



CÁMARA
DE CUENTAS DE
ARAGÓN



Informe de Fiscalización

FINANCIERA, OPERATIVA Y DE CUMPLIMIENTO,
ESPECIALMENTE DE LA ACTIVIDAD CONTRACTUAL Y
DE LA GESTIÓN DE SUBVENCIONES, DE CIUDAD DEL
MOTOR, S.A. (MOTORLAND), EJERCICIO 2020

EL CONSEJO DE LA CÁMARA DE CUENTAS DE ARAGÓN, en el ejercicio de la función fiscalizadora que le atribuyen el artículo 112 del Estatuto de Autonomía de Aragón y el artículo 6.1 de la Ley 11/2009, de 30 de diciembre, de la Cámara de Cuentas de Aragón, en sesión celebrada el día 22 de diciembre de 2021, ha aprobado el informe de fiscalización financiera, operativa y de cumplimiento, especialmente de la actividad contractual y de la gestión de subvenciones, de Ciudad del Motor, S.A. (MOTORLAND), ejercicio 2020.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
1.1. Ámbito subjetivo: Ciudad del Motor de Aragón S.A.	4
1.2. Objetivos de la fiscalización	7
1.3. Ámbito temporal	8
1.4. Unidad monetaria	8
2. RESPONSABILIDAD DEL ÓRGANO DE DIRECCIÓN	9
3. RESPONSABILIDAD DE LA CÁMARA DE CUENTAS DE ARAGÓN	10
4. TRÁMITE DE AUDIENCIA	11
5. AUDITORÍA FINANCIERA	11
5.1. Opinión de auditoría financiera con salvedades	11
5.2. Fundamento de la opinión de auditoría financiera con salvedades	12
5.3. Incertidumbre material relacionada con la empresa en funcionamiento	13
5.4. Cuestiones clave de auditoría	14
5.5. Otra información	14
6. AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO	33
6.1. Conclusión de la auditoría de cumplimiento de la legalidad	33
6.2. Fundamento de la conclusión sobre el cumplimiento de la legalidad	33
6.3. Otra información	45
7. AUDITORÍA OPERATIVA	54
7.1. Marco general y trabajo realizado	54
7.2. Conclusiones	77
8. RECOMENDACIONES	80
ANEXOS	81
I. Marco normativo	82
II. Muestra de personal analizada	83
III. 1. Contratación. Muestra de contratos analizada	85
III. 2. Contratación. Relación de prorrogas de contratos no incluidos en el perfil del contratante de la Plataforma de Contratación del Estado	86
IV. Cuestionario auditoría operativa Plan Estratégico 2019-2021	87
V. Eventos 2019 y 2020	90
V. ALEGACIONES RECIBIDAS	104
VI. TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES	113

SIGLAS Y ABREVIATURAS

BOA	Boletín Oficial de Aragón
BOE	Boletín Oficial del Estado
BOICAC	Boletín del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas
CCAA	Comunidades Autónomas
CEPA	Corporación Empresarial Pública de Aragón
CEV	Campeonato de España de Velocidad
EBITDA	Earnings before interests, taxes, depreciation and amortization (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización)
FADA	Federación Aragonesa de Automovilismo
FIA	Federación Internacional de Automovilismo
FITE	Fondo de Inversiones de Teruel
FIM	Federación Internacional de Motociclismo
GPF	Guías Prácticas de Fiscalización
IAEST	Instituto Aragonés de Estadística
IAF	Instituto Aragonés de Fomento
ICAC	Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas
INE	Instituto Nacional de Estadística
ISSAI	Normas Internacionales de Auditoría del Sector Público
LCSP	Ley de Contratos del Sector Público
NIAs	Normas Internacionales de Auditoría
OCEX	Órganos de Control Externo
PCAP	Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares
PGC	Plan General de Contabilidad
PPT	Pliego de Prescripciones Técnicas
RFEA	Real Federación Española de Automovilismo
RGLCAP	Reglamento de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
RPT	Relación de Puestos de Trabajo
TRLCSP	Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público
SBK	Superbike
WTCR	Campeonato Mundial de Turismos

1. INTRODUCCIÓN

La Cámara de Cuentas de Aragón ha fiscalizado las cuentas anuales del ejercicio 2020 de la empresa Ciudad del Motor de Aragón S.A. Se ha realizado una auditoría financiera, de cumplimiento de legalidad y operativa de la sociedad, de acuerdo con el programa de fiscalización de la Cámara para el año 2021, en el que se incluye esta fiscalización a iniciativa de las Cortes de Aragón.

El artículo 112 del Estatuto de Autonomía de Aragón y el artículo 6 de la Ley 11/2009, de 30 de diciembre, de la Cámara de Cuentas de Aragón, atribuyen a la Cámara de Cuentas la competencia para efectuar esta fiscalización.

El trabajo se ha desarrollado entre los meses de marzo a septiembre de 2021 por un equipo de cuatro personas (dos técnicos, un ayudante y una directora de auditoría).

Agradecemos a la Dirección Gerencia y al personal de la empresa la colaboración prestada para la realización de esta fiscalización.

1.1. **Ámbito subjetivo: Ciudad del Motor de Aragón S.A.**

Por Decreto 227/2001 de 18 de septiembre, del Gobierno de Aragón, se creó la empresa pública Ciudad del Motor de Aragón, S.A., quedando adscrita al Departamento con competencias en materia de industria, comercio y desarrollo.

Ciudad del Motor S.A. está integrada en el grupo Corporación Pública Empresarial de Aragón (CEPA), siendo su principal accionista la Corporación Empresarial Pública de Aragón con una participación del 86,87 %. El resto del capital se reparte entre la Diputación Provincial de Teruel y el Ayuntamiento de Alcañiz, con una participación del 6,56 % cada uno en 2020.

El 15 de abril de 2021 se ha producido una ampliación de capital a la que acude solo la CEPA, por lo que los porcentajes de participación se modifican situándose la Corporación en el 89,5263 % y la Diputación Provincial de Teruel y el Ayuntamiento de Alcañiz en el 5,23685 % respectivamente.

La sociedad tiene por objeto la puesta en marcha, desarrollo, promoción y explotación, por ella misma o a través de terceras personas, del circuito de Motorland con sus infraestructuras deportivo-industriales y correspondientes equipamientos complementarios, entendiendo esta actividad en sentido amplio e integral y, en consecuencia, llevando a cabo cuantas actividades tengan relación directa o indirecta con la práctica de los deportes de ruedas y servicios complementarios.

La sociedad, para el ejercicio de las actividades que integran su objeto social, puede firmar convenios y acuerdos con las Administraciones Públicas y particulares, obtener y gestionar la financiación precisa y suscribir, administrar y transmitir acciones y participaciones de otras sociedades mercantiles.

El marco jurídico de la actividad de la empresa se detalla en el anexo I de este informe.

La sociedad se rige por los acuerdos de la Junta General y por las decisiones de los Administradores dentro de sus respectivas atribuciones (artículo 10 de los Estatutos).

De acuerdo con los artículos 19 y 22 de los Estatutos, la administración y representación de la sociedad corresponde al Consejo de Administración, que será designado por la Junta General y queda facultado para llevar a cabo toda clase de actos y negocios de administración, disposición, obligaciones y de riguroso dominio con cualquier persona física o jurídica.

El Consejo de Administración, como órgano ejecutivo de la sociedad, designará un Director Gerente a quien corresponde dirigir la gestión y administración de la sociedad y ejercer las funciones que le encomiende el Consejo de Administración (artículo 27 de los Estatutos).

Bajo la dirección del Director Gerente se estructuran siete departamentos:



Los dos primeros son los que agrupan la mayoría del personal de la empresa. En 2020 la plantilla de personal era de 60 plazas, estando cubiertas 53 a 31 de diciembre.

La principal actividad de la sociedad ha sido la realización de eventos en el circuito deportivo de Motorland. En concreto, se han celebrado trece eventos a lo largo de todo el ejercicio 2020 (cuatro en el primer trimestre, tres en el tercer trimestre y seis en el último trimestre del ejercicio).

1.1.1. Control de la actividad económico-financiera de la sociedad

La sociedad somete sus cuentas a una auditoría anual realizada por auditores externos. En 2020, de forma similar a ejercicios anteriores, esta auditoría presenta una opinión favorable sin salvedades, si bien se indica la existencia de una incertidumbre material que puede generar dudas significativas sobre la capacidad de la sociedad para continuar como empresa en funcionamiento, dado el volumen de pérdidas que genera su actividad ejercicio tras ejercicio, funcionamiento que dependerá, entre otros factores, de seguir contando con el apoyo financiero de sus accionistas.

Además, está sometida al control financiero de la Intervención General de la Comunidad Autónoma en virtud del Reglamento que desarrolla el control de la actividad económica y financiera, de los organismos públicos y de las empresas de la Comunidad Autónoma de Aragón.

La Cámara de Cuentas de Aragón, como responsable del ejercicio del control externo del Sector Público de Aragón, ha realizado con anterioridad la fiscalización de la actividad económico-financiera y de gestión de la sociedad, de los ejercicios 2013 y 2014.

1.1.2. Actividad de la empresa en el ejercicio 2020.

En el ejercicio 2020 la pandemia ocasionada por el COVID-19 ha repercutido en la actividad de la empresa al mantenerse las instalaciones cerradas desde el 14 de marzo al 30 de mayo. Una vez retomada la actividad, esta se ha visto limitada por las medidas sanitarias impuestas, celebrándose los eventos sin público asistente.

