



CIUDAD DEL MOTOR DE ARAGON, S.A.

MEMORIA DEL PRESUPUESTO 2021



1. Análisis Estratégico

1.1. Estructura del mercado en el que opera

El complejo Motorland Aragón creado por Ciudad del Motor de Aragón, S.A. es un proyecto supramunicipal de 350 has. de extensión situado en el término municipal de Alcañiz (Teruel). Está formado por las unidades de Tierra, Velocidad, Karting y Parque Tecnológico, de forma que en un mismo espacio confluye deporte, ocio, cultura y tecnología desarrollándose sinergias entre las distintas áreas.

El objeto social de Ciudad del Motor de Aragón, S.A. es la puesta en marcha, desarrollo, promoción y explotación por ella misma o a través de terceras personas del circuito de Aragón con sus infraestructuras deportivo industriales y correspondientes equipamientos complementarios, llevando a cabo cuantas actividades tengan relación directa o indirecta con la práctica de los deportes de ruedas y servicios complementarios.

Los objetivos de Ciudad del Motor de Aragón, S.A. son el desarrollo económico y la creación de empleo tanto directo como indirecto a través de las palabras que definen el proyecto:

- Deporte: A través de las instalaciones del circuito de karting, tierras y velocidad.
- Cultura y Tecnología: Parque Tecnológico del Motor

España cuenta en la actualidad con trece circuitos, algunos de los cuales, como Barcelona, Jerez o Valencia albergan pruebas de alto nivel como MotoGP o Formula 1, estando muy consolidados a nivel nacional e internacional.

Actualmente y por distancia geográfica la competencia más directa son los circuitos de Cataluña, Cheste y Los Arcos, siendo los dos primeros los más importantes.

El Circuito de Barcelona - Catalunya inaugurado en el año 1991 es un referente también a nivel internacional y lleva celebrando pruebas deportivas de alto nivel desde ese año. Celebra anualmente pruebas como el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 y el Campeonato del Mundo de MotoGP. Entre sus principales características destaca la climatología y la proximidad con la ciudad de Barcelona que le aporta grandes infraestructuras (portuarias, aeroportuarias, autopistas y ferrocarril) así como una gran oferta de ocio que apoya su actividad como circuito. La oferta hotelera y las infraestructuras hacen que los eventos que organiza se concentren en la ciudad de Barcelona con las ventajas e inconvenientes que esto conlleva.

Tiene una buena afluencia a sus instalaciones debido a la gran variedad de precios de hoteles que alberga la ciudad lo que permite tener un amplio abanico de clientes en función de su capacidad para gastar.



En cuanto a los eventos que no son competiciones deportivas, el circuito tiene una ventaja competitiva frente al resto ante la posibilidad que ofrece el circuito para la realización de eventos de presentación de producto, en los cuales los invitados (generalmente prensa especializada) realizan actividades en el circuito para posteriormente por la tarde realizar alguna actividad de ocio como parte de la presentación y que complementa la propia presentación (visitas al museo de FC Barcelona, torneos de Golf para prensa junto a deportistas de elite etc.)

Por el contrario, esta proximidad con núcleos de población hace muy complicado que el circuito pueda tener una ventana de negocio relacionada con el desarrollo de producto ya que podríamos considerar que la privacidad no es uno de los puntos fuertes que ofrece la pista. Cualquier prueba de prototipo que se realizase allí correría el riesgo de que se filtrase su presencia con lo que el factor privacidad desaparecía para el cliente.

El hecho también de no contar con diferentes variantes hace complicado el uso de la pista para otros fines que no sean los estrictamente deportivos.

Por último destacar también que el hecho de que se encuentra rodeada de núcleos de población lo que dificulta este tipo de actividades en dos aspectos fundamentales:

- a) La realización de test de resistencia o test nocturnos, teniendo limitaciones en cuanto al ruido.
- b) Solo dispone de unas instalaciones de velocidad sin tener otras instalaciones como circuitos de tierra lo que le resta polivalencia como instalación.

El Circuito de Cheste en Valencia inaugurado en el año 1999 es también un referente a nivel internacional y lleva celebrando pruebas deportivas de alto nivel desde ese año de inauguración. Celebra anualmente el Campeonato del Mundo de MotoGP. Cabe recordar que el circuito formaba parte de la organización del Gran Premio de Fórmula 1 pero este evento no se celebraba en sus instalaciones, si no se celebraba en un circuito urbano en los alrededores del puerto de la ciudad de Valencia. Las ventajas e inconvenientes son prácticamente las mismas que Barcelona.

Todo esto en cuanto a las actividades de competición y a las actividades del día a día relacionadas con los entrenamientos o con las presentaciones.

Si hablamos de desarrollo de producto, IDIADA se podría considerar la competencia de Motorland. Inaugurada en 1994, el circuito de pruebas de Applus+ IDIADA es el más completo e independiente de Europa. Es importante destacar que IDIADA es un complejo de pistas de prueba y que no puede ser considerado un circuito.

Ofrecen el máximo nivel de atención al cliente junto con una serie de pistas de prueba de primera clase y talleres confidenciales totalmente equipados.

Excelentes condiciones climáticas permiten realizar ensayos durante todo el año. La inmensa mayoría de los fabricantes europeos utilizan sus instalaciones para el desarrollo de producto. Además de ser una pista de prueba, tiene capacidades como centro de homologación.

Tiene una buena ubicación geográfica próxima a Barcelona lo que a nivel de infraestructuras también lo posiciona correctamente para contribuir al desarrollo de sus actividades.

1.2 Proveedores y clientes

MotorLand Aragón gracias a la experiencia adquirida en estos años ha permitido mejorar la gestión de la instalación y conocer exactamente las necesidades, lo que ha supuesto reducir costes manteniendo la calidad, cumpliendo con la normativa de contratación del sector público. Se trabaja en colaboración con sus proveedores en la búsqueda de las mejores soluciones, mejorando las instalaciones existentes que permitan ahorros de coste siguiendo una estrategia WIN-WIN. Asimismo y recíprocamente, MotorLand intenta hacer frente a sus obligaciones de pago conforme a las condiciones pactadas, aunque se encuentra condicionada por las disponibilidades financieras de los socios-accionistas, lo que dificulta el cumplimiento en determinados periodos de las condiciones de pago fijadas en los contratos.

La práctica totalidad de los clientes de MotorLand son privados bien sea promotores de eventos o profesionales, que como norma general suelen repetir de un año para otro. Hemos de destacar que en 2018 el 58% de los mismos son extranjeros. Las condiciones financieras de cobro dependen del tipo de cliente ya que hay algunos de los cuales que por su magnitud fijan las mismas.

2. Recursos y capacidades de la empresa

2.1 Actividad de la empresa

MotorLand Aragón explota los circuitos de karting, tierra y velocidad que conforman el complejo mediante la puesta a disposición de los mismos a profesionales y aficionados que desarrollan la actividad del motor en sus diversas disciplinas, esto permite en determinados momentos que ambos colectivos estén unidos y puedan compartir experiencias y conocimientos.

