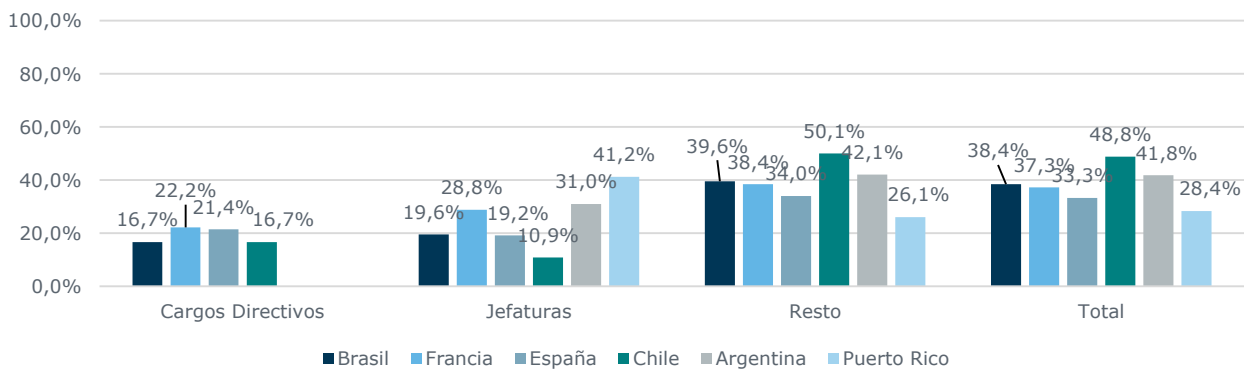
Plantilla por grupos de edad – Autopistas



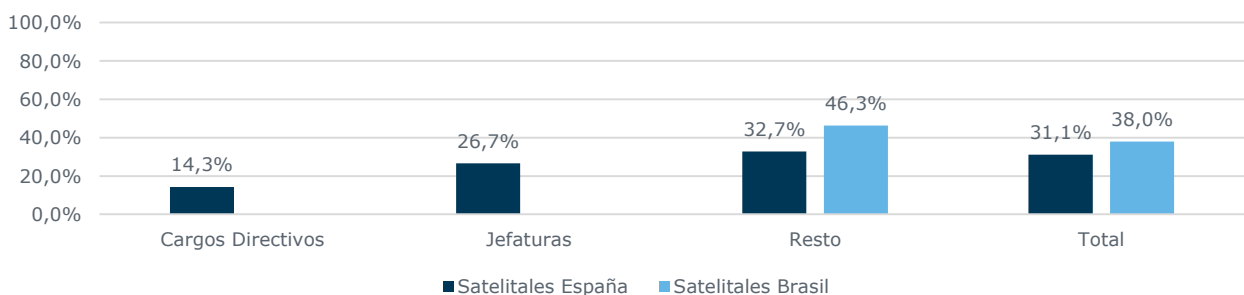
Plantilla por grupos de edad – Telecomunicaciones



Porcentaje de mujeres por categoría profesional y país – Autopistas<sup>vi</sup>



Porcentaje de mujeres por categoría profesional y país – Telecomunicaciones



Todos los países en los que opera Abertis disponen de legislaciones específicas que hacen referencia a la igualdad y la no discriminación, si bien sólo España exige que las organizaciones con más de 250 personas trabajadoras dispongan de un plan de igualdad. El resto de países, centran el marco normativo en la no discriminación y la igualdad retributiva, así como garantizar los procedimientos de selección, promoción y formación neutros.

El código ético de Abertis explicita el compromiso con la igualdad y la no discriminación, así como la Política de RSC, y el resto de normativa y procedimientos internos así lo han integrado de forma transversal. Todos los países disponen de procedimientos internos neutros, y realizan acciones de seguimiento para identificar cualquier ámbito que pueda generar riesgos de discriminación.

Las autopistas en España han llevado a cabo la primera encuesta de igualdad común para todas ellas, en el marco de elaboración de la diagnosis en la materia, a partir de la cual se formalizará el plan de igualdad común para todas las autopistas. La encuesta ha sido elaborada en el seno de la Comisión de Igualdad formalizada para este fin, en la que participan personas representantes de los trabajadores y de la organización.

Un total de 472 personas han participado en la encuesta, un 62,5% hombres y un 37,5% mujeres. Un 67% de las respuestas ha estado de acuerdo o muy de acuerdo, mientras que un 22% ha estado poco o nada de acuerdo, en todos los ámbitos valorados (políticas, contratación y selección, formación y promoción interna, permisos parentales y retribución). Cabe destacar que los aspectos mejor valorados han sido la formación y promoción interna, la retribución y la contratación y selección.

Algunas concesionarias que ya disponían de un plan de igualdad implantado han continuado las acciones en este sentido, entre las que destaca la creación de un buzón de comunicación específico para cuestiones de igualdad.

Globalmente, el número de hombres y mujeres acogidos a permisos parentales durante el año 2015 se ha mantenido constante en relación con el año anterior, totalizando 360 personas.

Un total de 6 personas (5 mujeres y 1 hombre) se han acogido a estos permisos en la sede central, siendo un 50% el número de mujeres que permanece en la organización tras 12 meses del permiso, y un 100% de los hombres.

#### Tasa de retención por género – Autopistas

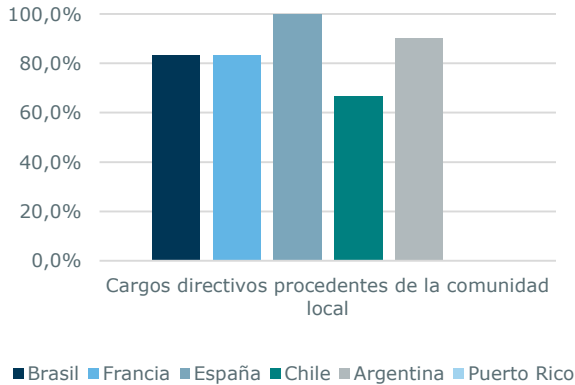
	Personas acogidas a permisos parentales		Personas que han vuelto al trabajo tras el permiso		Personas que continúan en la organización tras 12 meses	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Brasil	64	93	96,9%	87,5%	79,6%	82,8%
Francia	0	18	---	0,0%	---	0,0%
España	29	21	100,0%	95,2	100,0%	100,0%
Chile	0	72	---	100,0%	---	100,0%
Argentina	0	49	---	91,8%	---	91,8%
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
Satelitales España	6	1	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Satelitales Brasil	1	0	100,0%	---	100,0%	---

La contratación local es una de las prioridades de la organización, siendo un 87% del total de personas que ocupan cargos directivos procedentes de la comunidad local.

#### Porcentaje de cargos directivos - Autopistas



El porcentaje de cargos directivos procedentes de la comunidad local en telecomunicaciones satelitales es del 100% para el caso de España, puesto que en Brasil no hay personas en dicha categoría profesional. Asimismo, en el caso de la sede central, el 100% de los cargos directivos proceden de la comunidad local. En el caso de Puerto Rico ninguna de las personas que ocupan cargos directivos procede de la comunidad local.

Por otro lado, la relación entre el salario mínimo local y el salario de entrada ha disminuido en Brasil y Argentina, ha aumentado en España y Puerto Rico y se ha mantenido constante en Francia en relación con el año anterior, para el caso de autopistas. En ambos países de telecomunicaciones satelitales el porcentaje ha disminuido ligeramente.

En el caso de la sede central, el salario de entrada se ha mantenido constante, con una ratio de un 212,5% respecto el salario mínimo local.

#### Salario de entrada y salario mínimo local – Autopistas

	Hombres	Mujeres
Brasil	108,5%	108,9%
Francia	100,0%	100,0%
España	181,1%	190,1%
Chile	100,0%	100,0%
Argentina	290,1%	301,9%
Puerto Rico	160,6%	159,2%

#### Salario de entrada y salario mínimo local – Telecomunicaciones

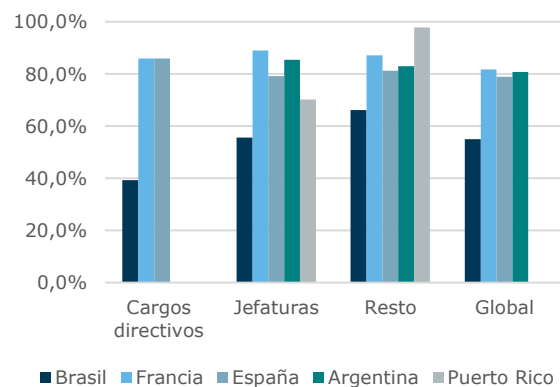
	Hombres	Mujeres
Satelitales España	209,4%	209,4%
Satelitales Brasil	114,5%	114,5%

Globalmente, la ratio de retribución media de mujeres respecto hombres es de un 72,4%, cifra prácticamente constante en relación con la del año anterior. Esta ratio se ve afectada no solamente por las diferencias retributivas que puedan producirse entre sexos para cada categoría profesional, sino también por la distribución según sexo de las plantillas. El 13,9% de cargos directivos y el 23,8% de jefaturas está ocupado por mujeres, siendo las categorías profesionales con retribuciones medias más elevadas. La sede central, con presencia mayoritaria de cargos directivos y jefaturas, tiene una ratio de retribución media de mujeres respecto hombres de un 46,7%.

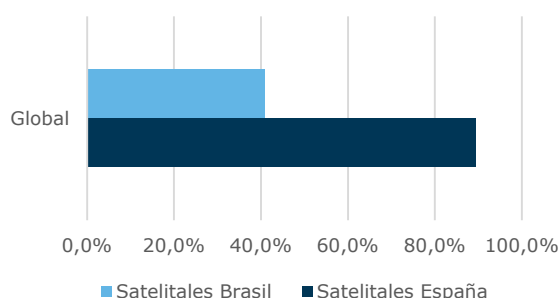
La distribución de esta ratio por actividades y países, muestra las características específicas de retribución para cada uno de los países. En el caso de telecomunicaciones satelitales, no es posible segregar el dato por categoría profesional debido a cuestiones de confidencialidad, razón por la que el dato publicado corresponde a la media retributiva global ponderada, por país.

Las ratios globales medias por país se han mantenido constantes en las autopistas de Brasil, han incrementado en las autopistas de España y Argentina, y han disminuido en las autopistas de Francia y en la sede central. En el caso de Puerto Rico, Chile y telecomunicaciones satelitales, los datos no son comparables con los del año 2014.

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



### Porcentaje de retribución media de mujeres respecto hombres – Telecomunicaciones



## Participación de personas con diversidad funcional

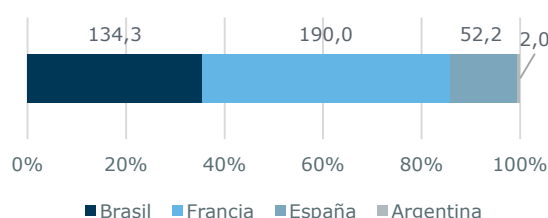
La legislación relacionada con aspectos de integración laboral de personas con diversidad funcional existe en todos los países en los que la organización está presente, si bien difiere en contenidos y requisitos.

En el caso de Brasil, Francia y España, la legislación establece una cuota mínima de personas con diversidad funcional en plantilla, si bien Francia y España contemplan la posibilidad de dar respuesta a esta cuota mediante medidas alternativas como la contratación de bienes y servicios a centros especiales de empleo o la realización de donaciones a asociaciones específicas que persigan el objetivo de inclusión laboral.

Brasil por su parte, no contempla la posibilidad de medidas alternativas, pero en el caso de no alcanzar las cuotas establecidas, permite que las organizaciones justifiquen todos los procedimientos y herramientas puestas en marcha para su cumplimiento. La administración valora dichas medidas, y no establece sanciones en el caso de considerarlas suficientes.

Durante el año 2015, la plantilla de Abertis ha contado con un total de 379 personas con diversidad funcional, lo que supone un incremento del 12,6% en relación al dato del año anterior, debido a la variación positiva en Francia y España.

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



Globalmente, el 2,2% de la plantilla media equivalente en Brasil corresponde a este colectivo. Concretamente, en el caso de Brasil, cinco de las concesionarias cumplen

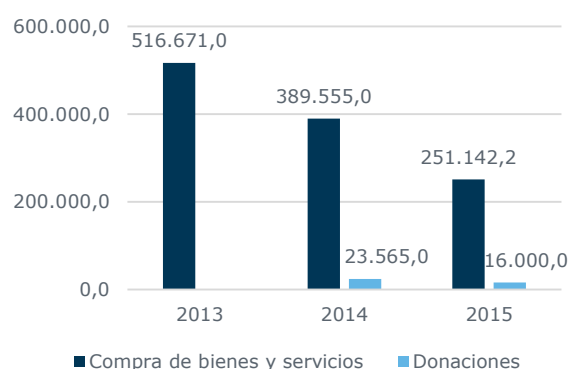
con la cuota establecida por la legislación vigente, mientras que el resto no alcanza las cuotas definidas debido a la dificultad de cubrir las necesidades con la disponibilidad de personas que cumplan el perfil. En este sentido, ninguna de ellas ha sido sancionada por no cumplir dicha legislación.

Asimismo, el 7,5% de la plantilla media equivalente de Francia está formada por personas con diversidad funcional, un grupo que totaliza 190 personas.

Por otro lado, las actividades en España, cuentan con un total de 52,2 personas con diversidad funcional, lo que supone un 2,6% de la plantilla media equivalente. Incluyendo las compras de bienes y servicio y las donaciones, el total de plantilla directa e indirecta alcanza un 3,2% de la plantilla media equivalente de 2015.

Asimismo, destaca la vigencia del sello Bequal en la sede central de la organización, vinculado al modelo de gestión de excelencia en la diversidad (EDC) de la Fundación Seeliger y Conde

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



# 7

## Entorno ambiental

<a href="#">El desempeño ambiental</a>	64
<a href="#">Gestión ambiental</a>	65
<a href="#">Sensibilización ambiental</a>	66
<a href="#">Cambio climático</a>	67
<a href="#">Riesgos y oportunidades</a>	67
<a href="#">Acciones implantadas</a>	67
<a href="#">Huella de carbono</a>	67
<a href="#">Consumo de energía</a>	71
<a href="#">Consumo de agua</a>	76
<a href="#">Consumo de materiales</a>	78
<a href="#">Residuos y aguas residuales</a>	80
<a href="#">Generación y gestión de residuos</a>	80
<a href="#">Vertidos y aguas residuales</a>	83
<a href="#">Biodiversidad y Ruido</a>	84
<a href="#">Acciones implantadas en materia de biodiversidad</a>	84
<a href="#">Herramientas de supervisión y mitigación del ruido</a>	85

## El desempeño ambiental

El cambio climático, la generación de residuos y la gestión del fin de vida, y la gestión de la biodiversidad y el ruido, son los aspectos de carácter ambiental más relevantes para las actividades de la organización.

Estos aspectos son significativos en la actividad de autopistas, si bien en el caso de telecomunicaciones satelitales destaca el fin de vida de los satélites, cuya capacidad de incidencia es limitada debido a la fuerte regulación de este aspecto.

La participación e implicación directa de las empresas contratadas es clave en la gestión de los aspectos

ambientales, y se incluyen estos impactos en los sistemas de gestión implantados, así como en las acciones e indicadores desarrollados.

Se han producido avances en la sistematización de la información, el análisis de los impactos y la definición de medidas a implantar, más allá de los requisitos ambientales establecidos por los propios contratos de concesión.

Existe capacidad de recorrido y potenciales sinergias entre países a la hora de compartir experiencias, metodologías, herramientas y mejores prácticas destinadas a la minimización del impacto ambiental de las actuaciones de la organización.

### Acciones implantadas y principales resultados 2015

Sistema de gestión ambiental implantado en el 75,7% de la cifra de negocio.

Implicación directa de las empresas contratadas y personas implicadas en las prácticas formativas y de sensibilización ambiental desplegadas.

Avances en la consolidación y obtención de datos relacionados con los residuos en las diferentes concesionarias.

Implantación de un proyecto piloto para la inclusión de vehículos eléctricos en la flota de vehículos de la organización.

Análisis de viabilidad y desarrollo de proyectos piloto para la recuperación de residuos y su reutilización como materiales de consumo.

Definición e implantación de un sistema de gestión de la biodiversidad en Francia.

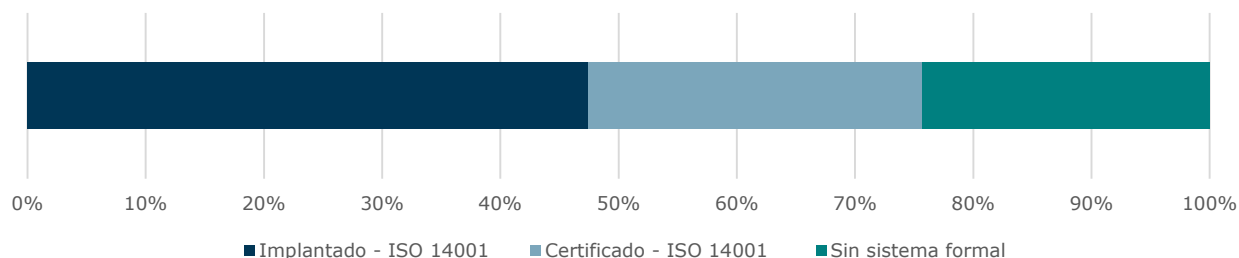


## Gestión ambiental

La aplicación del principio de prudencia se hace explícito en el diseño e implantación de sistemas de gestión

ambiental, enfocados a identificar los principales impactos ambientales de la organización y a desarrollar acciones para su mitigación.

### Gestión ambiental según cifra de negocio



El 75,7% de la cifra de negocio de la organización dispone de un sistema de gestión ambiental implantado según la ISO 14001, siendo un 28,3% certificado.

Parte de las concesionarias de Brasil, así como las de Chile, Argentina y Puerto Rico, la sede central y la actividad de telecomunicaciones satelitales no disponen de un sistema de gestión ambiental formal, si bien algunas de ellas están en proceso de implantación del mismo o bien disponen de procedimientos específicos formales para algunos aspectos concretos. Los gastos del ejercicio vinculados a aspectos ambientales han alcanzado 24,8 millones de euros, siendo la mayor partida la correspondiente a Brasil y Francia, seguidas de España, Argentina y Puerto Rico.

Las autopistas en Francia han incorporado las emisiones de CO<sub>2</sub> de forma directa en el marco retributivo de la organización que aplica a toda la plantilla. El objetivo establecido es la reducción de un 1,5% de las emisiones de CO<sub>2</sub> en un periodo de tres años en relación con el año 2015.

Asimismo, los principales objetivos en las autopistas de España están relacionados con el estudio de la viabilidad técnica y económica de la reutilización de residuos de construcción para las actividades de construcción y mantenimiento, la reducción de los riesgos de contaminación de suelos y la incorporación de aspectos de ecoeficiencia en la flota de vehículos. Las personas con responsabilidades directas en estas tareas y que están en el marco de programas de desempeño disponen de objetivos específicos en los sistemas de retribución.

Todas las actividades que disponen de un sistema de gestión ambiental han formalizado un registro legal vinculado al seguimiento de la normativa ambiental de

aplicación. Destaca en este sentido el proyecto desarrollado en las autopistas de España de implantación de un sistema de mantenimiento preventivo legal que contempla la legislación ambiental, entre otras.

Durante el año 2015 se han recibido un total de cuatro sanciones vinculadas con aspectos ambientales en Brasil, por valor de 2.899,29 euros. De éstas, tres corresponden a incumplimientos ambientales de los años 2010 y 2011 (por importe de 1.074,3 euros), y la restante corresponde a una sanción relacionada con el mantenimiento de las especies arbóreas colindantes a la autopista (por importe de 1.824,99 euros).

Además, se ha recibido una sanción por valor de 11.302,7 euros relacionada con la altura de la vegetación colindante de la autopista en una de las concesionarias chilenas. En este sentido, y para asegurar el correcto mantenimiento de la vegetación, se ha adquirido un nuevo equipo de limpieza mecanizado y se han intensificado las labores de limpieza en sectores críticos.

Cabe destacar que todas las autopistas, salvo una de las concesionarias de Puerto Rico y una de Argentina, disponen de mecanismos de reclamación ambiental disponibles para todos los grupos de interés. Se han recibido un total de siete reclamaciones no oficiales en las autopistas de España relacionadas con aspectos de carácter ambiental, cuatro de ellas relacionadas con ruido, dos con vertido de residuos y una por invasión de animales en pista. Todas ellas han sido debidamente gestionadas y resueltas.

## Sensibilización ambiental

Las autopistas de Brasil han continuado con las campañas de *Férias Limpas*, el día del agua, el día del medio ambiente, el día del árbol y otras actividades en el marco de la semana del medio ambiente, además del Programa *Viva Meioambiente*. Asimismo, el equipo de supervisión ambiental de obras ha continuado realizando visitas a las obras, con el objetivo de asegurar el cumplimiento de las medidas de prevención ambiental establecidas en los contratos, y se han llevado a cabo formaciones específicas en materia ambiental a nivel interno y externo.

Destacan las acciones de sensibilización ambiental llevadas a cabo por las autopistas en España que han integrado aspectos ambientales en el Sistema de Observaciones en Pista. Mediante este sistema se realizan visitas a las obras y tareas de mantenimiento, en las que están implicadas empresas contratadas, con el objetivo de detectar potenciales comportamientos de riesgo que puedan generar impactos ambientales negativos.

Se han revisado las zonas de acopio, la forma de segregar los residuos, el impacto de la obra sobre el entorno, la implantación de medidas de prevención de incendios forestales,... De un total de 3.257 actos inseguros identificados, un 7,1% corresponde a desviaciones de carácter ambiental, y a partir de esta identificación ha sido posible su corrección por parte de la empresa contratada y la sensibilización de las personas implicadas.

De igual modo, se han llevado a cabo campañas de recogida de residuos específicos que pueden ser reciclados. Concretamente, en España y Argentina se han recogido envases de plástico (con una tasa de recuperación del 70%), junto con otros residuos como aceites vegetales.

Asimismo, las autopistas en Francia han impartido un total de 2.653 horas de formación en materia ambiental, con una inversión de 144 mil euros, y una de las concesionarias de Puerto Rico ha llevado a cabo formación específica en diferentes temas de carácter ambiental.

# Cambio climático

## Riesgos y oportunidades

El cuestionario anual del proyecto Carbon Disclosure Project, en el que participa la organización, contiene información detallada sobre los riesgos y oportunidades del cambio climático para las actividades de Abertis.

### Riesgos

Las autopistas en Brasil y Chile han señalado como posible riesgo la incertidumbre derivada de nuevas regulaciones, que puedan afectar, de forma directa o indirecta, a la actividad de la autopista. Esta característica es común en el resto de países, si bien las temáticas vinculadas pueden diferir en cada uno de ellos.

