

Autopista Vasco-Aragonesa, Concesionaria Española, S.A. (Sociedad Unipersonal)



INFORME DE GESTIÓN

Primer Semestre 2009

1) EVOLUCIÓN DE LOS NEGOCIOS

La actividad consiste en la explotación y conservación de la autopista de peaje entre las localidades de Bilbao y Zaragoza.

Los **INGRESOS DE EXPLOTACIÓN** han disminuido un 7,74% (5.705 miles de euros) respecto al mismo periodo del año anterior, siendo el comportamiento de las distintas partidas que lo integran como sigue:

- ✓ **PEAJE:** disminuye un 7,95% (5.787 miles de euros) respecto al mismo periodo del año anterior. El descenso del tráfico producido ha sido del 5,67% en ligeros y del 24,51% en pesados, siendo el descenso de la I.M.D. del 8,29%. Las variaciones por tramos han sido las siguientes: para el tramo Bilbao-A.Burgos descensos en ligeros del 5,53% y en pesados 23,04%, siendo el total del 8,63%, para el tramo A.Burgos-A.Navarra, los porcentajes (descensos) han sido respectivamente 4,52%, 21,59% y 6,42% y para el tramo A.Navarra-Zaragoza el 7,33% 31,17% y 10,11%.

Por otra parte las tarifas se incrementaron el 1 de enero en el 4,45%.

- ✓ **OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN:** se incrementan en un 9,75% (82 miles de euros).

Los **GASTOS DE EXPLOTACIÓN**, sin incluir amortizaciones y variación de provisiones del circulante, ascendieron a 16.097 miles de euros (15.279 en 2.008), un 5,35% más que en el mismo periodo del ejercicio anterior, fundamentalmente por la diferente calendarización de las obras de afirmado.

DOTACIÓN A LA AMORTIZACIÓN: La dotación en el periodo ascendió a 15.691 miles de euros, frente a los 15.674 miles de euros del mismo periodo del ejercicio anterior.

RESULTADOS FINANCIEROS: Los ingresos financieros disminuyen, con respecto al mismo periodo del año anterior en un 40,68% (216 miles de euros) como consecuencia del descenso en los ingresos de peaje, así como de las caídas de tipos de interés en el ejercicio.

Los gastos financieros devengados presentan un incremento del 3,77% (376 miles de euros), motivados el efecto contrapuesto del descenso en los tipos de interés y una menor activación de gastos financieros diferidos.

La adaptación sectorial al Plan General de Contabilidad introduce el criterio de imputación de la carga financiera asociada a la financiación de los proyectos de autopista. De acuerdo con dichas normas de valoración, el importe de los gastos financieros a imputar a cada ejercicio, como gastos financieros del mismo, se determina aplicando el total de los gastos financieros previstos hasta el final de la concesión en la proporción que representan los ingresos del ejercicio sobre el total de los de la concesión. El importe de los gastos financieros diferidos en el periodo asciende a 3.428 miles de euros frente a los 4.077 miles de euros en el mismo periodo del año anterior.

RESULTADOS: Como consecuencia de todo lo anterior, el resultado del periodo, antes de impuestos, presenta un beneficio de 26.161 miles de euros, un 21,36% inferior al obtenido en el mismo periodo del ejercicio anterior.

2) RIESGOS E INCERTIDUMBRES A LOS QUE SE ENFRENTA LA SOCIEDAD

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 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.

Las actividades de la Sociedad están asimismo expuestas a diversos riesgos financieros: Riesgo de mercado, riesgo de crédito, riesgo de liquidez y riesgo de tipos de interés de flujos de efectivo. Los sistemas de control de la Sociedad consideran la incertidumbre de los mercados financieros y tratan de minimizar los efectos potenciales adversos sobre la rentabilidad financiera de la Sociedad, empleando derivados para cubrir ciertos riesgos.

La gestión del riesgo financiero está controlada por la Dirección Financiera previa autorización del Consejo de Administración. Esta Dirección identifica, cuantifica, evalúa y cubre los riesgos financieros en colaboración con las unidades operativas de la Sociedad.

- i. Riesgo de crédito: La Sociedad no tiene concentraciones significativas de riesgo crédito. Las operaciones con derivados y las operaciones al contado solamente se formalizan con instituciones financieras de solvencia crediticia contrastada.
- ii. Riesgo de liquidez: La Sociedad mantiene unos niveles de liquidez suficientes para cubrir las obligaciones previstas en el corto y medio plazo, mediante la disposición de las líneas de crédito que mantiene con distintas entidades financieras.
- iii. Riesgo de tipo de interés: Las variaciones de los tipos de interés modifican el valor razonable de aquellos activos y pasivos que devengan un tipo de interés fijo, así como los flujos futuros de los activos y pasivos referenciados a un tipo de interés variable.

La Sociedad, a fin de minimizar la exposición a dicho riesgo formaliza contratos de instrumentos financieros de cobertura de flujos de efectivo, tales como permutas financieras de tipos de interés (swaps), que cubren a la Sociedad ante posibles subidas de tipos de interés.

Al objeto de minimizar el coste de la deuda con una volatilidad reducida en la cuenta de resultados, la política de la Sociedad en los últimos años ha consistido en mantener como mínimo un 70% de su deuda financiera en instrumentos con tipo de interés fijo.

Al cierre del periodo el 99% de la deuda financiera está a tipo de interés fijo.

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.