2.2. Experiencia y “Know-how”

El deporte del motor es una actividad que entraña altos riesgos. Es por ello que la existencia de equipos de personas cualificados e instalaciones altamente seguras es muy importante. MotorLand como consecuencia de la variedad de actividades deportivas del motor que realiza junto con un equipo de personas experimentado y muy vinculado históricamente al mundo automovilístico ha acumulado una gran experiencia que mejora las intervenciones y mitiga las consecuencias de los accidentes de pista.

Básicamente, el producto que se ofrece tiene las siguientes características:

- 1.- Equipo profesional experimentado
- 2.- Instalaciones de última generación con homologación FIM y FIA de máximo nivel.

- 3.- Circuitos atractivos con desniveles, amplias escapatorias y excelentes medidas de seguridad
- 4.- Calidad de los servicios prestados
- 5.- Orientación al cliente

Es importante destacar en este sentido que la actividad del circuito se basa fundamentalmente en unas normas internacionales que hay que cumplir y esas normas son exigidas cada día que se inicia la actividad. Si a eso se le suma lo “mediático” de muchos de los clientes que a lo largo del año pasan por las instalaciones, el tener fallos en este sentido puede tener consecuencias devastadoras.

Es necesario tener una planificación total y absoluta para evitar que por una falta de recursos o planificación, se pueda tener un problema grave con un cliente y que eso tuviera a continuación como consecuencia que cualquiera de las dos Federaciones pusiera en suspenso la homologación del circuito, esto es, la licencia de actividad y que unos días después no se pudiera realizar ninguna actividad en la pista con la posible consecuencia de que se perdieran clientes y las competiciones de modo temporal hasta que se levantase esa suspensión.

El elemento diferenciador de la gestión en un circuito es que la actividad principal que se gestiona cada día es el RIESGO de ir a gran velocidad con una moto o un coche. Ese riesgo se genera en base a un calendario determinado que hay que cumplir.

En relación a la planificación, y concretamente en el apartado de personal, la sociedad cuenta en estos momentos con 61 trabajadores directos, llegando a superar los 200 en el caso de pruebas deportivas de máximo nivel. En la actualidad la Sociedad se encuentra en un proceso de reorganización que permita potenciar las líneas de negocio existentes y desarrollar nuevas. Asimismo y dada la complejidad que supone la gestión del personal tanto por volumen como por el tipo de actividad que exige rotaciones y descansos, la Sociedad cree necesaria la incorporación de un asistente de gestión laboral.

2.3. Líneas de negocio y producto

2.3.1 Líneas de negocio

Podemos hablar de dos líneas de negocio que definen las actuaciones de Motorland a lo largo del año, la celebración de eventos deportivos y la actividad de explotación del día a día.

MotorLand Aragón se encuentra en la órbita de equipos y pilotos como referencia en sus test y entrenamientos de la temporada. Año tras año vemos como los clientes gracias a su elevado grado de satisfacción son reincidentes y siguen demandando días de pista.

El mercado objetivo son los clientes extranjeros (actualmente supone el 58%) que tienen mayor capacidad económica, complementado con el mercado nacional.



Dentro del mercado internacional, las áreas en las que se realiza mayor esfuerzo son las siguientes:

1.- Contactos con grandes marcas para la realización de presentaciones y pruebas de vehículos con prensa especializada. En relación a las características de la pista y a las capacidades que como instalación se tienen.

2.- Equipos de competición y marcas de primer nivel.

Es de reseñar que varios equipos oficiales que compiten en las 24 Horas de Le Mans (Toyota y Porsche) han elegido MotorLand como lugar de desarrollo de la puesta a punto de sus vehículos. Aquí de nuevo las características de la pista, la privacidad y las limitaciones de ruido que prácticamente son generalizadas en toda Europa hace de esto una de las principales ventanas de negocio que tiene la instalación.

3.- Promotores nacionales e internacionales de eventos, sean competiciones u organización de tandas.

4.- En la actualidad la Sociedad se encuentra estudiando las posibilidades que ofrecen las instalaciones para clientes tecnológicos que permitan desarrollar este mercado para lo cual se ha previsto la inversión en un laboratorio-taller.

5.- Impulso de la formación a través de colaboraciones público-privadas. Actualmente se está trabajando con la Universidad San Jorge en el desarrollo de un Máster de Competición.

Un circuito de velocidad o unas instalaciones de las características de Motorland Aragón no se pueden concebir sin la celebración de acontecimientos de gran afluencia. Esta afirmación no se basa solamente en el hecho de que contribuyen directamente a la actividad de explotación del circuito, como ya se ha dicho, sino que además contribuyen a vertebrar y a generar riqueza en el territorio.

En lo que a eventos deportivos de máxima influencia se refiere, debemos destacar el impacto que tiene la celebración de los Grandes Premios de Superbikes y MotoGP en la ocupación de pista, a los cuales se ha unido en el 2020 el Campeonato del Mundo de Turismos. Las grandes pruebas representan entrenamientos por parte de los equipos participantes en las mismas además de generar actividad por parte de los pilotos "amateurs" que disfrutan de las instalaciones de Motorland porque les permite rodar con sus vehículos en el mismo circuito donde ruedan sus "ídolos".

La celebración de pruebas deportivas supone un impacto económico con más de 175.000 visitantes, así como de promoción con más de 900 periodistas acreditados y más de 300 millones de espectadores durante MotoGP.

Todos los eventos realizados años atrás y sobre todo la realización anualmente del Campeonato del Mundo de MotoGP y Superbikes con éxito en lo deportivo y organizativo,



supone colocar la marca MOTORLAND ARAGON en lo más alto dentro del panorama del motor.

El año 2020 se está caracterizando por los efectos de la pandemia generada por el COVID-19 y que ha reducido el número de eventos, aunque ha permitido tener 2 campeonatos del mundo adicionales de Superbikes y MotoGP. Los acontecimientos y eventos más destacados del ejercicio 2020 van a ser los siguientes:

- 2 Campeonato del Mundo de MotoGP
- 2 Campeonato del Mundo de Superbikes
- Campeonato del Mundo de Turismos
- FIM CEV
- Campeonato de España de Resistencia
- La Invernal (evento benéfico)

Para ayudar a conseguir el principal objetivo de MotorLand como elemento creador de riqueza y crecimiento económico del Bajo Aragón y comarcas anexas, ayudando a la consolidación de población y evitando la despoblación, resulta fundamental la promoción tanto nacional como internacional y que trae como consecuencia un impacto que se refleja en todo caso en la cuenta de explotación del circuito y en el entorno.

2.3.2. Características del producto

Una vez analizados los posibles competidores de nuestro circuito, es necesario analizar las características del complejo de Motorland:

1.- Las instalaciones de reciente construcción.

