

## **INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2010**

### **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 2010 podemos señalar, los siguientes:

- a. Con fecha 1 de enero de 2010 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 negativa del -0,07%.
- b. Con fecha 24 de marzo de 2010, se nombró consejero de la sociedad a D. Alberto Jiménez Ortiz, en sustitución de D. Fidel Andueza Retegui, que cesó a petición propia.

La evolución de la actividad de Autopistas del Atlántico, C.E.S.A., en el periodo, ha estado marcada por los efectos de la situación económica general, con síntomas evidentes de recesión, si bien, parece atisbarse una ligera recuperación, al menos en lo que al tráfico ligero se refiere lo que, sin duda, viene influido por la celebración del Año Santo Jacobeo en Santiago de Compostela. En lo que respecta a la explotación, es de resaltar el rigor meteorológico con el que se ha desarrollado la campaña invernal durante los primeros meses del ejercicio.

Los ingresos de peaje se reducen un 1,1 %, alcanzando la cifra de 73,2 millones de euros. Esta evolución es consecuencia del descenso del tráfico en un promedio del 0,5 % (especialmente en el tráfico pesado, que se ha reducido en un 2,5 %), así como de la revisión negativa de tarifas del -0,07%, aprobada con efectos del día 1 de enero de 2010. La intensidad media diaria (IMD) del conjunto de todos los tramos de peaje fue de 22.890 vehículos. También debe destacarse la consolidación del uso del sistema de telepeaje, que se ha mantenido en niveles medios del 44% de usuarios respecto al total de los tránsitos, alcanzando niveles próximos al 80% en determinadas estaciones y tramos horarios.

Por otra parte, los gastos de explotación, sin considerar la dotación a la amortización y provisiones, han ascendido a 13,4 millones de euros, lo que supone un incremento de apenas un 0,1% respecto al mismo periodo del ejercicio 2009, derivado, fundamentalmente, del aumento de los gastos de vialidad invernal como consecuencia de la adversa climatología de la Comunidad Autónoma Gallega en los primeros meses del ejercicio.

## **INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2010**

En el apartado financiero, los gastos financieros devengados por la sociedad fueron de 18,6 millones de euros, ligeramente inferiores (0,4%) a los del mismo semestre del año 2009. No obstante, la aplicación transitoria de las normas contables sectoriales implica que se difieran parte de los gastos financieros devengados (7,1 millones de euros), con lo que el resultado financiero negativo neto del periodo asciende a 10,2 millones de euros, un 4,5% superior al del ejercicio 2009, por los menores ingresos financieros asociados a un descenso en los excedentes de tesorería.

La combinación del comportamiento de los ingresos de peaje y del crecimiento de los gastos de explotación, unido a la evolución de los resultados financieros anteriormente comentada, ha producido un descenso en el resultado antes de impuestos al 30 de junio de 2010 de 1,7 millones de euros, lo que representa un descenso del 4 % respecto al mismo período de seis meses del ejercicio 2009.

Por lo que se refiere a la actividad inversora del ejercicio, a la que se han destinado 4,7 millones de euros, se ha materializado, fundamentalmente, en obras de refuerzo de firmes. El objetivo fundamental de los programas de inversión de la Sociedad se encuentra orientado a la mejora constante de la seguridad y comodidad en la autopista, con el fin de mantener un adecuado nivel de calidad en el servicio prestado al usuario. Señalar también aquí que la sociedad se encuentra actualmente negociando con el Ministerio de Fomento una ampliación de capacidad en determinados tramos.

### **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, 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 afectados significativamente, aunque no experimenten tendencias crecientes tan pronunciadas como las experimentadas en épocas recientes. En cualquier caso, es importante señalar que las hipótesis manejadas en los estimados contables siguen la política general de la Sociedad y son conservadores.

## **INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2010**

Por lo que se refiere al marco legal, cuya estabilidad y garantía resulta fundamental en un sector enormemente regulado, no es posible valorar cuáles pueden ser las acciones de la Administración Concedente en un periodo 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 que se plantee ha de ser el respeto del equilibrio económico-financiero de la concesión, por lo que los efectos de los posibles cambios legales o normativos en este sentido, deberán ser neutros.

Por otra parte, de los posibles cambios de la Normativa Reguladora únicamente destacaremos la incidencia de las nuevas Normas Contables aprobadas por Real Decreto 1514/2007, de 26 de noviembre, que resultan de obligado cumplimiento para el primer ejercicio que se inicie a partir de 1 de enero de 2008. En su disposición final cuarta, se estableció un periodo transitorio a contar desde la entrada en vigor del Plan General de Contabilidad, para que se apruebe la adaptación sectorial de dicho Plan a las Sociedades Concesionarias de Autopistas. A la fecha de formalización de estos estados financieros intermedios, no se ha publicado la mencionada adaptación, por lo que se continúa aplicando lo previsto en la citada disposición transitoria, particularmente en lo referido al tratamiento de la Carga Financiera.

Por lo que se refiere a las políticas de gestión del riesgo financiero de la Sociedad vienen determinadas en gran medida por la legislación y normativa específicas del sector de autopistas de peaje, por el propio contrato de concesión y por las características propias del negocio concesional. Así, una parte sustancial del endeudamiento de la Sociedad se ha materializado en la emisión de obligaciones a largo plazo fiscalmente bonificadas, emitidas en euros y dirigidas al mercado minorista.

De esta manera se alcanza, además, el objetivo principal de no exponerse a variaciones en el tipo de interés por lo cual el 100% de la deuda financiera se encuentra contratada a tipo fijo. En lo relativo el riesgo de tipo de cambio, mencionar que no existe exposición, al estar toda la deuda denominada en euros, bien directamente o bien por el mecanismo de seguro de cambio otorgado por el Estado.

Respecto a otros riesgos financieros, la política seguida por la Sociedad, en cuanto a su gestión, sucintamente es la siguiente: el riesgo de refinanciación es escaso al ser una autopista en explotación, con ingresos recurrentes y cash-flows crecientes. El riesgo de crédito es inexistente al ser sus ingresos en efectivo; mediante medios de pago de tarjetas o dispositivos de telepeaje, cuyo riesgo es asumido por las entidades emisoras; así como mediante pagos de la Administración Concedente. El riesgo de liquidez es inexistente, debido a la estructura de sus cobros y pagos, su EBITDA y programa de inversiones de reposición. Debido a ello, la Sociedad no tiene necesidad de líneas de crédito; no obstante lo anterior, el grupo del que forma parte la Sociedad, dispone de líneas de circulante para atender posibles desfases de tesorería en sus sociedades filiales. Por otro lado, las tarifas son revisadas en aplicación de la legislación en vigor, siendo su variación sustancialmente similar a la variación experimentada por el IPC nacional.

**INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2010**

**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.