

20 de enero de 2021

Muy señor nuestro:

A continuación, les remitimos respuesta a las cuestiones que nos fueron planteadas en su requerimiento con número de registro de salida – I.F.C. N.º 20200150402:

1. De acuerdo con la nota 5 de la memoria individual, el activo intangible registrado a 31.12.2019 vinculado a la concesión, hasta 2048, para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje entre las poblaciones de Ferrol y Tui, asciende a 1.195 millones € por el activo concesional intangible y 351 millones € por los gastos financieros activados.

En la mencionada nota, indican que no han identificado indicios de deterioro pero, dada la naturaleza de su negocio, calculan anualmente el valor en uso y verifican que es superior a su valor contable, llevando a cabo un análisis de sensibilidad que contempla variaciones de la tasa descuento, del porcentaje de cumplimiento de los niveles de tráfico y "los resultados obtenidos muestran que el importe recuperable del acuerdo de concesión al 31 de diciembre de 2019 es superior a su valor en libros en los escenarios contemplados".

En este sentido, en la nota 2 del informe financiero intermedio del primer semestre de 2020 se indica que el COVID-19 ha tenido un impacto negativo en los niveles de tráfico de la autopista que opera la Sociedad y, en consecuencia, en sus ingresos. A este respecto, los tráficos de pago acumulados en la autopista hasta el 30.6.2020 bajaron un 37,48% respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, llegando a reducciones cercanas al 90% en las primeras semanas de la declaración del Estado de Alarma. Estas reducciones de tráfico han provocado, fundamentalmente, que el importe neto de la cifra de negocios y el resultado de explotación hayan disminuido en el primer semestre de 2020, un 34,63% y un 61,84%, respectivamente, con respecto al primer semestre de 2019.

En relación con el impacto futuro, se indica en dicha nota que: "la crisis sanitaria originada por el "Covid-19" impactará en los resultados futuros de AUDASA y/o en su situación financiera y patrimonial y dependerá de múltiples factores difíciles de cuantificar, entre ellos, la duración y evolución futura de la pandemia, los desarrollos futuros de tratamientos y vacunas, las acciones para contener la enfermedad o tratarla y mitigar su impacto en las economías de los países y regiones afectados (fomento del teletrabajo, distancia social, etc., que van a limitar la movilidad de los ciudadanos".

A este respecto, el 20 de mayo de 2020, se publicó una declaración de ESMA en relación con las implicaciones que la situación de crisis sanitaria generada por el coronavirus (COVID-19) podría tener en la información financiera intermedia de los emisores. Entre los aspectos tratados en dicho documento, destacamos la mención al impacto en el deterioro de los activos no corrientes y la relevancia de facilitar la información con el suficiente nivel de transparencia. En relación con esta cuestión:



1.1. Indiquen si han tenido en cuenta que el nuevo escenario económico provocado por la pandemia del COVID-19 es un indicio de deterioro a 30.6.2020.

En caso afirmativo, aporten el resultado obtenido de los tests de deterioro realizados y, en caso contrario, justifiquen por qué los impactos del COVID-19 no han sido considerados como un indicio de deterioro.

Tal y como se explica en el informe financiero intermedio del primer semestre de 2020, la crisis sanitaria provocada por la pandemia del Covid-19 ha tenido un impacto negativo en los niveles de tráfico de la autopista que opera la Sociedad y, en consecuencia, en sus ingresos. Las restricciones a la movilidad de los ciudadanos y la paralización de la actividad económica fueron consideradas por la sociedad como un indicio de deterioro al 30.06.2020, por lo que se procedió a calcular el valor recuperable del activo concesional y a comprobar que éste era superior al valor en libros.

La sociedad, teniendo en cuenta el marco regulatorio que le es aplicable, ha solicitado a su Administración Concedente el 30 de octubre de 2020 el restablecimiento del equilibrio económico financiero del contrato de concesión, reclamación que al día de la fecha no ha sido aún resuelta por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana como Administración Concedente. El fundamento de esta solicitud es el ejercicio de un derecho contractual al mantenimiento del equilibrio, basado en la aparición de circunstancias imprevisibles y extraordinarias y en la adopción por las distintas Administraciones de medidas que han imposibilitado la ejecución del Contrato de Concesión en los términos previstos, toda vez que la sociedad concesionaria ha mantenido su plena actividad por tratarse de una infraestructura crítica de transporte.

La Sociedad, conforme con su contrato de concesión y el marco legal que le es de aplicación mantiene el principio de riesgo y ventura (riesgo de demanda por cuenta de la concesionaria) y de mantenimiento del equilibrio económico financiero. El plazo de finalización del contrato de concesión sigue siendo 2048 salvo que fuera ampliado excepcionalmente como consecuencia de la solicitud de reequilibrio.

Las principales estimaciones e hipótesis utilizadas en la elaboración de las proyecciones financieras son el tráfico y el IPC, que han sido actualizadas con las mejores estimaciones de la sociedad, sobre la base de la información disponible a la fecha del análisis. En concreto, se ha considerado una caída de tráfico en la autopista para el presente ejercicio 2020 del -27,71% basada en el comportamiento del tráfico observado hasta la fecha del análisis, así como la posibilidad de nuevas restricciones a la movilidad en España en general, y en el área geográfica por la que transcurre la autopista, en particular.