Un circuito de velocidad como el de Motorland cuenta con una posición de ventaja con respecto a otras instalaciones debido a su reciente construcción. El circuito se finalizó en el año 2009, lo que comparado con otras instalaciones que llevan funcionando desde 1991 hace que sus características como pista se adapten mejor a la situación actual del sector. Por otra parte, no solo la pista sino además las instalaciones más nuevas facilitan mucho la labor de los clientes que cuentan con unas instalaciones más modernas y actualizadas. No obstante, el paso del tiempo comienza a hacer necesaria la realización de determinadas actuaciones imprescindibles que permitan continuar seguir obteniendo las homologaciones FIM y FIA para celebrar competiciones nacionales e internacionales. A este respecto en el anexo de inversiones se han incluido tanto el reasfaltado del circuito como el cambio del sistema de CCTV.

2.- Características particulares de las pistas que permiten distintas combinaciones.

Motorland se concibió como una instalación en la que los clientes pudiesen tener la posibilidad de realizar diferentes tipos de pruebas sin moverse del sitio. Es por ello que el circuito cuenta con 6 diferentes variantes en las que se pueden realizar distintos tipos de

pruebas dependiendo de la necesidad que tienen de probar con los diferentes prototipos con los que puedan venir.

Hay que destacar que junto con Paul Ricard, en el sur de Francia, dispone de la recta más larga disponible en estos momentos en toda Europa y que es usada con bastante frecuencia.

3.- Excelentes condiciones de seguridad.

El tener una pista más moderna permite disponer de los últimos y más avanzados elementos de seguridad que se puedan aportar a un circuito. Las escapatorias y las zonas de seguridad se han calculado teniendo en cuenta las últimas características disponibles en cuanto a prestaciones de los vehículos. Esto representa una ventaja competitiva con respecto a otros circuitos de construcción más antigua.

4.- Diversas superficies de prueba.

Hay que pensar en Motorland no solo como un circuito si no como varios circuitos que ofrecen diferentes superficies. Este es otro elemento diferenciador que ofrece una ventaja con respecto al resto de instalaciones.

Sin necesidad de desplazarse, un cliente puede realizar pruebas en el circuito de velocidad y a continuación puede utilizar las instalaciones del karting o del autocross para realizar otro tipo de pruebas.

Del mismo modo puede haber clientes que solo estén interesados en el uso de pistas de tierra, producto que Motorland puede ofrecer frente a otros circuitos que únicamente pueden ofrecer una superficie de asfalto.

5.- Privacidad

Este es otro elemento diferenciador importante con respecto a otros circuitos. La privacidad 100% garantizada no existe, pero con carácter general la ubicación geográfica de Motorland le confiere una ventaja competitiva con respecto a otras instalaciones. Del mismo modo, la propia construcción de la pista favorece la privacidad de los clientes al ser un trazado muy difícil de ver desde zonas exteriores del recinto del circuito de velocidad.

6.- Tarifas competitivas con respecto a otros circuitos.

Con el fin de ser competitivos es necesario tener unas tarifas de precios que permitan a Motorland competir con el resto de los circuitos. Es importante, llegados a este punto, el poner un ejemplo que sirva para entender como afecta en este sentido la situación geográfica de Motorland.

Un cliente que se encuentre realizando unas pruebas en algún otro circuito próximo a una ciudad grande, acabará su test sobre las 18.00 y después de dejar todo recogido en los

camiones, tendrá la posibilidad de acudir en poco tiempo a un aeropuerto internacional y ese mismo día poder volar a su ciudad de origen.

Por el contrario, finalizar una actividad en Motorland y a continuación desplazarse a Barcelona o a Madrid con el coche de alquiler hace complicado que ese equipo sea capaz de volar a su ciudad de origen en el mismo día. Esto quiere decir que habrá gastos adicionales de coche de alquiler, hotel (cerca del aeropuerto) dieta de personal, salario etc. Estos gastos adicionales están incluidos dentro del propio test por lo que es necesario tener en cuenta estos condicionantes a la hora de establecer las tarifas de precios de Motorland.

Es necesario afirmar en cualquier caso, que por la información que Motorland dispone, en función también de la longitud del circuito, dispone de tarifas competitivas y a su vez proporcionales con el resto de circuitos competidores.

7.- La calidad de los servicios ofertados.

El ser una infraestructura multidisciplinar permite realizar una oferta potente de servicios capaz de intentar cubrir un rango de 360º de las posibles necesidades que un cliente de moto o de coche pueda tener, y sobre todo una de las claves más importantes de Motorland, y es el contar con un equipo altamente especializado en las distintas disciplinas deportivas de automovilismo y motociclismo.

8.- La existencia de un Parque Tecnológico.

Elemento diferenciador importante para que se puedan desarrollar sinergias entre las empresas allí instaladas, junto a una apuesta por el cliente tecnológico. La cercanía de pistas de prueba que supone un ahorro de costes logísticos y de tiempo importantes, además de económicas para las empresas instaladas en dicho Parque y el equipamiento de un laboratorio-taller. Es importante destacar que esta unión de elementos Motorland-Parque se da en muy pocos lugares no solamente de Europa sino del resto de los continentes. Podríamos destacar como situaciones similares:

1. Circuito de Le Castellet, Francia
2. Circuito de Suzuka, Japon
3. Circuito de Motegi, Japon

9.- Las competiciones deportivas.

Suponen un escaparate nacional e internacional importante, que junto a la existencia de un equipo de personas experimentado resulta de vital importancia para que las mismas se desarrollen con rotundo éxito, tal y como se pudo ver en el Gran Premio de Aragón de MotoGP del 2010 al 2020, además de las pruebas del Campeonato del Mundo de Superbikes, las World Series y todas las pruebas deportivas que conforman anualmente el calendario deportivo de Motorland, destacando la incorporación en este año 2020 del Campeonato del Mundo de Turismos (WTCC).

2.3. Recursos económicos y financieros

En relación a las líneas de negocio existentes, convertirse en un circuito de referencia obliga a realizar eventos deportivos de nivel mundial que implican un desembolso importante, pero que sirven para atraer alquileres de pista durante el año y aficionados como elemento de ocio, tal y como se viene demostrando en los diversos estudios económicos realizados del impacto económico que origina en la zona la celebración de estos grandes eventos.

Históricamente el 90% del desequilibrio económico está relacionado con el punto anterior debido al elevado importe que suponen los derechos de organización de grandes eventos mundiales que sólo pueden ser compensados mediante ampliaciones de capital y subvenciones de explotación, que originan fondos de maniobra negativos provocados por el desfase temporal entre las obligaciones contraídas y los desembolsos de las ampliaciones de capital.

Las deudas que la Sociedad mantiene se corresponden con el aplazamiento del impuesto de bienes inmuebles (IBI), aplazamiento de pago con la Cdad. de Montes de Alcañiz y préstamo de reindustrialización.

