

## **INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2016**

### **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 2016 se autorizó la revisión de las tarifas a aplicar, lo que ha supuesto una rebaja del 0,55%.
- b. En el apartado financiero, se ha llevado a cabo el plan de financiación previsto durante el ejercicio, que se ha materializado en una emisión de obligaciones fiscalmente bonificadas por importe de 66.801 miles de euros, cuyo desembolso se produjo el pasado 17 de mayo de 2016, y que se ha destinado a amortizar las obligaciones de igual naturaleza e importe, emitidas por la sociedad en el mes de mayo de 2006. Las condiciones más relevantes de esta emisión son: plazo de 10 años, cupón del 3,15% y precio de emisión y reembolso a la par.
- c. Se ha continuado avanzando en las obras de ampliación de la autopista contempladas en el Real Decreto 1733/2011, las cuales permitirán garantizar una mejor prestación del servicio en ejercicios venideros. Dichas obras afectan a dos tramos; el acceso a Vigo (Puente de Rande) y la circunvalación de Santiago de Compostela.

La evolución de la actividad de Autopistas del Atlántico, C.E.S.A a lo largo del primer semestre del ejercicio 2016 ha presentado un 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 +3,3% de ascenso acumulado del tráfico al final de este primer semestre. Esta evolución del nivel de tráfico de peaje, viene a confirmar lo ya observado a lo largo de todo el año 2015 donde se comenzó registrar crecimiento de tráfico, que permitió cerrar el ejercicio 2015 con un dato a origen de año de +5,0%.

Los ingresos de peaje se incrementan un 2,8% respecto al mismo periodo del ejercicio 2015, alcanzando la cifra de 64,0 millones de euros, como consecuencia exclusivamente de un ascenso del tráfico de cobro en un promedio del +3,33% (3,46% en vehículos ligeros y 1,71% en vehículos pesados), ya que la revisión anual de tarifas, aprobada con efectos del día 1 de enero de 2016 fue negativa. La intensidad media diaria (IMD) del conjunto de todos los tramos operativos sujetos a peaje ha sido de 18.601 vehículos, que es todavía muy inferior (21,1%) al nivel de tráfico alcanzado en el mes de junio de 2007, ejercicio en el que se registró el nivel máximo de tráfico en la AP-9.

Debe destacarse la evolución creciente que se sigue observando en el uso del sistema de telepeaje, cuyo uso se sitúa en niveles medios del 54% 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

## **INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2016**

de cobro automático, denominadas “pago fácil”, que admiten todos los sistemas de pago (efectivo, tarjetas y Vía-T), y de las que al 30 de junio de 2016 ya se encuentran en operación un total de 58 vías en gran parte de los peajes de la AP-9, con un porcentaje de uso durante este período de 6 meses cercano al 25%.

Los gastos de explotación, sin considerar la dotación a la amortización así como las provisiones de tráfico, han sido de 11,4 millones de euros, lo que supone una disminución de un 3,8% respecto al mismo periodo del ejercicio 2015, y permite mejorar el margen EBITDA (83,8%) en 1,2 puntos porcentuales respecto al ejercicio anterior (82,6%).

El resultado de explotación al 30 de junio de 2016 (37,0 millones de euros), se ha visto incrementado en un 6,8% respecto al del primer semestre de 2015 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 -13,8 millones de euros, lo que supone un menor coste neto de 0,8 millones de euros sobre los del mismo periodo del ejercicio 2015. Hay que recordar que la aplicación de las normas contables sectoriales respecto al tratamiento de los gastos financieros, implica que parte de los mismos (9,0 millones de euros a junio 2016) 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 2016 se han capitalizado como gastos financieros netos imputados a inversión un total de 6,9 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 2016 (17,4 millones de euros) sea un 20,2% superior al del cierre del primer semestre del ejercicio anterior.

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 23,7 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 Real Decreto 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 finalizarán 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.

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

**INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2016**

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

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

**INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2016**

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.