Asimismo, si se producen cambios en las precipitaciones medias, esto podría afectar a los niveles de disponibilidad de agua especialmente en Brasil para poder realizar las tareas de construcción, además de dificultar las tareas de construcción y mantenimiento en el caso de otros eventos climáticos más extremos en el resto de países.

Finalmente, entre los riesgos reputacionales, se encuentra el incremento de la notoriedad del cambio climático y por extensión de las expectativas relacionadas de los diferentes grupos de interés.

La actividad de telecomunicaciones satelitales, por sus características particulares, está sujeta a riesgos de carácter normativo así como riesgos derivados de cambios en los parámetros físicos.

El consumo de combustibles de la fase de lanzamiento de un satélite es significativa, por lo que si fuera regulada podría limitar el número de lanzamientos que se lleven a cabo, aunque actualmente no existe ninguna iniciativa en curso. Asimismo, las precipitaciones intensas afectan a las comunicaciones satelitales, además de las posibles incidencias sobre la infraestructura terrestre que puedan producirse debido a factores climáticos.

### Oportunidades

La innovación en materia operacional es una de las principales oportunidades detectadas por las autopistas, en las que el aprovechamiento de residuos como material de construcción es uno de los ejemplos más claros en este sentido. De igual modo, la generación de impactos positivos es una fuente de identificación de nuevos productos y servicios, que además de generar dichos impactos positivos, tanto a

nivel ambiental como social, incrementan el valor reputacional de la organización.

Los acuerdos voluntarios son la principal oportunidad identificada por Chile en el marco de la gestión del cambio climático.

## Acciones implantadas

Algunas de las autopistas de Brasil han instalado paneles fotovoltaicos, sistemas de recogida de material reciclado y un centro de separación de residuos.

Alineada con los requerimientos de la directiva europea de eficiencia energética, las autopistas en Francia han realizado auditorías energéticas en las operaciones, con el objetivo de desarrollar durante el próximo año planes de acción específicos.

Las autopistas de España han planteado la reducción de un 8% de las emisiones de CO<sub>2</sub> en relación con el año 2012, en base a las auditorías energéticas parciales realizadas que serán completadas el próximo año. El Plan director de eficiencia energética ha continuado su implantación, desplegando las iniciativas previstas bajo el seguimiento del Comité energético.

Una de las concesionarias de Puerto Rico ha llevado a cabo un cambio en el sistema de climatización, enfocado a minimizar los consumos de energía eléctrica.

Destaca el proyecto de sustitución del alumbrado actual por otro Led en telecomunicaciones satelitales, cuya ejecución parcial ha sido desarrollada en el año 2015 y está previsto su finalización durante el próximo ejercicio, con un período de amortización de la inversión estimado en dos años.

Asimismo, se ha implantado un plan de movilidad que cuenta con un transporte colectivo específico hacia el centro de control, con el objetivo de facilitar la movilidad de los trabajadores y evitar accidentes de tráfico.

## Huella de carbono

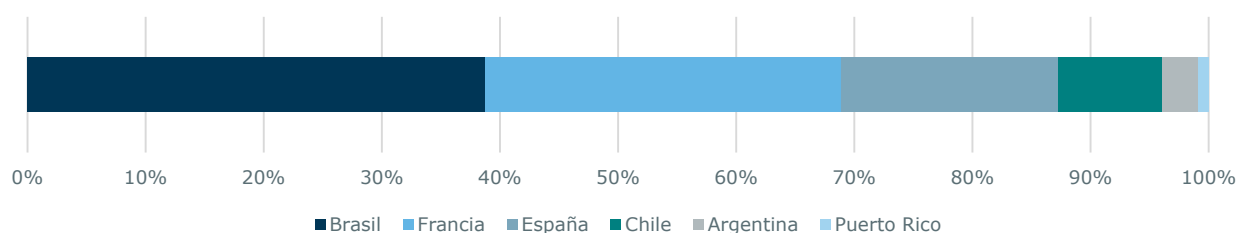
El cálculo de las emisiones de la huella de carbono permite realizar el seguimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente generadas, concretamente:

- Emisiones de alcance 1: derivadas del consumo directo de combustibles.
- Emisiones de alcance 2: derivadas del consumo de electricidad.
- Emisiones de alcance 3: otras emisiones indirectas derivadas de los proveedores de la organización y de otras acciones indirectas.

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

	Alcance 1	Alcance 2	Alcance 3	Total
Brasil	32.169,7	4.452,2	4.255.842,8	4.292.464,7
Francia	16.668,6	3.880,2	3.317.695,9	3.338.244,6
España	4.487,4	16.530,6	2.015.154,1	2.036.172,2
Chile	4.589,8	7.867,8	961.961,7	974.419,3
Argentina	4.142,9	12.367,3	319.209,3	335.719,4
Puerto Rico	2.234,2	3.246,7	96.539,0	102.019,9
<b>Total</b>	<b>64.292,5</b>	<b>48.344,8</b>	<b>10.966.402,8</b>	<b>11.079.040,1</b>

## Distribución porcentual de emisiones totales por país – Autopistas



El cálculo de las emisiones del alcance 1 ha incluido este año los datos sobre gases refrigerantes disponibles, que tienen unos potenciales de calentamiento significativos.

Asimismo, las emisiones de alcance 3 incluidas este año contemplan un total de 5 categorías (todas las consideradas relevantes salvo una), concretamente: adquisición de productos y servicios (consumos de agua, papel y materiales), generación de residuos,

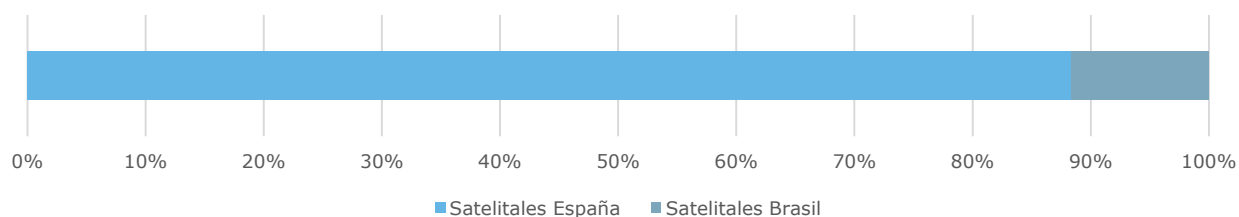
viajes corporativos, desplazamientos in itinere de los trabajadores y uso de productos y servicios.

Anualmente, los factores de emisión utilizados para el cálculo son actualizados en función de la mejor información disponible, por lo que los datos históricos publicados en informes anteriores pueden divergir ligeramente de los publicados en el presente informe.

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

	Alcance 1	Alcance 2	Alcance 3	Total
Satelitales España	688,6	1.162,0	288,4	2.139,0
Satelitales Brasil	28,3	48,3	206,2	282,8
<b>Total</b>	<b>716,9</b>	<b>1.210,4</b>	<b>494,6</b>	<b>2.421,8</b>

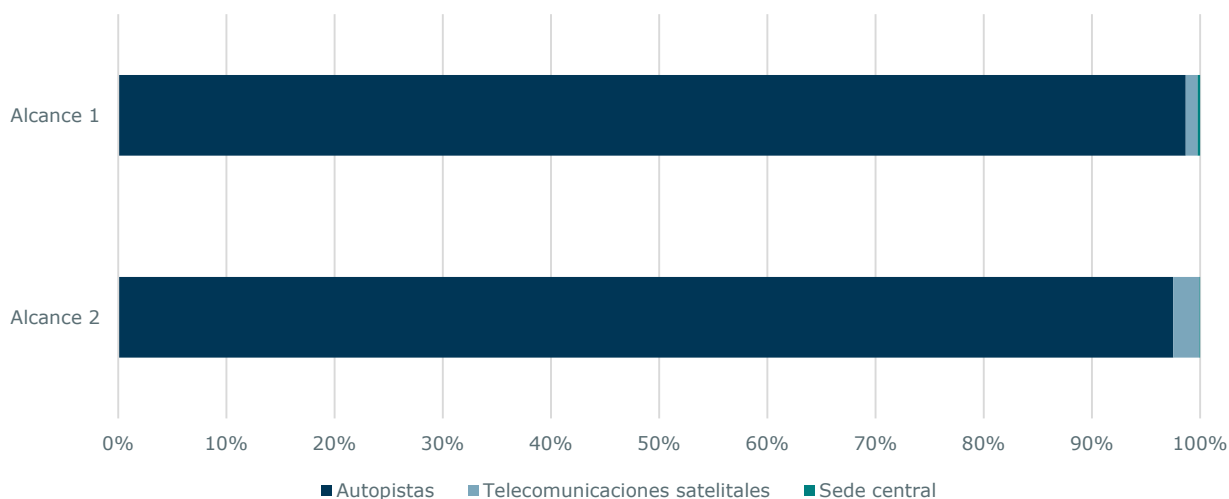
## Distribución porcentual de emisiones totales por país - Telecomunicaciones



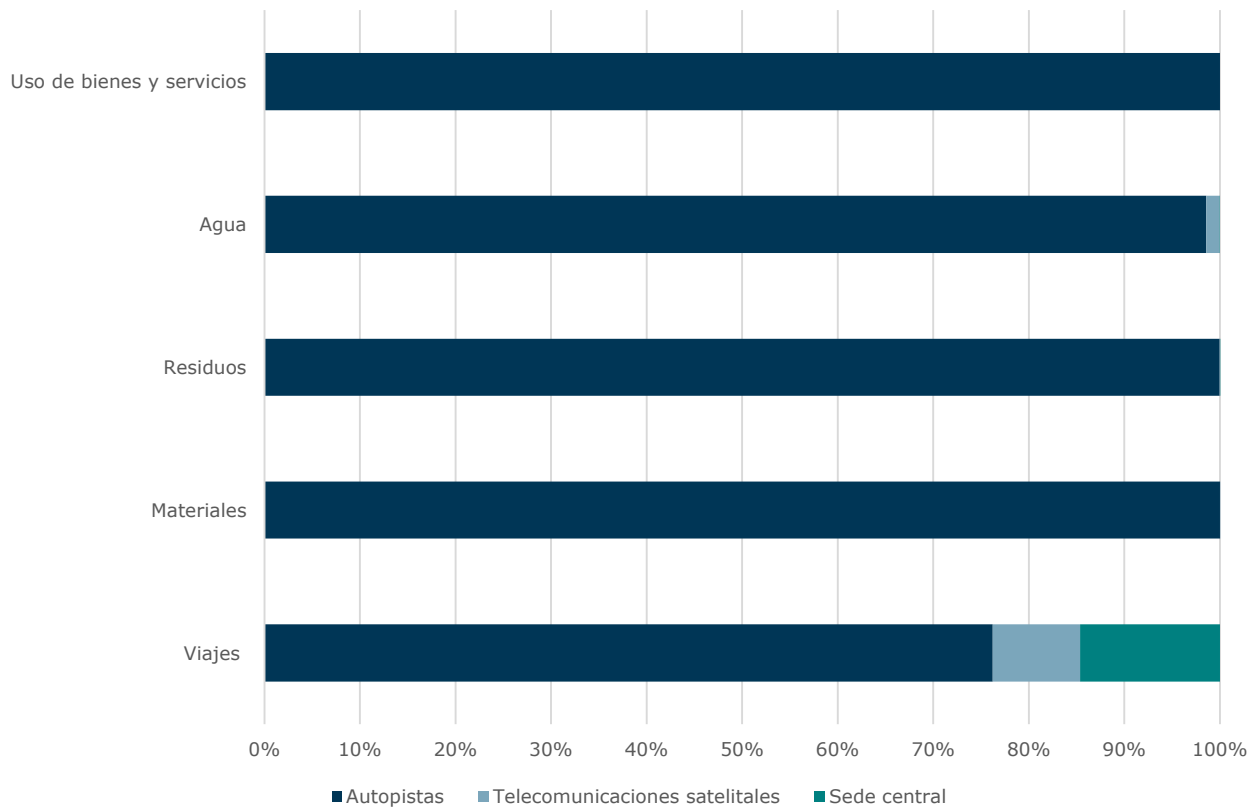
## Emisiones de CO<sub>2e</sub> generadas (toneladas) – Sede central

	Alcance 1	Alcance 2	Alcance 3	Total
Sede central	147,8	19,9	765,2	932,9

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



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



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

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Autopistas	112.636,5	100.622,2	112.637,3	11,9%
Telecomunicaciones satelitales	---	1.522,8	1.927,2	26,6%
Sede central	2.928,9	2.906,5	167,7	-94,2%
<b>Total</b>	<b>115.565,4</b>	<b>105.051,6</b>	<b>114.732,2</b>	<b>9,2%</b>

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

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Autopistas (Tn/IMD)	5,50	4,80	5,13	6,7%
Telecomunicaciones satelitales (Tn/T.O.)	---	6,52	8,13	24,6%
Sede central (Tn/PME)	10,31	10,57	0,92	-91,3%

Las emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente han incrementado debido al aumento de los consumos que se han producido especialmente relacionados con la electricidad. La variación en el dato de la sede central se debe a la no disponibilidad de datos para el año 2015.

Asimismo, cabe destacar que las limitaciones de datos que se han producido en los consumos están también presentes en el cálculo de la huella de carbono, realizado según la metodología detallada al final del presente informe.

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

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Autopistas	10.450.447,3	10.896.529,2	11.079.040,1	1,7%
Telecomunicaciones satelitales	---	2.134,9	2.421,8	13,5%
Sede central	3.869,1	3.782,4	932,9	-75,3%
<b>Total</b>	<b>10.454.316,4</b>	<b>10.902.446,4</b>	<b>11.082.394,7</b>	<b>1,7%</b>

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

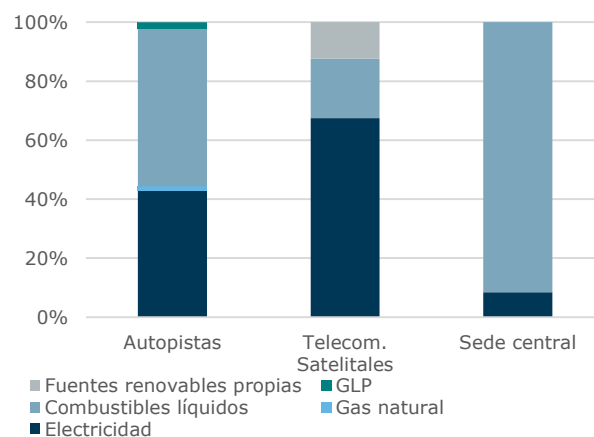
	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Autopistas	2.715,1	2.769,5	2.831,0	2,2%
Telecomunicaciones satelitales	---	11,7	11,4	-2,0%
Sede central	1.025,4	1.563,0	279,0	-82,2%
<b>Total</b>	<b>2.713,4</b>	<b>2.646,3</b>	<b>2.684,3</b>	<b>1,4%</b>

## Consumo de energía

El consumo de fuentes renovables propias de Francia corresponde a las instalaciones fotovoltaicas presentes en diversos centros. Asimismo, en el caso de telecomunicaciones satelitales, corresponde al dato de consumo de electricidad de los satélites. Debido a que la estimación del dato hace referencia a electricidad generada y no consumida, este dato no ha sido incluido en los consumos de electricidad de esta actividad, pero se incluye en el gráfico para mostrar su peso relativo.

El incremento en el consumo de electricidad de Brasil está relacionado con la instalación de nuevos puntos de consumo en las autopistas.

Distribución porcentual de los consumos energéticos de 2015 por fuente y actividad (kWh)



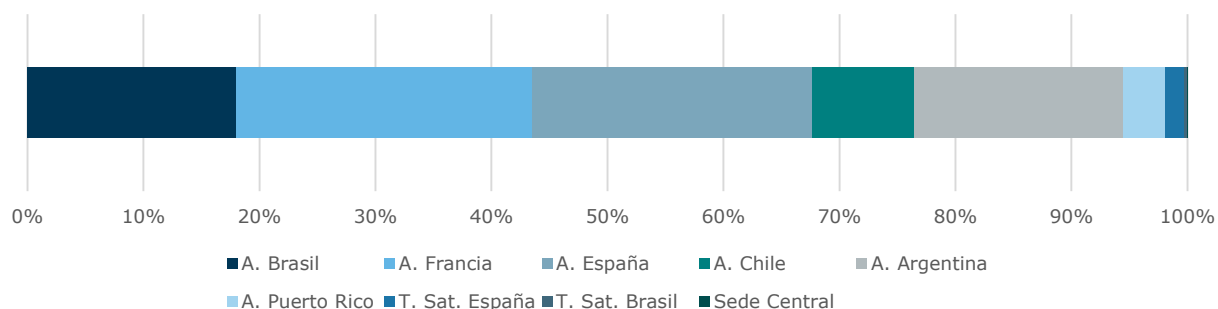
Consumo de electricidad por país (MWh) – Autopistas<sup>x</sup>

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Brasil	27.365	29.148	33.225	14,0%
Francia	51.539	46.172	47.319	2,5%
España	46.480	45.402	44.677	-1,6%
Chile	15.633	19.540	16.323	-16,5%
Argentina	10.600	10.215	33.335	No Comparable
Puerto Rico	589	530	6.640	No Comparable
<b>Total</b>	<b>152.205</b>	<b>151.008</b>	<b>181.519</b>	<b>14,1%</b>

Consumo de electricidad por país (MWh) – Telecomunicaciones

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Satelitales España	---	3.133	3.141	0,2%
Satelitales Brasil	---	336	361	7,3%
<b>Total</b>		<b>3.469</b>	<b>3.501</b>	<b>0,9%</b>

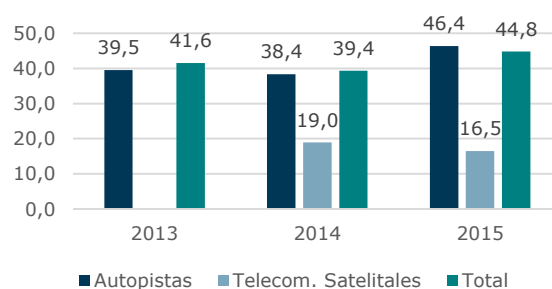
Distribución porcentual de consumo de electricidad por actividad y país (MWh)



El consumo de electricidad ha incrementado de forma general en la organización, debido en parte al aumento del alcance de los datos en el caso de Argentina y Puerto Rico, y al aumento de consumos de Brasil.

Los datos de la sede central no han sido incluidos al no disponerse de los mismos debido al traslado de la misma. El dato que consta en sede central corresponde a la Fundación Abertis.

#### 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

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Brasil	1,52	1,57	1,83	16,7%
Francia	2,24	1,96	1,97	0,7%
España	2,61	2,50	2,32	-7,2%
Chile	0,92	1,10	0,85	-23,0%
Argentina	0,13	0,13	0,40	200,1%
Puerto Rico	0,04	0,03	0,10	No Comparable
<b>Total</b>	<b>7,82</b>	<b>7,75</b>	<b>8,42</b>	<b>8,7%</b>

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

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Satelitales	---	14,86	14,77	-0,6%

#### Consumo de electricidad – Sede central

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Sede Central (MWh)	7.951	7.783	54	No Comparable
Sede Central (MWh/PME)	27,98	28,30	0,30	No Comparable

La actividad de autopistas ha consumido un total de 8,7MWh de GLP, de los cuales un 87,5% corresponde a la actividad de extracción realizada en Brasil y a la producción de granulados y aglomerados asfálticos, para su posterior uso como materiales en los trabajos de construcción y mantenimiento.

El consumo de GLP ha incrementado en Chile debido al aumento de los trabajos que requieren de este combustible.



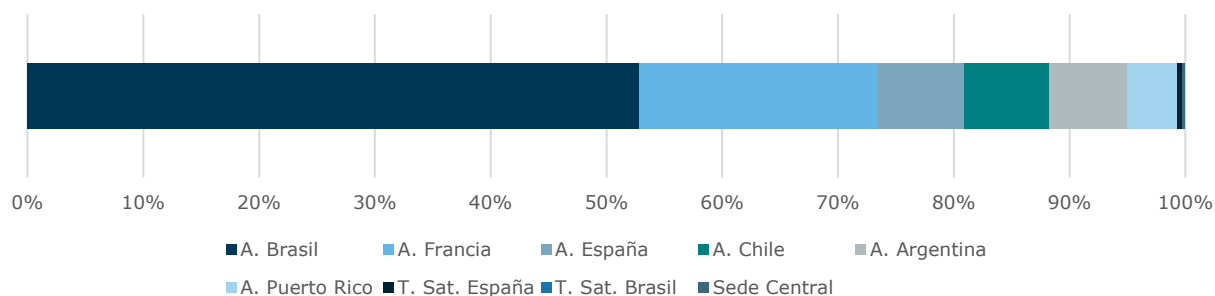
### Consumo de combustibles líquidos por país (litros) – Autopistas\*

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Brasil	16.408.375	16.806.831	12.269.669	-27,0%
Francia	5.361.752	5.411.310	4.788.497	-11,5%
España	1.431.808	1.482.437	1.726.241	16,4%
Chile	1.273.999	1.448.071	1.707.719	17,9%
Argentina	411.414	396.332	1.552.303	No Comparable
Puerto Rico	21.584	14.195	1.005.474	No Comparable
<b>Total</b>	<b>24.908.932</b>	<b>25.559.176</b>	<b>23.049.903</b>	<b>-9,8%</b>

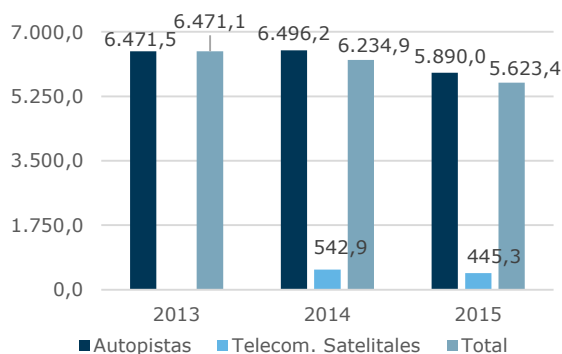
### Consumo de combustibles líquidos por país (litros) – Telecomunicaciones<sup>xi</sup>

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Satelitales España	---	99.320	94.331	-5,0%
Satelitales Brasil	---	19.734	12.510	-36,6%
<b>Total</b>	<b>---</b>	<b>119.054</b>	<b>106.841</b>	<b>-10,3%</b>

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



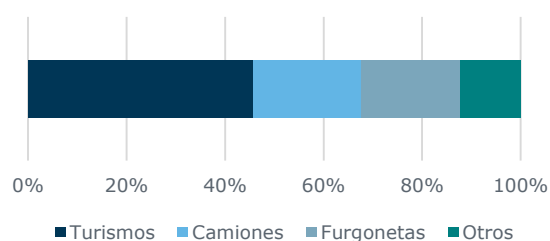
### Evolución del consumo de combustibles líquidos en relación con la cifra de negocio



El 87,4% del consumo total de combustibles está vinculado a la flota de vehículos de la organización. El 68,6% del consumo de combustibles de la flota de vehículos es gasóleo, seguido de gasolina (17,6%), etanol (8,3%) y biodiesel (5,5%).