Así, se celebraron 26 eventos en el ejercicio 2019 y 13 en 2020 (en el anexo V se detalla la actividad organizativa, organizadores e inscritos en cada evento según la información descrita por la empresa):

Mes	2019	2020
Enero	Invernal de Motorland (días 19 y 20-1)	Invernal de Motorland (días 18 y 19-1)
	Curso/exámenes oficiales (27)	
Febrero	Seminario oficiales FADA (23-2)	Curso examen oficiales (8-2)
	XV Autocross Ciudad de Alcañiz (24-2)	Selección Slalom FADA (23-2)
	Selección Slalom FADA (24-2)	
Marzo	XVI Autocross Motorland Aragón (9 y 10-3)	IX Slalom Mixto Motorland Aragon (8-3)
	Seminario personal sanitario (12 y 14-3)	
	Campeonato de España de Karting (15 a 17-3)	
Abril	FIM World Superbike Pirelli Aragon Round (5 a 7-4)	
Mayo	VIII Slalom mixto Motorland Aragón (12-5)	
	Racing Weekend RFEDA Automovilismo (25 y 26-5)	
Junio	Campeonato de España Motocross Motorland (1 y 2-6)	
	I Motorland Aragon Half Triathlon (23-6)	
	Copa Aragon Karting Motorland (30-6)	
Julio	FIM CEV REPSOL 2019 Motociclismo (12 a 14-7)	Campeonato de España Motocross Motorland (4 y 5-7)
	ESBK Campeonato de España Cetelem Superbike (27 y 28-7)	
Agosto		FIM World Superbike Prosecco DOC Aragon Round (28 a 30-8)
Septiembre	XXIII Trofeo de Velocidad (31-8 y 1-9)	FIM World Superbike Pirelli Teruel Round (4 a 6-9)
	GP Michelin Aragón Motociclismo (20 a 22-9)	
Octubre	Play 'n' drive Pirelli E-Karting Championship (12 y 13-10)	FIM CEV REPSOL 2020 Motociclismo (2 a 4-10)
	XII Duathlon Cross Alcañiz (27-10)	GP Michelin Aragón Motociclismo (16 a 18-10)
		GP Liqui Molly Teruel Motociclismo (23 a 25-10)
		FIA World Touring Car Cup WTCR Race of Spain (30 y 31-10 y 1-11)
Noviembre	Motorland Classic Festival Velocidad (1 a 3-11)	FIA World Touring Car Cup WTCR Race of Spain (13 a 15-11)
	VIII Rally Motorland Classic Festival (2 y 3-11)	Trofeo Aniversario CER Automovilismo (28 y 29-11)
	VIII Meeting Nacional Fórmula Vintage (2 y 3-11)	
	VII Trial Motorland Classic Festival (3-11)	
	Motocross Motorland (10-11)	
	500 Km. Alcañiz Automovilismo (30-11 y 1-12)	
Diciembre		



1.2. Objetivos de la fiscalización

El ámbito objetivo de este informe lo constituye la actividad económico-financiera de la empresa en el ejercicio 2020. De acuerdo con el mandato de fiscalización, se ha realizado:

- Una auditoría financiera, para verificar si las cuentas anuales de la empresa del ejercicio 2020 se han rendido respetando las normas que le son de aplicación respecto a plazo, estructura y contenido, y si se presentaron de acuerdo con los principios y normas contables definidos en el Plan General de Contabilidad, para ofrecer la imagen fiel de la actividad desarrollada y de su situación patrimonial y financiera.

Ciudad del Motor S.A. es objeto de una auditoría financiera anual, realizada por auditores externos en cumplimiento de la legislación mercantil aplicable. Por ello, la presente fiscalización financiera se ha centrado en aquellos aspectos de la actividad que se consideran claves para analizar la actual situación económica de Ciudad del Motor, sin que ello suponga la revisión o repetición de la auditoría ya realizada.

En concreto, los trabajos de auditoría financiera se han concretado en las áreas de inmovilizado, deudores y acreedores, operaciones de capital y subvenciones.

- Una auditoría de cumplimiento de las normas que rigen la actividad económico-financiera del sector público autonómico en la gestión llevada a cabo en el ejercicio, en especial en el área de personal y contratación.

Esta fiscalización de cumplimiento se efectúa de forma independiente y complementaria a la auditoría anual de estados financieros a que se somete la empresa, verificándose además que la información analizada se encuentra debidamente reflejada en sus cuentas anuales

- Una auditoría operativa para determinar, en primer lugar, la aplicación de los ingresos al coste de las distintas actuaciones llevadas a cabo por la empresa en el ejercicio auditado.

En segundo lugar, partiendo de las líneas prioritarias de actuación que marca el Plan estratégico de la empresa 2019-2021, verificar el grado de desarrollo de las acciones planificadas y su impacto en las cuentas de la empresa.

En la realización de la auditoría operativa se ha considerado siempre un periodo mayor al ejercicio fiscalizado, que abarca, con carácter general, desde 2019 hasta el primer semestre de 2021. Ello principalmente porque el análisis operativo es más completo si comprende la evolución de los resultados obtenidos en el ejercicio auditado, dotándolos de contenido y también porque la situación provocada por la pandemia en 2020 exige analizar las cuentas del ejercicio atendiendo a sus especiales circunstancias y en conexión con la situación anterior de la empresa y su actividad en el ejercicio 2021.

1.3. Ámbito temporal

El alcance temporal de la fiscalización se circunscribe al ejercicio 2020. No obstante, los trabajos de auditoría se han extendido a ejercicios anteriores o al posterior en los siguientes casos:

- Existencia de actuaciones de ejercicios anteriores que afecten directamente a los estados financieros a 31 de diciembre de 2020.
- Existencia de hechos posteriores al cierre que alteran el reflejo contable a 31 de diciembre de 2020.
- Aspectos que, por su importancia, deben ser puestos de manifiesto para una mejor comprensión del informe, aunque no existieran a la fecha del cierre de las cuentas.

1.4. Unidad monetaria

Con carácter general, todos los importes recogidos en el informe se expresan en euros salvo mención expresa en contrario.

2. RESPONSABILIDAD DEL ÓRGANO DE DIRECCIÓN

De conformidad con lo establecido en los artículos 160 y 209 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, los artículos 10 y 22 de los Estatutos de Ciudad del Motor de Aragón S.A. establecen que la sociedad se regirá por los acuerdos de la Junta general y por las decisiones de los Administradores adoptadas dentro de sus respectivas atribuciones. El Consejo de Administración estará investido de los más amplios poderes para dirigir la marcha de la sociedad, pudiendo ejercitar actos de administración, de representación y de riguroso dominio, con la sola limitación de aquellas facultades que la Ley o los presentes Estatutos señalen como de exclusiva competencia de la Junta General.

Y al Director Gerente le corresponderá dirigir la gestión y administración de la sociedad y ejercer las funciones que le encomiende el Consejo de Administración.

Con relación a las cuentas anuales, de acuerdo con el artículo 253 del citado texto refundido, el artículo 28 de los Estatutos de la sociedad establece que el Consejo de Administración estará obligado a formular en el plazo máximo de tres meses contados a partir del cierre del ejercicio social, las cuentas anuales, el informe de gestión y la propuesta de aplicación del resultado.

Las cuentas anuales comprenden el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria y son aprobadas por la Junta general.

Por tanto, el Consejo de Administración es responsable de formular las cuentas anuales, de forma que expresen la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera, de los resultados y de la ejecución presupuestaria de la sociedad de conformidad con el marco normativo de información financiera aplicable y del control interno que consideren necesario para permitir la preparación de cuentas anuales libres de incorrección material, debida a fraude o error.

En la preparación de las cuentas anuales, el Consejo de Administración es responsable de la valoración de la capacidad de la empresa para continuar con su gestión revelando, según corresponda, las cuestiones relacionadas con la empresa en funcionamiento y utilizando el principio contable de empresa en funcionamiento, excepto si el órgano de gestión tiene la intención o la obligación legal de liquidar la empresa o de proponer su liquidación o el cese de sus operaciones o bien no exista otra alternativa realista.

Además, el Consejo debe garantizar que las actividades, operaciones financieras realizadas durante el ejercicio y la información reflejadas en las cuentas anuales resultan conformes con las normas aplicables y establecer el sistema de control interno que consideren necesario para esa finalidad.

3. RESPONSABILIDAD DE LA CÁMARA DE CUENTAS DE ARAGÓN

Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las áreas objeto de fiscalización de las cuentas anuales de Ciudad del Motor de Aragón S.A. (Inmovilizado, deudores, acreedores y operaciones de capital) correspondientes al ejercicio 2020 y sobre la legalidad de las operaciones efectuadas en el ejercicio basada en nuestra fiscalización.

Para ello, hemos llevado a cabo la misma de conformidad con los principios fundamentales de fiscalización de las Instituciones Públicas de Control Externo aplicando las normas internacionales de auditoría del sector público nivel III (ISSAI-ES 400) y IV (ISSAI-ES 4000) y las guías prácticas de fiscalización de los OCEX (GPF-OCEX 4001 y 4320). Dicha normativa exige que se cumplan los requerimientos de ética, así como que planifiquemos y ejecutemos la fiscalización con el fin de obtener una seguridad razonable de que las cuentas anuales están libres de incorrecciones materiales y que las actividades y operaciones financieras realizadas y la información reflejada en los estados financieros del ejercicio 2020 resultan conformes en todos los aspectos significativos con las normas aplicables.