3. Estrategias y actuaciones a futuro.

MotorLand Aragon está actualmente en una fase de desarrollo y consolidación que permite continuar alcanzando los objetivos de desarrollo económico y creación de empleo que permita asentar población y crear riqueza. El apoyo mutuo junto con el Parque Tecnológico del Motor permitirá establecerá mano de obra cualificada que permita el desarrollo de proyectos tecnológicos de aplicación en el sector del motor.

Es de reseñar que MotorLand Aragon ha conseguido en nueve años y medio un alto nivel de ocupación.

3.1 Líneas de actuación.

Es importante analizar las principales líneas de actuación de cara a futuro desde el punto de vista de las competiciones deportivas.

1. Continuar con la realización de competiciones deportivas de alto nivel con amplia cobertura internacional.

La realización de competiciones deportivas es necesaria desde dos puntos de vista fundamentales. Por un lado esta la captación de clientes como consecuencia de dichas competiciones y por otra parte esta el hecho de que la celebración de competiciones en las instalaciones de Motorland genera una actividad económica en los alrededores lo que beneficia a la población. posicionando la marca Motorland Aragón y el territorio.

2. Búsqueda de nuevos ingresos aprovechando los eventos de gran afluencia de público.

Aprovechando la celebración de las pruebas deportivas, es necesario buscar otras fuentes de ingresos como la comercialización de espacios publicitarios y actividades paralelas, siempre y cuando los contratos de promotor lo permitan.

3. Potenciar aquellos eventos y actividades de alto valor añadido relacionadas con el sector tecnológico y marcas del sector globales.

La celebración del Campeonato del Mundo de MotoGP fue un polo de atracción para que la empresa Externpro que gestiona y mantiene los motores de la categoría de Moto2 en el Mundial de motociclismo se instalase en el Parque Tecnológico. Es importante aprovechar ese comienzo para realizar una captación de clientes que a través del circuito puedan conocer el Parque y se abra la vía de una posible instalación permanente o temporal, mediante convenios de colaboración y puesta en marcha de proyectos.

4. Promoción a través de presencia en ferias y publicaciones en revistas especializadas, sobre todo internacional.

Los eventos importantes no solo son los que se celebran en las instalaciones de Motorland. La celebración de ferias o las publicaciones son un buen modo de seguir vendiendo la marca Motorland Aragón y de tener una presencia en los mercados que permita la captación de clientes o la puesta en conocimiento de la existencia de Motorland.

5. Promoción del deporte de base.

En la celebración de los eventos deportivos, la existencia de “héroes locales” es un valor añadido a la asistencia de los espectadores al igual que ocurre en otros deportes. Es importante continuar con el apoyo a los campeonatos regionales, también los acuerdos de colaboración y formación con las federaciones aragonesas para tratar de conseguir la aparición de estrellas locales que contribuyan al llenado de nuestras instalaciones en los grandes eventos deportivos.

Desde el punto de vista de las actividades del día a día es importante destacar:

1. Captación de clientes deportivos.

Aprovechando el tirón de las competiciones deportivas es importante seguir trabajando como se viene haciendo hasta ahora en la captación de clientes deportivos que utilicen nuestras instalaciones para desarrollar sus vehículos de competición.

2. Captación de clientes tecnológicos.

Las características de las pistas así como la posibilidad de utilizar diferentes instalaciones que cuentan con distintas superficies hace que Motorland sea un buen centro para el desarrollo de producto. Durante un periodo de crisis, las marcas sin perspectivas de venta de vehículos o de venta bajas, ralentizan o incluso congelan el lanzamiento de nuevos modelos por lo que el desarrollo de producto ha estado durante estos años en una situación de mínimos. Ante la nueva perspectiva económica es importante aprovechar el momento y posicionar a Motorland como un centro de pruebas que sea capaz de captar clientes y rivalizar con nuestros competidores en este sector de las pruebas de desarrollo. Asimismo, desde el Área de Desarrollo del Conocimiento se ha colaborado en algunos proyectos como el scooter eléctrico o con SEAT y en el año 2020 se va a colaborar con un Máster en Motorsport.

Aquí juega también un papel importante el Parque tecnológico ofreciendo el complemento ideal a los clientes tecnológicos que pueden disponer de unas pistas de primer nivel junto con un espacio de tecnología disponible.

3. Presentación de producto.

Teniendo en cuenta las carencias comentadas anteriormente, también las presentaciones de producto pueden ser una posibilidad de negocio para las instalaciones siempre y cuando se puedan hacer valer esas características que Motorland o su entorno tienen: Carreteras con poco tráfico, trazados con curvas y variedad de recorridos que pueden hacer atractiva una presentación de producto para las marcas. La gran ventaja de las presentaciones de producto es la cantidad de servicios adicionales que se facturan como consecuencia de esta actividad.

4. Desarrollo de producto.

Es uno de los grandes puntos fuertes que se pueden tener en Motorland. Las pistas, la privacidad, las carreteras del entorno, los diferentes trazados y superficies que ofrece Motorland es uno de los puntos fuertes frente a otros competidores.

A esto hay que sumar también la variable del Parque Tecnológico que permitiría que esos clientes de desarrollo pudiesen tener pequeños laboratorios de ensayo donde poder hacer la preparación de las actualizaciones que se puedan plantear para los prototipos que están desarrollando.

En este sentido es importante destacar que nuestro principal competidor se encuentra cerca y que esto nos brinda la posibilidad de que una posible captación de clientes nos beneficia en el sentido de que para esos clientes potenciales el desplazamiento supondría un cambio de ubicación mínimo ya que todas sus operaciones logísticas están enfocadas a una zona muy próxima a donde se encuentran las instalaciones de Motorland.

3.2 Riesgos en las estrategias y en las actuaciones a futuro

1. Riesgos en la unidad de negocio deportivo

En primer lugar hay que destacar la oferta de circuitos que existe en España y como ejemplo el hecho de que cuatro circuitos españoles albergan pruebas del Mundial de Motociclismo.

También es importante destacar en este punto que las competiciones deportivas que se realizan en los circuitos de velocidad en general están sujetas a unos contratos de promotor y a unas normativas internacionales deportivas y técnicas.

Los contratos de promotor están sujetos a renovación. Esto quiere decir que cualquiera de los circuitos que tiene contrato en vigor puede dejar de tenerlo por diferentes motivos alegados por cualquiera de las partes. Es importante finalizar los eventos con éxito para que ambas partes estén satisfechas con respecto al cumplimiento de la otra parte y así minimizar los riesgos de una posible desaparición de la competición deportiva.

Por otra parte, el hecho de depender de una normativa internacional hace que existan ciertos riesgos que el circuito debe asumir y que le vienen impuestos. Pueden existir determinados cambios normativos que hagan que las competiciones deportivas no sean tan interesantes o que limiten técnicamente el espectáculo. Son riesgos poco probables pero existentes. Hay alguna disciplina en la que Motorland Aragón no es organizador de del evento internacional pero en la que se ha visto que cambios normativos han afectado al espectáculo y que por extensión han afectado a la competición deportiva en esos lugares donde se ha celebrado.