La flota de vehículos de la organización está compuesta por un total de 3.856 vehículos, un 98,2% de los cuales corresponde a la actividad de autopistas.

### Porcentaje de vehículos por tipología



El consumo de combustibles líquidos de Chile y Brasil, no vinculado a la flota de vehículos, ha incrementado debido a la mayor operación de grupos electrógenos por contingencias climáticas o fallos en la red de alimentación externa. Asimismo, el consumo vinculado

a la flota de vehículos ha incrementado de forma directa con la variación positiva en la flota de vehículos y al incremento del alcance de los datos.

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

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Brasil	908,5	902,7	674,6	-25,3%
Francia	232,7	229,2	199,3	-13,0%
España	80,5	81,8	89,8	9,8%
Chile	75,2	81,6	88,7	8,7%
Argentina	5,2	5,1	18,5	260,1%
Puerto Rico	1,3	0,9	15,2	No Comparable
<b>Total</b>	<b>1.216,9</b>	<b>1.220,2</b>	<b>1.049,9</b>	<b>-14,0%</b>

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

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Satelitales	---	510,1	450,6	-11,7%

#### Consumo de combustibles líquidos – Sede central

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Sede Central (litros)	23.094	8.431	59.849	609,9%
Sede Central (I/PME)	81,3	30,7	329,7	975,5%

## Hacia una flota de vehículos ecoeficiente

Las autopistas en España han llevado a cabo un estudio del fomento de la movilidad eléctrica en la flota de mantenimiento, con el objetivo de incorporar nuevas tecnologías que persigan mejorar la eficiencia energética, generar impactos positivos sobre el medio ambiente y mejorar el nivel de confort (relacionado con el impacto acústico, el confort térmico, etcétera), a la par que se potencian los servicios de las autopistas.

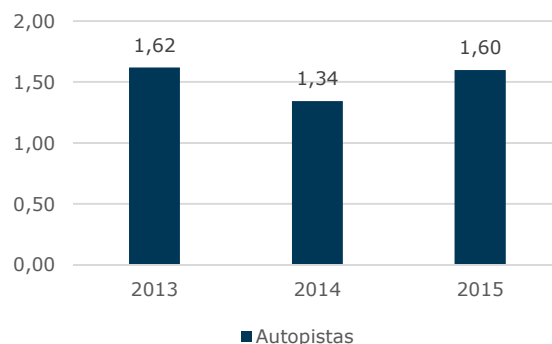
El estudio analiza los puntos de carga necesarios para garantizar el correcto funcionamiento del vehículo eléctrico y presenta un análisis coste-beneficio de la disposición de un vehículo eléctrico y los puntos de carga correspondientes, además de definir los trabajos necesarios para realizar la implantación de la red de puntos de recarga y su gestión. El proyecto piloto contempla la incorporación de un vehículo eléctrico en la flota técnica de las concesionarias, con un desplazamiento medio de 40 kilómetros al día, y la instalación de los puntos de carga vinculados (que pueden ser de carga rápida o lenta). Asimismo, se contemplan distintos escenarios de implantación, que serán valorados durante el próximo año, junto con el establecimiento de objetivos y acciones a desarrollar.

Asimismo, se han sustituido en España un total de 44 vehículos por otros nuevos de bajas emisiones de carbono. De igual modo las autopistas en Francia y Brasil están analizando las posibilidades de incorporar criterios de ecoeficiencia en la flota de vehículos, puesto que este consumo representa uno de los más significativos de la actividad.

El gas natural es un combustible que se consume de forma parcial en algunos países, concretamente en Francia, Argentina y en la sede central de la organización.

El incremento en el consumo de gas natural de las autopistas de Francia se debe a un cambio en la metodología de recopilación de la información, que ha incidido directamente sobre el dato. Por otro lado, debido a la no disponibilidad de datos de la sede central, vinculado al traslado de la misma durante 2015, los datos no son comparables.

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



Consumo de gas natural por país (kWh) – Autopistas

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Francia (kWh)	5.982.117	5.047.669	6.127.848	21,4%
Argentina (kWh)	253.486	234.732	123.398	-47,4%
<b>Total</b>	<b>6.235.603</b>	<b>5.282.401</b>	<b>6.251.246</b>	<b>18,3%</b>

Consumo de gas natural por país en relación con la actividad (kWh/IMD) – Autopistas

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Francia	260	214	255	19,3%
Argentina	3,21	3,04	1,47	-51,7%
<b>Total</b>	<b>305</b>	<b>252</b>	<b>284</b>	<b>12,8%</b>

Consumo de gas natural – Sede central

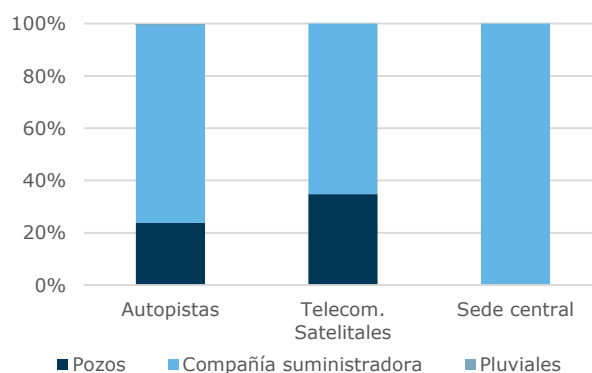
	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Sede Central (kWh)	23.209	21.187	ND	ND
Sede Central (kWh/PME)	82	77	ND	ND

## Consumo de agua<sup>xii</sup>

Gran parte del consumo de agua se produce en la actividad de autopistas, y procede de la compañía suministradora, si bien se extrae agua de pozos de forma alineada con los requerimientos de los organismos reguladores. El 24% del consumo total de agua del año 2015 procede de pozos.

La variación en los datos de consumo de agua de Francia y Chile se debe a un cambio en la metodología de recopilación de la información, junto con la aplicación de medidas de reducción de consumo en una situación de escasez hídrica en Chile.

Distribución porcentual del consumo de agua por origen y actividad



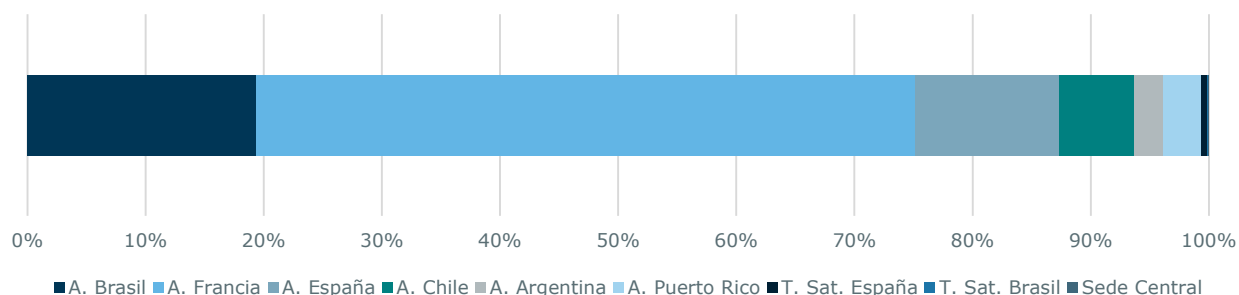
Consumo de agua por país (m³) – Autopistas<sup>xiii</sup>

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Brasil	148.630	139.557	127.276	-8,8%
Francia	348.595	261.658	367.190	40,3%
España	87.195	88.851	80.452	-9,5%
Chile	67.244	71.200	41.678	-41,5%
Argentina	7.245	7.516	16.145	No Comparable
Puerto Rico	1.324	650	21.086	No Comparable
<b>Total</b>	<b>660.233</b>	<b>569.432</b>	<b>653.827</b>	<b>14,8%</b>

Consumo de agua por país (m³) – Telecomunicaciones<sup>xiv</sup>

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Satelitales España	---	2.903	3.250	12,0%
Satelitales Brasil	---	1.415	1.057	-25,3%
<b>Total</b>	<b>---</b>	<b>4.318</b>	<b>4.307</b>	<b>-0,3%</b>

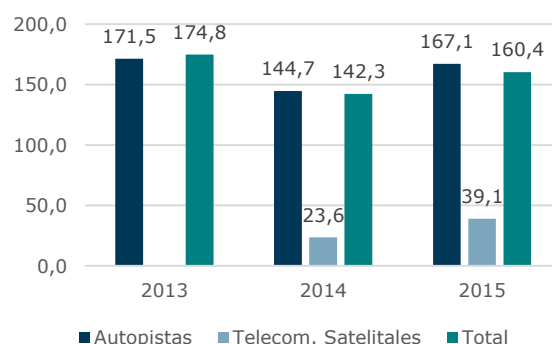
Distribución porcentual de consumo de agua por actividad y país (m³)



Asimismo, las variaciones de Argentina y Puerto Rico muestran la inclusión de las nuevas concesionarias en el alcance de los datos, siendo algo distintas las actividades incluidas en el caso de Puerto Rico, razón por la que el dato relativo evoluciona de forma significativa.

Globalmente, el consumo de agua en relación con la cifra de negocio ha incrementado en relación con el año anterior en todas las actividades.

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



Consumo de agua por país en relación con la actividad (m³/IMD) – Autopistas

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Brasil	8,23	7,50	7,00	-6,6%
Francia	15,13	11,08	15,29	37,9%
España	4,91	4,90	4,18	-14,6%
Chile	3,97	4,01	2,16	-46,0%
Argentina	0,09	0,10	0,19	97,5%
Puerto Rico	0,08	0,04	0,32	No Comparable
<b>Total</b>	<b>32,25</b>	<b>26,58</b>	<b>29,72</b>	<b>11,8%</b>

Consumo de agua en relación con la actividad (m³/Transpondedores Ocupados) – Telecomunicaciones

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Satelitales	---	18,50	34,94	88,8%

Consumo de agua – Sede central

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Sede Central (litros)	13.332	12.325	71	No Comparable
Sede Central (l/PME)	46,91	44,82	0,39	No Comparable

## Consumo de materiales

Los consumos significativos de materiales se producen en la actividad de autopistas, concretamente en las fases de construcción y mantenimiento, así como en la fase de extracción relacionada, todos ellos de origen no renovable. Los datos contemplan los consumos directos por parte de la organización, así como aquellos consumos realizados por las empresas contratadas.

En este sentido destaca el consumo de materiales reciclados, concretamente granulado y aglomerado

asfáltico en Francia, España y Brasil (un 6,5% del total de consumo de granulado y un 14,6% del consumo de aglomerado asfáltico). El porcentaje total de materiales consumidos de origen reciclado se ha incrementado significativamente en relación con el año anterior, totalizando un 8,9% del consumo del año. Los datos de las tablas incluyen materiales reciclados y no reciclados.

Las actividades de telecomunicaciones satelitales y la sede central consumen principalmente papel, siendo sus actividades asimilables a las de una oficina.

### Evolución del consumo de materiales totales (toneladas)

	2013	2014	2015	Variación respecto 2014
Granulados	1.761.577	4.155.864	2.256.084	-45,7%
Aglomerado asfáltico	1.328.802	1.817.644	1.934.385	6,4%
Hormigón	236.958	198.352	505.593	154,9%
Metales	52.538	16.263	42.432	160,9%
Pinturas	42.036	3.199	4.804	50,2%
Papel	311	385	398	3,4%
Sal	103.687	24.980	50.538	102,3%
Líquido descongelante	473	100	6	-94,5%

De forma similar a lo que ocurre con los residuos generados, que están vinculados a los trabajos de mantenimiento y construcción, la cantidad y tipología de materiales consumidos está directamente relacionado con la tipología y cantidad de trabajos realizados durante el año. Las actividades extractivas han producido un total de 221.450 toneladas de granulados y 136.730 toneladas de aglomerado asfáltico, que han sido consumidas por las concesionarias de Brasil.

Las autopistas en España han llevado a cabo trabajos intensivos en consumo de granulado durante el año 2015 que no fueron realizados en el año 2014. Esta es la razón por la que el dato muestra variaciones significativas. Ocurre lo mismo con Francia y el resto de autopistas, si bien en el caso de Argentina se ha producido un incremento del volumen de obras que ha repercutido sobre el total de materiales consumidos.

Asimismo, en el caso de Brasil, además de la reducción de los trabajos en relación con el año anterior, que han implicado una disminución de la actividad extractiva, y por extensión una reducción de los consumos de granulados y aglomerado asfáltico, se ha llevado a cabo una reestructuración interna que ha incidido sobre la recopilación del dato de consumos de materiales, por lo que la cantidad ha disminuido significativamente en relación con el año anterior. Durante 2015, se ha consolidado el reporting en este sentido, de forma que los próximos años los datos serán más comparables.

Además de los materiales indicados, las actividades de autopistas han consumido 73.099 toneladas de otros materiales.

Consumo de materiales totales por país (toneladas) – Autopistas

	Granulados	Aglomerado asfáltico	Hormigón	Metales
Brasil	882.552	607.880	352.399	36.929
Francia	965.146	952.415	75.515	483
España	195.524	264.444	35.355	3.879
Chile	689	8.683	160	308
Argentina	205.903	79.859	32.546	638
Puerto Rico	6.269	21.103	9.619	196
<b>Total</b>	<b>2.256.084</b>	<b>1.934.385</b>	<b>505.593</b>	<b>42.432</b>

Consumo de materiales totales por país (toneladas) – Autopistas

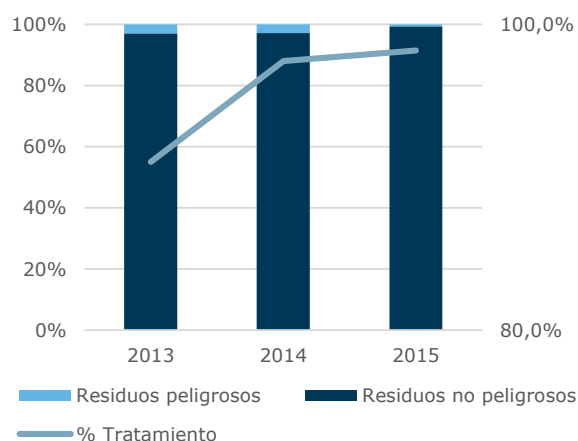
	Pinturas	Papel	Sal	Líquido anticongelante
Brasil	2.687	148	0	0
Francia	469	115	33.205	6
España	1.063	37	17.332	0
Chile	20	38	1	0
Argentina	302	51	0	0
Puerto Rico	263	2	0	0
<b>Total</b>	<b>4.804</b>	<b>392</b>	<b>50.538</b>	<b>6</b>

## Residuos y aguas residuales

### Generación y gestión de residuos

El incremento de la cantidad de residuos generados y la consideración y ampliación de los datos de las empresas contratadas para la gestión de residuos en Brasil, han incidido sobre el coste total de la gestión de residuos, que durante el año 2015 ha alcanzado 7,3 millones de euros (6,7 millones la gestión de residuos no peligrosos y 0,6 millones la de peligrosos), lo que supone un 51,2% más que el año 2014. Los países con mayores costes son Francia, Brasil y España.

Evolución de la generación y tratamiento de residuos



#### Residuos generados (toneladas) – Autopistas<sup>xv</sup>

	2013		2014		2015	
	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos
Brasil	31.291,71	119,6	4.572,2	175,8	6.575,1	299,2
Francia	95.174,1	8.319,7	15.532,6	3.270,5	89.916,3	663,8
España	161.756,5	151,5	103.292,6	154,8	110.663,7	229,4
Chile	671,5	9,5	874,0	1,4	2.049,4	210,6
Argentina	1.379,7	6,3	1.554,8	3,2	1.665,2	11,8
Puerto Rico	82,6	0,2	0,05	0,03	20.825,9	1,8
<b>Total</b>	<b>290.356,1</b>	<b>8.606,8</b>	<b>125.826,2</b>	<b>3.605,7</b>	<b>231.705,6</b>	<b>1.416,6</b>

#### Residuos generados (toneladas) – Telecomunicaciones

	2013		2014		2015	
	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos
Satelitales España	---	---	37,0	4,4	6,2	0,01
Satelitales Brasil	---	---	0,0	0,0	0,0	0,01
<b>Total</b>	<b>---</b>	<b>---</b>	<b>37,0</b>	<b>4,4</b>	<b>6,2</b>	<b>0,02</b>

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

	2013		2014		2015	
	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos	No Peligrosos	Peligrosos
Sede central	103,3	1,1	65,4	0,9	3,2	0,08



Durante el año 2015 se ha modificado el criterio de clasificación de residuos en el proceso de rendición de cuentas, con el objetivo de alinearlos con la metodología utilizada por la Comisión Europea en este ámbito. Esta es la razón por la que las tablas presentadas a continuación difieren de las de años anteriores, en cuanto a la denominación de las categorías.

Las tipologías de residuos con mayor peso son los residuos de construcción y demolición, y los residuos domésticos en el caso de los no peligrosos (un 90,7% y un 4,2% respectivamente del total de residuos no peligrosos), y los lodos comunes húmedos en el caso de peligrosos (que suponen el 49,6% del total de residuos peligrosos).

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

	Toneladas generadas	Porcentaje tratado
Tóner	0,26	100,0%
Cartuchos de tinta y/o tóner	0,02	100,0%
Envases de papel y cartón	457,28	99,5%
Envases de plástico y latas	19,37	91,8%
Envases de vidrio	251,68	100,0%
Neumáticos y restos de caucho	549,09	60,0%
Productos químicos desechados	0,50	100,0%
Pilas alcalinas	0,62	95,2%
Mezcla de hormigón, ladrillos, etc.	116,87	100,0%
Maderas procedentes de obras de construcción	458,19	99,6%
Metales mezclados (chatarra)	1.724,44	94,1%
Residuos de construcción y demolición	210.178,98	100,0%
Papel (incluye confidencial, tiquetes y cartón)	164,26	53,7%
Vidrio	1,97	100,0%
Medicamentos caducados	0,02	100,0%
Equipos electrónicos	17,30	45,1%
Maderas	31,09	75,1%
Plásticos	335,61	100,0%
Chatarra (aires acondicionados, extintores)	256,48	100,0%
Restos de jardinería	1.777,07	100,0%
Residuos domésticos (basura)	9.724,07	89,0%
Fangos depuradora biológica (lodos de fosas sépticas)	4.961,35	51,7%
Banales (residuos compuestos)	139,52	100,0%
Otros	539,09	100,0%
<b>Total</b>	<b>231.705,13</b>	<b>98,3%</b>

## Residuos totales peligrosos generados y tratados por tipología

	Toneladas generadas	Porcentaje tratado
Pinturas, Barnices, Adhesivos	11,68	69,5%
Tóner	0,46	100,0%
Aceite usado (130205)	38,42	58,5%
Aceite usado (130208)	4,58	98,8%
Aceite de transformador	0,38	0,0%
Disolvente	0,60	10,2%
Envases metálicos y envases plásticos contaminados	136,19	78,4%
Aerosoles	0,12	100,0%
Absorbentes, Sepiolita ( trapos contaminados)	7,97	100,0%
Filtros de aceite	1,41	60,9%
Anticongelante	0,12	100,0%
Filtros de Combustible	0,24	100,0%
Equipos eléctricos y electrónicos	0,61	1,0%
Cloruro cálcico	3,30	100,0%
Baterías de plomo	5,55	87,4%
Otras baterías: Ni-Cd, Hg, otras	10,22	100,0%
Pilas alcalinas y pilas de mercurio	0,23	100,0%
Residuos que contienen hidrocarburos	91,43	100,0%
Tierras contaminadas con gasoil	8,41	100,0%
Fangos de limpieza de vías y lodos de drenaje	171,49	100,0%
Materiales de construcción que contienen amianto	0,89	100,0%
Lodos comunes húmedos	703,07	100,0%
Disolventes sucios	1,21	44,1%
Fluorescentes y lámparas	6,73	87,6%
Pinturas y resinas	0,44	100,0%
Baterías (pilas bastón) y acumuladores	3,98	100,0%
Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE)	16,13	100,0%
Sin referencia - Otros	191,04	100,0%
<b>Total</b>	<b>1.416,88</b>	<b>96,2%</b>

Las actividades de autopistas de España, Brasil y Puerto Rico han generado otros residuos de carácter puntual; concretamente 61kg de envases mezclados, 9.328 kg

de restos de aglomerado, 6.500 kg de residuos compuestos, 70 kg de lejía, 77 kg de fuel oil y gasóleo,

607 kg de aparatos de aire acondicionado con R-22 y 90,1 kg de restos de equipos eléctricos y electrónicos.

La mayor parte de los residuos se generan en las actividades de autopistas, especialmente aquellas relacionadas con la construcción y el mantenimiento de las vías. Esta es la razón principal por la que el dato de residuos fluctúa habitualmente, puesto que depende directamente de la cantidad de trabajos que se llevan a cabo durante el ejercicio.

Asimismo, se han producido mejoras en la trazabilidad y exhaustividad de la información recopilada en diferentes países, lo cual ha incidido también sobre la variación de los datos agregados en relación con el año anterior.

Las autopistas en Chile han incrementado los trabajos de limpieza de plantas de tratamiento, lo que genera mayor cantidad de fangos y lodos.

## Recuperación y valorización de residuos de construcción

*Las autopistas en España han llevado a cabo dos estudios relacionados con la utilización de áridos de origen siderúrgico y áridos reciclados en firmes, con el objetivo de identificar y testar nuevos materiales de carácter residual, como subproductos de la industria metalúrgica (escorias de acería) o material de fresado del propio firme (reciclado) aptos para capas intermedias y de rodadura más económicos y sostenibles. Las concesionarias implicadas directamente en los tramos de ensayo han participado en el proyecto, junto con fabricantes de mezclas bituminosas y consultores especializados.*

*En el caso del aprovechamiento de material de fresado en el reciclado de firmes en capas intermedias y de rodadura, se ha llevado a cabo la caracterización de materiales y su viabilidad, y se ha definido y ejecutado un tramo de ensayo que será monitoreado durante los años 2016 y 2017. Por otro lado, en el caso del estudio sobre aprovechamiento de áridos de origen siderúrgico en mezclas bituminosas, se ha ejecutado la primera fase de caracterización y viabilidad, y está prevista la implantación del tramo de ensayo durante el próximo año.*

*Los impactos de estas prácticas de economía circular son diversos y positivos, entre los que se encuentran la reducción de los residuos generados por la propia actividad, el ahorro en el consumo de materiales, la mejora general de costes vinculado a la reducción del transporte y la fabricación, y la generación de impactos positivos a nivel ambiental. relacionados. Cabe destacar que las autopistas de Francia consumen cantidades significativas de materiales reciclados en la misma línea que España, y que Brasil dona los residuos de construcción y demolición a aquellas entidades acreditadas para su reutilización.*

## Vertidos y aguas residuales

Las aguas residuales que generan la actividad de autopistas y telecomunicaciones satelitales son en gran parte asimilables a domésticas. Asimismo, en la actividad de autopistas se generan aguas residuales que necesitan un tratamiento previo, antes de su vertido o gestión como residuo.

