

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 2009 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 2009 se ha autorizado la revisión de las tarifas a aplicar en un 4,50%. Los peajes autorizados para los diferentes recorridos incluyen el descuento previo del 30 por ciento aplicable a los vehículos comprendidos en los grupos tarifarios Pesados 1 y Pesados 2, según establece el Real Decreto 86/2006, de 27 de enero.
- ◊ Hay que reseñar también como hecho significativo del semestre la adopción de un nuevo sistema de peaje de tipo semicerrado que sustituye al anterior de tipo abierto. Las actuaciones necesarias para la implantación del nuevo sistema consistieron en la eliminación del área de peaje troncal existente en Campomanes y la construcción de una nueva área de peaje en el vial de comunicación de la Autopista AP-66 con la carretera CL-623 (enlace de Oblanca-Villablino). La remodelación del sistema se hizo efectiva el día 10 de febrero de 2009, quedando una única área troncal en La Magdalena y dos áreas laterales en las salidas de La Magdalena y Oblanca-Villablino. La actuación realizada redundaba favorablemente en la explotación de la autopista resolviendo los problemas de retenciones puntuales en fechas de elevada intensidad de tráfico y ofreciendo una mayor seguridad y comodidad al usuario de la autopista al eliminar una de las paradas.
- ◊ Desde el punto de vista corporativo y tal como se recoge en la nota 1 de los estados financieros intermedios, han tenido lugar importantes operaciones que afectan al accionista indirecto único de la Sociedad. Con fecha 3 de junio de 2009, la Comisión Nacional del Mercado de Valores aprobó la Oferta Pública de Acciones realizada por PEAR ACQUISITION CORPORATION S.L.U. (en adelante PEAR) sobre el 100% del capital de ITINERE a un precio de 3,96 euros por acción. A través de la citada oferta, liquidada con fecha 26 de junio de 2009, PEAR ha adquirido un total de 341.334.580 acciones representativas del 47,05% del capital de ITINERE, que junto con las 29.614.997 acciones adquiridas con anterioridad y las 68.513.464 acciones adquiridas con fecha 30 de junio de 2009, suponen que, a dicha fecha, PEAR participa en el capital social de ITINERE en un 60,57%.

La evolución de la actividad de la Sociedad, en el período, ha estado marcada por los efectos de la situación económica general, con síntomas evidentes de recesión, si bien, en el tramo final del semestre, parece atisbarse una esperanzadora modificación de la tendencia en lo que al tráfico ligero se refiere, manteniéndose la debilidad en el tráfico pesado. En lo que respecta a la explotación, es de resaltar el rigor meteorológico con el que se ha desarrollado la campaña invernal, durante el primer trimestre del ejercicio.

Los ingresos de peaje al 30 de junio de 2009 se cifran en 18.664 miles de euros, lo que supone una reducción del 0,42% 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 3,30% (especialmente en el tráfico pesado, en el que la reducción alcanza el 10,83%) y de la revisión de las tarifas de peaje en un 4,50% desde el inicio del ejercicio.

Los gastos de explotación, sin amortizaciones, se incrementan un 5,73% respecto a los correspondientes al mismo semestre del ejercicio anterior a causa del crecimiento de los gastos asociados a las tareas de vialidad invernal, debido a la intensidad climatológica soportada.

En consecuencia el EBITDA presenta una disminución del 3,19%. El resultado de las actividades ordinarias, en cambio, refleja una mejora del 1,34% en relación al 30 de junio de 2008 debida, en parte, a la mejora experimentada por los gastos financieros como consecuencia de la reducción del tipo de interés aplicado a la deuda del Grupo y, también por la partida de ingresos por imputación de subvenciones, registrada por la Sociedad en aplicación de las normas de valoración del nuevo Plan General de Contabilidad en relación con los anticipos reintegrables, por importe de 260 miles de euros, no contabilizada en junio de 2008.

El resultado antes de impuestos al 30 de junio de 2009, una vez incorporados los resultados extraordinarios, alcanza la cifra de 7.187 miles de euros, un 0,51% superior al registrado en el mismo periodo de 2008. La evolución del tráfico, en el próximo trimestre, resultará fundamental para la consecución de los objetivos previstos por la Sociedad para el ejercicio.

Por lo que se refiere a la actividad inversora de la Sociedad, en el transcurso del primer semestre se ha llevado a cabo el programa de inversiones previsto por importe total de 3,8 millones de euros, los cuales se han dedicado fundamentalmente a la campaña anual de renovación de firmes y a la remodelación del sistema de peaje comentado. 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 periodo. 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 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 plazo de un año 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 los estados financieros intermedios, no se ha publicado la mencionada adaptación, por lo que se continúa aplicando lo previsto en la citada disposición, 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.

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 o 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 17 de las Notas Explicativas que forman parte integrante de los Estados Financieros Intermedios Individuales Condensados incluidos en la información financiera semestral.