

INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2013

1. HECHOS RELEVANTES Y EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS DURANTE EL PRIMER SEMESTRE

La actividad ordinaria de la Sociedad consiste en la construcción, explotación y conservación de la autopista de peaje entre las localidades de Ferrol y Tui, en la frontera con Portugal, con una longitud en explotación de 219,6 km. La autopista se fue poniendo en servicio de forma paulatina, a medida que se finalizaba la construcción de los distintos tramos de la misma, y, desde diciembre de 2003, se encuentra en explotación en su totalidad.

Como hechos significativos durante el primer semestre de 2013 podemos señalar, los siguientes:

- a. Con fecha 1 de enero de 2013 se procedió a la actualización anual de las tarifas, de acuerdo con la fórmula de revisión establecida legalmente para las sociedades concesionarias de autopistas de peaje dependientes del Ministerio de Fomento. Dicha actualización ha supuesto una revisión del 2,59%.
- b. En el apartado financiero, se ha llevado a cabo parte del plan de financiación previsto durante el ejercicio, que hasta el momento se ha materializado en una emisión de obligaciones bonificadas fiscalmente, por importe de 193.000 miles de euros, cuyo desembolso se produjo el pasado 26 de junio de 2013 y que se ha destinado a amortizar las obligaciones de igual naturaleza e importe, emitidas por la sociedad en el mes de junio del año 2003. Las condiciones más relevantes de esta emisión son: plazo de 10 años, cupón del 5,20%, y precio de emisión y reembolso a la par.

La evolución de la actividad de Autopistas del Atlántico, C.E.S.A a lo largo del primer semestre del ejercicio 2013 ha mantenido una tendencia negativa en los niveles de tráfico, como consecuencia de la situación de crisis que atraviesa la economía española y la de la mayor parte de países de nuestro entorno en los últimos ejercicios.

Los ingresos de peaje se reducen un 10,3%, alcanzando la cifra de 58,4 millones de euros, como consecuencia de un descenso del tráfico de cobro en un promedio del 11,92%, que se compensa parcialmente con la revisión de tarifas del 2,59%, aprobada con efectos del día 1 de enero de 2013. La intensidad media diaria (IMD) del conjunto de todos los tramos operativos sujetos a peaje fue de 17.178 vehículos.

Debe destacarse la evolución creciente que se sigue observando en el uso del sistema de telepeaje, cuyo uso se sitúa en niveles medios del 48% de usuarios respecto al total de los tránsitos, si bien alcanza niveles próximos al 80% en determinadas estaciones y tramos horarios. También es reseñable la buena acogida por parte de los usuarios de las nuevas vías de cobro automático, de las que al 30 de junio de 2013 ya se encuentran en operación un total de 20 vías en los peajes principales de la AP-9, con un porcentaje de uso durante este período de 6 meses cercano al 14%.

INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2013

Los gastos de explotación, sin considerar la dotación a la amortización así como las provisiones de tráfico, han sido de 11,7 millones de euros, lo que supone una reducción de un 7,8% respecto al ejercicio 2012, y permite mantener el margen EBITDA (81,1%) en un porcentaje muy similar al ejercicio anterior (81,7%). En el contexto de crisis económica generalizada que viene experimentando la economía nacional, la Sociedad decidió, al cierre del ejercicio 2012, revisar el estimado contable empleado para el cálculo de la amortización del activo concesional, que en ejercicios anteriores se basaba en la demanda o utilización de la infraestructura. Debido a la incertidumbre que existe sobre el comportamiento futuro, de cara a realizar una estimación fiable a efectos contables de la evolución del tráfico en los próximos ejercicios, se consideró que el estimado que mejor refleja en estas circunstancias el patrón de consumo de los beneficios asociados es el método de amortización lineal. Este cambio de estimación, realizado en el cuarto trimestre de 2012, ha supuesto un incremento en la cifra de amortización con respecto al estimado del ejercicio anterior de 9,4 millones de euros.

Debido a los factores anteriores (reducción de los ingresos de peaje de 6,72 millones de euros, así como por el efecto del cambio de método de cálculo de las amortizaciones por importe de 9,4 millones de euros), el resultado de explotación al 30 de junio de 2013 (28,77 millones de euros), se ha reducido en 15,15 millones de euros respecto al ejercicio anterior, lo que representa un descenso del 34,5%.