Las autopistas de Brasil disponen de fosas sépticas y tratamientos biológicos, físicos y químicos para la gestión de aguas residuales, cuyo contenido es tratado como un residuo específico por entidades acreditadas para tal fin.

Las autopistas en España disponen de instalaciones hidráulicas de tratamiento de aguas sanitarias (habitualmente depuradoras y filtros biológicos), aguas residuales hidrocarburadas (decantador seguido de separador de hidrocarburos) y agua de limpieza de vías (depósito pulmón), junto con pozos estancos cuya agua residual es recogida por cisternas y trasladada a depuradoras municipales. Para cada una de las

autorizaciones de vertido, se llevan a cabo análisis organolépticos y de calidad de agua, cuyos resultados se centralizan en una base de datos común. Una de las concesionarias de Argentina y las concesionarias de Chile disponen de plantas de tratamiento ubicadas en el trazado de la autopista, que llevan a cabo también análisis de la calidad del agua para los vertidos que realizan.

Los sistemas de cuantificación de las aguas vertidas están en proceso de desarrollo. Las concesionarias de España, una de las concesionarias de Chile y parte de las de Brasil han vertido un total de 205.073,2 metros cúbicos de aguas residuales.

Durante el año 2015 se han producido vertidos significativos relacionados con accidentes viarios en las autopistas de Brasil y Puerto Rico. Concretamente, 1.010 litros de vertidos de aceite, combustible y pinturas en Brasil, y 2.290 litros de aceite y combustible en Puerto Rico. Los planes de emergencia contemplan la gestión de vertidos, que son tratados como residuos peligrosos y gestionados como tales.

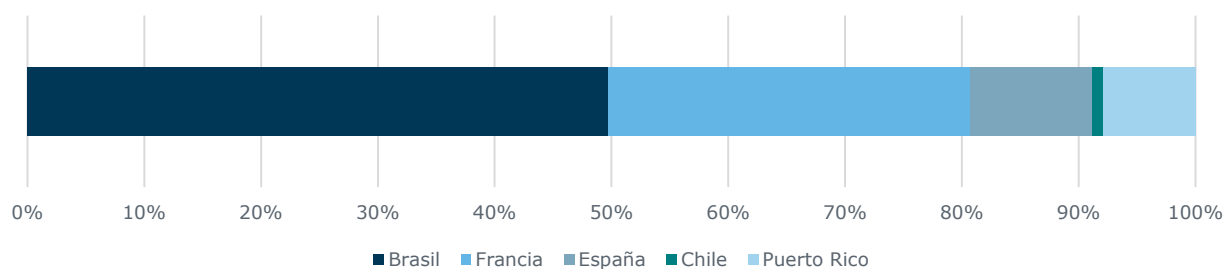
## Biodiversidad y Ruido

Un total de 1.124,7 km de autopistas discurren por espacios de especial protección para la biodiversidad, sin que se hayan producido cambios significativos en este sentido. El área total de estas zonas alcanza 49.459 hectáreas, estando un porcentaje muy elevado de estas en Francia, seguidas de Brasil y España.

Las dos autopistas en Puerto Rico se encuentran en espacios de protección a la biodiversidad. Por un lado,

el puente Teodoro Moscoso cruza una laguna que es de especial interés para los ecosistemas, y por otro lado el resto de autopista se encuentra en una zona protegida por humedales y especies protegidas listadas por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales. Estas especies y lugares protegidos se encuentran a lo largo de la autopista, sin que la operación de mantenimiento que se realiza afecte de forma directa al entorno

Distribución porcentual de km que afectan a una zona protegida



## Acciones implantadas en materia de biodiversidad

Los principales impactos sobre la biodiversidad se producen especialmente en la fase de construcción de las autopistas, e incluyen el fraccionamiento del territorio, la destrucción de los hábitats, la reducción de las masas arbóreas y los impactos sobre la fauna y la flora. Asimismo, cabe destacar los impactos sobre la fauna derivados del uso de las autopistas, concretamente los atropellos.

En general, todas las concesionarias disponen de medidas de prevención de impacto ambiental de las acciones que se desarrollan, siendo las más críticas analizadas y valoradas por los organismos públicos correspondientes. Destacan los planes de emergencia, los planes de conservación y limpieza, los programas de seguimiento ambiental y de recuperación de pasivos ambientales, etcétera.

Las autopistas en Francia han participado, junto con otras cinco organizaciones, en un proyecto piloto para el desarrollo y la implantación de un estándar específico de sistemas de gestión de la biodiversidad «Ecocert Engagement Biodiversité», logrando la certificación final del referencial.

La campaña de sensibilización lanzada por las autopistas francesas ha continuado a través de la radio, dirigida a generar conocimiento sobre la riqueza de

biodiversidad presente en los alrededores de la autopista, junto con las campañas específicas relacionados con las abejas.

Las autopistas de Brasil cuentan con la presencia de especies incluidas en los listados de la IUCN, concretamente según los niveles de riesgos establecidos por esta organización las principales especies son:

- Amenazado: Papagaio-de-peito-roxo, Jibóia-amarela, Sagui-da-serra-escuro.
- Vulnerable: Gato-do-mato, Tamanduá Mirim, Veado-bororó-de-são-paulo, Queixada, Anta, Bugio-ruivo, Cobra-veadeira, Cágado-da-serra.
- Poco preocupante: Surucua-de-barriga-amarela, Jaguarundi, Onça Parda, Cuica d'água, Bugio-ruivo ou Guariba, Tatu-de-rabo-mole, Guaribai, Jaguarundi.
- Casi amenazado: Gato maracajá, Lobo Guará, Lontra, Onça Pintada.
- Sin datos: Cutia, Veado-mateiro.

Además de otras especies de flora y fauna, como la Lontra, el Jaó do sul, el Pixoxó, el Gato mourisco, el Macuco, el Bugio de mata atlântica y otras.

Las principales medidas de prevención incluyen la construcción de pasos de fauna y cercados en la autopista para evitar que estas especies puedan ser

atropelladas. Una de las concesionarias ha logrado la reducción de estos atropellos en un 60%, mediante la instalación de vallas en los puntos de más atropellos, por lo que está previsto ampliar esta medida durante el año próximo.

Asimismo, de acuerdo con el marco legal, las concesionarias realizan plantaciones compensatorias de árboles en función de la afectación de las obras y trabajos de construcción realizados, y realizan estudios de impacto ambiental en aquellas zonas de especial protección que se puedan ver afectadas por la actividad de la autopista.

Durante 2015 se han producido modificaciones en el inventario de espacios naturales de España, concretamente la declaración de determinados ríos como Zonas de Especial Conservación. Las medidas preventivas ya se estaban realizando en estas zonas, ya que las modificaciones han consistido en el nombramiento de un espacio ambiental o cauce en zonas de especial conservación.

Un total de 10 especies protegidas y vulnerables pueden encontrarse en las autopistas de España, de acuerdo con la clasificación establecida por el marco normativo estatal, junto con los criterios establecidos por la IUCN. Ninguna de estas especies ha sido atropellada durante el año 2015.

## Herramientas de supervisión y mitigación del ruido

El observatorio del ruido de Francia ha continuado con la elaboración y actualización de los mapas de ruido, junto con el seguimiento de los planes de prevención, así como con la relación con los diferentes grupos de interés.

En el marco del programa "Engagements Verts", más de 700 hogares de forma acumulada han tenido acceso al programa de aislamiento acústico, que ha permitido incidir sobre aquellos casos con niveles acústicos superiores. Así se ha eliminado casi por completo las "zonas sensibles" en materia acústica de la red de autopistas.

Las autopistas en España han instalado pantallas acústicas en diferentes puntos, así como una de las concesionarias de Chile, de forma complementaria al seguimiento de impacto acústico mediante puntos de control instalados en la autopista

# 8

## Relación con empresas contratadas y proveedoras

<u>La implicación de los proveedores en la gestión de aspectos ASG</u> .....	87
<u>Descripción y características</u> .....	88
<u>Tipo de proveedores</u> .....	88
<u>Aspectos con impactos significativos</u> .....	88
<u>Compra local</u> .....	89
<u>Evaluación y homologación de proveedores</u> .....	90
<u>Proceso de evaluación</u> .....	90
<u>Criterios de evaluación en RSC</u> .....	90

## La implicación de los proveedores en la gestión de aspectos ASG

Parte de los aspectos materiales de Abertis está directamente relacionada con la actividad que desarrollan las organizaciones contratadas y proveedoras. Cabe destacar en este sentido el impacto ambiental de las actividades de mantenimiento y construcción de las autopistas, así como el aspecto de salud y seguridad ocupacional.

La gestión de estos aspectos está centralizada en los procesos de evaluación y homologación de proveedores implantados en cada país, así como la inclusión de cláusulas sociales y ambientales en los contratos, y el seguimiento de las actividades desarrolladas por las organizaciones contratadas por la organización.

Los capítulos de este informe que hacen referencia a aspectos materiales que se producen fuera de las fronteras de la organización contienen información relacionada que contribuye a dimensionarlos, como por ejemplo los consumos de materiales y energía, la generación de residuos o los datos de accidentes laborales de forma segregada. Existe recorrido de mejora en este sentido, y se está trabajando para incrementar la exhaustividad de los datos y su alcance.

De igual modo, y de forma vinculada al desarrollo del modelo industrial, se ha continuado trabajando para la extensión de los procesos de evaluación y homologación de proveedores, además de desarrollar una nueva política de compras a nivel corporativo que será desplegada por cada una de las actividades en cada uno de los países.

### Acciones implantadas y principales resultados 2015

Elaboración y aprobación de una nueva política de compras.

Incremento del número de proveedores homologados y evaluados según el scoring RSC.

Adquisición de un 98,4% del total<sup>xv</sup> de compras a proveedores locales.

Realización de la sesión de trabajo conjunto de todas las direcciones de compra del Grupo.

Inclusión de nuevas cláusulas vinculadas al cumplimiento del código ético en los contratos formalizados durante 2015.

Inclusión de cláusulas sociales y ambientales en el 64,3% de los concursos presentados

## Descripción y características

El análisis de materialidad y la descripción de la cadena de valor ponen de manifiesto que la actividad de los proveedores juega un papel importante en la gestión de los impactos ambientales y sociales de Abertis, debido a que existen aspectos materiales que se producen fuera de las fronteras de la organización, si bien la propia cadena de suministro no es un aspecto material en sí mismo.

El volumen de compras de la actividad de autopistas supone un 12% de la cifra de negocio agregada de las autopistas del alcance de este informe, y un 5,5% en el caso de la actividad de telecomunicaciones satelitales. En este último caso, la inversión en satélites no está contemplada como compra, razón por la que el dato es similar al de la actividad de autopistas.

### Tipo de proveedores

Los principales proveedores de la actividad de autopistas están formados por empresas contratistas encargadas de la realización de obras, 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.

Si bien pueden producirse diferentes matices, el enfoque general es común para todos los países del alcance del informe, siempre ajustado a las actividades que se contemplan en el marco de gestión de la concesión.

La actividad de telecomunicaciones satelitales es muy específica en cuanto que el número de empresas fabricantes y lanzadoras de satélites es muy reducido a nivel mundial, mientras que trabaja en general con proveedores de servicios de oficina, salvo aquellos más específicos relacionados con los materiales necesarios para la prestación del servicio de telecomunicaciones.

Durante el análisis de materialidad realizado el año 2014, se llevó a cabo una encuesta específica enfocada a mapear la cadena de suministro de la organización, por lo que sus resultados continúan vigentes ya que no se ha llevado a cabo una ampliación de esta encuesta durante el año 2015.

En este sentido, el total de 165 proveedores participantes en la encuesta implican a 1.327 proveedores indirectos o de nivel 2. La presencia

geográfica directa de estos 165 proveedores está muy relacionada con el país en el que se desarrolla la prestación del producto y servicio, mientras que en el caso de la presencia indirecta el rango de países es más amplio, y contempla países en los que Abertis no tiene actividad directa:

- 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

Los principales aspectos económicos, ambientales y sociales con impactos significativos entre los proveedores, de acuerdo con los resultados de la encuesta de materialidad del año 2014, 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.

Es objetivo del año 2016 trabajar para ampliar esta información, completando progresivamente el mapa de proveedores de la organización, junto con información sobre estándares de gestión y desempeño en materia ambiental, social y de buen gobierno.

Así, se está trabajando para que las direcciones de compras de cada país lleven a cabo jornadas específicas en la materia con sus proveedores principales, con el objetivo de incrementar la implicación y facilitar así la sistematización de la información vinculada al mapeo de la cadena de suministro.

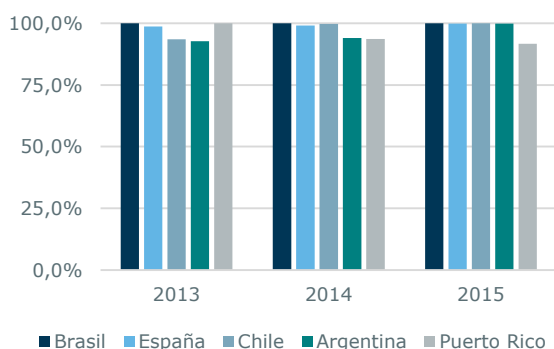


## Compra local

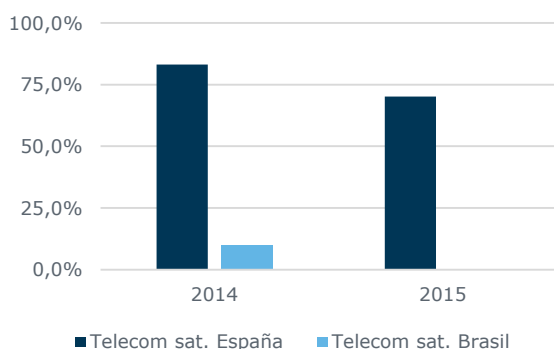
Considerando la tipología de proveedores de Abertis y el tipo de productos y servicios prestados, se desprende un elevado componente de localidad que queda explícito en el porcentaje de compra local tanto a nivel global como por país.

El volumen de compra local de Abertis supone un 98,4% sobre el total de compras del año 2015<sup>xvi</sup>, siendo un 99,1% para la actividad de autopistas y un 70,2% para la actividad de telecomunicaciones satelitales.

### Porcentaje de compra local - Autopistas



### Porcentaje de compra local – Telecomunicaciones satelitales<sup>xvii</sup>



La actividad de telecomunicaciones satelitales contempla una cláusula específica vinculada a la promoción de la compra local. Esta cláusula se denomina "cláusula de retornos industriales", y se incluye en los contratos de fabricación de satélites, de forma que obliga al fabricante a contratar parte de los componentes a organizaciones españolas. Actualmente se encuentran en fase de fabricación un total de tres satélites.

## Evaluación y homologación de proveedores

En el marco del proceso de negociación electrónica, existe un proceso paralelo y complementario que consiste en la evaluación y homologación de los proveedores en función de la clasificación correspondiente vinculada al riesgo de cada uno.

La implantación del proceso de evaluación y homologación de proveedores está liderada por la dirección de compras de cada actividad y país, con el apoyo transversal de la dirección corporativa de compras.

Destaca la elaboración de una política de compras corporativa que deberá ser aplicada e implantada por las actividades en los países durante el año 2016. Entre los contenidos de la misma, se incluyen los principios básicos de competencia, gestión, planificación, eficiencia y control, junto con directrices específicas vinculadas a la relación con los proveedores, a las condiciones de contratación, a la idoneidad y calidad y a la homologación y evaluación junto con la innovación.

La política incluye la prohibición de contratación con proveedores con los que exista un conflicto de interés o estén involucrados en casos de corrupción, así como la inclusión de aspectos de seguridad ocupacional, seguridad de la información, sostenibilidad y riesgos penales en los procesos de homologación y evaluación.

## Proceso de evaluación

El enfoque de evaluación y homologación implantado es común para las actividades de autopistas y servicios centrales, y se corresponde con el modelo desarrollado por la organización Achilles.

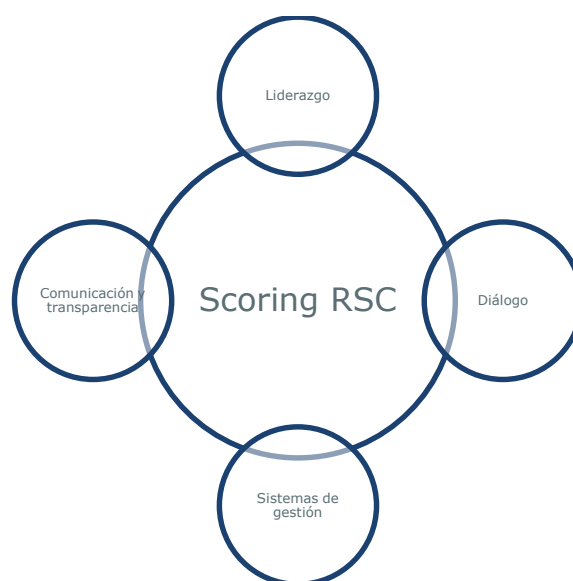
El portal de proveedores centraliza estos procesos, poniendo la información a disposición de cualquier persona para que sea incluida en su toma de decisiones. Asimismo, el portal constituye el principal canal de comunicación entre la organización y los proveedores, además de los contactos directos relacionados con la ejecución de los trabajos en una fase posterior.

Durante el año 2015 se han llevado a cabo trabajos para incorporar requisitos de compliance en los procesos de evaluación y homologación de proveedores, así como en la unificación de los procesos de negociación electrónica y evaluación de proveedores con el objetivo de poner en valor la clasificación y evaluación de los proveedores en todos los estadios de la compra.

## Criterios de evaluación en RSC

Durante 2015 se ha llevado a cabo la implantación del nuevo cuestionario definido por Achilles en colaboración con todos los usuarios de la herramienta, que si bien se sigue estructurando en los mismos bloques, ha modificado alguna de las puntuaciones asignadas así como los criterios establecidos para cada variable analizada.

Así, el cuestionario reconoce cuatro grandes bloques a los que asigna ponderaciones distintas, y cada una de las cuales contiene diferentes criterios valorados y puntuados. En función de las respuestas proporcionadas al cuestionario de RSC por cada uno de los proveedores, estos son clasificados en tres grandes categorías, en función de sus puntuaciones relativas.



Destacan en el nuevo modelo de cuestionario, el incremento de las puntuaciones para los aspectos de relación con los grupos de interés, los parámetros de gestión ambiental y la elaboración de informes de responsabilidad social o sostenibilidad. Los contenidos de cada bloque se mantienen constantes y fueron descritos en detalle en el Informe de RSC del año 2014.

### Proveedores homologados y evaluados

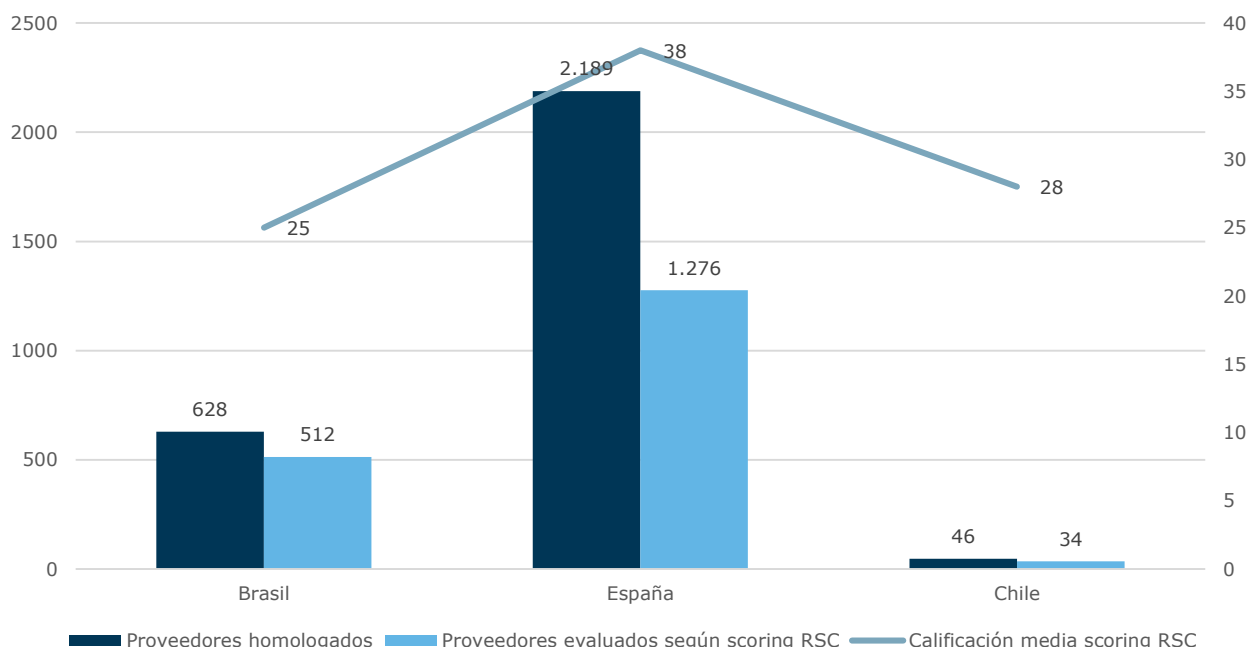
La homologación y evaluación de los proveedores se centra en los proveedores críticos, entendiéndose como tales aquellos que concentran el 80% del volumen de compras junto con aquellos que prestan un servicio o un producto estratégico.

Durante el año 2015 se han homologado un total de 2.863 proveedores en Brasil, España y Chile, de los que 1.822 han sido evaluados según el scoring de RSC, lo que supone un incremento en relación con el año anterior.

La calificación media del scoring RSC del año es de 34%, dato que varía en función de cada país, siendo un 25% para Brasil, un 38% para España y un 28% en el caso de Chile.

Un total de 53 proveedores en España han sido auditados, cifra significativamente superior a la del año anterior. Está previsto continuar con el programa de auditorías y extenderlo al resto de países.

#### Número de proveedores homologados y evaluados y scoring RSC por país

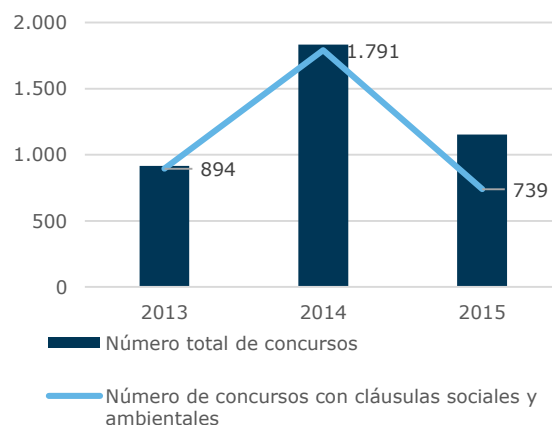


En este sentido, los principales objetivos para el año 2016 son el incremento del número de proveedores homologados y evaluados según el scoring RSC en todos los países, junto con la extensión de los procesos de homologación y evaluación a Francia y Argentina, así como incrementar el número de peticiones de auditorías a proveedores críticos.