Una auditoría requiere la aplicación de procedimientos para obtener evidencia de auditoría sobre los importes y la información revelada en las cuentas anuales y sobre el cumplimiento de la legalidad de las operaciones. Los procedimientos seleccionados dependen del juicio del auditor, incluida la valoración de los riesgos, tanto de incorrección material en las cuentas anuales, debida a fraude o error como de incumplimientos significativos de la legalidad. Al efectuar dichas valoraciones del riesgo el auditor tiene en cuenta el control interno relevante para la formulación de las cuentas anuales, con el fin de diseñar los procedimientos de auditoría que sean adecuados en función de las circunstancias, y no con la finalidad de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno de la empresa.

Una auditoría también incluye la evaluación de la adecuación de las políticas contables aplicadas y de la razonabilidad de las estimaciones contables realizadas por los responsables, así como la evaluación de la presentación de las cuentas anuales tomadas en su conjunto.

Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para emitir una opinión favorable de auditoría financiera con salvedades respecto a las áreas de las cuentas fiscalizadas y nuestra opinión sobre el cumplimiento de determinadas obligaciones legales y reglamentarias, expresadas en forma de seguridad limitada.

En el ámbito de la auditoría operativa la revisión se ha limitado básicamente a la aplicación de procedimientos analíticos y actividades de indagación. No hemos llevado a cabo una auditoría completa sobre la totalidad de las actividades desarrolladas por la empresa, por lo que nuestras conclusiones proporcionan solo seguridad limitada, en relación con el alcance de la fiscalización, acorde con el trabajo realizado.

4. TRÁMITE DE AUDIENCIA

El resultado de las actuaciones de fiscalización practicadas se notificó el 17 de noviembre de 2021 al Director Gerente de Ciudad del Motor de Argón S.A. abriéndose el trámite de audiencia para formular alegaciones y presentar los documentos y los justificantes que la empresa considerase convenientes, de conformidad con lo que prevén el artículo 11 de la Ley 11/2009, de la Cámara de Cuentas de Aragón y el artículo 34 del Reglamento de Organización y Funcionamiento.

De acuerdo con el principio contradictorio que rige los procedimientos de fiscalización de la Cámara de Cuentas, las alegaciones recibidas han sido analizadas y evaluadas. El resultado de este análisis se expone de la siguiente manera: cuando el contenido de las alegaciones se acepta se produce la consecuente modificación del texto del Informe provisional. Si se trata de alegaciones que contienen explicaciones que confirman los hechos y valoraciones expuestas en la fiscalización, contienen criterios o afirmaciones que no se han justificado de forma adecuada en el escrito de formulación, o son simples manifestaciones de la voluntad de subsanar las deficiencias en el futuro, la Cámara de Cuentas no modifica el Informe ni emite opinión sobre el contenido de tales alegaciones.

Dentro del plazo establecido normativamente para el trámite de audiencia se han recibido seis alegaciones cuyo contenido íntegro se incluye en el anexo V de este Informe. Y en el anexo VI se incluye el tratamiento dado por la Cámara de Cuentas a las alegaciones formuladas.

5. AUDITORÍA FINANCIERA

5.1. Opinión de auditoría financiera con salvedades

En nuestra opinión, excepto por los posibles efectos de las cuestiones descritas en la sección Fundamento de la opinión con salvedades de nuestro informe, las áreas examinadas de las cuentas anuales de 2020, expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de la empresa a 31 de diciembre de 2020, así como de sus resultados y flujos de efectivo, correspondientes al ejercicio terminado en dicha fecha, de conformidad con el marco normativo de información financiera que resulta de aplicación y, en particular, con los principios y criterios contables contenidos en el mismo.

Hemos llevado a cabo nuestra auditoría de conformidad con los Principios fundamentales de fiscalización de los Órganos de Control Externo y las Normas Internacionales de Auditoría adaptadas al Sector Público Español (NIA-ES-SP). Nuestras responsabilidades de acuerdo con dichas normas se han descrito en el epígrafe anterior, Responsabilidad de la Cámara de Cuentas. Somos independientes de la empresa auditada de conformidad con los requerimientos de ética y protección de la independencia que son aplicables a nuestra auditoría de las cuentas anuales según lo exigido por Ley 11/2009, de 30 de diciembre, de la Cámara de Cuentas de Aragón, y la normativa reguladora de la actividad de auditoría de cuentas de los Órganos de Control Externo, consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido proporciona una base suficiente y adecuada para nuestra opinión favorable con salvedades, que se exponen en el siguiente apartado.

5.2. Fundamento de la opinión de auditoría financiera con salvedades

- 1. Inmovilizado financiero.** Ciudad del Motor S.A. posee una participación del 20,62 % en el capital social de Parque Tecnológico del Motor S.A. con un valor en el balance de 1.680.000 euros.

Atendiendo al patrimonio neto en las cuentas de la sociedad participada y los resultados negativos obtenidos por ella, en los que influye el deterioro del valor de las parcelas inmobiliarias, de acuerdo con la Memoria de sus cuentas anuales, ha de calcularse el posible deterioro de la inversión financiera:

Cuenta	Participación MotorLand 31.12.2020	Participación MotorLand % final	PN de PTM a 31/12/20	VTC de la participación 31/12/2020*	Provisión s/Audit	Provisión s/Motorland	Diferencia
24040001	1.680.000	20,62%	4.611.761	950.945	729.055	-	729.055

*Patrimonio neto del Parque Tecnológico del Motor x porcentaje de participación de MotorLand

Estas acciones fueron adquiridas a través de una subvención de capital cuyo importe pendiente de imputar a 31 de diciembre de 2020 era de 1.297.729,95 euros. La empresa no ha dotado el deterioro considerando que la diferencia entre el importe del inmovilizado y la subvención pendiente de aplicar es inferior al valor teórico contable del bien.

Valor Adquisición	Valor Inversión	Diferencia
(1.680.000-1.297.729,95) = 382.270	950.945	568.675

Sin embargo, según la consulta 1 del ICAC (BOICAC 25 de abril de 1996), sobre el tratamiento contable de determinadas inversiones financieras objeto de corrección valorativa y los criterios aplicables a una subvención otorgada para su financiación, el gasto producido por la depreciación del bien financiado gratuitamente motiva el registro de un ingreso por la imputación de la subvención que lo financia, de forma que el resultado producido por estos conceptos, en la parte del activo financiada gratuitamente, sea nulo, si bien la depreciación formará parte del resultado ordinario mientras que la imputación del ingreso de la subvención lucirá en la cuenta de pérdidas y ganancias como un resultado extraordinario.

Es decir, las correcciones valorativas realizadas de acuerdo con los criterios establecidos en el Plan General de Contabilidad, a activos financiados gratuitamente, sean de la naturaleza que fueren (reversibles o definitivas) deben tratarse dando de baja definitiva el valor del activo en cuestión y sin que en ningún caso pueda revertir el valor depreciado.

Por lo tanto, debe registrarse el deterioro del bien por 729.055 euros, y la correspondiente imputación de la subvención de capital. Considerando el patrimonio neto de la sociedad participada a 31 de diciembre de 2019, deberían registrarse 492.302 euros en reservas y los 236.753 euros restantes en resultados. Ello sin perjuicio de que la variación en fondos propios de Ciudad del Motor sea nula tal y como señala la Resolución del ICAC citada.

- 2. Inmovilizado no financiero.** Existen partidas incluidas en la cuenta 211, Construcciones, por un importe aproximado de 2.585.954 euros que serían susceptibles de ser contabilizadas en las cuentas 212, Instalaciones técnicas, 213 Maquinaria, 214 Utillaje y 216 Mobiliario atendiendo a su definición, por lo que deberían ser analizadas y reclasificadas, en su caso, en dichas cuentas.

5.3. Incertidumbre material relacionada con la empresa en funcionamiento

En las auditorías de las cuentas anuales realizadas por auditores externos se ha puesto de manifiesto en los últimos ejercicios la existencia de una incertidumbre material que puede generar dudas sobre la capacidad de la sociedad para continuar como empresa en funcionamiento.

Dada la importancia y el efecto que esta incertidumbre supone para la sociedad, la Cámara de Cuentas también ha analizado la capacidad de la empresa para mantenerse en el futuro, coincidiendo en nuestra conclusión con lo señalado por los auditores externos.

El resultado del análisis que exponemos a continuación se complementa con la situación financiera y patrimonial que se desarrolla en el epígrafe 5.5.1 y con el análisis del coste de la actividad del epígrafe 7.1.2 de este informe.

En la nota 2.2 de la memoria de las cuentas anuales de 2020 de Ciudad del Motor de Aragón, se señala que la empresa ha tenido en dicho ejercicio unas pérdidas de 2.282.211 euros y el pasivo corriente ha sido superior al activo corriente en 7.140.054,14 euros, lo que indica que la empresa tiene dificultades para hacer frente a las deudas a corto plazo. Esta situación determina la existencia de una incertidumbre material que puede generar dudas significativas sobre la capacidad de la empresa para continuar como empresa en funcionamiento ya que su dependencia es total del apoyo financiero que le presten sus accionistas.

Desde su creación, la sociedad ha venido recibiendo subvenciones de explotación y capital para realizar su negocio. Además, se han realizado dieciocho ampliaciones de capital (incluyendo una última realizada en 2021) para sufragar las pérdidas reiteradas de la sociedad en todos los ejercicios.