Asimismo, y, en atención a la situación de incertidumbre existente sobre la pandemia, la probabilidad de una tercera ola en invierno 2020-2021, y, las consecuencias que está pueda tener sobre la economía, siendo estos escenarios revisables en todo momento dada la situación cambiante e inestable que se esta produciendo, la sociedad segun su leal saber y entender consideró un retorno a los niveles de tráfico previos al estado de alarma decretado en marzo 2020 (esto es, IMD 2019), no antes de 2023, año a partir del cual se consideraría como hipótesis un crecimiento medio acumulativo del tráfico para el resto del periodo concesional similar al registrado en años previos a la pandemia.

De cara al cierre del ejercicio 2020 la situación descrita en el informe financiero intermedio del primer semestre de 2020 será revisada por la sociedad por cuanto si bien se han mantenido las restricciones a la movilidad con carácter general, incluyendo numerosos cierres perimetrales especialmente en fines de semana, pero no se ha vuelto a producir por el momento y hasta el día de hoy el confinamiento total de la población con la suspensión de toda actividad no esencial



incluyendo las actividades escolares, académicas y universitarias que tuvo lugar entre marzo y mayo de 2020.

El resultado del test de deterioro realizado arroja un importe recuperable del Activo superior a su valor en libros, por lo que no existe deterioro a la fecha del análisis.

2. En la nota 2 del informe de gestión de las cuentas anuales de 2019 se indica que el Juzgado nº 1 de Pontevedra dictó sentencia, con fecha 21.2.2020, en la que se estima parcialmente la demanda interpuesta por el Ministerio Fiscal contra AUDASA, por la cual se responsabiliza a la Sociedad por las retenciones y retrasos sufridos por los usuarios, así como por la disminución de las condiciones de seguridad de la vía, durante al menos 2015 y 2018, como consecuencia de la ejecución de obras en el tramo de acceso a Vigo, a pesar de mantener las tarifas invariables.

La sentencia obliga a la entidad a restituir a los usuarios el importe de los peajes que hayan abonado para circular por los tramos afectados en dichas franjas horarias en que tuvieron lugar las 81 incidencias detalladas en dicha sentencia.

Según lo indicado en dicha nota: "los Administradores considerarán recurrir dicha sentencia pudiendo ser recurrida también por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la Abogacía del Estado, entendiéndose que no afectará de manera significativa a las cuentas anuales, habiendo expresamente admitido el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana el derecho de la Sociedad a repercutir al Estado el importe de una eventual sentencia desfavorable para AUDASA".

En relación con este litigio:

2.1. Informen del estado actual del proceso judicial, señalando expresamente si la citada sentencia ha sido recurrida o es firme.

El procedimiento se encuentra en fase de apelación.

La sentencia ha sido recurrida por la sociedad concesionaria, el Ministerio Fiscal y la asociación En-Colectivo. En consecuencia, la sentencia no es firme.

2.2. Señalen el impacto estimado que la devolución de las tarifas pagadas por usuarios que están afectadas por esta sentencia judicial podría tener en su situación económica-financiera.

No se estima un impacto sobre la situación económica financiera como consecuencia de la sentencia, pues se trata de 81 incidencias menores inmatriciales por periodos de tiempo en general relativamente cortos que únicamente dan derecho a la devolución de la tarifa pagada por el usuario afectado y no al reconocimiento para este de una indemnización de daños y perjuicios.

2.3. Justifiquen si existe alguna provisión reconocida al respecto a 30.6.2020. En caso contrario, expliquen por qué no han considerado necesario su reconocimiento.

No existe provisión alguna reconocida (ver apartado anterior). La sentencia ha sido recurrida por esta parte por cuestiones de fondo y de forma, planteándose desde el inicio del procedimiento la incompetencia de la jurisdicción de lo mercantil avalada por la Abogacía de la Administración General del Estado, por lo que se estima el riesgo como poco probable o remoto.



3. A partir de la revisión efectuada, sobre las cuentas anuales de 2019, se ha considerado oportuno recordarle una serie de aspectos que podrían contribuir a mejorar la calidad de la información financiera intermedia y de las cuentas anuales que publiquen en el futuro:

3.1. De acuerdo con la nota 5.c de la memoria de las cuentas anuales de 2019, la Sociedad calcula anualmente el valor en uso de su negocio concesional, utilizando para ello las condiciones económicas previstas a lo largo de la vida restante de la concesión y que constituyen su Plan de negocio, descontadas a una tasa adecuada a su naturaleza.

A este respecto, se recomienda que indiquen que tasa de descuento utilizada, así como si se ha producido variación significativa con respecto a la utilizada en el ejercicio anterior.

Asimismo, en dicha nota se señala que, para el cálculo del valor en uso, la Sociedad utiliza unas estimaciones de tráfico y unas proyecciones de IPC elaboradas por un experto independiente. En este sentido, se recomienda que indiquen: (i) nombre del experto independiente que elabora esas proyecciones económicas y de tráfico; (ii) periodicidad de estas proyecciones; (iii) existencia de limitaciones o condiciones en el informe de experto independiente que puedan afectar de forma significativa a la estimación del valor en uso.

Adicionalmente, en relación con el análisis de sensibilidad se recomienda que detallen: (i) el exceso del importe recuperable sobre el valor en libros sin considerar variaciones en los parámetros utilizados; (ii) la variación en los parámetros utilizados en dicho análisis de sensibilidad con indicación de si resultaría deterioro en cada una de ellas; y (ii) el valor otorgado a los parámetros utilizados en el análisis que provocarían que el importe recuperable coincidiera con el valor en libros.

Atentamente,



Santiago del Pino Aguilera
Secretario no consejero del Consejo de Administración