

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 2012 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 2012 se ha autorizado la revisión anual de las tarifas. Dicha actualización ha supuesto una revisión del 3,33%.
- ◊ Con fecha 20 de febrero de 2012, se adoptaron los acuerdos de reelegir miembros del comité de Auditoría de la Sociedad a D. José Puelles Gallo, a D. Ricardo Lence Moreno y a ARECIBO SERVICIOS Y GESTIONES, S.L.U.

La evolución de la actividad de la Sociedad a lo largo del primer semestre de 2012 ha estado marcada por la persistencia de la adversa situación económica general y la paralización de la actividad económica, que resulta prácticamente total en lo referente a obra pública, lo que se ha traducido en una evolución negativa de la intensidad de tráfico. En este marco de crisis generalizada, la Sociedad ha continuado centrando sus esfuerzos en el mantenimiento de la calidad en el servicio prestado a los usuarios, con especial atención a las actuaciones de mejora de la seguridad. Al mismo tiempo, con el fin de amortiguar los efectos de la debilidad de los ingresos, se ha mantenido activado un riguroso y sistemático plan de contención de los gastos corrientes aun manteniendo el de nivel de empleo.

Los ingresos de peaje al 30 de junio de 2012 se cifran en 16.385 miles de euros, lo que supone una reducción del 7,54% 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 10,62%, que se desglosa en reducciones del 10,27% para el tráfico ligero y del 12,26% en el caso de los vehículos pesados.

Los gastos de explotación, sin considerar la dotación a la amortización, se cifran en 5.422 miles de euros lo que supone una disminución de 14 miles de euros, el 0,26%, respecto a los correspondientes al mismo semestre del ejercicio anterior, siendo conveniente destacar que esta reducción se produce por tercer año consecutivo, gracias al esfuerzo de gestión antes comentado.

Este comportamiento de ingresos y gastos permite obtener un EBITDA de 11.282 miles de euros, lo que supone una reducción del 11,36% respecto al mismo semestre del ejercicio pasado.

En el apartado financiero, los gastos financieros devengados por la sociedad fueron de 6,9 millones de euros, ligeramente superiores a los del mismo semestre del año 2011 (1,56%). La aplicación de las normas contables sectoriales mantiene el diferimiento de parte de los gastos financieros devengados (2,8 millones de euros), con lo que el resultado financiero negativo neto del período asciende a 4,1 millones de euros, un 13,57% de mayor gasto neto respecto al mismo período del ejercicio 2011. Este incremento está motivado, en gran parte, por el ajuste del estimado de imputación de la carga financiera, que se realizó en el mes de octubre de 2011, por lo que al cierre del ejercicio, esta diferencia se verá reducida sensiblemente.

Adicionalmente, en aplicación de la limitación a la deducibilidad fiscal de los gastos financieros introducida por el Real Decreto Ley 12/2012 de 30 de marzo, únicamente son deducibles los gastos financieros netos hasta un importe del 30% del beneficio operativo. En consecuencia, del total de 4.062 miles de euros de resultado financiero negativo registrado por la Sociedad a 30 de

AUTOPISTA CONCESIONARIA ASTUR-LEONESA
(Sociedad Anónima Unipersonal)

INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2012

junio, 983 miles de euros no son fiscalmente deducibles al cierre del período, lo que genera un mayor gasto por impuesto de sociedades de aproximadamente 298 miles de euros. No obstante, la determinación del ajuste anterior está sujeta a revisión, una vez se aclaren determinados aspectos de la nueva normativa.

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, así como a la limitación de la deducibilidad fiscal de los gastos financieros, se ha producido un descenso en el resultado antes de impuestos al 30 de junio de 2012 del 51,59 %, respecto al mismo período de seis meses del ejercicio 2011.

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 1.243 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 invernal. 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.

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

AUTOPISTA CONCESIONARIA ASTUR-LEONESA
(Sociedad Anónima Unipersonal)
INFORME DE GESTIÓN PRIMER SEMESTRE 2012

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.