Por otro lado, el número de concursos presentados durante el año 2015 ha variado significativamente debido a la exclusión del alcance del dato de Francia, además de la reducción del número de concursos presentado por parte de Argentina.

De igual modo, el porcentaje de concursos con cláusulas ambientales y sociales ha descendido hasta el 64,3% del total, debido a la reducción de este tipo de concursos por parte de las filiales brasileñas (además de la exclusión del dato de Francia).

#### Concursos con cláusulas sociales y ambientales



Cabe destacar la inclusión de cláusulas específicas vinculadas a la implantación del nuevo código ético en todos los contratos formalizados con proveedores a partir del año 2016. Si bien se ha iniciado su implantación en aquellos contratos realizados durante el último trimestre del año 2015, se espera la extensión de dichas cláusulas a medida que se produzca la renovación de contratos vigentes.

Asimismo, se han llevado a cabo la unificación de las cláusulas sociales (vinculadas especialmente a seguridad ocupacional) y ambientales a incluir en los contratos en las concesionarias de Chile y Brasil.

---

## Sesión de trabajo de las direcciones de compras

*Barcelona ha acogido durante dos días del mes de octubre una sesión de trabajo conjunta con las personas que lideran los departamentos de compras de cada uno de los países y actividades, con el principal objetivo de compartir buenas prácticas y homogeneizar prácticas y procedimientos corporativos de forma alineada con la especificidad de cada contexto local en el que se aplican dichos procedimientos.*

*Entre las ponencias, se ha realizado una sesión específica centrada en la importancia de los procesos de evaluación y homologación de proveedores contemplando aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno. En esta sesión ha participado la responsable de RSC de Abertis, que ha contextualizado las acciones de evaluación y homologación de proveedores en el marco de la gestión de la RSC en Abertis según los principales estándares de referencia en la materia, haciendo hincapié en la relevancia de estos procedimientos para los análisis y evaluaciones externas que diferentes organizaciones realizan de forma periódica sobre la organización. De igual modo, se ha compartido con todas las personas participantes el resultado del análisis de materialidad desarrollado el año 2014, junto con la encuesta específica vinculada al mapeo de proveedores, y la importancia de continuar trabajando en la ampliación de información relacionada con la descripción y las características de las empresas proveedoras y contratadas.*

*La sesión ha contado con la participación a su vez de Achilles, centrando los contenidos en las potencialidades de la herramienta para dar respuesta a los requisitos de homologación, evaluación y auditoria de proveedores y empresas contratadas recibidos por parte de los diferentes grupos de interés. En este sentido, es necesario trabajar en la implantación de las medidas contempladas para alimentar el sistema de evaluación y homologación y mantenerlo vigente, de modo que permita incluir estas consideraciones en los procesos de contratación que se desarrollan durante el año.*

*El encuentro ha permitido establecer las bases para desarrollar una red de compras entre la Dirección Corporativa y las áreas de compras de los diferentes países y actividades, a la vez que se ha generado un foro de intercambio de conocimiento especializado, en el que se han podido compartir nuevas tendencias e innovaciones de la mano de proveedores estratégicos.*

---

# 9

## Comunidad local y patrocinios

<a href="#">La comunidad local y la acción social</a> .....	94
<a href="#">La comunidad local</a> .....	95
<a href="#">Impactos indirectos</a> .....	95
<a href="#">Acción social y patrocinios</a> .....	97
<a href="#">Fundación Abertis</a> .....	97
<a href="#">Acción social y patrocinios</a> .....	99

## La comunidad local y la acción social

La actividad de Abertis tiene un carácter muy intenso de servicio público, razón por la que la relación con la comunidad local es particularmente directa y con elevadas sinergias. La capacidad de generar impactos positivos es exponencial, en tanto que la comunidad local y los grupos de interés que la forman participan en el proceso de creación de valor compartido.

Así, las relaciones con la comunidad local se explicitan mediante la formalización de mecanismos de

comunicación y relación directa con los diferentes grupos de interés, la participación en asociaciones sectoriales y generalistas, la realización de contribuciones sociales y la coordinación de proyectos de acción social con diferentes entidades.

El objetivo es contribuir a la generación de impactos positivos y a la mitigación de impactos negativos, derivados de forma directa e indirecta de las actividades de Abertis.

La Fundación Abertis desempeña un papel estratégico, en tanto que constituye la máxima expresión de dicho compromiso con la comunidad, especialmente en cuanto a contribuciones sociales se refiere.

### Acciones implantadas y principales resultados 2015

Participación en 163 reuniones de 33 asociaciones de la comunidad local en autopistas, y 78 reuniones de 23 asociaciones en telecomunicaciones satelitales.

La Fundación Abertis recibe dos distinciones, la certificación Biosphere Responsible Tourism en Castellet y el Premio Stela 2015.

Proyectos realizados y en curso del 1% cultural en Autopistas España por valor de 1,9 millones de euros.

Telecomunicaciones satelitales se adhiere a una iniciativa para la conectividad en situaciones de emergencias de Naciones Unidas.

7,1 millones de euros destinados a acción social y patrocinios.

78,4% de las contribuciones corresponden a iniciativas alineadas con el negocio junto con inversiones sociales.

## La comunidad local

### Impactos indirectos

El contenido de este informe trata directamente de la gestión de los impactos generados por las actividades de Abertis, incluyendo los impactos ambientales, sociales y de buen gobierno, identificados como materiales, contemplando toda la cadena de valor de la organización.

Así, se contemplan los principales impactos directos e indirectos tanto positivos como negativos, y se describen las acciones llevadas a cabo, junto con los indicadores de cumplimiento asociados.

Cabe destacar el marco de operación de la actividad de Abertis, que se desarrolla en un ámbito de colaboración

directa entre las administraciones públicas y la organización, y persigue minimizar los impactos negativos y potenciar los positivos. El trabajo conjunto con otros organismos y cuerpos implicados en la gestión de dichos impactos resulta clave para la consecución de los mejores resultados de desempeño en términos ambientales, sociales y de buen gobierno.

De igual modo, la información vinculada a la cadena de suministro ofrece una visión de la capacidad de impacto indirecto que genera la actividad de la organización, junto con la información detallada sobre el desempeño en las diferentes fases del ciclo de vida de las actividades de autopistas y telecomunicaciones satelitales.

## 1% Cultural en Autopistas España

*El marco normativo del 1% cultural requiere la inversión de recursos vinculados a los trabajos de mejora de las autopistas en proyectos de promoción de la cultura. Las autopistas en España tienen una especial sensibilidad por el patrimonio histórico y artístico, y por los valores culturales del entorno, y colaboran activamente con las principales instituciones públicas para la promoción de proyectos en este ámbito.*

*Durante el año 2015 se ha trabajado en los siguientes proyectos, cuya valoración global alcanza 1,9 millones de euros:*

- "Adecuación del poblado ibérico de Sant Julià de Ramis" (Girona), finalizado en febrero de 2015.
- "Levantamiento y restauración de Puente Monasterio en San Lorenzo de El Escorial" (Comunidad de Madrid), finalizado en octubre de 2015.
- "Restauración y musealización de la Villa romana de Pla l'Horta: del Oppidum a Gerunda en Sarrià de Ter" (Girona), en curso.
- Rehabilitación del Museo Arqueológico comarcal de Banyoles (Girona), accesibilidad del acceso público y consolidación estructural, en curso.
- "Recuperación del Castillo de Cervià de Ter" (Girona), en curso.
- Acondicionamiento, consolidación y promoción de la Calzada de la Fuenfría en Segovia.
- Recuperación del Castillo de Palafròls.
- Rehabilitación de edificios religiosos en Tordera.

*Abertis lleva a cabo la interlocución con instituciones locales del entorno de las autopistas con el objetivo de identificar potenciales proyectos, y ofrece a los municipios del entorno la posibilidad de financiar proyectos de recuperación del patrimonio histórico español que sean de propiedad pública y estén catalogados como bienes de interés cultural. Posteriormente los proyectos se presentan ante el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Cultura, tras lo que se continua con la coordinación y seguimiento del proyecto aprobado y su justificación y divulgación final.*

### Grupos de interés y asociaciones

Asimismo, la relación con los grupos de interés de la comunidad local es también fluida y vinculada a

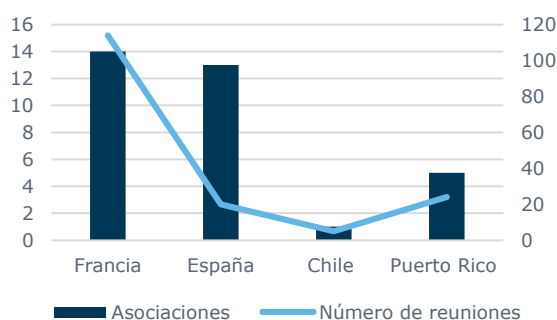
diferentes proyectos, además de a cuestiones generales tratadas mediante los mecanismos establecidos para la comunicación. Todas las autopistas, salvo las chilenas y la actividad de telecomunicaciones satelitales, disponen

de mecanismos formales de reclamación con la comunidad local. En este sentido, se han recibido en Francia un total de 79 reclamaciones de las comunidades de agricultores colindantes con la autopista, 42 de las cuales han generado indemnizaciones por valor de 61 mil euros. Asimismo, en Chile se han desarrollado redes de comunicación a través de comunidades escolares, con el objetivo de comunicar cualquier posible situación de riesgo y poder implantar así las medidas correctivas correspondientes.

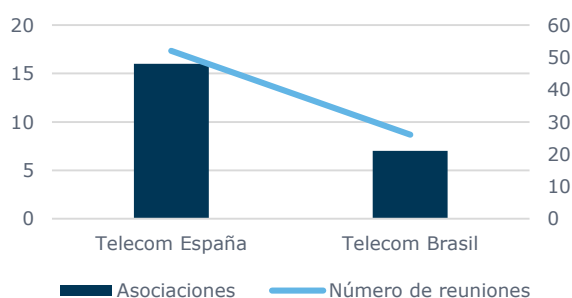
Por otro lado, se ha llevado a cabo un proyecto en Brasil de reconstrucción de una vivienda en la aldea M'biguaçu de la comunidad Guaraní local, en colaboración con las organizaciones IBAMA y FUNAI para dar respuesta a las peticiones de dicha comunidad local.

De igual modo, destaca la participación tanto de las autopistas como de la actividad de telecomunicaciones satelitales, en un total de 56 asociaciones de la comunidad local con las que se han mantenido 241 reuniones.

#### Número de asociaciones y de reuniones - Autopistas



#### Número de asociaciones y de reuniones - Telecomunicaciones satelitales



Las concesionarias de Brasil forman parte de la Asociación Brasileña de Concesionarias de Autopistas (ABCR), y las autopistas francesas participan en un total de 14 asociaciones, concretamente la Asociación de sociedades francesas de autopistas (ASFA), el Círculo de transportes, la Asociación Francesa de Relación con el cliente (AFRC), la Asociación Nacional de Marketing (Adetem), la Asociación para la gestión de la

reclamación del cliente (AMARC), el cluster de automoción francés MOVEO, Atec ITS France, Dialogo, Cámara Oficial de Comercio de España en Francia (Cocef), Enterprises et medias, Institut de la gestion déléguée (IGD), Aetis, Ep France y ANDRH.

De igual modo, las autopistas en España participan en 13 asociaciones, entre las que se encuentran la Asociación Técnica de Túneles y Obras Subterráneas (AETOS), la Asociación Técnica de la Carretera (ATC), 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, y asociaciones de carácter más generalista.

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.

Por su parte, las autopistas de Puerto Rico participan en 5 asociaciones: la International Bridge, Tunnel and Turnpike Association (IBTTA), la Cámara de comercio Española, la Cámara de comercio de Puerto Rico, la asociación de Industriales de Puerto Rico y el Colegio de Ingenieros, Agrimensores y Contratistas.

La actividad de telecomunicaciones satelitales forma parte de 16 asociaciones en España, entre las que se encuentran la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Asociación Hispanoamericana de Centros de Investigación y Estudios de Telecomunicaciones (ASIET), 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 Standand Institute (ETSI), la Federación Nacional de Instaladores de Telecomunicaciones (FENITEL), el Global Vsat Forum (GVF), la Cámara de Comercio Brasil-España, el Círculo de Confianza (Nueva Economía Forum), el Círculo de Empresarios, el Clúster Aeroespacial de Madrid, la Comisión Interamericana de Telecomunicaciones (CITEL), la Conferencia europea de Administraciones Postales y Telecomunicaciones (CEPT) y la World Teleport Association (WTA), además de otras 7 asociaciones y sindicatos de Brasil (ABRANET, SINDISAT, SSPI BRASIL, TELEBRASIL, ABDTIC, SET y CITEL) con los que colabora entre otros para contribuir a la eliminación de la exclusión digital.



## Acción social y patrocinios

### Fundación Abertis

La Fundación Abertis explicita el compromiso de la organización con la sociedad, la cultura, la seguridad vial y el medio ambiente en aquellos territorios en los que desarrolla su actividad. Así, la fundación nace con el objetivo de vehicular las voluntades de compromiso social, crecimiento e internacionalización inherentes a Abertis.

#### Reconocimientos

De 2015, cabe destacar dos reconocimientos recibidos por la Fundación Abertis. La primera distinción es la certificación *Biosphere Responsible Tourism* que ha obtenido el castillo de Castellet, sede de la Fundación Abertis y del Centro Internacional UNESCO para las Reservas de la Biosfera Mediterráneas. Se trata de un sello internacional que pone en valor las prácticas medioambientalmente responsables que se llevan a cabo en la fortaleza y su entorno. Cabe subrayar también que, en 2015, el castillo de Castellet ha superado la cifra de 50.000 visitantes (concretamente 50.511 turistas han pasado por la fortificación desde que se abrió al público mediante visitas guiadas en 2004).

Al otorgar la certificación de turismo responsable, el Instituto de Turismo Responsable ha tenido en cuenta

los 16 años de trabajo en favor del medio ambiente (organización de seminarios y jornadas científicas, apoyo a la investigación, edición de publicaciones...) y el hecho de que el castillo de Castellet disponga de la ISO 14001, que garantiza una correcta gestión ambiental. El sistema de gestión medioambiental es extremadamente necesario, puesto que la fortaleza se encuentra en un enclave único, el Parque Natural del Foix, de rica biodiversidad.

La distinción Biosphere Responsible Tourism también valora el trabajo llevado a cabo desde el Centro Internacional UNESCO. El primer gran hito del Centro ha sido la creación de la Red de Reservas de la Biosfera Mediterráneas (RRBMed), a día de hoy formada por 60 áreas representativas de 14 países de ambas orillas del Mediterráneo. Además, en 2015, Castellet ha acogido una cumbre iberoamericana de Reservas de la Biosfera (IberoMaB), donde han estado representados 17 países de Latinoamérica y el Caribe.

La segunda distinción es el Premio Stela 2015, con el que la Fundación Síndrome de Down de Madrid reconoce el trabajo llevado a cabo por la Fundación Abertis para integrar laboralmente a jóvenes de esta condición. El Proyecto Cooperante Vial, que ha alcanzado el cuarto año en Barcelona y el segundo en Madrid, consiste en que jóvenes con Síndrome de Down observen y tomen nota de las conductas en materia de seguridad vial que alumnos y acompañantes tienen a la hora de entrada y salida de los colegios.

## Red Internacional de Cátedras Abertis

*En 2015 se ha puesto en marcha la Cátedra Abertis-USP, en colaboración con la Universidad de São Paulo, que ya ha convocado su primera edición del Premio Abertis. Con este hito culmina la Red Internacional de Cátedras Abertis de Gestión de Infraestructuras de Transporte, presente en Brasil, Chile, España, Francia y Puerto Rico.*

*Todas las cátedras de la Red centran su actividad en la formación y la investigación en el ámbito de la gestión de las infraestructuras de transporte. El acontecimiento más importante que se celebra anualmente es el Premio Internacional Abertis de investigación, en el que participan los ganadores de cada país en las categorías de Tesis Doctoral y de Tesinas y trabajos de final de carrera o máster.*

*El IV Premio Internacional Abertis, en la categoría de Tesis Doctoral, ha recaído en el Dr. Julien Monteil (Université de Lyon), por su trabajo Investigating the effects of cooperative vehicles on highway traffic flow homogenization: analytical and simulation studies (Investigación de los efectos de los vehículos cooperativos en la homogeneización del flujo de tráfico en las autopistas: estudios analíticos y de simulación). En la categoría de Tesina, la investigación premiada ha sido Effects of freeway traffic homogeneity on lane changing activity: the role of dynamic speed limits (Efectos sobre la homogeneidad de tráfico en los cambios de carril en autopista: el papel de los límites de velocidad dinámica), realizada por Irene Martínez (Universitat Politècnica de Catalunya).*

*La ceremonia de entrega de los premios, que se celebra de manera rotativa en cada uno de los cinco países, ha tenido lugar el 28 de mayo en Barcelona, concretamente en el auditorio Leonardo da Vinci de la nueva sede del Grupo Abertis. Está previsto que el próximo año, se lleve a cabo en Santiago de Chile.*

### Seguridad vial y acción social

Siguiendo con el Programa de Seguridad Vial de la Fundación Abertis, hay que destacar que se llevan a cabo campañas de sensibilización e iniciativas de educación vial en los principales países donde el Grupo Abertis está presente: Brasil, Chile, España, Francia y Puerto Rico. El proyecto KanGo! de fomento del transporte público entre los escolares de Barcelona y la campaña "Te queda una vida", de sensibilización a los

jóvenes de Barcelona y Madrid son algunas de las iniciativas llevadas a cabo en España.

En cuanto a la cultura, hay que poner el acento al carácter internacional de los patrocinios de la Fundación Abertis. Gracias a ellos se ha podido ver una exposición del pintor Diego Velázquez en el Grand Palais de París (Francia) y una muestra del artista Joan Miró en São Paulo y en Florianópolis (Brasil). Además, el Museo Reina Sofía de Madrid (España) ha podido exhibir casi 170 piezas del Museo de Arte de Basilea (Suiza).

## Telecomunicaciones al servicio de las emergencias

*La conectividad por satélite no se ve afectada del mismo modo en caso de desastres naturales ofreciendo soluciones robustas e independientes de las infraestructuras terrestres. En este contexto, la actividad de telecomunicaciones satelitales ha suscrito formalmente el compromiso de proporcionar capacidad espacial y terminales para ayudar a las labores de emergencia de la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios, dependiente de Naciones Unidas.*

*Mediante la formalización del acuerdo en Ginebra, la organización se compromete a ceder capacidad espacial y terminales con el fin de restablecer las comunicaciones en posibles casos de desastres naturales o emergencias, y así colaborar con las tareas de salvamento y reconstrucción desempeñadas por la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios (OCHA), la agencia de Naciones Unidas encargada de la coordinación de la ayuda humanitaria.*

*La iniciativa está liderada por las organizaciones ESOA (EMEA Satellite Operator's Association) y GVF (Global VSAT Forum), y garantiza que las entidades que se adhieran al compromiso proporcionarán capacidad operativa plena por medio de sus redes satelitales, en función de su disponibilidad, hasta el punto de recepción en el marco de soluciones completas que incluyen también equipamiento de terreno y terminales de recepción. Asimismo, los operadores se comprometen a ofrecer la formación necesaria a los responsables de las acciones de primera intervención en desastres, para que así puedan desplegar con éxito las soluciones de comunicaciones.*

## Acción social y patrocinios

La metodología de London Benchmarking Group permite realizar una clasificación estandarizada de las contribuciones sociales realizadas por la organización, de modo que sea comparable y analizable.

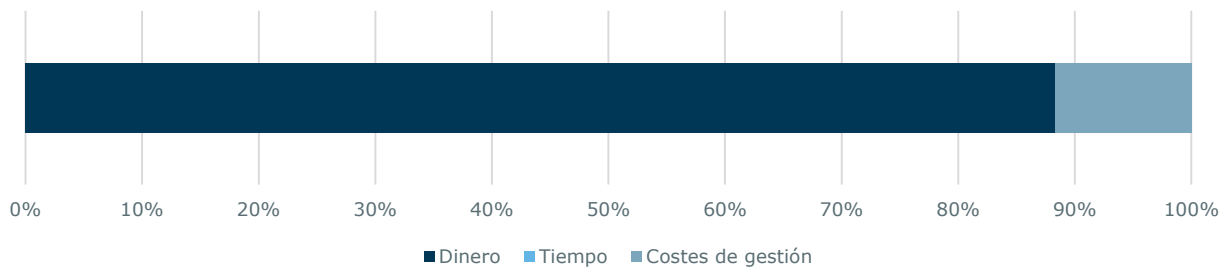
El total de contribuciones realizadas durante el año 2015 es de 7,1 millones de euros, un importe ligeramente inferior al del año 2014 (3%), que incluyendo los costes de gestión alcanza los 8 millones de euros.

La mayor parte de las contribuciones han sido realizadas en dinero (88,3%) a proyectos de España

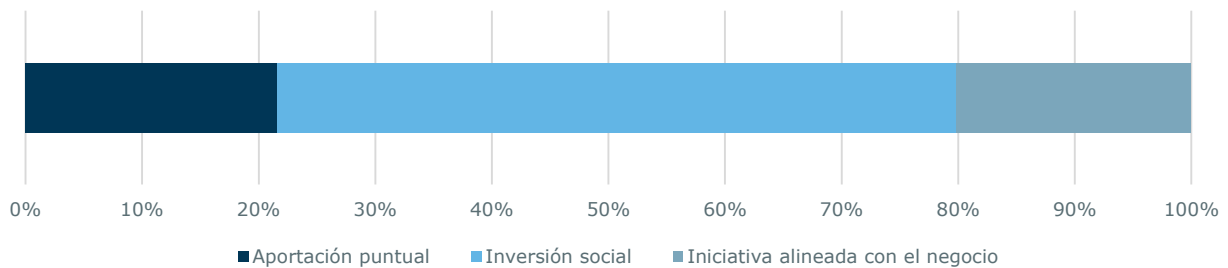
(52%) y América Latina (28,4%), de forma alineada al año anterior, si bien las contribuciones en Francia han incrementado respecto el año 2014 y suponen el 18,7% del total. Una parte importante de las contribuciones en proyectos de Brasil se enmarca en la Ley Rouanet, que otorga beneficios fiscales a las contribuciones que se realizan siguiendo una serie de criterios establecidos por el gobierno.

Por otro lado, destaca el incremento de la inversión social, en detrimento de las aportaciones puntuales y las iniciativas alineadas con el negocio, debido en parte al incremento de proyectos de largo plazo.

