

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

La actividad ordinaria de la Sociedad consiste en el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la gestión de la concesión administrativa, en los aspectos de construcción, conservación y explotación, de la autopista de peaje entre las poblaciones de Campomanes (Asturias) y León.

Como hechos relevantes durante el primer semestre de 2011 podemos señalar los siguientes:

- ◇ 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 uno de enero de 2011 se ha autorizado la revisión anual de las tarifas. Dicha actualización ha supuesto una revisión del 1,54%.
- ◇ Con fecha 10 de junio de 2011, se adoptaron los acuerdos de reelegir consejeros de la Sociedad a D. Eduardo Arrojo Martínez, a D. José Alberto Díaz Peña, a D. Alberto Jiménez Ortiz, a D. Ricardo Lence Moreno, a D. Juan Carlos López Verdejo, a D. José Puelles Gallo, a ENAITÍNERE, SL. y a ARECIBO SERVICIOS Y GESTIONES, S.L.U.
- ◇ Con fecha 10 de junio de 2011, se adoptaron los acuerdos de modificar los artículos 1, 6, 8, 11, 14, 15, 21, 23, 30, 34, 39 bis, 42, 43, 45, 49 y 54 de los Estatutos de la Sociedad, para su adaptación a la Ley de Sociedades de Capital.
- ◇ Con fecha 23 de diciembre de 2010, se publicó la Orden EHA/3362/2010, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, que entró en vigor el 1 de enero de 2011 y es de aplicación obligatoria para los ejercicios económicos iniciados en dicha fecha. Dicha normativa ha permitido esclarecer el tratamiento de aspectos específicos propios de las Sociedades Concesionarias y armonizar en gran medida dicho tratamiento con el de la normativa contable europea.

La evolución de la actividad de la Sociedad, en el período, ha estado marcada por los efectos de la situación económica general, en la que persisten síntomas evidentes de crisis, lo que se ha traducido en una evolución negativa de la intensidad de tráfico, mas acusada en el tráfico ligero habitual y con algunos apuntes de modificación de tendencia en lo que se refiere al componente turístico y al tráfico pesado. En lo que respecta a la explotación, es de resaltar la aplicación de un riguroso plan de contención de gastos, acorde con la evolución de los ingresos, que ha permitido conseguir, por segundo año consecutivo, reducciones significativas de los mismos.

Los ingresos de peaje al 30 de junio de 2011 se cifran en 17.720 miles de euros, lo que supone una reducción del 1,59% respecto a los registrados en el mismo período del ejercicio anterior. Esta evolución de los ingresos es consecuencia del retroceso de la IMD en un 4,06%, que se desglosa en reducciones del 4,81% para el tráfico ligero y del 0,41% en el caso de los vehículos pesados.

Los gastos de explotación, sin considerar la dotación a la amortización, se cifran en 5.436 miles de euros lo que supone una disminución de 224 miles de euros, el 3,96%, respecto a los correspondientes al mismo semestre del ejercicio anterior.

Este comportamiento de ingresos y gastos permite obtener un EBITDA de 12.729 miles de euros, lo que supone una reducción de, tan solo, el 0,08% respecto al mismo semestre del ejercicio pasado y una mejora del margen de 1,1 puntos porcentuales, pasando del 70,7% de junio de 2010 al 71,8% actual.

En el apartado financiero, los gastos financieros devengados por la sociedad fueron de 7,1 millones de euros, ligeramente superiores (2,6%) a los del mismo semestre del año 2010. No obstante, la aplicación transitoria de las normas contables sectoriales implica que se difieran parte de los gastos financieros devengados (3,1 millones de euros), con lo que el resultado financiero negativo neto del periodo asciende a 4,0 millones de euros, un 6,8% superior al del ejercicio 2010, motivado por el incremento de la deuda con el Grupo.

Como consecuencia del negativo comportamiento de los ingresos de peaje, y a pesar de la contención de los gastos de explotación, unido a la evolución de los resultados financieros anteriormente comentada, se ha producido un descenso en el resultado antes de impuestos al 30 de junio de 2011 del 5,3 %, respecto al mismo período de seis meses del ejercicio 2010. La evolución del tráfico, en el próximo trimestre, que constituye el período de mayor intensidad de tráfico en el año, resultará fundamental para la consecución de los objetivos previstos por la Sociedad para el ejercicio.

Por lo que se refiere a la actividad de reposición e inversora de la Sociedad, en el transcurso del primer semestre se ha llevado a cabo el programa de inversiones previsto, por importe total de 675 miles de euros, los cuales se han dedicado fundamentalmente a la primera fase de la campaña anual de renovación de firmes y a la adquisición de maquinaria para la vialidad. El objetivo fundamental de los programas de inversión de la Sociedad se ha venido orientando 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.

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.

Resulta difícil valorar cuál puede ser la evolución económica general y más específicamente, del entorno geográfico y de influencia en la autopista en el próximo período. Sería necesario, además, considerar ciertas matizaciones en las previsiones de evolución futura de la Sociedad tales como el desarrollo de medios de transporte alternativos que pudieran llegar a reducir, a medio y largo plazo, la cuota de mercado de la autopista. Ante las incertidumbres existentes, las hipótesis empleadas por la Sociedad en las proyecciones actualizadas en que se basan las estimaciones contables, son conservadoras.

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 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 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 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, la mayor parte del endeudamiento de la Sociedad se encuentra materializada en la emisión de obligaciones a largo plazo fiscalmente bonificadas, emitidas en euros y dirigidas al mercado minorista.

AUTOPISTA CONCESIONARIA ASTUR-LEONESA
(Sociedad Anónima Unipersonal)
INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2011

La política seguida por la Sociedad en cuanto a gestión de riesgos financieros sucintamente es la siguiente: no exposición a variaciones en el tipo de interés, el 100% de la deuda financiera está a tipo de interés fijo. 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.

Por lo que se refiere al riesgo de tipo de cambio, hay que constatar que no existe exposición al ser toda la deuda denominada en euros.

3. TRANSACCIONES CON PARTES VINCULADAS

La información relativa a las transacciones con partes vinculadas se recoge en la nota 16 de las Notas Explicativas que forman parte integrante de los Estados Financieros Intermedios Individuales Condensados incluidos en la información financiera semestral.