

INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2015

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 hasta la fecha de este informe de gestión podemos señalar, los siguientes:

- a. En aplicación del procedimiento de revisión de tarifas y peajes en las autopistas de titularidad de la Administración del Estado, establecido en la Ley 14/2000 de 29 de diciembre, con efectos 1 de enero de 2015 se ha autorizado la revisión de las tarifas a aplicar, si bien esto no ha supuesto una modificación de los peajes aplicados.
- b. En el apartado inversor, con fecha 18 de diciembre de 2014, el Consejo de Administración de la Sociedad adjudicó los contratos de construcción de los dos tramos objeto de ampliación (Real Decreto 1733/2011, de 19 de noviembre). El 29 de enero de 2015, una vez transcurrido el plazo de 1 mes desde la firma de los distintos contratos de obra, se procedió a la firma de las actas de replanteo como último hito para el inicio de las obras. El acto público de inicio se realizó el 27 de febrero de 2015.
- c. Con fecha 22 de junio de 2015 se reeligieron consejeros de la sociedad, por el plazo estatutario de cuatro (4) años, de acuerdo con lo establecido en el artículo 30 de los estatutos.
- d. Con fecha 6 de julio se publicó el Real Decreto 610/2015, de 3 julio, por el que se aprueba el Convenio entre la Administración General del Estado y Autopistas del Atlántico, C.E.S.A., para la aplicación temporal de medidas de bonificación para determinados vehículos pesados en la autopista AP-9 en el tramo Puxeiros-Porriño. Dicha medida establece una bonificación (si se cumplen determinados requisitos) a los vehículos "Pesados 2" que circulen por el tramo citado del 35% sobre el importe del peaje. Asimismo, los citados vehículos que recorran exclusivamente este tramo (de forma completa o itinerarios parciales) disfrutarán de una reducción adicional a la anterior hasta alcanzar el 43,45% del importe del peaje, de manera que no se superará el 13% del peaje abonado por los vehículos pesados equivalentes sin derecho al descuento o reducción. El resultado de esta medida no debe producir consecuencias económicas para la sociedad, pero si se produjeran, la posible pérdida de recaudación será compensada por el Ministerio de Fomento, o en caso de generar más recaudación, la misma se reintegrará al citado Organismo.

La evolución de la actividad de Autopistas del Atlántico, C.E.S.A a lo largo del primer semestre del ejercicio 2015 ha presentado una situación de claro relanzamiento en los niveles de tráfico, que en gran medida es consecuencia de la situación de recuperación de la crisis económica que había caracterizado la economía española en los últimos años, la cual también ha sido favorecida por la buena climatología que se ha producido en la Comunidad Autónoma de Galicia en el segundo trimestre del ejercicio. Por tanto, gracias a estos factores, se obtiene un +5,13% de ascenso acumulado del tráfico al final de este primer semestre. Esta evolución tan positiva del nivel de tráfico de peaje, viene a confirmar lo ya observado en el segundo semestre de 2014 donde se comenzó registrar crecimiento de tráfico positivo, que permitió cerrar el ejercicio 2014 con un dato a origen de año de +0,11%.

**AUTOPISTA DEL ATLANTICO,
CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A.**

INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2015

Los ingresos de peaje se incrementan un 5,4% respecto al mismo periodo del ejercicio 2014, alcanzando la cifra de 62,3 millones de euros, como consecuencia exclusivamente de un ascenso del tráfico de cobro en un promedio del +5,13% (5,07% en vehículos ligeros y 5,67% en vehículos pesados), ya que no se produce incremento asociado a la revisión anual de tarifas, aprobada con efectos del día 1 de enero de 2015. La intensidad media diaria (IMD) del conjunto de todos los tramos operativos sujetos a peaje fue de 18.006 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 50% de usuarios respecto al total de los tránsitos, si bien alcanza niveles próximos al 90% en determinadas estaciones y tramos horarios. También es reseñable la buena acogida por parte de los usuarios de las nuevas vías de cobro automático, denominadas "pago fácil", que admiten todos los sistemas de pago (efectivo, tarjetas y Vía-T), de las que al 30 de junio de 2015 ya se encuentran en operación un total de 44 vías en los peajes principales de la AP-9, con un porcentaje de uso durante este período de 6 meses cercano al 20%.

Con efectos de 1 de enero de 2015, se ha modificado el método de imputación a resultados de la subvención surgida del tratamiento contable de los anticipos reintegrables, de forma que la imputación se ha pasado a realizar de forma lineal (de manera análoga a la amortización del acuerdo de concesión) y el ingreso forma parte del resultado de explotación, frente al método anterior, que se realizaba por un criterio financiero y se registraba en resultados financieros. Este cambio de estimado contable supone que, al 30 de junio de 2015, se han registrado ingresos que son superiores en 0,7 millones de euros en comparación con el mismo periodo del ejercicio anterior.

Los gastos de explotación, sin considerar la dotación a la amortización así como las provisiones de tráfico, han sido de 11,9 millones de euros, lo que supone una disminución de un 0,1% respecto al mismo periodo del ejercicio 2014, y permite mejorar el margen EBITDA (82,6%) en 1,5 puntos porcentuales respecto al ejercicio anterior (81,1%). Es conveniente resaltar que esta evolución se produce a pesar de que la climatología ha sido más adversa en el primer trimestre de este ejercicio, lo que ha requerido mayores gastos de vialidad invernal, que han podido ser compensados con otras partidas de gasto, gracias al continuado esfuerzo de contención de gastos, garantizando, en cualquier caso, la adecuada prestación del servicio.

El resultado de explotación al 30 de junio de 2015 (34,7 millones de euros), se ha visto incrementado en un 19,4% respecto al del primer semestre de 2014 debido fundamentalmente al incremento de los ingresos de peaje, así como la moderación en los gastos de explotación.

En el apartado financiero, el resultado financiero neto registrado por la Sociedad ha ascendido a -14,6 millones de euros, lo que supone un menor coste neto de 0,3 millones de euros sobre los del mismo periodo del ejercicio 2014. Hay que recordar que la aplicación de las normas contables sectoriales respecto al tratamiento de los gastos financieros, implica que parte de los mismos (7,9 millones de euros a junio 2015) se activen en la rúbrica de "Acuerdo de concesión. Activación Financiera"; asimismo, como consecuencia de la situación de ejecución de obras de ampliación, al 30 de junio de 2015 se han contabilizado como gastos financieros netos imputados a inversión un total de 6,3 millones de euros..

La combinación del comportamiento de las magnitudes que acabamos de comentar, hace que el resultado después de impuestos al 30 de junio de 2015 (14,5 millones de euros) sea un 46,5% superior al del cierre del primer semestre del ejercicio anterior.

INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2015

Por lo que se refiere a la actividad inversora del periodo, a la que hasta el 30 de junio se han destinado algo más de 14,1 millones de euros, se ha materializado, fundamentalmente, en partidas relacionadas con las obras de ampliación de capacidad de los tramos de circunvalación de Santiago (Santiago Norte-Santiago Sur) y del Puente de Rande (Enlace de Cangas-Enlace de Teis) que se establecen en el precitado RD 1733/2011. Asimismo, de acuerdo con el programa de inversiones ordinarias de reposición y gran reparación de la Sociedad, se han iniciado algunas actuaciones que se desarrollarán en los próximos meses.

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 porque las expectativas de crecimiento resultan optimistas en el corto plazo, esperamos seguir creciendo hasta recuperar niveles de tráfico suficientes que permitan unos ingresos adecuados a la tendencia que históricamente hemos mantenido a pesar de estos años de crisis económica general.

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.