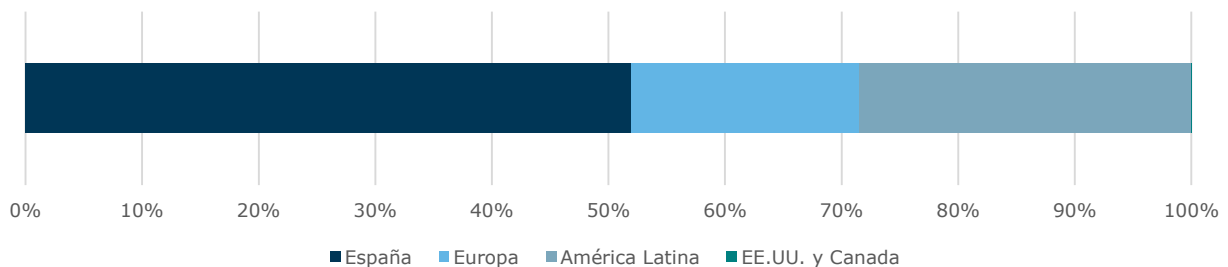
### Distribución porcentual de contribuciones por tipo



### Distribución porcentual de contribuciones por motivación



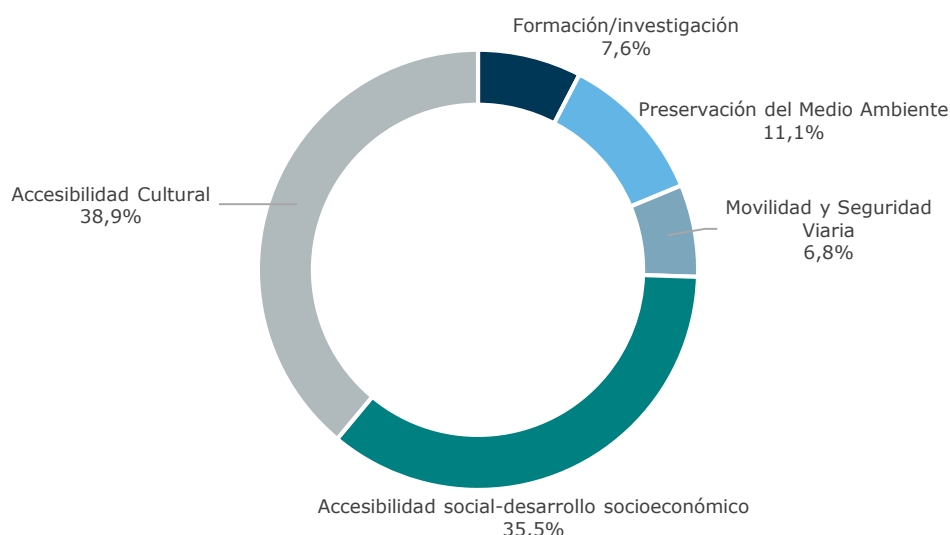
### Distribución porcentual de contribuciones por ámbito geográfico<sup>xviii</sup>



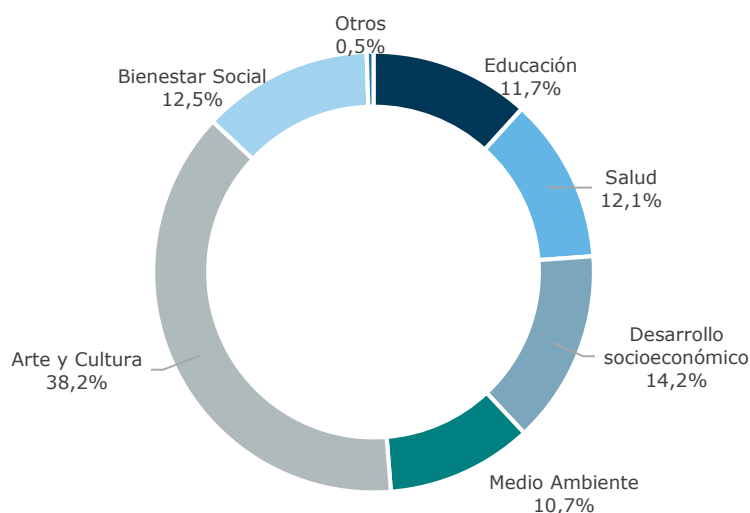
Además de la clasificación de contribuciones por ámbito de actividad planteada por LBG, Abertis dispone de una específica adaptada a la realidad de la organización. La distribución de las contribuciones según la clasificación de Abertis se ha mantenido prácticamente constante respecto al año anterior, mientras que han variado algunas categorías de la clasificación de LBG.

En este sentido, han incrementado las contribuciones a proyectos del ámbito de la salud y la educación, y han disminuido los proyectos del ámbito de desarrollo socioeconómico y ayuda humanitaria.

#### Distribución porcentual de contribuciones por ámbito de actividad (clasificación Abertis)



#### Distribución porcentual de contribuciones por ámbito de actividad (clasificación LBG)



# 10

## Características Técnicas del Informe

<u>Introducción</u> .....	102
<u>Personas implicadas</u> .....	102
<u>Contenidos</u> .....	102
<u>Marco legal de aplicación</u> .....	102
<u>Marco de trabajo técnico</u> .....	103
<u>Aplicación de los principios de contenidos de GRI</u> .....	103
<u>Sociedades incluidas</u> .....	104
<u>Cambios significativos en el alcance</u> .....	104
<u>Cambios significativos en el contenido (cobertura)</u> .....	105
<u>Presentación de la información</u> .....	105
<u>Metodologías de cálculo</u> .....	105
<u>Contenidos generales y específicos</u> .....	105
<u>Huella de carbono</u> .....	105
<u>Validación de contenidos</u> .....	107
<u>Procesos internos</u> .....	107
<u>Verificación externa</u> .....	107
<u>Revisión de GRI</u> .....	107

## Introducción

El Informe de Responsabilidad Social Corporativa 2015 (que viene realizándose de forma anual desde el año 2003), presenta los resultados del desempeño de la organización en materia económica, ambiental, social y de buen gobierno para el ejercicio 2015 (periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2015).

Si bien este informe no contiene la totalidad de la información de la organización en este ámbito, sí que incluye las referencias correspondientes a otros documentos en los que localizar información relevante y relacionada con cada uno de los aspectos considerados en el presente informe.

Así, puede obtenerse una valoración completa del desempeño de la organización mediante la consulta directa del resto de publicaciones corporativas, todas ellas disponibles en la página web de la organización.

## Personas implicadas

La elaboración del informe cuenta con la participación directa de aproximadamente 130 personas en todos los países que forman parte del alcance, implicadas en el proceso de gestión de los aspectos materiales y de rendición de cuentas de los indicadores solicitados, así como en el proceso de auditoría de los datos.

Las personas coordinadoras de RSC en cada país ejercen de catalizadoras y coordinadoras del proceso de rendición de cuentas, si bien son cada una de las filiales y de las personas responsables de los datos las que participan de forma directa en su construcción.

La coordinación del informe y su auditoría se realiza desde la Unidad de RSC de la Dirección de Relaciones Institucionales y RSC, y cuenta además con la participación de todos los departamentos corporativos de la organización.

Además de los canales de comunicación puestos a disposición de los diferentes grupos de interés, existe un buzón electrónico específico ([sostenibilidad@abertis.com](mailto:sostenibilidad@abertis.com)) al que pueden hacerse llegar las consultas y comentarios relacionados con el presente informe. Durante el año 2015 no se han recibido comunicaciones vinculadas.

De igual modo, pueden dirigirse cuestiones en este sentido a la sede central de la organización en la Avinguda de Pedralbes 17 (08034 Barcelona), a la atención de Zaida Ferrero.

## Contenidos

### Marco legal de aplicación

Actualmente son distintas las legislaciones que hacen referencia directa a la publicación de información no financiera por parte de las organizaciones. Cabe destacar las siguientes, por su relación con las actividades de la organización:

- Ley Grenelle II: Legislación vigente en Francia desde 2011 que requiere a empresas de más de 500 trabajadores la publicación de información no financiera en el informe de gestión, según estándares nacionales e internacionales de referencia, y tiene prevista la inclusión de nuevos requerimientos en materia de cambio climático a partir del año 2016. La misma Ley obliga a las organizaciones a elaborar un balance de la huella de carbono cada tres años, y a publicarlo.
- Nuevo Código de Buen Gobierno Corporativo: El nuevo Código Unificado de Buen Gobierno de las Sociedades Cotizadas ha entrado en vigor. Además, algunas de las antiguas recomendaciones de buen gobierno se han incorporado al cuerpo normativo mediante la modificación de la Ley de Sociedades de Capital. Entre estas, destaca en materia de responsabilidad social corporativa la facultad indelegable del consejo de la promoción de políticas de responsabilidad social corporativa, y entre las nuevas recomendaciones destaca la publicación de información transparente sobre su desarrollo, aplicación y resultados.
- Directiva Europea 2014/95/UE de reporting no financiero: La Directiva fue publicada en octubre de 2014 y está pendiente de su transposición al marco legislativo español que deberá llevarse a cabo durante el ejercicio 2016. En términos generales, la directiva obliga a las organizaciones de más de quinientos trabajadores a publicar información no financiera en el informe de gestión o en un informe independiente vinculado a la publicación del informe de gestión y elaborado según estándares internacionales y/o nacionales de referencia.

El presente informe está alineado con los requerimientos contemplados por los diferentes marcos normativos. El Informe Anual de Gobierno Corporativo detalla el grado de cumplimiento de cada una de las recomendaciones del Código de Buen Gobierno Corporativo.

Por su parte, las filiales francesas afectadas directamente por la Ley Grenelle II dan cumplimiento

tanto al requisito de elaboración y publicación de un balance de huella de carbono cada tres años, como al requisito de inclusión de información no financiera en el informe de gestión. Esta información se encuentra disponible en la página web de Sanef, si bien las metodologías de trabajo y estándares pueden diferir de los utilizados en el presente informe.

## Marco de trabajo técnico

Fruto de la evolución de la elaboración de informes no financieros, se han desarrollado a nivel internacional diferentes marcos de trabajo que persiguen la homogeneización de prácticas y criterios en el ámbito de la rendición de cuentas.

El presente Informe de RSC ha sido elaborado según los siguientes estándares en la materia:

- Guía para la elaboración de informes de sostenibilidad versión G4 de la organización Global Reporting Initiative (GRI), para una opción de conformidad exhaustiva.
- Política de elaboración de Informes de Progreso del Pacto Mundial de Naciones Unidas, para un nivel de diferenciación Advanced.
- Principios de relación con los grupos de interés (AA1000APS 2008), estándar de aseguramiento de información no financiera (AA1000AS 2008) y el estándar de relación con los grupos de interés (AA1000SES 2015), todos ellos promovidos por Accountability.
- El marco de trabajo de medición de la contribución a la comunidad promovido por la organización London Benchmarking Group.
- El marco de trabajo de gestión y comunicación del cambio climático promovido por la organización Carbon Disclosure Project.
- Los aspectos materiales y los criterios de evaluación contemplados por las diferentes iniciativas de análisis externo en la materia (entre las que se encuentran las familias de índices Dow Jones Sustainability Indexes, MSCI ESG, STOXX ESG y Sustainability, el ranking de Corporate Knights o las evaluaciones llevadas a cabo por VIGEOEIRIS, etcétera).
- Vinculado a la metodología utilizada para la elaboración del análisis de materialidad y del Plan Director de RSC, basada entre otras en la ISO 26000 (Guía para la responsabilidad social), los

contenidos del informe están alineados con el enfoque y contenidos de dicho estándar.

## Aplicación de los principios de contenidos de GRI

El estándar G4 de GRI reconoce una serie de principios para la definición del contenido de un informe de RSC, cuya aplicación ha sido la siguiente:

- Participación de los grupos de interés: El capítulo específico de grupos de interés y materialidad se centra en la descripción de las acciones realizadas en este sentido y que dan respuesta al principio.
- Contexto de sostenibilidad: El informe contempla tanto datos e información de contexto a nivel específico de país y actividad, como información y enfoques de gestión desde la perspectiva de una organización internacional.
- Materialidad: La información contenida ha sido seleccionada de acuerdo con los aspectos materiales aprobados por la Comisión de RSC.
- Exhaustividad: El nivel de exhaustividad es el máximo posible, asegurando que la información presentada en el Informe de RSC puede ser utilizada por los diferentes grupos de interés en su toma de decisiones y realización de análisis.

De igual modo, G4 contempla una serie de principios para determinar la calidad de los informes de RSC:

- Equilibrio: La información incluida en el presente informe responde a las acciones y desempeños del año, tanto positivos como negativos.
- Comparabilidad, precisión y fiabilidad: Las herramientas de gestión de la información y la metodología utilizada para el seguimiento de aspectos materiales, persiguen asegurar la comparabilidad de la información y el máximo nivel de precisión y fiabilidad. La auditoría externa del informe contribuye de forma significativa en la aplicación de estos principios.
- Puntualidad: El Informe de RSC se ha publicado anualmente el día de la celebración de la Junta de Accionistas desde sus inicios.
- Claridad: Año tras año, los contenidos se adaptan para responder a la diversidad de grupos de interés de la organización. Priman en este sentido la presentación de acciones e indicadores de seguimiento de forma detallada y sencilla.

## Sociedades incluidas

El Grupo Abertis está formado por diferentes sociedades, cuyo resultado agregado es plasmado anualmente en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo. Es en el Anexo I (páginas 229-240) de este documento en el que se explicita el detalle de todas las sociedades dependientes, junto con información sobre

el porcentaje de participación de la matriz en cada una de las filiales.

Anualmente, de acuerdo con la evolución de la actividad del Grupo y las variaciones en dichos porcentajes de participación, se analizan aquellas sociedades que pueden ser incluidas en el alcance del Informe de RSC, siguiendo el criterio de capacidad de control y gestión.

### Sociedades incluidas en el alcance del informe

<b>Autopistas</b>	<p><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.</p> <p><b>Francia</b> - Sanef, Sapn, Eurotoll, SEA14 y Bip &amp; Go.</p> <p><b>España</b> - Abertis Autopistas España, Red AP7/AP2 Acesa, Red Gencat, Red AP7 Aumar, Red AP68 Ebro, Red Centro Sur.</p> <p><b>Chile</b> - Abertis Autopistas Chile, Autopista Los Libertadores, Autopista del Sol, Autopista Los Andes, Elqui, Rutas y las operadoras vinculadas: Infraestructura 2000, Operadora Sol, Operadora Los Libertadores, Operadora Andes, Operadora del Pacífico y GESA.</p> <p><b>Argentina</b> - Ausol, Autopista del Oeste y la operadora vinculada: Gco.</p> <p><b>Puerto Rico</b> - Metropistas y Apr.</p>
<b>Telecomunicaciones</b>	<b>Satelitales</b> - Hispasat e Hispamar
<b>Servicios centrales</b>	Abertis Infraestructuras y Fundación Abertis.

Así, el presente informe contempla el 98,1% de la cifra de negocio del año 2015. El 1,9% restante, lo forman las siguientes sociedades:

- Con participación directa: Abertis Infraestructuras Finance B.V, Abertis Motorways UK Ltd, Abertis USA Corp, Sanef ITS SAS, Abertis USA Holding LLC, Abertis PDC, S.A., Abertis Overseas UK Limited, Abertis Airports S.A., ACDL y TBI Overseas Holdings Inc.
- Con participación indirecta: Las sociedades participadas por Sanef ITS SAS, Abertis Overseas UK Limited, ACDL y TBI Overseas Holdings Inc, y la sociedad Túneles de Barcelona i Cadí concesionaria de la Generalitat de Cataluña, S.A.

Salvo SANEF ITS SAS y sus participadas, así como Abertis USA Corp, Abertis Airports S.A. y Túneles, el resto de sociedades excluidas del alcance del informe no tienen actividad operacional propia, sino que se centran en la tenencia de acciones y los servicios financieros y de consultoría técnica. Asimismo, no ha

sido incluida Autopista Central en las autopistas Chilenas, puesto que a finales del año 2015 no se disponía de capacidad de gestión y control.

Este alcance es común para todos los datos presentados en el informe, salvo aquellos relacionados con la información fiscal, en la que los datos corresponden directamente con las magnitudes globales del Grupo excluyendo Cellnex del alcance de las mismas para asegurar la comparabilidad de la información.

### Cambios significativos en el alcance

Debido a la salida a bolsa de Cellnex, la filial de telecomunicaciones terrestres de Abertis, en el mes de mayo de 2015, toda la actividad de esta unidad de negocio ha sido excluida del informe. De igual modo, se ha excluido del alcance a Serviabertis, debido a cambios de estructura interna que han propiciado su disolución.

Asimismo, se han incorporado al alcance Metropistas (Puerto Rico) y Ausol (Argentina).



## Cambios significativos en el contenido (cobertura)

Los principales cambios en los contenidos están relacionados por un lado con los cambios producidos en el alcance del informe, y por otro lado con las modificaciones producidas en los aspectos materiales.

Así, se ha excluido la información relacionada con la actividad de telecomunicaciones terrestres y se han recalculado los históricos excluyendo también esta actividad. Asimismo, se ha ampliado la información correspondiente a los países de Argentina y Puerto Rico mediante la inclusión en el alcance de Metropistas y Apr.

En relación con los datos de los servicios centrales de Barcelona y Madrid, no se han incluido datos ambientales del año 2015 por no disponerse de la información vinculada a las dos sedes corporativas, incidiendo así sobre los datos reportados bajo la categoría de servicios centrales. Se estima que la aportación de estos datos es muy inferior al 5%.

Los nuevos contenidos relacionados con la actualización de aspectos materiales llevada a cabo en el año 2015 tras el proceso de auditoría del informe anterior, han sido también incluidos. Concretamente, los nuevos aspectos son: prácticas de competencia desleal, inversión y evaluación, mecanismos de reclamación de prácticas laborales, derechos humanos, aspectos ambientales e impacto en la sociedad, y comunicaciones de marketing y etiquetado de productos y servicios.

Cabe destacar la inclusión de información relacionada con la contribución fiscal de la organización por país, por primera vez en una publicación corporativa.

## Presentación de la información

Siguiendo la tendencia iniciada el año 2014, la información presentada en el informe ha sido segregada por actividad y país, reconociendo así las diferencias que existen en relación con los aspectos materiales y facilitando así su análisis y comprensión por parte de los grupos de interés.

Se han mantenido los casos de estudio, y la interactividad del propio documento con el objetivo de ampliar las referencias a documentación externa existente donde poder ampliar información.

Las reexpresiones de información que se han producido han sido indicadas en cada caso, junto con las razones que han motivado dicha reexpresión, con el objetivo de contribuir a los principios de comparabilidad, precisión, fiabilidad y claridad.

## Metodologías de cálculo

### Contenidos generales y específicos

Toda la información contenida en este informe se recopila mediante una herramienta informática específica para dicha finalidad, a la que tienen acceso todas las personas implicadas en la elaboración del Informe de RSC. El manual de indicadores ha sido actualizado según los cambios producidos tanto de alcance como de cobertura.

Cabe destacar que por primera vez se han realizado dos campañas de recogida de información, una correspondiente a los tres primeros trimestres del año y otra correspondiente al último trimestre.

Esta actuación responde a la complejidad de la información y la necesidad de ahondar en su análisis junto con los procesos de gestión vinculados, y poder dar respuesta así al principio de puntualidad a la par que al de exhaustividad.

La información cualitativa y cuantitativa recogida en ambas campañas es analizada y procesada con el objetivo de obtener los datos e índices presentados, junto con la información cualitativa que contextualice y permita analizar y valorar la información cuantitativa.

Los indicadores han sido calculados de acuerdo con los parámetros explicitados por GRI en la guía G4. En caso de inclusión de otros indicadores no contemplados por GRI, se han definido las metodologías de cálculo junto con la presentación de los datos.

### Huella de carbono

La metodología utilizada para el cálculo de la huella de carbono del año 2015 está basada en dos estándares de referencia internacional:

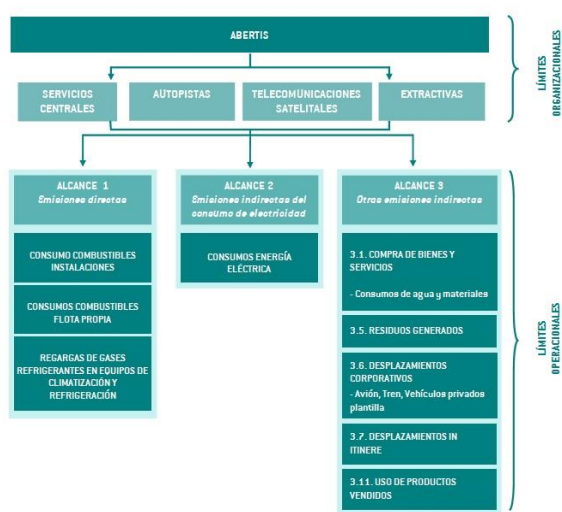
- La ISO 14064:1-2012, basada en "[The Greenhouse Gas Protocol, a Corporate Accounting and Reporting Standard](#)" desarrollado por el World Business Council for Sustainable Development.
- Los criterios establecidos en el "[Corporate Value Chain \(Scope 3\) Accounting and Reporting Standard](#)" publicado en el año 2011 por el World Resources Institute (WRI) y el World Business Council for Sustainable Development (WBCSD).

El criterio vinculado a los límites organizacionales, se corresponde con el criterio aplicado para la inclusión en el Informe de RSC (el de control operacional).

Por otro lado, en cuanto a los límites operacionales, se han calculado las siguientes categorías:

- Alcance 1: Se incluyen en esta categoría los consumos de gas natural, gasoil C, biodiesel, etanol, gasoil A, gasolina, GLP y recargas de gases refrigerantes.
- Alcance 2: Esta categoría considera los consumos de energía eléctrica de las instalaciones.
- Alcance 3: Las emisiones indirectas incluidas en esta categoría contemplan todas aquellas emisiones generadas de forma indirecta por las actividades de la organización, y que no han sido incluidas en los alcances 1 y 2. Existen un total de 15 categorías, de las que 10 han sido consideradas poco significativas teniendo en cuenta las actividades de la organización.

Así, se han calculado un total de 5 categorías de aplicación para las actividades de Abertis: adquisición de productos y servicios (consumos de agua, papel y materiales), generación de residuos, viajes corporativos, desplazamientos in itinere de los trabajadores y uso de productos y servicios.



Los factores de emisión empleados en el cálculo provienen de fuentes reconocidas como:

- El Panel Intergubernamental de Cambio Climático ([IPCC Guidelines 2006](#)).
- El [Inventario Nacional de Emisiones de España](#) (años 1990-2011).
- El [Departamento de Medioambiente, Alimentos y Medio Rural del Reino Unido](#) (DEFRA).
- La Agencia Internacional de la Energía ([CO<sub>2</sub> Highlights](#)).
- El [Environmental Defense Fund](#).
- La base de datos [Ecoinvent](#) (ACV).
- La base de datos [Base Carbone](#) de Francia.