En el ejercicio auditado 2020 y en 2019 se vuelven a producir pérdidas porque los ingresos derivados de las actividades realizadas no alcanzan a cubrir los gastos de la empresa.

En esta circunstancia influye notablemente el coste que suponen las fees o tarifas a abonar a la empresa Dorna S.L. en concepto de los derechos de organización de los grandes premios de velocidad en el circuito, cuyo importe se sitúa en torno a los 8 millones de euros cada año.

En 2020, consecuencia de la pandemia, la actividad de la empresa fue limitada y produjo unos ingresos solo de 5.675.761 euros frente a los 8.728.044 de 2019. Por estas restricciones, se llegó a un acuerdo con la empresa Dorna S.L. según el cual, en 2020 las tarifas relativas a los campeonatos de Superbike y Moto GP en 2020 no se facturaron, suponiendo un ahorro de 8.603.655 euros respecto a lo abonado en 2019. El resto de gastos de explotación se reducen un 9,4 % por las restricciones en la actividad.

RESULTADO DE EXPLOTACIÓN					
Ejercicio	Ingresos	Gastos			Diferencia
		Fees Dorna/Eurosports	Otros	Total	
2019	8.728.043	8.659.460	8.980.005	17.639.465	(8.911.422)
2020	5.675.761	605.805	8.132.709	8.738.514	(3.062.753)

Pese a esta liberación de tarifas, los ingresos obtenidos no fueron suficientes para cubrir los gastos de la sociedad en el ejercicio. Esta circunstancia ilustra la gravedad de la incertidumbre observada

y la dependencia absoluta que tiene la empresa del apoyo financiero de sus accionistas para continuar con su actividad.

Asimismo, pone de manifiesto la necesidad de que la empresa realice otras actividades adicionales a la organización de pruebas deportivas que mejoren su capacidad de autofinanciarse y de equilibrar el resultado negativo.

El resultado del análisis realizado se expone con más detalle en los apartados 5.5 y 7 de este informe.

5.4. Cuestiones clave de auditoría

Las cuestiones clave de la auditoría son aquellas que, según nuestro juicio profesional, han sido de la mayor significatividad en nuestra auditoría específica de diversas áreas de las cuentas anuales del periodo actual. Estas cuestiones han sido tratadas en el contexto de nuestra auditoría en su conjunto y, en la formación de nuestra opinión sobre estas, no expresamos conclusiones por separado sobre estas cuestiones.

Excepto por las cuestiones descritas en las secciones Fundamento de la opinión con salvedades e Incertidumbre material relacionada con la empresa en funcionamiento, hemos determinado que no existen otros riesgos más significativos considerados en la auditoría que se deban comunicar en nuestro informe.

5.5. Otra información

5.5.1. Situación financiera y patrimonial

Balance de situación

El activo de la sociedad está representado prácticamente en su totalidad por el inmovilizado material, formado en su mayoría por las instalaciones que se construyeron para la puesta en marcha del circuito. Las altas producidas corresponden a las compras o construcciones y las bajas a las amortizaciones anuales.

También es significativo el epígrafe de inversiones en empresas del grupo, que recoge la participación de Ciudad del Motor en la sociedad pública Parque Tecnológico del Motor de Aragón, S.A., con un valor contable de 1.680.000 euros. Además de esta participación, se ha dado de alta en el epígrafe de créditos a empresas del grupo el importe resultante de la consolidación fiscal en 2020, que asciende a 3,1 millones de euros (2,3 millones de euros en 2019) y está relacionada con la liquidación del impuesto de sociedades.

BALANCE DE SITUACIÓN				
ACTIVO		2018	2019	2020
A)	ACTIVO NO CORRIENTE	75.321.012	75.407.838	74.480.656
	I. Inmovilizado intangible	22.087	20.116	18.144
	2. Concesiones	22.087	20.116	18.144
	II. Inmovilizado material	73.603.760	71.383.114	69.646.568
	1. Terrenos y construcciones	66.683.403	65.474.745	64.760.128
	2. Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	6.744.986	5.732.998	4.711.069
	3. Inmovilizado en curso y anticipos	175.371	175.371	175.371
	IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	1.680.000	3.989.443	4.800.779
	1. Instrumentos de patrimonio	1.680.000	1.680.000	1.680.000
	2. Créditos a empresas	-	2.309.443	3.120.779
	V. Inversiones financieras a largo plazo	15.165	15.165	15.165
	1. Instrumentos de patrimonio	10.301	10.301	10.301
	5. Otros activos financieros	4.864	4.864	4.864
B)	ACTIVO CORRIENTE	2.338.307	5.443.013	1.654.623
	II. Existencias	17.366	12.940	-
	1. Comerciales	17.366	12.940	-
	III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	658.069	1.023.972	527.835
	1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	446.698	462.704	387.225
	4. Personal	929	213	-
	5. Activos por impuesto corriente	71.180	-	-
	6. Otros créditos con las Administraciones Públicas	139.262	561.055	140.610
	IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo	-	-	9.149
	2. Créditos a empresas	-	-	9.149
	V. Inversiones financieras a corto plazo	14.845	8.829	8.829
	5. Otros activos financieros	14.845	8.829	8.829
	VI. Periodificaciones a corto plazo	66.303	84.968	39.029
	VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	1.581.724	4.312.304	1.069.781
	1. Tesorería	1.581.724	4.312.304	1.069.781
	TOTAL ACTIVO	77.659.319	80.850.851	76.135.279

PASIVO					
Patrimonio neto y pasivo			2018	2019	2020
A)	PATRIMONIO NETO		59.660.435	59.820.558	56.762.349
A-1)	Fondos propios		27.520.146	28.849.693	26.567.482
	I.	Capital	35.647.086	35.536.119	35.536.119
		1. Capital escriturado	35.647.086	35.536.119	35.536.119
	III.	Reservas	(25.990)	(21.435)	(21.435)
		1. Legal y estatutarias	(25.990)	(21.435)	(21.435)
	V	Resultados de ejercicios anteriores	-	-	(6.664.991)
	VII.	Resultado del ejercicio	(8.100.951)	(6.664.991)	(2.282.211)
A-3)	Subvenciones, donaciones y legados recibidos		32.140.289	30.970.865	30.194.867
B)	PASIVO NO CORRIENTE		11.164.538	11.087.106	10.578.254
	II.	Deudas a largo plazo	451.109	763.484	513.297
		5. Otros pasivos financieros	451.109	763.484	513.297
	IV.	Pasivos por impuesto diferido	10.713.429	10.323.622	10.064.956
C)	PASIVO CORRIENTE		6.834.346	9.943.187	8.794.677
	III.	Deudas a corto plazo	1.089.684	1.257.007	1.288.424
		5. Otros pasivos financieros	1.089.684	1.257.007	1.288.424
	IV.	Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo	-	400.000	-
	V.	Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	5.579.918	8.116.805	7.506.047
		1. Proveedores	695.693	-	110.033
		3. Acreedores varios	4.697.233	7.935.608	7.148.463
		4. Personal (remuneraciones pendientes de pago)	8.465	291	1.403
		6. Otras deudas con las Administraciones Públicas	86.151	89.625	89.916
		7. Anticipos de clientes	92.376	91.281	156.232
	VI.	Periodificaciones a corto plazo	164.744	169.375	206
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO			77.659.319	80.850.851	76.135.279

En el Pasivo, dentro de los Fondos Propios, destacan unos resultados negativos totales de 8.947.202 euros, correspondiendo 2.282.211 euros al ejercicio 2020 y el resto a 2019. Esta circunstancia se produce desde el inicio de la actividad social por lo que se hace necesario llevar a cabo operaciones de ampliación y reducción de capital para poder restituir la situación patrimonial de la sociedad y compensar pérdidas.

En 2020 no se ha inscrito ninguna operación de capital, por lo que en dicho año están pendientes de compensación los resultados negativos de 2019.

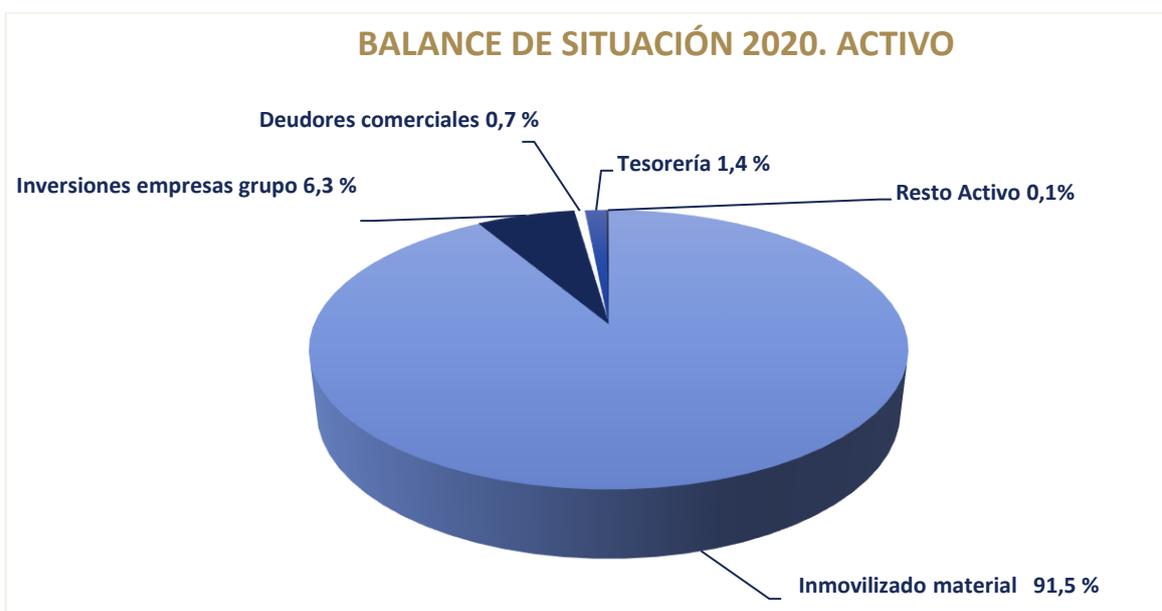
Como partida principal del Patrimonio Neto, la sociedad cuenta con unas subvenciones de capital de 30 millones de euros en 2020 (31 millones en 2019), correspondientes a las subvenciones obtenidas para la financiación de las inversiones de inmovilizado realizadas en la construcción del circuito.