En el apartado financiero, el resultado financiero neto registrado por la Sociedad ha ascendido a -14,67 millones de euros, lo que supone un mayor coste neto de 2,6 millones de euros sobre los del mismo periodo del ejercicio 2012. Hay que recordar que la aplicación de las normas contables sectoriales respecto al tratamiento de los gastos financieros, implica que parte de los mismos (7,5 millones de euros a junio 2013) se activen en la rúbrica de "Acuerdo de concesión. Activación Financiera". Este mayor coste financiero neto es consecuencia del incremento de costes de las obligaciones emitidas en los meses de mayo de 2012 y junio de 2013 (180,3 y 193 millones de euros respectivamente), que, debido a las actuales circunstancias de los mercados financieros, se han realizado a un tipo de interés superior al de las deudas refinanciadas.

No obstante lo anterior, en este punto es conveniente destacar que, a pesar de la adversa situación de los mercados financieros, las emisiones de obligaciones realizadas para las refinanciaciones antes indicadas, que se realizaron en mayo de 2012 y 2013, han sido aceptadas muy positivamente por el mercado, y en ambos casos se produjo una sobresuscripción, lo que resulta un claro indicador de la confianza de los inversores en el proyecto que desarrolla Autopistas del Atlántico.

El Plan de financiación previsto para el ejercicio contempla, además de los 193 millones refinanciados en junio, un importe adicional de 300 millones de euros, que se destinarán a la financiación de las obras de ampliación de la autopista AP-9 establecidas en el Convenio formalizado con la Administración, que fue aprobado por el Real Decreto 1733/2011, de 18 de noviembre. La Sociedad está analizando el mejor momento para acometer dicho endeudamiento, previsiblemente en el cuarto trimestre de este ejercicio.

La combinación del comportamiento de las magnitudes que acabamos de comentar, hace que el resultado antes de impuestos al 30 de junio de 2013 (14,1 millones de euros) disminuya en 17,8 millones de euros, lo que representa un descenso del 55,8% respecto al primer semestre del ejercicio anterior.

INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2013

Por lo que se refiere a la actividad inversora del periodo, a la que hasta el 30 de junio se han destinado algo mas de 0,2 millones de euros, se ha materializado, fundamentalmente, en partidas relacionadas con la ampliación de capacidad que se establece en el precitado RD 1733/2011. Asimismo, de acuerdo con el programa de mantenimiento de la Sociedad, se han realizado actuaciones de reposición de instalaciones de peaje.

2. RIESGOS E INCERTIDUMBRES A LOS QUE SE ENFRENTA LA SOCIEDAD EN EL SEMESTRE RESTANTE.

El sector de concesionarias de autopistas de peaje y, por lo tanto, la Sociedad está, indudablemente sujeto, en cuanto a su evolución futura, tanto a la situación económica general como a los cambios en la Normativa Reguladora que pueden afectar de manera importante a los resultados esperados, ello sin olvidar el desarrollo futuro de otras redes o medios alternativos de transporte que hoy no resultan ser competencia para la Sociedad, tanto por la propia situación de estas redes como por las características de nuestros usuarios.

Respecto a la evolución económica general y a la de la Comunidad Autónoma de Galicia en particular, debemos indicar que la Sociedad ha venido marchando al paso de la evolución gallega y, en muchos de los ejercicios precedentes, incrementando el propio crecimiento económico, gracias a su papel de eje vertebrador de los principales centros de actividad económica de esta Comunidad Autónoma. Por ello, y pese a que las expectativas de crecimiento resultan pesimistas en el corto plazo, aunque en menor medida que las de la media de otras regiones, esperamos seguir manteniendo niveles de tráfico suficientes para que los niveles de ingresos no se vean significativamente afectados.

En cualquier caso, es importante señalar que las hipótesis manejadas en los estimados contables siguen la política general de la Sociedad y son conservadores.

Por lo que se refiere al marco legal, cuya estabilidad y garantía resulta fundamental en un sector enormemente regulado, no es posible valorar cuales pueden ser las acciones de la Administración Concedente en un período prolongado de tiempo y es remota la posibilidad de incidir en las mismas. En cualquier caso hay que hacer notar que, si bien estas acciones pueden tener efecto a corto plazo, bien sobre los ingresos, u obligando a asumir nuevos costes o inversiones, la base de cualquier modificación ha de ser el respeto al equilibrio económico-financiero de la concesión, por lo que los efectos de los posibles cambios legales o normativos deberán ser neutros.

3. TRANSACCIONES CON PARTES VINCULADAS

La información relativa a las transacciones con partes vinculadas se recoge en la nota 15 de las Notas Explicativas, que forman parte integrante de los Estados Financieros Intermedios Individuales Condensados incluidos en la información financiera semestral.