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

En lo que se refiere a España, se han utilizado los factores de emisión facilitados por el MAGRAMA, que se corresponden con los valores del Inventario Nacional de Emisiones de España (años 1990-2011), de acuerdo a lo que establece la "Guía para el cálculo de la huella de carbono" y para la elaboración de un plan de mejora de una organización, con el objetivo de alinear los criterios con el Registro de Huella de Carbono nacional.

Los datos de origen utilizados para el cálculo de la huella de carbono son los mismos que se han presentado en este informe, por lo que corresponden las mismas características técnicas y limitaciones en cuanto al alcance de los mismos.

Específicamente, los supuestos y estimaciones que se han considerado en el cálculo de la huella de carbono son los siguientes:

- Las emisiones asociadas a las recargas de gases refrigerantes se han incluido en el cálculo a diferencia de años anteriores. No obstante, existen limitaciones en el alcance de las mismas, pues no se encuentran incluidas todas las filiales al no disponer de la información necesaria.
- Las emisiones asociadas al consumo de agua se han calculado considerando el consumo energético asociado a los tratamientos realizados durante los procesos de potabilización y depuración de agua.
- En base a los kilogramos de papel reciclado y papel procedente de pastas vírgenes, se ha llevado a cabo el cálculo de las emisiones asociadas al papel.
- El cálculo de las emisiones asociadas a los residuos incluye las emisiones del tratamiento. Al no

disponer del tipo de tratamiento aplicado a los diferentes residuos, se ha llevado a cabo un cálculo de los factores de emisión para los diferentes residuos con el programa de ACV Simapro, que se nutre de la base de datos de Ecoinvent. Cuando existe más de un tratamiento posible, se ha hecho una media de los factores de emisión de los diferentes tratamientos. En aquellos casos en los que no ha sido posible disponer de factores de emisión asociados, se ha omitido el dato, siendo un porcentaje mínimo no significativo en relación con el total de los datos.

- 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.
- Los desplazamientos realizados en tren se han considerado dentro de la categoría de "national rail", según la clasificación de DEFRA.
- En relación con el combustible de la flota de vehículos, se ha incluido el detalle según tipo de combustible al disponer de datos segregados para gasolina, gasóleo, biodiesel y otros.
- 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 de los vehículos que circulan por la autopista se ha llevado a cabo en base al dato de kilómetros recorridos del año 2013 y su evolución de acuerdo con la IMD de los años 2014 y 2015. 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

Según las funciones asignadas a la Comisión de RSC del Consejo de Administración en el artículo 17 del Reglamento del Consejo de Administración, es responsabilidad de la Comisión de RSC el revisar e informar los contenidos del Informe de RSC.

De igual modo que el ejercicio 2014, la Comisión de RSC ha llevado a cabo esta revisión y aprobación de contenidos, tal y como consta en las actas correspondientes y en el Informe de Funcionamiento y Actividades de la Comisión de RSC.

### Verificación externa

La participación en el proceso de elaboración del Informe de RSC de una entidad auditora independiente y con conocimientos y experiencia explícita en materia de información no financiera, responsabilidad social corporativa, sostenibilidad y buen gobierno, incrementa el valor añadido de todo el proceso, a la vez que contribuye de forma positiva en todos los principios, tanto de contenidos como de calidad de los informes de RSC que establece GRI.

Por tercer año consecutivo, la entidad auditora seleccionada por el Consejo de Administración para llevar a cabo la revisión externa de la información financiera y no financiera ha sido Deloitte, que ha llevado a cabo todo el proceso de revisión del Informe de RSC según los criterios establecidos en el informe de auditoría publicado en el capítulo 11, y las especificaciones detalladas en los índices de contenidos de GRI del capítulo 12.

De igual modo, Deloitte ha llevado a cabo la revisión de la huella de carbono, y de la actualización del análisis de materialidad.

### Revisión de GRI

La organización Global Reporting Initiative ha llevado a cabo una revisión exhaustiva del índice de contenidos (servicio 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 básicos 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.  
Avda. 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 2015 de Abertis Infraestructuras, S.A y Sociedades Dependientes

### Al Consejo de Administración de Abertis Infraestructuras, S.A.:

#### Alcance de nuestro trabajo

Hemos realizado la revisión del Informe de Responsabilidad Social Corporativa (IRSC) 2015 de Abertis Infraestructuras, S.A. y Sociedades Dependientes (en adelante Abertis), cuyo alcance se define en la sección "Características Técnicas del Informe". Nuestro trabajo ha consistido en revisar:

- La adaptación del IRSC a la Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de GRI versión 4 (en adelante Guía G4).
- La información proporcionada en el IRSC del ejercicio de 2015 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 acuerdo con los requisitos establecidos en 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) para la emisión de informes de seguridad limitada. 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 AA1000 APS y sobre 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 diversas 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 datos de RSC presentados en el IRSC 2015.
- 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 los informes de terceros disponibles.
- Análisis de la cobertura, relevancia e integridad de la información del IRSC en función del entendimiento de Abertis de los requerimientos de los grupos de interés sobre los aspectos materiales identificados por la organización 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.
- Revisión de las actas de las reuniones del ejercicio 2015 de la Comisión de Responsabilidad Social Corporativa.
- Comprobación, mediante pruebas de revisión específicas, en base a la selección de una muestra, de la información cuantitativa y cualitativa correspondiente a los indicadores de desempeño GRI incluida en el IRSC de 2015 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, Chile y Argentina.

#### Conclusiones

En el capítulo 12 "Índice de Contenidos de Global Reporting Initiative (GRI) y Equivalencias Internacionales", se detallan los contenidos revisados, las limitaciones en el alcance de la revisión y se identifican aquellos contenidos que no cubren todos los aspectos recomendados por GRI. Como resultado de los procedimientos realizados y las evidencias obtenidas, salvo por los aspectos identificados en el mencionado Índice de Contenidos, no se ha puesto de manifiesto ningún asunto que nos haga creer que:

- el Informe no ha sido preparado de acuerdo a las directrices de la Guía G4 de GRI en todos los aspectos significativos.

#### Responsabilidades de la Dirección de Abertis y de Deloitte

- La preparación del IRSC, así como el contenido del mismo, es responsabilidad de la Comisión de Responsabilidad Social Corporativa 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 de revisión independiente de seguridad limitada basándonos en el trabajo realizado.
- El alcance de una revisión es substancialmente inferior al de un trabajo de seguridad razonable. Por tanto, la seguridad proporcionada también es menor, por lo que el presente informe no puede entenderse como un informe de auditoría.
- Este informe ha sido preparado exclusivamente en interés de Abertis de acuerdo con los términos de nuestra Carta de Encargo.
- Hemos realizado nuestro trabajo de acuerdo con las normas de independencia requeridas por el Código Ético emitido por la International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA), basadas en los principios fundamentales de integridad, objetividad, competencia profesional, diligencia, confidencialidad y profesionalidad.
- Deloitte mantiene, de acuerdo con el International Standard on Quality Control (ISQC1), un sistema global de control de calidad que incluye políticas y procedimientos documentados en relación con el cumplimiento de requisitos éticos, normas profesionales y regulación aplicable.
- El equipo de trabajo ha estado formado por profesionales expertos en revisiones de Informes de Responsabilidad Social Corporativa y, específicamente, en el desempeño económico, social y medioambiental, y en procesos de participación de grupos de interés.

Deloitte Advisory, S.L. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, tomo 29.897, sección 8ª, folio 21, hoja M-538045, inscripción 1ª. C.I.F.: B-86466448.  
Domicilio social: Plaza Pablo Ruiz Picasso, 1, Torre Picasso, 28020, Madrid.

- Abertis no ha aplicado los principios de inclusividad, relevancia y capacidad de respuesta tal y como se describe en el capítulo "Características Técnicas del Informe" de acuerdo con la norma AA1000 APS 2008, concretamente:
  - Inclusividad: Abertis ha desarrollado un proceso de participación de los grupos de interés que permite su involucración en el desarrollo de un enfoque responsable, tal y como se informa en el capítulo "Grupos de Interés y aspectos materiales".
  - Relevancia: el proceso de determinación de la materialidad está dirigido a la identificación y entendimiento de los asuntos materiales o relevantes para Abertis y sus grupos de interés, tal y como se indica en el capítulo "Grupos de interés y aspectos materiales".
  - Capacidad de respuesta: Abertis responde con acciones y compromisos concretos a los aspectos materiales identificados.

#### Observaciones y Recomendaciones

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

##### Inclusividad y Relevancia

En 2015, Abertis ha realizado un proceso de definición y formalización de la Política de RSC y del Plan Director de Responsabilidad Social Corporativa. Dicho Plan va a ser implantado en los próximos ejercicios a través de la definición de objetivos específicos por eje de actuación y la elaboración de un cuadro de mando con indicadores de medición específicos por línea de acción, para facilitar la labor de supervisión y gestión del Plan. Con el objetivo de seguir mejorando la transparencia y la comunicación en materia de RSC, sería conveniente alinear progresivamente la información publicada en el IRSC con los ejes de actuación, el plan de acción y los objetivos estratégicos que conforman el Plan Director de RSC, de forma que el informe refleje lo más fielmente posible, el esfuerzo realizado en materia de RSC por parte de Abertis y su contribución en la creación de valor para los grupos de interés.

En el año 2014, Abertis realizó un estudio de materialidad siguiendo una metodología basada en la realización de consultas específicas a diferentes grupos de interés en España, Brasil, Chile y Francia y en el análisis de la información disponible públicamente relativa a Abertis. Con el objetivo de seguir mejorando la identificación de aspectos materiales a lo largo de toda la cadena de valor, sería conveniente que, de cara al análisis a realizar en 2016, se profundice en los aspectos materiales relativos a la cadena de valor en su totalidad y se consideren las conclusiones obtenidas de los procesos de homologación de proveedores, revisando también los umbrales para definir la relevancia de los impactos identificados.

##### Capacidad de respuesta

Abertis trabaja año tras año en la mejora de la herramienta de reporte y consolidación de información en materia de RSC, ampliando el alcance de información integrada en la herramienta a fin de incorporar en el IRSC las sociedades sobre las que Abertis dispone de control directo y actualizando los indicadores y el detalle de la información que se reporta en él. No obstante, en algunos casos, dicha información difiere de la obtenida a través de otras herramientas de reporte y gestión, bien por utilizar diferentes criterios o por diferencias temporales en el reporte. En este sentido, recomendamos realizar una revisión de dichas diferencias a fin de garantizar la homogeneidad y la coherencia de las distintas herramientas de reporte.

En lo que se refiere a la gestión ambiental, las sociedades del Grupo que cuentan con un sistema de gestión ambiental implantado suponen el 75,7% de la cifra de negocio del Grupo. En los próximos ejercicios Abertis debería seguir ampliando la implantación de estos sistemas de gestión, así como considerar la implantación de sistemas de gestión energéticos que aseguren el control y seguimiento sistemático del desempeño energético y que contribuyan al uso de la energía de forma sostenible. Asimismo, en aquellas concesiones en las que el impacto puede ser relevante, sería recomendable implantar sistemas de gestión de la biodiversidad que mejoren el desempeño ambiental del Grupo.

DELOITTE ADVISORY, S.L.

  
Helena Redondo  
23 de febrero de 2016



AA1000  
Licensed Assurance Provider  
000-14

# 12

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

Aplicación del estándar .....	113
Introducción .....	113
Documentos relacionados.....	113
Verificación.....	113
Equivalencias con otros estándares .....	113
Recomendaciones de uso .....	113
Índice de contenidos GRI G4.....	114
Contenidos Básicos Generales .....	114
Contenidos Básicos Específicos.....	116
Vínculos con los Diez Principios del Pacto Mundial (2000) .....	123
Vínculos con las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales (2011) .....	124
Vínculos con los Principios Rectores de Empresa y Derechos Humanos (2011) .....	125
Vínculos con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2015).....	125



# Aplicación del estándar

## Introducción

Uno de los requisitos de la aplicación del estándar de elaboración de informes de sostenibilidad de Global Reporting Initiative es la inclusión de las tablas de contenidos generales y específicos de acuerdo con los parámetros establecidos por GRI.

La tabla de contenidos generales contiene información general de la organización, incluyendo los aspectos de gobierno corporativo y análisis de materialidad, entre otros. Dado que la opción de conformidad del presente informe es exhaustiva, no es posible omitir ninguna información relacionada con estos indicadores, razón por la que no aplican comentarios en la columna de omisiones.

La tabla de contenidos específicos contiene información relacionada con los aspectos materiales identificados, e incluye aspectos contemplados por GRI en la metodología G4, así como dos aspectos concretos no identificados de forma directa por GRI, que aplican a las actividades de la organización, que son la seguridad vial y el ruido. En este caso, se han detallado en la columna de omisiones aquellas informaciones que no se han incluido en el informe, pero que son solicitadas por el estándar, y se han especificado las consideraciones correspondientes en las notas de contenidos referenciadas.

## Documentos relacionados

Tal y como consta explícito en las referencias cruzadas indicadas en las tablas de contenidos de GRI, el presente informe debe ser considerado en conjunto con el resto de publicaciones corporativas.

En este sentido, aquellas informaciones ya reportadas en otras publicaciones han sido referenciadas directamente en la tabla de contenidos, indicando tanto la publicación como la página en la que se localiza la información, concretamente:

- Informe Anual 2015 (IA)
- Cuentas Anuales Consolidadas 2015 (CCAA)
- Informe Anual de Gobierno Corporativo 2015 (IAGC)
- Informe Anual sobre Remuneraciones de los Consejeros 2015 (IARC)
- Cuestionario de Carbon Disclosure Project 2015 (CDP, el correspondiente al ejercicio 2014 que ha sido publicado durante el año 2015).

Asimismo, es interesante consultar la siguiente documentación corporativa que se encuentra a disposición de todos los grupos de interés en la página web de la organización, y que concreta algunas cuestiones tratadas en este informe:

- Código ético (2014)
- Norma de prevención de la corrupción (2014)
- Norma de cumplimiento (2015)
- Política de RSC (2016)
- Reglamento del Consejo de Administración

## Verificación

Tal y como se detalla en el capítulo de metodología, el presente informe ha sido verificado por una entidad externa independiente, de acuerdo con los detalles indicados en el informe de auditoría incluido.

Aquellos indicadores verificados han sido marcados con un símbolo específico y, en el caso que corresponda, se detallan las notas de verificación correspondientes con consideraciones específicas relacionadas con el proceso de verificación.

## Equivalencias con otros estándares

El estándar de GRI dispone de equivalencias formales con otros estándares relacionados, reconociendo así las sinergias que existen entre los diferentes marcos de trabajo vinculados con la responsabilidad social y sus materias fundamentales.

Se han incluido las equivalencias existentes con el Pacto Mundial de Naciones Unidas (2000), las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas Multinacionales (2011), con los Principios Rectores sobre Empresas y Derechos Humanos de Naciones Unidas (2011) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (2015).

## Recomendaciones de uso

Es recomendable descargar el marco de trabajo de GRI completo, en el que se encuentran las definiciones concretas de cada uno de los indicadores, así como referencias para ampliar información relacionada.

Asimismo, las páginas referenciadas en las tablas de contenidos están directamente vinculadas a las páginas de este informe, por lo que es posible seguir las tablas y consultar directamente aquellas informaciones que se considere oportuno. De igual modo, es posible regresar a las tablas de contenidos siempre que se desee, clicando sobre las etiquetas de GRI incluidas a pie de página en el informe.

# Índice de contenidos GRI G4

## Contenidos Básicos Generales



Contenidos Básicos Generales	Página	Omisiones	Verificación Externa
<b>Estrategia y análisis</b>			
G4-1	<u>4-6</u> ; IA 7-9, 11-13		✓ - <u>110-111</u>
G4-2	<u>4-6</u> , <u>23</u> , <u>30</u> ; IA 26, 28, 30, 32, 34-35, 40, 72-73		✓ - <u>110-111</u>
<b>Perfil de la organización</b>			
G4-3	<u>104</u> ; IAGC 1		✓ - <u>110-111</u>
G4-4	<u>13-14</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-5	<u>102</u> ; IAGC 1		✓ - <u>110-111</u>
G4-6	<u>8</u> ; IA 23		✓ - <u>110-111</u>
G4-7	IA 23; IAGC 2		✓ - <u>110-111</u>
G4-8	<u>8-9</u> , <u>13-14</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-9	<u>9</u> , <u>13-14</u> ; IA 44, 55, 58, 60-61		✓ - <u>110-111</u>
G4-10	<u>8</u> , <u>48</u> , <u>53</u>		✓ (1) - <u>110-111</u>
G4-11	<u>55</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-12	<u>18-19</u> , <u>88</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-13	<u>88</u> ; IA 11-13, 46-47, 72-73, IAGC 2		✓ - <u>110-111</u>
G4-14	<u>23</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-15	<u>23</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-16	<u>96</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Aspectos materiales y cobertura</b>			
G4-17	<u>104</u> ; CCAA 229 (Anexo I)		✓ - <u>110-111</u>
G4-18	<u>18-19</u> , <u>103-104</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-19	<u>20-21</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-20	<u>20-21</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-21	<u>20-21</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-22	<u>105</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-23	<u>20-21</u> , <u>103-105</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Participación de los grupos de interés</b>			
G4-24	<u>16-17</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-25	<u>16-17</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-26	<u>16-17</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-27	<u>16-17</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Perfil de la memoria</b>			
G4-28	<u>102</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-29	<u>102</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-30	<u>102</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-31	<u>102</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-32	<u>113-122</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-33	<u>107</u> , <u>110-111</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Gobierno</b>			
G4-34	<u>26</u> ; IA 18-20; IAGC 27-28		✓ - <u>110-111</u>
G4-35	<u>26</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-36	<u>26</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-37	<u>17</u> , <u>26</u>		✓ - <u>110-111</u>
G4-38	IA 18-20; IAGC 7-9, 24-28		✓ - <u>110-111</u>
G4-39	IAGC 7-9		✓ - <u>110-111</u>

Contenidos Básicos Generales	Página	Omisiones	Verificación Externa
G4-40	IAGC 9-11, 17-18		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-41	IAGC 31		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-42	<a href="#">26</a> ; IAGC 17		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-43	<a href="#">26</a>		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-44	IAGC 18, 25-26, 28		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-45	<a href="#">26</a> ; IAGC 27-28, 32-34		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-46	<a href="#">26</a> ; IAGC 27-28, 32-34		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-47	<a href="#">26</a> ; IAGC 27-28, 32-34		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-48	<a href="#">107</a>		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-49	<a href="#">26</a>		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-50	<a href="#">26</a>		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-51	IARC 2-6		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-52	IARC 2-3		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-53	IARC 16		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-54	IARC 14-15; Nota de contenidos (a)	Actualmente no es posible publicar la ratio desglosada por país por cuestiones de confidencialidad, ya que las retribuciones de las personas con las retribuciones más altas del resto de países no son de carácter público.	✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-55	Nota de contenidos (b)		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Ética e integridad</b>			
G4-56	<a href="#">23</a> , <a href="#">28-29</a>		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-57	<a href="#">24-25</a> , <a href="#">30</a> ; IAGC 35-37		✓ - <a href="#">110-111</a>
G4-58	<a href="#">24-25</a> , <a href="#">30</a> ; IAGC 35-37		✓ - <a href="#">110-111</a>

## Notas de contenidos

- La ratio entre la retribución de la persona que ocupa el cargo de Vicepresidente y Consejero Delegado y la media de retribución de España es igual a 41,0 para el año 2015 y 40,9 para el año 2014. Para el cálculo de la ratio de retribuciones se han considerado los sueldos y salarios, los bonos e incentivos y otros componentes salariales devengados en el ejercicio de las sociedades de España, que coinciden con el perímetro considerado en la información fiscal del capítulo "2.Actividad", así como la plantilla media equivalente de las mismas, y se ha llevado a cabo una media aritmética. Debido a la salida de Cellnex del Grupo en 2015 se ha recalculado la ratio de 2014, excluyendo las remuneraciones correspondientes al negocio de telecomunicaciones terrestres, para facilitar la comparación con 2015. La cifra de la persona mejor retribuida, ha sido calculada considerando las retribuciones totales devengadas en cada ejercicio sin incluir las primas de los seguros de vida y las aportaciones a fondos de pensiones u otros sistemas de ahorro a largo plazo.
- La variación de la retribución media en España en relación con el año 2014 ha sido de 5,6%, y la variación de la retribución de la persona que ocupa el cargo de Vicepresidente y Consejero Delegado ha sido de 5,9%. Las variaciones corresponden a las retribuciones totales devengadas, sin considerar aportaciones a seguros de vida y las aportaciones a fondos de pensiones u otros sistemas de ahorro a largo plazo.

## 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.

- La información relativa a contratistas es parcial y está sujeta a estimaciones 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.

## Contenidos Básicos Específicos

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
Categoría – Economía				
Desempeño Económico				
	G4-DMA	<u>11-12</u> ; IA 8-9, 11-13,		√ - <u>110-111</u>
	G4-EC1	<u>10-12</u> ; CCAA 3		√ - <u>110-111</u>
	G4-EC2	<u>67</u> ; CDP2015		√(2) - <u>110-111</u>
	G4-EC3	<u>56</u>		√ - <u>110-111</u>
	G4-EC4	CCAA 83, 99		√ - <u>110-111</u>
Presencia en el mercado				
	G4-DMA	<u>61</u>		√ - <u>110-111</u>
	G4-EC5	<u>61</u>		√ - <u>110-111</u>
	G4-EC6	<u>61</u>		√ - <u>110-111</u>
Consecuencias económicas indirectas				
	G4-DMA	<u>94-100</u>		√ - <u>110-111</u>
	G4-EC7	<u>95</u>		√(3) - <u>110-111</u>
	G4-EC8	<u>95, 97-100</u> ; IA 48-51		√(3) - <u>110-111</u>
Prácticas de adquisición				
	G4-DMA	<u>88</u>		√ - <u>110-111</u>
	G4-EC9	<u>88-89</u>		√ - <u>110-111</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) Se informa cualitativamente.

3) La contribución económica realizada a través de los proyectos de 1% Cultural, no ha sido pagada en su totalidad durante 2015, debido a que 3 de los proyectos se encuentran pendientes de finalización.