Dentro del pasivo no corriente, los pasivos por impuesto diferido derivados de las diferencias temporarias imponibles ascienden a 10.064.956 euros. La sociedad aplica el régimen de consolidación fiscal en el grupo fiscal CEPA a los efectos del impuesto sobre sociedades desde el ejercicio 2019 al haberse incrementado el porcentaje de participación de CEPA por la ampliación

de capital realizada en dicho ejercicio, a la que acudió en solitario, que supuso el incremento de la participación de la Corporación Empresarial en la sociedad.

Por último, el 77,6 % del saldo de acreedores comerciales corresponde a la deuda pendiente con Dorna S.L. por las tarifas facturadas en 2019 y de las que restaba un saldo de 5.821.423 euros, que fue pagado en 2021.

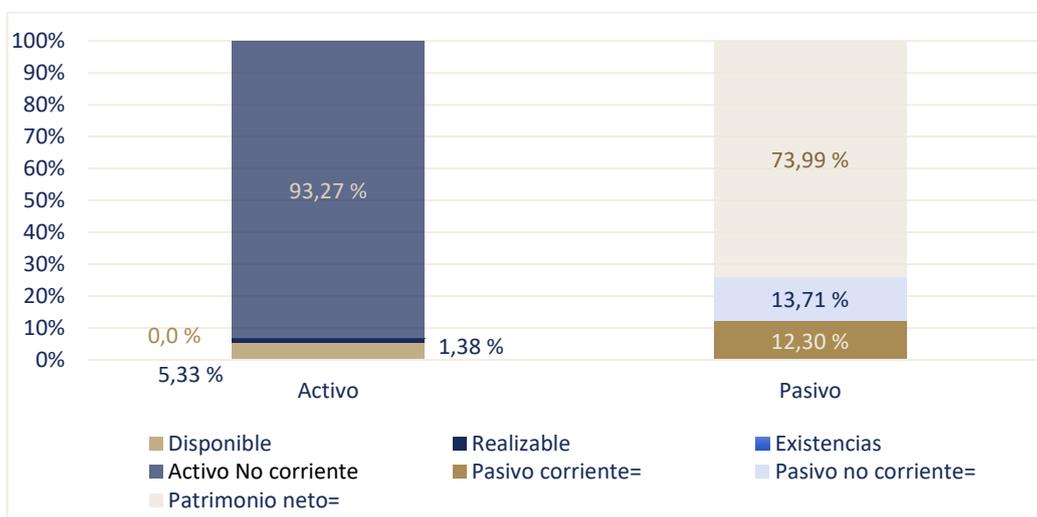
La composición del activo y el pasivo del balance se mantiene en la misma proporción en los ejercicios 2019 y 2020.



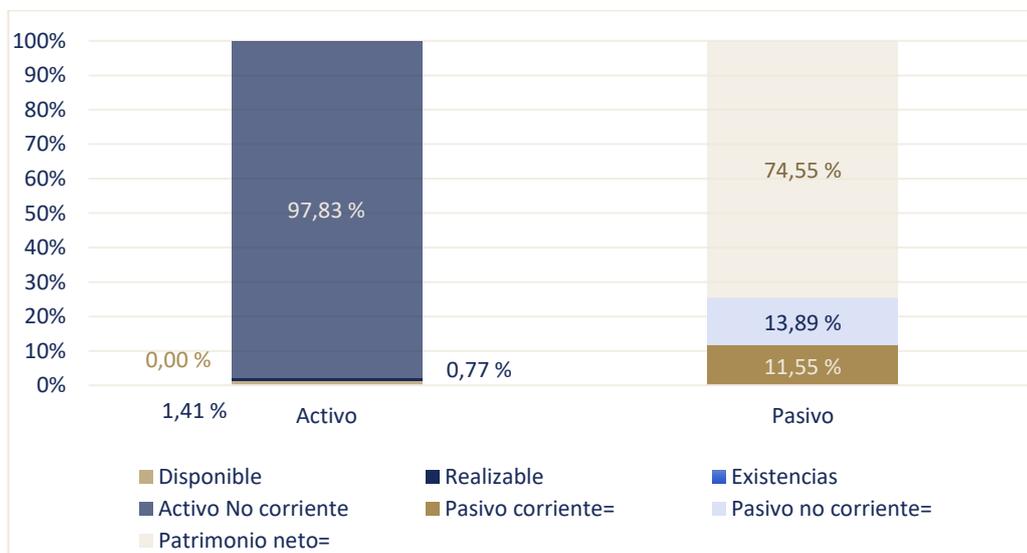
El peso de las masas patrimoniales es el siguiente:

	31/12/2019		31/12/2020	
	Activo	Pasivo	Activo	Pasivo
Disponible	5,33 %		1,41 %	
Realizable	1,38 %		0,77 %	
Existencias	0,02 %		0,00 %	
Activo No corriente	93,27 %		97,83 %	
Pasivo corriente		12,30 %		11,55 %
Pasivo no corriente		13,71 %		13,89 %
Patrimonio neto		73,99 %		74,55 %

A 31 de diciembre de 2019:



A 31 de diciembre de 2020:



Como consideraciones generales para el análisis financiero destacamos lo siguiente:

Análisis Financiero	2019	2020
Activo corriente	5.443.013,41	1.654.623,06
Pasivo corriente	9.943.186,95	8.794.677,20
Fondo de Maniobra (Activo corriente – Pasivo corriente)	(4.500.173,54)	(7.140.054,14)
Realizable (Existencias + deudores)	475.643,89	387.224,32
Disponibile (Tesorería)	4.312.304,16	1.069.781,17
Realizable+ Disponible	4.787.948,05	1.457.005,49
Pasivo corriente	9.943.186,95	8.794.677,20
DIFERENCIA Pasivo corriente- (realizable + disponible)	(5.155.238,90)	(7.337.671,71)

1. El activo corriente ha de ser mayor, y si es posible casi el doble, que el pasivo corriente:

- Si el activo corriente es bastante menor al doble del pasivo corriente, la empresa puede sufrir problemas de liquidez y suspender pagos. Este problema se agrava cuando el activo corriente es menor que el pasivo corriente, ya que el fondo de maniobra es negativo, lo que se denomina suspensión de pagos técnica o teórica.
- Si el activo corriente es bastante mayor al doble del pasivo corriente, la empresa puede estar infrutilizando sus activos corrientes y obtener de ellos poca rentabilidad por tener un exceso de estos.

En este caso, el fondo de maniobra es negativo y por un importe cada vez más elevado, llegando a los 7,1 millones de euros en 2020, lo que sitúa a la empresa en un escenario de incertidumbre en su mantenimiento.

2. El realizable más el disponible han de igualar, aproximadamente, el pasivo corriente:

- Si el realizable más el disponible son menores que el pasivo corriente es posible que la empresa tenga problemas para atender pagos, que es lo que sucede con las cifras de balance analizadas, lo que refrenda el resultado del fondo de maniobra.

3. Los fondos propios han de ascender al 40% o 50% del total del patrimonio neto más pasivo.

- Si los fondos propios representan menos del 40 %, la empresa está descapitalizada y excesivamente endeudada. La descapitalización puede producirse como consecuencia de pérdidas importantes y/o continuadas que pueden llevar a la necesidad de reducir el capital.
- Como se observa en el pasivo de la sociedad y por los resultados negativos que va teniendo a lo largo de los años, la empresa esta descapitalizada y por ello ha realizado operaciones acordeón, de ampliación y reducción de su capital, para intentar revertir o mejorar esta situación, pero necesita verdaderamente un plan de viabilidad efectivo para que esta situación mejore.

En detalle, los distintos ratios relativos a las cifras del balance: de liquidez, de endeudamiento, de estructura del activo y de autofinanciación arrojan los siguientes resultados en los dos últimos ejercicios:

Ratios de liquidez

Ratios de liquidez	Fórmula	Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2020
Ratio de liquidez (o solvencia corriente)	Activo corriente / Pasivo corriente	0,547	0,188
Ratio de tesorería (Prueba del ácido)	(Disponible + Realizable) / Pasivo corriente	0,546	0,188
Ratio de disponibilidad	Disponible / Pasivo corriente	0,434	0,122
Necesidades de fondo de maniobra	Fondo de maniobra - Capital de trabajo necesario	2.579.720	(161.842)
Ratio de fondo de maniobra sobre deudas	Fondo de maniobra / Pasivo corriente	(0,453)	(0,812)

Ratio de liquidez. El fondo de maniobra de la sociedad (activo corriente – pasivo corriente) es negativo: el pasivo corriente es mayor, por lo que esta ratio en los dos ejercicios es menor que 1. Como señalábamos, si esta ratio es menor que 1 es posible que la empresa esté en suspensión de pagos ya que con el activo a corto plazo de la empresa no se puede hacer frente al pasivo a corto plazo.