Existe finalmente un riesgo controlado que es aquel que obliga a la instalación a estar muy pendiente de las actuaciones que hay que hacer sobre la pista y las instalaciones con el fin de seguir manteniendo la homologación internacional en vigor y así poder desarrollar su actividad con normalidad, lo que obliga a realizar inversiones.

2. Riesgos en la actividad de explotación del día a día

Entre los riesgos que pueden afectar la actividad del día a día esta también, como en el apartado anterior, la normativa internacional. La manera en la que más puede afectar se encuadra dentro de las posibles limitaciones normativas a los entrenamientos privados. Un circuito vive en parte de las actividades de entrenamiento que los clientes de los diferentes campeonatos hacen para poner a punto sus vehículos. Si se produce un cambio normativo que limita dichos test esto supone una disminución de los ingresos para el circuito y de su actividad comercial.

Entre otros riesgos que se pueden dar existirían las malas actuaciones realizadas durante una actividad concreta que pudieran derivarse en una mala reputación de la instalación o aquellas que se pueden relacionar con determinadas épocas del año donde existe una climatología adversa.

3. Actuaciones en el entorno

El entorno es fundamental para el desarrollo futuro de las instalaciones de Motorland. En este sentido es importante destacar que a pesar de las grandes condiciones de la instalación y su equipo, el déficit de infraestructuras de comunicaciones y servicios de alojamiento en los alrededores del circuito implica la realización de un esfuerzo comercializador muy grande para atraer eventos de marcas mundiales y clientes tecnológicos. Los dos puntos de actuación para conseguir dar un salto exponencial, pero que dependen directamente de las instituciones serían:

1.- Construcción de la A-68 que unirá Zaragoza con Castellón y permitirá el acceso por carretera desde Francia, Barcelona, Madrid y Valencia todo ello por autovía, que junto con el aeropuerto de Zaragoza se convertirán en dos infraestructuras básicas.

2.- Desarrollo y consolidación de la infraestructura hotelera y de restauración. Los organismos públicos y la iniciativa privada deben aunar esfuerzos que permitan conseguir un nivel adecuado de cantidad y calidad a través de políticas y actuaciones dirigidas a tal fin.

4.- Plan de inversiones y financiación

Para el ejercicio 2021 se han previsto inversiones por importe de 1,27 millones de euros destinadas a la continua mejora de las instalaciones y sustitución de material:

Concepto	Importe
Sistema de video CCTV	720.000,00 €
Infraestructura recarga eléctrica de competición	150.000,00 €
Semaforos FIA	204.000,00 €
Obras de homologación de la pista FIM	200.000,00 €
TOTAL	1.274.000,00 €

No obstante, la Sociedad necesitar continuar el proceso de acondicionamiento de sus instalaciones y de creación de nuevas infraestructuras, siendo necesario en el futuro disponer de fondos para acometer las siguientes inversiones adicionales por importe de 6,6 millones:

Concepto	Importe
Reasfaltado del CV (Obra, proyecto y licencia)	3.227.720 €
Grada 1A-1B prefabricada	881.754 €
Construcción nave de aparcamiento de corta estancia de vehículos de competición	400.000 €
Renovación de la flota de vehículos de MotorLand Aragón	354.000 €
Arbolado	300.000 €
Asfaltado diagonal	253.419 €
Estabilización del muro de escollera entre las curvas 12 y 13	250.000 €
Instalación de taquillas de control de acceso en gradas	180.000 €
Instalación de autoconsumo de energía eléctrica con fuentes renovables	150.000 €
Instalación de un sistema de cámaras de vigilancia de seguridad	130.000 €
Laboratorio sala de verificaciones	110.000 €
Asfaltado G4-G5	102.206 €
Construcción de un centro de acreditaciones	90.000 €
Renovación flota de Karts	78.000 €
Sistema inteligente de gestión de accesos	75.000 €
Renovación de las pantallas de TV	37.500 €
TOTAL	6.619.599 €

Durante el ejercicio 2018 se solicitó la inclusión de las obras del emisario de pluviales de la 4ª modificación del supramunicipal como proyecto subvencionable dentro del FITE por importe de 550 miles €, habiéndose aprobado un importe de 400 miles € para llevarlas a cabo y cuya finalización se ha producido en agosto 2020.

A 31 de diciembre de 2019 los fondos propios eran los siguientes:

Capital social: 35.536.118,54
 Reservas: (21.434,83)
 Resultado del ejercicio: (6.664.991,02)

La titularidad de las acciones queda repartida de la siguiente manera:

Corporación de Empresas Publicas de Aragón, S.L. (87%)
 Diputación Provincial de Teruel (6,5%)
 Ayuntamiento de Alcañiz (6,5%)

Al mismo tiempo, la sociedad no genera recursos financieros suficientes como consecuencia de las pérdidas para hacer frente a los gastos corrientes, generándose fondos de maniobra negativos, motivo por el cual será necesario recibir fondos complementarios a los ya mencionados.

En 2020 se esperaba una ampliación de capital, bien con fondos FITE o con otros fondos, de 8 millones de euros; pero que hasta la fecha no se ha materializado y que dada la situación de la compañía en 2021 se deberá recibir esa (u otra) cantidad en 2021.

	2020	2021
Subvención de explotación	2.500.000	2.500.000
Subvención de capital	400.000	-
Fondos FITE	-	1.300.000
Ampliación de capital Otros Fondos	8.000.000	-
Total	10.900.000	3.800.000

En relación a los acreedores comerciales, la sociedad está a la espera de recibir la aportación económica indicada en el cuadro anterior para hacer frente a los derechos de organización de MotoGP 2019. Al cierre del ejercicio 2021, dicha partida incorpora Derechos de Organización de MotoGP pendientes de pago por importe de 7,1 millones de euros.

Al cierre del ejercicio 2020 y 2021 se estima que los acreedores no comerciales serán los siguientes:

- a) Comunidad de montes por adquisición de terrenos
- b) Préstamo de reindustrialización al 0% de interés.
- c) Diputac. Provincial de Teruel

5.- Aspectos económico – financieros

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró el brote de Coronavirus COVID-19 una pandemia, debido a su rápida propagación por el mundo, habiendo afectado a más de 150 países. La mayoría de los Gobiernos tomó medidas restrictivas para contener la propagación, que incluían: aislamiento, confinamiento, cuarentena y restricción al libre movimiento de personas, cierre de locales públicos y privados, salvo los de primera necesidad y sanitarios, cierre de fronteras y reducción drástica del transporte aéreo, marítimo, ferroviario y terrestre. En España, el Gobierno adoptó el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Esta situación ha afectado de forma significativa a la economía global, debido a la interrupción o ralentización de las cadenas de suministro y al aumento significativo de la incertidumbre económica. Las consecuencias más relevantes hasta la fecha han sido las siguientes:

- Respecto a la actividad ordinaria de la Sociedad, procedió a la clausura de las instalaciones a terceros, cuya apertura se produjo el 30 de mayo, lo que provocó la cancelación de las reservas de pista hasta esa fecha.