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
Categoría: Medio Ambiente				
Materiales				
	G4-DMA	64-66, 83		√ - 110-111
	G4-EN1	79-80, 83		√ - 110-111
	G4-EN2	79-80, 83		√(4) - 110-111
Energía				
	G4-DMA	64-66, 71-75		√(5) - 110-111
	G4-EN3	71, 73, 75		√(5) - 110-111
	G4-EN4	68-69	El dato sobre consumo de energía externo no está disponible de forma directa. Actualmente, éste puede estimarse a partir de las emisiones del alcance 3. Se están desarrollando los sistemas de información necesarios para poder publicar esta información en futuros informes a partir de 2017.	√ - 110-111
	G4-EN5	72, 74-75		√ - 110-111
	G4-EN6	71-75		√ - 110-111
	G4-EN7	71-75		√ - 110-111
	Agua			
	G4-DMA	64-66, 76-77		√ - 110-111
	G4-EN8	76-77		√(6) - 110-111
	G4-EN9	76-77		√(7) - 110-111
	G4-EN10	Nota de contenidos (c)		√ - 110-111
Biodiversidad				
	G4-DMA	64-66, 84-85		√ - 110-111
	G4-EN11	84-85		√ - 110-111
	G4-EN12	84-85		√ - 110-111
	G4-EN13	84-85		√ - 110-111
	G4-EN14	84		√ - 110-111
Emisiones				
	G4-DMA	64-70; Nota de contenidos (d)		√ - 110-111
	G4-EN15	68-70, 105-107		√ - 110-111
	G4-EN16	68-70, 105-107		√ - 110-111
	G4-EN17	68-70, 105-107		√(8) - 110-111
	G4-EN18	70, 105-107		√(8) - 110-111
	G4-EN19	68-70, 105-107		√ - 110-111
	G4-EN20	Nota de contenidos (e)		√ - 110-111
	G4-EN21	Nota de contenidos (f)		√ - 110-111
Efluentes y residuos				
	G4-DMA	64-66, 80-83		√ - 110-111
	G4-EN22	83		√(9) - 110-111
	G4-EN23	80-83		√(10) - 110-111
	G4-EN24	83		√ - 110-111
	G4-EN25		No Aplica puesto que no se transportan residuos. Esto	-

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
			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>64-66, 39-41</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-EN27	<u>39-41</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-EN28	Nota de contenidos (g)		✓(7) - <u>110-111</u>
<b>Cumplimiento regulatorio</b>				
	G4-DMA	<u>65</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-EN29	<u>65</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>General</b>				
	G4-DMA	<u>64-65</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-EN31	<u>65</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Evaluación ambiental de los proveedores</b>				
	G4-DMA	<u>87-92</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-EN32	<u>66-67, 90-92</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-EN33	<u>88</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Mecanismos de reclamación en materia ambiental</b>				
	G4-DMA	<u>66</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-EN34	<u>43-44, 65</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Categoría: Desempeño Social</b>				
<b>Subcategoría: Prácticas Laborales y Trabajo Digno</b>				
<b>Empleo</b>				
	G4-DMA	<u>47, 53-56, 87-89</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-LA1	<u>53-54</u>		✓(11) - <u>110-111</u>
	G4-LA2	<u>56</u>		✓(12) - <u>110-111</u>
	G4-LA3	<u>60</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Relaciones entre los trabajadores y la dirección</b>				
	G4-DMA	<u>24, 49, 55</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-LA4	Nota de contenidos (h)		✓ - <u>110-111</u>
<b>Salud y seguridad en el trabajo</b>				
	G4-DMA	<u>47-52</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>110-111</u>
	G4-LA5	<u>49</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-LA6	<u>50-52</u>		✓(13) - <u>110-111</u>
	G4-LA7	<u>48</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-LA8	<u>48-49</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Capacitación y educación</b>				
	G4-DMA	<u>47, 56-58</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-LA9	<u>58</u>		✓(14) - <u>110-111</u>
	G4-LA10	<u>58</u> , Nota de contenidos (i)		✓ - <u>110-111</u>
	G4-LA11	<u>56</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Diversidad e igualdad de oportunidades</b>				

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
	G4-DMA	<u>47, 59, 62</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-LA12	<u>59, 62</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Igualdad de retribución entre mujeres y hombres</b>				
	G4-DMA	<u>47, 60</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-LA13	<u>61-62</u>		✓(15) - <u>110-111</u>
<b>Evaluación de las prácticas laborales de los proveedores</b>				
	G4-DMA	<u>87-92</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-LA14	<u>90-92</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-LA15	<u>88</u>		✓(16) - <u>110-111</u>
<b>Mecanismos de reclamación sobre las prácticas laborales</b>				
	G4-DMA	<u>24-25, 55-56</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-LA16	<u>55</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Subcategoría: Derechos Humanos</b>				
<b>Inversión</b>				
	G4-DMA	<u>23-27</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-HR1	Nota de contenidos (j)		✓(17) - <u>110-111</u>
	G4-HR2	<u>24</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>No discriminación</b>				
	G4-DMA	<u>24-25</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-HR3	<u>24</u>		✓(18) - <u>110-111</u>
<b>Libertad de asociación y negociación colectiva</b>				
	G4-DMA	<u>24-25, 47</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-HR4	No se han identificado.		✓ - <u>110-111</u>
<b>Trabajo forzoso</b>				
	G4-DMA	<u>24-25, 47</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-HR6	No se han identificado.		✓ - <u>110-111</u>
<b>Medidas de seguridad</b>				
	G4-DMA	<u>90-92</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-HR7	<u>90-91</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>110-111</u>
<b>Evaluación</b>				
	G4-DMA	<u>23-25</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-HR9	<u>24</u>		✓ - <u>110-111</u>
<b>Evaluación de los proveedores en materia de derechos humanos</b>				
	G4-DMA	<u>87-92</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-HR10	<u>90-92</u>		✓(19) - <u>110-111</u>
	G4-HR11	<u>88</u>		✓(19) - <u>110-111</u>
<b>Mecanismos de reclamación en materia de derechos humanos</b>				
	G4-DMA	<u>23-25</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-HR12	<u>24</u>		✓(20) - <u>110-111</u>
<b>Subcategoría: Sociedad</b>				
<b>Comunidades locales</b>				
	G4-DMA	<u>94-100</u>		✓ - <u>110-111</u>
	G4-SO1	<u>97-100</u>	No disponible actualmente el dato cuantitativo referente al porcentaje de operaciones. Estamos desarrollando los sistemas	✓(7) - <u>110-111</u>

Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
			de información necesarios para disponer de este dato en futuros informes a partir de 2017.	
	G4-SO2	94		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Lucha contra la corrupción</b>				
	G4-DMA	23-24		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-SO3	23-25; Nota de contenidos (k)		✓(7) - <a href="#">110-111</a>
	G4-SO4	24-25		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-SO5	24		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Política pública</b>				
	G4-DMA	24, 28-29; Nota de contenidos (l)		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-SO6	No se llevan a cabo este tipo de contribuciones.		✓(21) - <a href="#">110-111</a>
<b>Prácticas de competencia desleal</b>				
	G4-DMA	13, 18-19, 23-25		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-SO7	No se han producido acciones legales en este sentido.		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Cumplimiento regulatorio</b>				
	G4-DMA	32, 42-45		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-SO8	95-96		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Evaluación de la repercusión social de los proveedores</b>				
	G4-DMA	86-91		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-SO9	89-91		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-SO10	87		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Mecanismos de reclamación por impacto social</b>				
	G4-DMA	24, 42-44, 94-95		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-SO11	44		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Subcategoría: Responsabilidad sobre Productos</b>				
<b>Salud y seguridad de los clientes</b>				
	G4-DMA	32-38, 41		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-PR1	34-38, 41	No aplica puesto que no existe un porcentaje como tal al no proveer de productos.	✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-PR2	No se han producido dichos incidentes.		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Etiquetado de los productos y servicios</b>				
	G4-DMA	42-43, 45		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-PR3	42-43		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-PR4	No se han producido incidentes de este tipo.		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-PR5	45		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Comunicaciones de marketing</b>				
	G4-DMA	42-45		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-PR6	Nota de contenidos (l)		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-PR7	No se han producido incidentes de este tipo.		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Privacidad de los clientes</b>				
	G4-DMA	42		✓ - <a href="#">110-111</a>



Aspectos Materiales	Información Sobre El Enfoque De Gestión E Indicadores		Omisiones	Verificación Externa
	G4-PR8	No se han producido reclamaciones en este sentido.		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Cumplimiento regulatorio</b>				
	G4-DMA	<a href="#">42-44</a>		✓ - <a href="#">110-111</a>
	G4-PR9	<a href="#">44</a>		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Ruido</b>				
	NO GRI-DMA	<a href="#">85</a>	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.	✓ - <a href="#">110-111</a>
	NO GRI-EN-35 Número de kilómetros que han sido objeto de evaluaciones del impacto acústico	<a href="#">85</a>		✓ - <a href="#">110-111</a>
<b>Seguridad Vial</b>				
	NO GRI-DMA	<a href="#">32-38</a>		✓ - <a href="#">110-111</a>
	NO GRI-PR-10 Número total de accidentes viarios y evolución de los mismos.	<a href="#">33-34</a>		✓ - <a href="#">110-111</a>

## Notas de contenidos

- c) No se recicla o reutiliza agua.
- d) Actualmente, existe regulación específica en Francia que obliga a publicar un informe de emisiones de GEI cada tres años, además de una directiva europea de aplicación en Francia y España que requiere la realización de auditorías energéticas a organizaciones con más de 250 trabajadores.
- e) No se han identificado impactos significativos por estos conceptos.
- f) En el caso de NOx y SOx, las emisiones directas tampoco son significativas.
- g) 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.
- h) El período mínimo de preaviso es de 30 días en todos los países y actividades, salvo en Francia que es de 8 días.
- i) No se llevan a cabo programas específicos de gestión de final de carreras profesionales.
- j) No se han producido acuerdos de inversión significativos sujetos a aspectos de revisión de derechos humanos.
- k) 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 riesgos es corporativo y comprende el 100% de las actividades, si bien estas no se realizan en centros específicos.
- l) Abertis está inscrita en el registro de transparencia de la Unión Europea. Los detalles completos pueden consultarse [aquí](#).
- m) No se prestan productos y servicios de este tipo.

## 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) Los consumos de papel reciclado de Hispasat han sido estimados en base a las facturas de papel.
- 5) El dato de energía renovable reportado de Hispasat, hace referencia a la generación de energía renovable fotovoltaica de los satélites que es consumida por los satélites sin que pueda conocerse el consumo real de esta energía producida.
- 6) La verificación de los consumos de agua de pozos en las sociedades siguientes Hispasat, GCO, Litoral Sul y Planalto Sul, se ha realizado a través de la revisión de las estimaciones llevadas a cabo por las sociedades en base a la evolución de consumos de los años anteriores y el número de puntos de captación.
- 7) Se informa cualitativamente.
- 8) Las emisiones del alcance 3 han sido calculadas según la metodología y estimaciones especificadas en el informe, de acuerdo con la información disponible, no incluyéndose todas las inversiones y compras de productos y servicios.
- 9) Información estimada a partir de la capacidad de vertido. En el caso de Autovías, el dato no ha podido ser verificado.
- 10) La verificación de las tipologías de residuos de Hispasat se ha realizado en base a la revisión del informe del gestor de residuos, donde se detalla la estimación de la tipología de residuos gestionados.
- 11) Los índices de rotación no consideran las finalizaciones de contrato estacionales.
- 12) No se desglosa por región.
- 13) No ha podido verificarse que la información de contratistas sea completa. La revisión ha consistido en la comprobación del proceso de compilación de los datos de las empresas del grupo.
- 14) Los datos segregados por categoría profesional y género de Acesa (Autopistas España) han sido estimados en base a la distribución de la plantilla por los datos de categoría profesional y género auditados y el dato total de horas de formación auditado. Los datos de formación de Abertis Autopistas España (las oficinas de la actividad de autopistas en España) no han sido verificados.
- 15) El dato de retribuciones de telecomunicaciones satelitales no ha sido desglosado por género debido a cuestiones de confidencialidad.
- 16) Las limitaciones del análisis y la participación de los proveedores en la encuesta no permite extrapolar los resultados al total de la cadena de suministro de la organización.
- 17) No se han producido acuerdos de inversión significativos sujetos a aspectos de revisión de derechos humanos.
- 18) Información verificada a través de las comunicaciones recibidas en el canal de denuncias.
- 19) Los datos de evaluación de proveedores han sido verificados en España, Brasil, Argentina y Chile.
- 20) Tras la verificación de las denuncias recibidas a través de los canales formales de denuncia de incumplimientos de Código Ético, se identifica que el caso de Metropistas publicado, no consiste en una denuncia sino un procedimiento de expediente interno.
- 21) Se informa de la política del Grupo sobre contribuciones a partidos políticos.

## 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).

# Vínculos con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2015)

En base al documento elaborado por GRI en el marco del proyecto [SDG Compass](#), se ha elaborado la siguiente tabla de equivalencias de acuerdo con los aspectos materiales identificados en el informe.

Objetivos de Desarrollo Sostenible	Tema	Equivalencia con el Índice de contenidos de GRI
1. Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo.	Acceso a la tierra	G4-SO2
	Disponibilidad de productos y servicios para las rentas bajas	G4-EC8
	Ingresos, salarios y beneficios	G4-EC5
	Desarrollo económico de áreas con alta pobreza	G4-EC8
	Inclusión económica	G4-DMA Prácticas de adquisición
2. Poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible.	Acceso a la tierra	G4-SO2
	Modificar la productividad de las organizaciones, los sectores de actividad o de toda la economía	G4-EC8
	Inversiones en infraestructuras	G4-EC1, G4-EC7
3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.	Acceso a medicinas	G4-EC8
	Calidad del aire	G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17, G4-EN20, G4-EN21
	Salud y seguridad ocupacional	G4-LA6, G4-LA7
	Vertidos	G4-EN24
	Residuos	G4-EN23, G4-EN25

Objetivos de Desarrollo Sostenible	Tema	Equivalencia con el Índice de contenidos de GRI
	Calidad del agua	G4-EN22
4. Garantizar una educación inclusiva, equitativa y de calidad y promover oportunidades de aprendizaje durante toda la vida para todos.	Educación para el desarrollo sostenible	G4-43
	Formación de los trabajadores	G4-LA9
5. Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas.	Inclusión económica	G4-DMA Prácticas de adquisición
	Igualdad retributiva entre hombres y mujeres	G4-EC5, G4-LA13
	Igualdad entre géneros	G4-LA1, G4-LA9, G4-LA11, G4-LA12
	Inversiones en infraestructuras	G4-EC1, G4-EC7
	No discriminación	G4-HR3
	Permisos parentales	G4-LA3
	Liderazgo femenino	G4-38, G4-40, G4-LA12
	Violencia y acoso laboral	G4-LA14, G4-LA15
6. Garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos.	Vertidos	G4-EN24
	Extracción sostenible del agua	G4-EN8, G4-EN9, G4-EN27
	Residuos	G4-EN23
	Eficiencia hídrica	G4-EN10
	Calidad del agua	G4-EN22
	Reciclaje y reutilización de agua	G4-EN10
	Ecosistemas y biodiversidad relacionados con el agua	G4-EN11, G4-EN12, G4-EN13, G4-EN14, G4-EN22, G4-EN24, G4-EN26
7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos.	Eficiencia energética	G4-EN3, G4-EN4, G4-EN5, G4-EN6, G4-EN7
	Inversiones ambientales	G4-EN31
	Inversiones en infraestructuras	G4-EC1, G4-EC7
	Energías renovables	G4-EN3, G4-EN4
8. Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.	Modificar la productividad de las organizaciones, los sectores de actividad o de toda la economía	G4-EC8
	Diversidad e igualdad de oportunidades	G4-LA12
	Ingresos, salarios y beneficios	G4-EC5, G4-LA2
	Inclusión económica	G4-DMA Prácticas de adquisición
	Desempeño económico	G4-EC1
	Eliminación del trabajo forzoso	G4-HR6
	Formación de los trabajadores	G4-LA9, G4-LA10, G4-LA11
	Empleo	G4-10, G4-EC6, G4-LA1
	Eficiencia energética	G4-EN3, G4-EN4, G4-EN5, G4-EN6, G4-EN7
	Igualdad retributiva entre hombres y mujeres	G4-LA13
	Libertad de asociación colectiva	G4-11, G4-HR4
	Impactos indirectos sobre la creación de empleo	G4-EC8
	Puestos de trabajo apoyados en la cadena de proveedores	G4-EC8
	Prácticas laborales en la cadena de proveedores	G4-LA14, G4-LA15
	Relaciones entre empresa y trabajadores	G4-LA4

Objetivos de Desarrollo Sostenible	Tema	Equivalencia con el Índice de contenidos de GRI
	Eficiencia de materiales	G4-EN1, G4-EN2
	No discriminación	G4-HR3
	Salud y seguridad ocupacional	G4-LA5, G4-LA6, G4-LA7, G4-LA8
	Permisos parentales	G4-LA3
	Eficiencia en recursos de productos y servicios	G4-EN27, G4-EN28
	Eficiencia hídrica	G4-EN10
	Empleo joven	G4-LA1
9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.	Inversiones ambientales	G4-EN31
	Inversiones en infraestructuras	G4-EC1, G4-EC7
	Investigación y desarrollo	G4-EC1, G4-EN31
10. Reducir la desigualdad en y entre los países.	Desarrollo económico de áreas con alta pobreza	G4-EC8
	Igualdad retributiva entre hombres y mujeres	G4-LA13
	Inversión extranjera directa	G4-EC8
11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.	Inversiones en infraestructuras	G4-EC7
	Transporte sostenible	G4-EN30
12. Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles.	Calidad del aire	G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17, G4-EN20, G4-EN21
	Eficiencia energética	G4-EN3, G4-EN4, G4-EN5, G4-EN6, G4-EN7
	Inversiones ambientales	G4-EN31
	Eficiencia y reciclaje de materiales	G4-EN1, G4-EN2
	Prácticas de adquisición	G4-EC9
	Información y etiquetaje de productos y servicios	G4-PR3
	Eficiencia de recursos de productos y servicios	G4-EN27, G4-EN28
	Vertidos	G4-EN24
	Transporte	G4-EN30
	Residuos	G4-EN23, G4-EN25, G4-EN27
	Eficiencia hídrica	G4-EN10
	Calidad del agua	G4-EN22
13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.	Eficiencia energética	G4-EN3, G4-EN4, G4-EN5, G4-EN6, G4-EN7
	Inversiones ambientales	G4-EN31
	Emisiones de gases de efecto invernadero	G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17, G4-EN18, G4-EN19, G4-EN27, G4-EN30
	Riesgos y oportunidades del cambio climático	G4-EC2
14. Conservar y utilizar en forma sostenible los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible.	Inversiones ambientales	G4-EN31
	Biodiversidad marina	G4-EN11, G4-EN12, G4-EN13, G4-EN14, G4-EN26
	Acidificación del océano	G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17, G4-EN18, G4-EN19, G4-EN21, G4-EN27
	Vertidos	G4-EN24
	Vertidos de agua en el océano	G4-EN22
	Inversiones ambientales	G4-EN31

Objetivos de Desarrollo Sostenible	Tema	Equivalencia con el Índice de contenidos de GRI
15. Promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y frenar la pérdida de la diversidad biológica.	Degradación de los bosques	G4-EN15, G4-EN16, G4-EN17, G4-EN18, G4-EN19, G4-EN21, G4-EN27
	Ecosistemas montañosos	G4-EN11, G4-EN12, G4-EN13, G4-EN14
	Degradación de los hábitats naturales	G4-EN11, G4-EN12, G4-EN13, G4-EN14, G4-EN26
	Vertidos	G4-EN24
	Ecosistemas hídricos frescos terrestres	G4-EN11, G4-EN12, G4-EN13, G4-EN14, G4-EN26
16. Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones eficaces, responsables e inclusivas a todos los niveles.	Anticorrupción	G4-SO3, G4-SO4, G4-SO5, G4-SO6
	Cumplimiento de leyes y regulaciones	G4-EN29, G4-SO7, G4-SO8, G4-PR2, G4-PR4, G4-PR7, G4-PR8, G4-PR9
	Efectividad, rendición de cuentas y transparencia en el gobierno	G4-39, G4-41
	Comportamiento ético y legal	G4-56, G4-57, G4-58
	Mecanismos de reclamación	G4-EN34, G4-LA16, G4-HR12, G4-SO11
	Toma de decisiones inclusiva	G4-37, G4-38, G4-40, G4-45, G4-53
	No discriminación	G4-HR3
	Protección de la privacidad	G4-PR8
	Seguridad	G4-HR7
	Violencia y acoso laboral	G4-LA14, G4-LA15
17. Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible.	Inversiones ambientales	G4-EN31
	Inversión extranjera directa	G4-EC8



---

<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 67 personas en plantilla a 31 de diciembre (48 hombres y 19 mujeres).

<sup>ii</sup> El dato hace referencia a accidentes viarios en los que intervienen servicios médicos o ambulancias.

<sup>iii</sup> El porcentaje de ingresos correspondiente a telepeaje del año 2014 de Brasil ha sido modificado al identificarse un error en el dato del año 2014. El dato reexpresado es el correcto.

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

<sup>vii</sup> El dato correspondiente a las retribuciones de dos concesionarias de Brasil, así como el de tres concesionarias de Chile y el de una concesionaria de Puerto Rico (apr) no han sido incluidos al no disponerse de datos contrastados. Por otro lado, no hay mujeres en la siguientes categorías profesionales: cargos directivos de autopistas en Argentina y en una de las concesionarias de Puerto Rico, y jefaturas en telecomunicaciones satelitales de Brasil.

<sup>viii</sup> La variación en los datos históricos se debe a la exclusión del alcance de la actividad de telecomunicaciones terrestres y el recálculo correspondiente de datos.

<sup>ix</sup> El consumo de electricidad de Chile y el de Brasil del año 2014 han sido reexpresados, al detectarse un error en el dato publicado en el informe anterior.

<sup>x</sup> El consumo de combustibles líquidos de Brasil del año 2014 ha sido reexpresado para incluir las actividades extractivas en el alcance del mismo y permitir la comparación de datos.

<sup>xi</sup> El consumo de combustibles líquidos de telecomunicaciones satelitales del año 2014 ha sido reexpresado, al detectarse un error en el dato publicado en el informe anterior.

<sup>xii</sup> El dato correspondiente al consumo de agua de telecomunicaciones satelitales Brasil del año 2015 publicado en la primera edición de este informe ha sido modificado al detectarse un error en el mismo. El dato incluido en la edición actual es el correcto.

<sup>xiii</sup> El consumo de agua de Brasil de 2014 ha sido reexpresado para incluir las actividades extractivas en el alcance del mismo y permitir la comparación de datos. Los datos del Informe del año 2014 estaban expresados en m<sup>3</sup>.

<sup>xiv</sup> El consumo de agua de telecomunicaciones satelitales España de 2014 ha sido reexpresado, al detectarse un error en el dato publicado en el informe anterior. Los datos del Informe del año 2014 estaban expresados en m<sup>3</sup>.

<sup>xv</sup> Los datos de residuos de una de las concesionarias de Brasil del año 2014 han sido reexpresados, al detectarse un error en el dato publicado en el informe anterior.

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

<sup>xvii</sup> El gráfico siguiente publicado en la primera edición de este informe ha sido modificado al detectarse un error en el mismo. El gráfico incluido en la edición actual es el correcto.

<sup>xviii</sup> El 95,5% de las contribuciones realizadas en Europa corresponden a Francia.