Ratio de tesorería. Esta ratio ha de situarse entre 0,75 y 1. En Ciudad del Motor, no llega a 0,55. En este caso, al no ser las existencias de la sociedad una partida representativa, no difiere del cálculo con la ratio de liquidez y se llega a las mismas conclusiones señaladas anteriormente.

Ratio de disponibilidad. La tesorería de la sociedad muestra unos valores significativos sobre todo en 2019 por lo que esta ratio oscila entre 0,1 y 0,3 mostrando valores razonables, aunque experimenta una gran caída en 2020 por la disminución de ingresos consecuencia de la pandemia.

Necesidades de fondo de maniobra. El capital de trabajo necesario (activo corriente-pasivo corriente) indica la parte de las necesidades de tipo cíclico cuya financiación no está cubierta por la financiación de los recursos cíclicos, es decir, es el fondo de maniobra que realmente necesita la empresa para financiar su explotación. Si las necesidades de fondo de maniobra son menores a cero, existe un déficit de fondo de maniobra y la empresa necesita financiar su explotación y tiene necesidades de tesorería. En este caso, la ratio pasa a tener un valor negativo en 2020 derivado en gran parte por la disminución de la cifra de tesorería en dicho ejercicio.

Ratio de fondo de maniobra sobre deudas a corto plazo. El valor óptimo de esta ratio tiene que estar entre 0,5 y 1, valores muy lejanos a lo que se refleja en el balance.

Ratios de Endeudamiento

Ratios de endeudamiento	Fórmula	Saldo al 31/12/2018	Saldo a 31/12/2019
Ratio de endeudamiento	Exigible / Total patrimonio neto más pasivo	0,232	0,260
Ratio de autonomía financiera	Patrimonio neto / Deudas	3,315	2,844
Ratio de garantía (Solvencia total)	Activo total / Deudas	4,315	3,844
Ratio de calidad de la deuda	Pasivo corriente / Deudas	0,380	0,473

La sociedad se ha financiado históricamente a partir de las subvenciones recibidas y las pérdidas acumuladas desde su constitución se han compensado con ampliaciones y reducciones de capital por lo que, razonablemente, los ratios de endeudamiento dan valores óptimos:

Ratio de endeudamiento. El exigible de la empresa no tiene un volumen significativo en el total del pasivo, por lo que las deudas de la sociedad no suponen un peso importante en la misma.

Ratio de autonomía financiera. Muestra lo mismo que la ratio de endeudamiento: el patrimonio neto y los fondos propios de la sociedad son mucho más elevados que sus deudas.

Ratio de garantía. Puesto que las deudas de la empresa no tienen un importe significativo, el volumen de activo sobre estas deudas es muy superior.

Ratio de calidad de la deuda. Cuanto menor sea el valor de esta ratio, mejor es la calidad de la deuda en lo que al plazo se refiere. En este caso, la ratio es menor de 0,5 en los dos ejercicios examinados.

Ratios de Estructura del Activo

Ratios de estructura del activo	Fórmula	Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2020
Inmovilización	Activo no corriente / Activo	0,933	0,978
Importancia del activo circulante	Activo corriente / Activo	0,067	0,022
Ratio de autofinanciación	Activo no corriente / Patrimonio neto	1,261	1,312

Inmovilización: la principal partida del balance es el activo no corriente y en él el inmovilizado material, que supone el 97,8 % de su total.

Importancia del activo circulante: Si el inmovilizado material es muy significativo, el peso del activo corriente es mínimo. Los activos corrientes son importantes en toda empresa puesto que con ellos se realizan las operaciones comerciales, se pagan los gastos de personal, se adquieren activos fijos, y se pagan sus pasivos. Por ello esta ratio refleja dificultades para realizar las operaciones a corto plazo.

Ratio de autofinanciación: Si la ratio es mayor que 1 indica que existe financiación externa del activo. En este caso, las subvenciones de capital procedentes de los accionistas de la empresa financian gran parte del activo no corriente.

Autofinanciación

Autofinanciación	Fórmula	Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2020
EBITDA	Resultado de explotación + Depreciación + Amortización	(8.034.698)	(2.199.558)

Dados los resultados negativos y continuados de la sociedad y, considerando que en ellos tiene más peso el volumen de los gastos en servicios exteriores que los gastos de amortizaciones, el EBITDA (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciación y amortización) es negativo, lo que muestra la incapacidad de la sociedad para generar un beneficio bruto de explotación positivo.

Cuenta de Resultados

Cuenta de resultados	2018	2019	2020
Importe neto de la cifra de negocios	4.983.511	4.587.727	1.433.090
Aprovisionamientos	(1.513.016)	(1.639.699)	(1.390.537)
Otros ingresos de explotación	2.555.457	2.581.084	2.808.007
Gastos de personal	(1.972.691)	(2.052.082)	(2.089.893)
Otros gastos de explotación	(11.123.794)	(11.511.729)	(2.960.225)
Amortización del inmovilizado	(2.486.977)	(2.435.409)	(2.297.859)
Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	1.606.874	1.559.232	1.434.664
Deterioro y resultado por enajenaciones del inmovilizado	(201)	-	-
Otros resultados	(6.578)	(546)	-
RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	(7.957.415)	(8.911.422)	(3.062.753)
Ingresos financieros	12	44	28
Gastos financieros	(143.547)	(37.700)	(30.720)
Diferencias de cambio	(1)	-	(7)
RESULTADO FINANCIERO	(143.536)	(37.656)	(30.699)
RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	(8.100.951)	(8.949.078)	(3.093.452)
Impuestos sobre beneficios	-	2.284.087	811.241
RESULTADO DEL EJERCICIO PROCEDENTE DE OPERACIONES CONTINUADAS	(8.100.951)	(6.664.991)	(2.282.211)
RESULTADO DEL EJERCICIO	(8.100.951)	(6.664.991)	(2.282.211)

En el área de ingresos, en 2020 la crisis sanitaria mundial afecta a la cifra de negocios de la empresa al limitar su actividad. Así, de los 4,6 millones de euros obtenidos en 2019, (que supusieron una disminución del 7,94 % respecto al ejercicio 2018), en 2020 el importe se sitúa en 1.433.090 euros.

Sin embargo, se mantiene la partida de otros ingresos de explotación cuya magnitud principal, en todos los ejercicios, es la subvención otorgada por el IAF para el funcionamiento de la empresa por 2.500.000 euros. En 2020, pese al descenso de la actividad, esta subvención se incrementa hasta 2.780.000 euros para cubrir un posible déficit de tesorería futuro previsto por la empresa por el descenso de sus ingresos.

En tercer lugar, figura la imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero. Se corresponden con la amortización de activos financiados por subvenciones de capital recibidas en ejercicios anteriores. Éstas fueron concedidas a partir de 2007 por Contrato-Programa, por el que el IAF financió las inversiones y gastos que realizó la sociedad en los ejercicios 2008 a 2011 (58.531.306 €). A 31 de diciembre de 2020 todavía se dispone de un importe pendiente de imputar a resultados de 29.897.849 euros (30.581.057 euros a 31 de diciembre de 2019) correspondiente a dicho Contrato-Programa.

En el área de gastos desciende la cifra de aprovisionamientos, aunque en menor medida que la disminución de los ingresos derivados de la actividad. Por el contrario, los gastos de personal no presentan apenas variación entre ejercicios y llevan una línea ascendente desde 2018.

Respecto a los gastos de explotación, su evolución muestra un crecimiento en 2019 de un 3,49 % frente a la disminución en 2020 del 74 % por el impacto de la crisis sanitaria.

Dentro de ellos, la partida más relevante es la de servicios exteriores, que en 2019 ascendió a 11.157.095 euros, y que se ha reducido en 2020 hasta los 559.000 euros por el descenso de la actividad y los gastos que conlleva pero fundamentalmente por los gastos de derechos de organización de pruebas a pagar a Dorna S.L., cuyo importe en 2019 fue de 8.659.460 euros, que se reducen a 55.805 euros en 2020 al haberse modificado los contratos relativos a Moto GP y SBK para paliar los efectos de la pandemia en dicho ejercicio y establecerse la tarifa en 1 euro por cada uno de estos dos eventos.

Por último, respecto a la amortización del inmovilizado en función de su vida útil, la variación entre los diferentes ejercicios no es significativa.

Ratios de la Cuenta de Resultados

Ratio	Fórmula	31/12/2019	31/12/2020
Cuenta de Pérdidas y Ganancias	Consumos (aprovisionamientos) / ventas	(35,74 %)	(97,03 %)
	Servicios exteriores / ventas	(243,19 %)	(179,80 %)
	Gastos financieros / ventas	(0,82 %)	(2,14 %)
	Amortizaciones / ventas	(53,09 %)	(160,34 %)
	Gastos de personal / ventas	(44,73 %)	(145,83 %)
Plazo de cobro (días)	Saldo de clientes * 365 / (importe neto cifra negocios + IVA) (IVA 21 %) expresado en días	67,3	111,1
Plazo de pago (I) (días)	Saldos de proveedores + acreedores) * 365 / (compras + servicios exteriores + IVA) (IVA 21 %)	191,3	570,7
Plazo de pago (II) (días)	Saldo de proveedores * 365 / (compras + IVA) / (IVA 21 %)	1.493,2	1.628,3
Morosidad	Deterioro operaciones comerciales/ clientes (importe bruto)	34,16 %	51,65 %
PMP Ley Estabilidad Presupuestaria	Ratio de operaciones pendientes de pago	130,74	202,30

Respecto a la *ratio de aprovisionamientos sobre ventas*, a pesar del descenso de las ventas de entradas por no haber podido realizar los eventos con asistencia de público debido a la pandemia, la cifra de aprovisionamientos ha decrecido en menor medida, lo que ha hecho que esta ratio crezca en 2020.