- Cancelación de eventos deportivos programados (Superbikes CETELEM, Cto. España Karting y Autocross) y aparición de nuevos. Realización de dos pruebas del Campeonato del Mundo de SBK y MotoGP, todas ellas sin canon y sin público.
- En relación al aspecto laboral, se aplicó la modalidad de teletrabajo en el máximo número de puestos posibles. Excepto durante el periodo de cierre completo de actividades no esenciales fijado por el Gobierno de España, aquellos puestos que por su actividad han podido efectuar turnos de trabajo de acuerdo a un protocolo conforme con las medidas que dicta la normativa de salud en el trabajo y recomendaciones del Ministerio de Sanidad.

El efecto de todo lo anterior se ve reflejado en la cuenta de resultados. A nivel de ingresos, caída de ingresos de actividad ordinaria y pequeños eventos por cancelaciones, así como la pérdida en venta de tickets vinculadas a los grandes eventos.

Con respecto a los gastos, a pesar de realizar 3 eventos deportivos adicionales, los gastos disminuyen por la caída de la actividad, reducción de las necesidades de recursos en los grandes eventos y la suspensión del canon.

El año 2020 ha provocado una mejora en el resultado del ejercicio, no obstante, el impacto económico en la región también se ha visto afectado por la menor actividad y la ausencia de público.

Año 2021:

- 1.- Se ha efectuado con un calendario deportivo internacional, nacional y regional similar al del ejercicio 2019 (salvo por la incorporación de Cto. del Mundo de Turismos). Los grandes eventos deportivos recuperan la asistencia de público junto a los ingresos y gastos vinculados.
- 2.- Recuperación de la actividad ordinaria a lo largo del año.
- 3.- Las estimaciones realizadas han sido tomando como base las siguientes hipótesis de que el IPC y el incremento de salarios es del 0,7%.
- 4.- Incorporación de 5 personas cuyas plazas están actualmente vacantes en la RPT.

La recuperación en el 2021 se deja notar en el resultado como consecuencia de la vuelta a niveles del 2019, con pérdidas significativas como consecuencia de los derechos de organización de grandes eventos.

La práctica totalidad de las ventas y prestación de servicios se realiza habitualmente por anticipado. Los ingresos tienen un periodo medio de cobro en torno a 30 días, mientras que los gastos se sitúan alrededor de 30-60 días, excepto para los derechos de organización de grandes eventos que están sujetos a la disponibilidad financiera de la Sociedad.



A continuación se detallan los estados financieros y previsiones de tesorería:

	Real 2019.DIC	Previsión Cierre 2020.DIC	Presupuesto 2021.DIC
1. Importe neto de la cifra de negocios	4.587.727,67	1.305.223,00	4.967.085,50
a) Ventas	1.850,25		
b) Prestaciones de servicios	4.585.877,42	1.305.223,00	4.967.085,50
2. Variación de existencias de productos terminados y en curso de fabricación			
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo			
4. Aprovisionamientos	-1.639.698,24	-1.218.461,00	-1.745.125,14
a) Consumo de mercaderías	-77.327,02	-77.208,00	-51.100,00
b) Consumo de materias primas y otras materias consumibles			
c) Trabajos realizados por otras empresas	-1.559.422,32	-1.141.253,00	-1.694.025,14
d) Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos	-2.948,90		
5. Otros ingresos de explotación	2.581.083,61	2.548.694,00	2.552.500,00
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	45.573,79	45.254,00	52.500,00
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio	2.535.509,82	2.503.440,00	2.500.000,00
6. Gastos de personal	-2.052.082,00	-1.980.429,00	-2.360.454,78
a) Sueldos, salarios y asimilados	-1.474.112,26	-1.436.149,00	-1.698.954,00
b) Cargas sociales	-577.969,74	-544.280,00	-661.500,78
c) Provisiones			
7. Otros gastos de explotación	-11.511.729,42	-2.836.703,00	-12.420.508,00
a) Servicios exteriores	-11.157.095,24	-2.499.291,00	-12.058.858,00
b) Tributos	-317.565,36	-337.168,00	-361.650,00
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	-9.381,07		
d) Otros gastos de gestión corriente	-27.687,75	-244,00	
8. Amortización del inmovilizado	-2.435.409,13	-2.435.000,00	-2.462.000,00
a) Amortización del inmovilizado intangible	-1.971,05	-2.000,00	-2.000,00
b) Amortización del inmovilizado material	-2.433.438,08	-2.433.000,00	-2.460.000,00
c) Amortización de las inversiones inmobiliarias			
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	1.559.231,88	1.550.000,00	1.560.000,00
10. Excesos de provisiones			
11. Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	0,00	0,00	0,00
a) Deterioros y pérdidas	0,00	0,00	0,00
a1) Del inmovilizado intangible			
a2) Del inmovilizado material			
a3) De las inversiones inmobiliarias			
b) Resultados por enajenaciones y otras	0,00	0,00	0,00
b1) Del inmovilizado intangible			
b2) Del inmovilizado material			
b3) De las inversiones inmobiliarias			
12. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	0,00	0,00	0,00
a) Deterioros y pérdidas			
b) Resultados por enajenaciones y otras			
13. Otros resultados	-545,91	0,00	0,00
Gastos excepcionales	-545,91		
Ingresos excepcionales			
A.1) RESULTADO DE EXPLOTACIÓN (1+2+3+4+5+6+7+8+9+10+11+12+13)	-8.911.421,54	-3.066.676,00	-9.908.502,42
14. Ingresos financieros	43,24	22,00	0,00
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio	0,00	0,00	0,00
a1) En empresas del grupo y asociadas			
a2) En terceros			
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros	43,24	22,00	0,00
b1) De empresas del grupo y asociadas			
b2) De terceros	43,24	22,00	
15. Gastos financieros	-37.699,55	-27.674,00	-20.244,51
a) Por deudas con empresas del grupo y asociadas			
b) Por deudas con terceros	-37.699,55	-27.674,00	-20.244,51
c) Por actualización de provisiones			
16. Variación de valor razonable en instrumentos financieros	0,00	0,00	0,00
a) Cartera de negociación y otros			
b) Imputación al rdo del ejercicio por activos financieros disponibles para la venta			
17. Diferencias de cambio			
18. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	0,00	0,00	0,00
a) Deterioros y pérdidas			
b) Resultados por enajenaciones y otras			
19. Incorporación al activo de gastos financieros			
A.2) RESULTADO FINANCIERO (14+15+16+17+18+19)	-37.656,31	-27.652,00	-20.244,51
A.3) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	-8.949.077,85	-3.094.328,00	-9.928.746,93
20. Impuestos sobre beneficios	2.284.086,83		
A.4) RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS (A.3+20)	-6.664.991,02	-3.094.328,00	-9.928.746,93
21. Resultado del ejercicio procedente de operaciones interrumpidas neto de impuestos			
A.5) RESULTADO DEL EJERCICIO (A.4+21)	-6.664.991,02	-3.094.328,00	-9.928.746,93

	Real	Previsión Cierre	Presupuesto
	2019.DIC	2020.DIC	2021.DIC
ACTIVO NO CORRIENTE	75.407.837,62	73.472.844,15	72.284.844,15
I. Inmovilizado intangible	20.115,52	18.115,52	16.115,52
1. Investigación y Desarrollo			
2. Concesiones	20.115,09	18.115,09	16.115,52
3. Patentes, licencias, marcas y similares			
4. Fondo de comercio			
5. Aplicaciones informáticas	0,43	0,43	0,00
6. Otro inmovilizado intangible			
7. Anticipos			
II. Inmovilizado material	71.383.113,71	69.450.120,24	68.264.120,24
1. Terrenos	35.517.683,94	35.852.391,00	35.582.391,00
2. Construcciones	29.957.060,96	27.666.278,96	25.476.278,96
3. Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	5.732.997,53	5.756.079,00	7.030.079,00
4. Inmovilizado en curso	175.371,28	175.371,28	175.371,28
5. Anticipos			
III. Inversiones inmobiliarias	0,00	0,00	0,00
1. Terrenos			
2. Construcciones			
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	3.989.443,45	3.989.443,45	3.989.443,45
1. Instrumentos de patrimonio	1.680.000,00	1.680.000,00	1.680.000,00
2. Créditos a empresas	2.309.443,45	2.309.443,45	2.309.443,45
3. Valores representativos de deuda			
4. Derivados			
5. Otros activos financieros			
V. Inversiones financieras a largo plazo	15.164,94	15.164,94	15.164,94
1. Instrumentos de patrimonio	10.300,55	10.300,55	10.300,55
2. Créditos a empresas			
3. Valores representativos de deuda			
4. Derivados			
5. Otros activos financieros	4.864,39	4.864,39	4.864,39
VI. Activos por impuesto diferido			
VII. Deudas comerciales no corrientes	0,00	0,00	0,00
1. Deudores comerciales no corrientes			
2. Deudores comerciales no corrientes, empresas del grupo			

ACTIVO CORRIENTE	5.443.013,40	2.416.016,92	295.239,50
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta	0,00	0,00	0,00
1. Inmovilizado	0,00	0,00	0,00
Terrenos			
Resto de Inmovilizado			
2. Inversiones financieras			
3. Existencias y otros activos			
II. Existencias	12.939,89	12.939,89	12.939,89
1. Comerciales	12.939,89	12.939,89	12.939,89
2. Materias primas y otros aprovisionamientos			
3. Productos en curso			
4. Productos terminados			
5. Subproductos, residuos y materiales recuperados			
6. Anticipos a proveedores			
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	1.023.972,04	178.455,00	70.000,00
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	462.703,99	178.455,00	70.000,00
2. Clientes empresas del grupo y asociadas			
3. Deudores Varios			
4. Personal	212,59		
5. Activos por impuesto corriente			
6. Otros créditos con las Administraciones Públicas	561.055,46		
7. Accionistas (socios) por desembolsos exigidos			
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	0,00	0,00	0,00
1. Instrumentos de patrimonio			
2. Créditos a empresas			
3. Valores representativos de deuda			
4. Derivados			
5. Otros activos financieros			
V. Inversiones financieras a corto plazo	8.829,38	8.829,38	8.829,38
1. Instrumentos de patrimonio			
2. Créditos a empresas			
3. Valores representativos de deuda			
4. Derivados			
5. Otros activos financieros	8.829,38	8.829,38	8.829,38
VI. Periodificaciones a corto plazo	84.967,93	84.967,93	84.967,93
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	4.312.304,16	2.130.824,72	118.502,30
1. Tesorería	4.312.304,16	2.130.824,72	118.502,30
2. Otros activos líquidos equivalentes			
TOTAL ACTIVO	80.850.851,02	75.888.861,07	72.580.083,65

PATRIMONIO NETO	59.820.557,72	63.863.729,72	54.064.982,79
A-1) Fondos propios	28.849.692,69	33.755.364,69	25.126.617,76
I. Capital	35.536.118,54	43.536.118,54	44.836.118,54
1.Capital escriturado	35.536.118,54	43.536.118,54	44.836.118,54
2.(Capital no exigido)			
II. Prima de emisión			
III. Reservas	-21.434,83	-21.434,83	-21.434,83
1.Legal y estatutarias			
2.Otras reservas	-21.434,83	-21.434,83	-21.434,83
IV. (Acciones y participaciones en patrimonio propias)			
V. Resultados de ejercicios anteriores	0,00	-6.664.991,02	-9.759.319,02
1.Remanente			
2.(Resultados negativos de ejercicios anteriores)		-6.664.991,02	-9.759.319,02
VI. Otras aportaciones de socios			
VII. Resultado del ejercicio	-6.664.991,02	-3.094.328,00	-9.928.746,93
VIII. (Dividendo a cuenta)			
IX. Otros instrumentos de patrimonio neto.			
A.2) Ajustes por cambio de valor	0,00	0,00	0,00
I. Activos financieros disponible para la venta			
II. Operaciones de cobertura			
III. Otros			
A.3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	30.970.865,03	30.108.365,03	28.938.365,03
A.4) Fondo de provisiones técnicas. Aportaciones de terceros			
PASIVO NO CORRIENTE	11.087.106,35	10.551.553,35	9.909.722,35
Fondo de provisiones técnicas. Cobertura del Conjunto de operaciones			
I. Provisiones a largo plazo	0,00	0,00	0,00
1.Obligaciones por prestaciones a largo plazo al personal			
2.Actuaciones medioambientales			
3.Provisiones por reestructuración			
4.Provisión por desmantelamiento, retiro o rehabilitación del inmovilizado			
5.Resto de provisiones			
II. Deudas a largo plazo	763.484,65	515.431,65	263.600,65
1.Obligaciones y otros valores negociables			
2.Deudas con entidades de crédito			
3.Acreedores por arrendamiento financiero			
4.Derivados			
5.Otros pasivos financieros	763.484,65	515.431,65	263.600,65
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo			
IV. Pasivos por impuesto diferido	10.323.621,70	10.036.121,70	9.646.121,70
V. Periodificaciones a largo plazo			
PASIVO CORRIENTE	9.943.186,95	1.473.578,00	8.605.378,51
I. Pasivos vinculados con activos no corrientes mantenidos para la venta			
II. Provisiones a corto plazo	0,00	0,00	0,00
1.Obligaciones por prestaciones a corto plazo al personal			
2.Actuaciones medioambientales			
3.Provisiones por reestructuración			
4.Provisiones por desmantelamiento, retiro o rehabilitación del inmovilizado			
5.Resto de provisiones			
III. Deudas a corto plazo	1.257.006,81	1.279.037,00	1.282.815,00
1.Obligaciones y otros valores negociables			
2.Deudas con entidades de crédito			
3.Acreedores por arrendamiento financiero			
4.Derivados			
5.Otros pasivos financieros	1.257.006,81	1.279.037,00	1.282.815,00
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	400.000,00		
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	8.116.805,26	194.541,00	7.322.563,51
1.Proveedores			
2.Proveedores empresas del grupo y asociadas			
3.Acreedores varios	7.935.608,74	194.541,00	7.322.563,51
4.Personal (remuneraciones pendientes de pago)	290,82		
5.Pasivos por impuesto corriente			
6.Otras deudas con las Administraciones Públicas	89.624,84		
7.Anticipos de clientes	91.280,86		
VI. Periodificaciones a corto plazo	169.374,88		
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	80.850.851,02	75.888.861,07	72.580.083,65