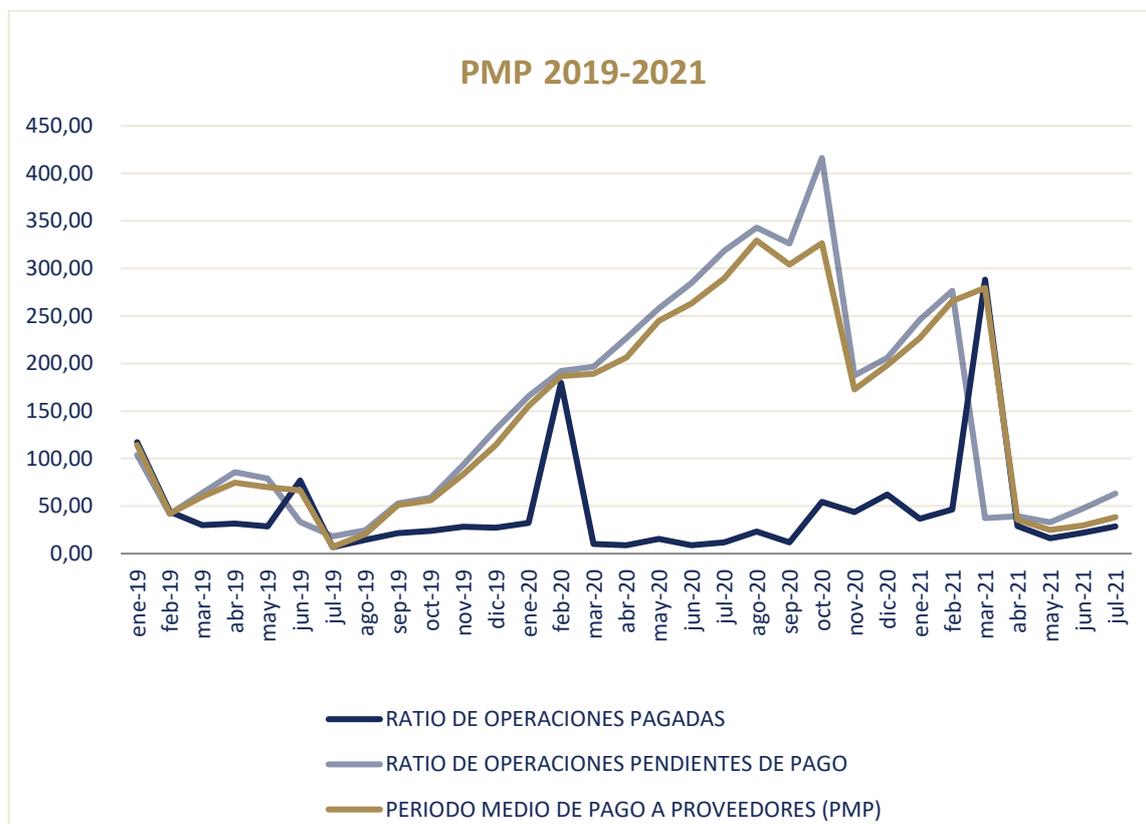
En la *ratio de servicios exteriores sobre ventas*, pese a haber disminuido de forma muy acusada los gastos por servicios exteriores y con ello su porcentaje sobre las ventas, se muestra que dichos gastos siguen siendo mayores que el importe de la cifra de negocios y esta es la causa de los resultados negativos de la empresa año tras año.

El incremento de la *ratio de amortizaciones sobre ventas* es normal ya que, mientras la cifra de negocios ha disminuido, las amortizaciones se han mantenido estables al no haber grandes variaciones en las partidas de inmovilizado.

La *ratio de gastos de personal sobre las ventas* empeora, lógicamente, por la menor actividad de la Empresa y el incremento de los gastos de personal.

Por último, los *períodos de pago y cobro* se han incrementado en 2020, así como el *periodo medio de pago a proveedores* del Real Decreto 1040/2017, de 22 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 635/2014, de 25 de julio, por el que se desarrolla la metodología de cálculo del periodo medio de pago a proveedores de las Administraciones Públicas y las condiciones y procedimiento de retención de recursos de los regímenes de financiación, previstos en la Ley Orgánica 2/2012, de

27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera. En diciembre de 2019 la ratio de operaciones pendientes de pago era de 130,74 y en 2020 asciende hasta 202,30.



Fuente: Gobierno de Aragón

5.5.2. Fondos propios

El circuito de MotorLand empezó a funcionar en 2006 con las primeras competiciones en los circuitos de karting y offroad. El circuito de velocidad empezó en 2009.

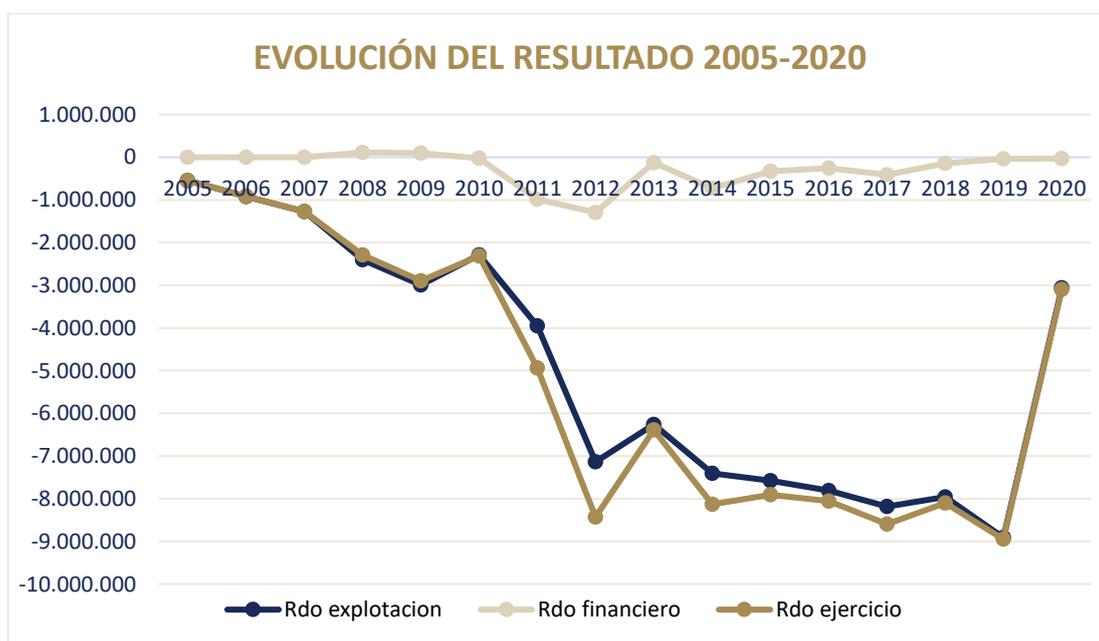
Desde el inicio de la actividad los ingresos generados por esta no han sido suficientes para sufragar los resultados negativos de cada ejercicio, que se detallan en el cuadro y gráfico siguientes.

El Gobierno de Aragón, directamente o a través del IAF ha otorgado subvenciones de capital para cubrir la inversión inicial en el circuito y subvenciones de explotación anuales para el funcionamiento y pago de gastos ordinarios, que se analizan en el epígrafe 5.5.3. siguiente, pero que tampoco han sido suficientes para mantener la empresa fuera de las causas de disolución, dado el importe creciente de las pérdidas anuales. Por ello, para poder mantener viva la sociedad, se han ido realizando a lo largo de los años operaciones de ampliación y/o reducción de capital.

La financiación recibida el Gobierno de Aragón, a través del IAF, proviene del Fondo de Inversiones de Teruel. Con este origen, hasta el ejercicio 2019 Ciudad del Motor ha recibido 91,3 millones de euros destinados a la inversión en el circuito de Motorland y 64 millones destinados a la realización de las ampliaciones de capital necesarias para la gestión de los resultados negativos y evitar la disolución legal de la empresa.