	Real 2019.DIC	Previsión Cierre Administrativo 2020.DIC	Presupuesto Administrativo 2021.DIC
A) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE EXPLOTACIÓN			
1. Resultado del ejercicio antes de impuestos	-8.949.077,85	-3.094.328,00	-9.928.746,93
2. Ajustes del resultado	926.163,53	912.652,00	922.244,51
a) Amortización del inmovilizado (+)	2.435.409,13	2.435.000,00	2.462.000,00
b) Correcciones valorativas por deterioro (+/-)	12.329,97	0,00	0,00
b.1. Deterioro de mercaderías, materias primas y otros aprovisionamientos (+/-)	2.948,90	0,00	0,00
b.2. Deterioro de productos terminado y en curso (+/-)			
b.3. Deterioro de créditos comerciales corrientes y no corrientes (+/-)	9.381,07		
b.4. Deterioro del inmovilizado y de inversiones inmobiliarias (+/-)			
b.5. Deterioro de Instrumentos financieros (+/-)		0,00	0,00
c) Variación de provisiones (+/-)			
d) Imputación de subvenciones (-)	-1.559.231,88	-1.550.000,00	-1.560.000,00
e) Resultados por bajas y enajenaciones del inmovilizado (+/-)		0,00	0,00
f) Resultados por bajas y enajenaciones de instrumentos financieros (+/-)			
g) Ingresos financieros (-)	-43,24	-22,00	
h) Gastos financieros (+)	37.699,55	27.674,00	20.244,51
i) Diferencias de cambio (+/-)			
j) Variación de valor razonable en instrumentos financieros (+/-)		0,00	0,00
k) Otros ingresos y gastos (-/+)			
l) Dotación al fondo de provisiones técnicas (-/+)			
3. Cambios en el capital corriente	2.477.866,13	-7.646.122,10	7.236.477,51
a) Existencias (+/-)	1.477,36	0,00	0,00
b) Deudores y otras cuentas a cobrar (+/-)	-46.463,54	445.517,04	108.455,00
c) Otros activos corrientes (+/-)	-18.665,23	0,00	0,00
d) Acreedores y otras cuentas a pagar (+/-)	2.536.886,76	-8.091.639,14	7.128.022,51
e) Otros pasivos corrientes (+/-)	4.630,78		
f) Otros activos y pasivos no corrientes (+/-)			
4. Otros flujos de efectivo de las actividades de explotación	27.012,35	-27.652,00	-20.244,51
a) Pagos de intereses (-)	-18.854,61	-27.674,00	-20.244,51
b) Cobros de dividendos (+)			
c) Cobros de intereses (+)	43,24	22,00	0,00
d) Cobros (pagos) por impuestos sobre beneficios (+/-)	45.823,72		
e) Otros pagos/ cobros (-/+)			
5. Flujos de efectivo de las actividades de explotación (+/-1+/-2+/-3+/-4)	-5.518.035,84	-9.855.450,10	-1.790.269,42
B) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE INVERSIÓN			
6. Pagos por inversiones (-)	-212.791,77	-500.006,53	-1.274.000,00
a) Empresas del grupo y asociadas			
b) Inmovilizado intangible			
c) Inmovilizado material	-212.791,77	-500.006,53	-1.274.000,00
d) Inversiones inmobiliarias			
e) Otros activos financieros			
f) Activos no corrientes mantenidos para venta			
g) Otros activos			
7. Cobros por desinversiones (+)	6.015,55	0,00	0,00
a) Empresas del grupo y asociadas			
b) Inmovilizado intangible			
c) Inmovilizado material			
d) Inversiones inmobiliarias			
e) Otros activos financieros			
f) Activos no corrientes mantenidos para venta			
g) Otros activos	6.015,55		
8. Flujos de efectivo de las actividades de inversión (7-6)	-206.776,22	-500.006,53	-1.274.000,00
C) FLUJOS DE EFECTIVO DE LAS ACTIVIDADES DE FINANCIACIÓN			
9. Cobros y pagos por instrumentos de patrimonio	7.994.537,86	8.400.000,00	1.300.000,00
a) Emisión de instrumentos de patrimonio (+)	7.994.537,86	8.000.000,00	1.300.000,00
b) Amortización de instrumentos de patrimonio (-)			
c) Adquisición de instrumentos de patrimonio propio (-)			
d) Enajenación de instrumentos de patrimonio propio (+)			
e) Subvenciones, donaciones y legados recibidos (+)		400.000,00	
10. Cobros y pagos por instrumentos de pasivo financiero	460.853,90	-226.022,81	-248.053,00
a) Emisión	696.039,07	0,00	0,00
1. Obligaciones y otros valores negociables (+)			
2. Deudas con entidades de crédito (+)			
3. Deudas con empresas del grupo y asociadas (+)			
4. Otras deudas (+)	696.039,07		
b) Devolución y amortización de	-235.185,17	-226.022,81	-248.053,00
1. Obligaciones y otros valores negociables (-)			
2. Deudas con entidades de crédito (-)			
3. Deudas con empresas del grupo y asociadas (-)			
4. Otras deudas (-)	-235.185,17	-226.022,81	-248.053,00
11. Pagos por dividendos y remuneraciones de otros instrumentos de patrimonio	0,00	0,00	0,00
a) Dividendos (-)			
b) Remuneración de otros instrumentos de patrimonio (-)			
12. Flujos de efectivo de las actividades de financiación (+/-9+/-10-11)	8.455.391,76	8.173.977,19	1.051.947,00
D) EFECTO DE LAS VARIACIONES DE LOS TIPOS DE CAMBIO			
E) AUMENTO/DISMINUCIÓN NETA DEL EFECTIVO O EQUIVALENTES	2.730.579,70	-2.181.479,44	-2.012.322,42
Efectivo o equivalentes al comienzo del ejercicio	1.581.724,46	4.312.304,16	2.130.824,72
Efectivo o equivalente por la integración filial			
Efectivo o equivalentes al final del ejercicio.	4.312.304,16	2.130.824,72	118.502,30