Ejercicio	Resultado de Explotación	Resultado Financiero	Resultado del Ejercicio
2.005	(543.321)	-	(543.321)
2.006	(916.852)	-	(916.852)
2.007	(1.269.494)	-	(1.269.494)
2.008	(2.399.904)	111.898	(2.288.006)
2.009	(2.993.998)	100.969	(2.893.029)
2.010	(2.289.408)	(22.278)	(2.311.686)
2.011	(3.949.588)	(985.092)	(4.934.680)
2.012	(7.138.758)	(1.291.383)	(8.430.141)
2.013	(6.261.911)	(127.683)	(6.389.594)
2.014	(7.405.790)	(722.834)	(8.128.624)
2.015	(7.579.638)	(325.580)	(7.905.218)
2.016	(7.805.556)	(251.999)	(8.057.555)
2.017	(8.185.247)	(410.600)	(8.595.847)
2.018	(7.957.415)	(143.535)	(8.100.951)
2.019	(8.911.422)	(37.656)	(8.949.078)
2.020	(3.062.753)	(30.699)	(3.093.452)

Fuente: Cuentas Generales de la Comunidad Autónoma. Gobierno de Aragón



El cambio de tendencia en 2020 es coyuntural: las restricciones a la actividad principal de la empresa, que es la organización de eventos en el circuito, producidas por la pandemia del COVID-19, supusieron la suspensión de algunos eventos y la celebración sin público de los llevados a cabo y determinaron la modificación parcial de los contratos para la celebración del campeonato mundial de Moto GP y de Superbike en 2020, según la cual la contraprestación a pagar por Ciudad de Motor a Dorna S.L. ascendería a 1 euro para cada uno de los eventos de estos campeonatos si estos se realizaban a puerta cerrada, como así ocurrió.

En los ejercicios anteriores, el pago de los derechos de organización a Dorna S.L. por estas dos pruebas se situaba en torno a los 8 millones de euros, por lo que la disminución del resultado del ejercicio se debe fundamentalmente a esta circunstancia.

Para contrarrestar las pérdidas continuadas, además de subvenciones de capital para atender a la inversión en el inmovilizado y de explotación anuales para el funcionamiento de la empresa, los accionistas han realizado ampliaciones sistemáticas de capital. Desde la constitución de la sociedad, el 14 de diciembre de 2001, hasta el 30 de mayo de 2018 se llevaron a cabo quince ampliaciones de capital por un importe total de 72.867.550 euros.

En los meses de junio de 2018 y mayo de 2019 se realizaron dos operaciones acordeón, de reducción de capital y posterior ampliación por un importe neto de -40.381.431 euros que situaron el capital en 35.536.118,54 euros a 31 de diciembre de 2020.

Por último, el 15 de abril de 2021 se realiza una nueva ampliación de capital, de 8.999.997,44 euros, para hacer frente a los pagos de la actividad del ejercicio 2019, por lo que el capital de la sociedad, a fecha de redacción de este informe, asciende a 44.536.116 euros.

El cuadro siguiente recoge pormenorizadamente las dieciocho ampliaciones de capital realizadas:

Nº ampliación	Fecha acuerdo	Capital Social		Concepto
		Importe	Acumulado	
		305.000,00	305.000,00	Constitución de la Sociedad Anónima " Ciudad del Motor de Aragón, S.A."
1	12/08/2002	1.051.640,00	1.356.640,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Extraordinaria y Universal.
2	06/02/2003	600.911,00	1.957.551,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Extraordinaria y Universal.
3	08/03/2004	1.802.916,00	3.760.467,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Extraordinaria y Universal.
4	01/06/2004	2.102.975,00	5.863.442,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Universal.
5	21/11/2005	5.327.740,00	11.191.182,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Universal.
6	17/06/2006	11.204.175,00	22.395.357,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Universal.
7	13/06/2007	5.623.590,00	28.018.947,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Universal.
8	18/12/2012	6.999.811,00	35.018.758,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Extraordinaria y Universal.
9	25/02/2014	6.999.811,00	42.018.569,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Extraordinaria y Universal.
10	17/12/2014	6.999.811,00	49.018.380,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Extraordinaria y Universal.
11	23/05/2016	6.999.811,00	56.018.191,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Universal.
12	21/11/2016	3.404.410,00	59.422.601,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Extraordinaria y Universal.
13	30/05/2017	6.999.994,00	66.422.595,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Universal.
14	13/12/2017	1.495.110,00	67.917.705,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Extraordinaria y Universal.
15	22/05/2018	7.999.845,00	75.917.550,00	Ampliación Capital Social, acuerdo Junta General Universal.
16	28/06/2018	(60.821.158,50)	15.096.391,50	Ampliación y Reducción Capital Social, acuerdo Junta General Extraordinaria y Universal.
	28/06/2018	20.550.694,52	35.647.086,02	
17	23/05/2019	(8.110.961,04)	27.536.124,98	Ampliación y Reducción Capital Social, acuerdo Junta General Universal
	23/05/2019	7.999.993,56	35.536.118,54	
18	15/04/2021	8.999.997,44	44.536.115,98	Ampliación de capital, acuerdo Junta General Universal

Las ampliaciones de capital realizadas a partir de junio de 2018 (nº 16 a 18) han sido íntegramente suscritas por la Corporación Pública Empresarial de Aragón, por lo que la composición del accionariado ha variado:

Ejercicio	% participación CEPA	% participación DPT	% participación Ayuntamiento Alcañiz
Hasta 06-2018	60,00	20,00	20,00
28-06-2018	83,06	8,47	8,47
23-05-2019	86,87	6,56	6,56
15-04-2021	89,53	5,23	5,23

5.5.3. Subvenciones de explotación y capital

Subvenciones de explotación

Desde el ejercicio 2010 Ciudad del Motor de Aragón ha venido recibiendo subvenciones de explotación para atender a sus gastos de funcionamiento. Es el IAF quien otorga la mayor parte de la subvención anual:

Subvenciones de explotación	
Ejercicio	Importe
2010	1.508.948
2011	5.117.030
2012	2.507.596
2013	3.544.210
2014	3.004.840
2015	3.000.000
2016	2.504.600
2017	2.503.326
2018	2.500.762
2019	2.535.510
2020	2.784.589
TOTAL	31.511.411

Fuente: Cuentas Generales de la Comunidad Autónoma. Gobierno de Aragón

En 2020, la subvención del IAF experimenta un aumento de 280.000 euros respecto a 2019 para hacer frente a una previsión de un futuro déficit de tesorería indicado por la empresa. Esta puso de manifiesto que esperaba tener una tesorería negativa de 280.480 euros habida cuenta de las restricciones de actividad derivadas de la pandemia que afectaban a los cobros y pagos del ejercicio. Ello sin considerar el pago de la deuda con Dorna S.L correspondiente al ejercicio 2019 por importe de 5,8 millones de euros.

En 2021 se ha realizado una ampliación de capital de 8.999.997 euros que ha permitido hacer frente a los pagos pendientes y restablecer la situación de tesorería.

Como adelanto del análisis de costes que se expone en el epígrafe 7.1 de este informe, señalar que los ingresos por subvenciones de explotación se imputan por la empresa en su práctica totalidad al centro denominado “General” en lugar de imputarlas a los distintos centros de gasto, lo que sería más razonable para determinar los costes reales de cada uno de ellos ya que estas subvenciones tienen como destino el funcionamiento de la actividad empresarial.

Subvenciones de capital

Desde el ejercicio 2007, Ciudad del Motor ha recibido subvenciones de capital procedentes del FITE para poder realizar la construcción y las necesarias inversiones en el circuito Motorland. El detalle bruto de las subvenciones de capital a 31 de diciembre de 2020 es el siguiente:

Año	Empresa	Concepto	Importe
2007	IAF	Contrato Programa 2007	7.452.537,80
2008	IAF	Contrato Programa 2008	12.500.000,00
2009	IAF	Contrato Programa 2009	12.211.994,61
2009	IAF	Contrato Programa 2010	9.500.000,00
2009	IAF	Contrato Programa 2011	12.247.694,00
2009	Ministerio de Industria, Turismo y Comercio	Actualización préstamos tipo 0	298.816,04
2010	IAF	Adenda contrato programa 2010	1.000.000,00
2010	DGA	Creación y adaptación de aparcamientos	1.000.000,00
2010	DGA	Fomento actividad del sector de la automoción	1.000.000,00
2010	Ayuntamiento de Alcañiz y DPT	Accesos aparcamiento Motorland	167.957,80
2011	IAF	Adenda contrato programa 2011	1.752.306,00
2020	IAF	Emisario aguas Pluviales	400.000,00
TOTAL			59.531.306,25

Se ha analizado si el importe de las subvenciones de capital traspasadas a resultados en 2020 es acorde con los bienes que están subvencionando y la conclusión es satisfactoria: la sociedad traspasa al resultado del ejercicio las subvenciones de capital en función de la amortización de los bienes que subvenciona de acuerdo con lo dispuesto en las normas contables.

En 2020 figura en la contabilidad una subvención de capital para la emisión de aguas pluviales por importe de 400.000 euros concedida por el IAF el 17 de junio de 2019. En dicho ejercicio se registró como una deuda con empresas del grupo y en 2020, una vez llevada a cabo la construcción del emisario de aguas pluviales, se ha procedido a registrar la subvención de capital y traspasar al resultado del ejercicio la parte correspondiente.

En total, en 2020, se han aplicado a resultados 1.434.664 euros de estas subvenciones de capital.

5.5.4. Ingresos y gastos de explotación

Además de las subvenciones de explotación y la imputación a resultados de las subvenciones de capital, el importe neto de la cifra de negocios constituye la tercera vía de ingresos de la sociedad. El efecto negativo de la pandemia se observa en esta cifra, que disminuye un 69 % respecto a 2019.

Ingresos	Saldo a 31/12/2019	Saldo a 31/12/2020
Importe neto de la cifra de negocios	4.587.727	1.433.090
Subvenciones de explotación	2.535.510	2.784.589
Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	45.574	23.419
Imputación de subvenciones de capital	1.559.232	1.434.664
Ingresos financieros	44	28
TOTAL	8.728.086	5.675.788

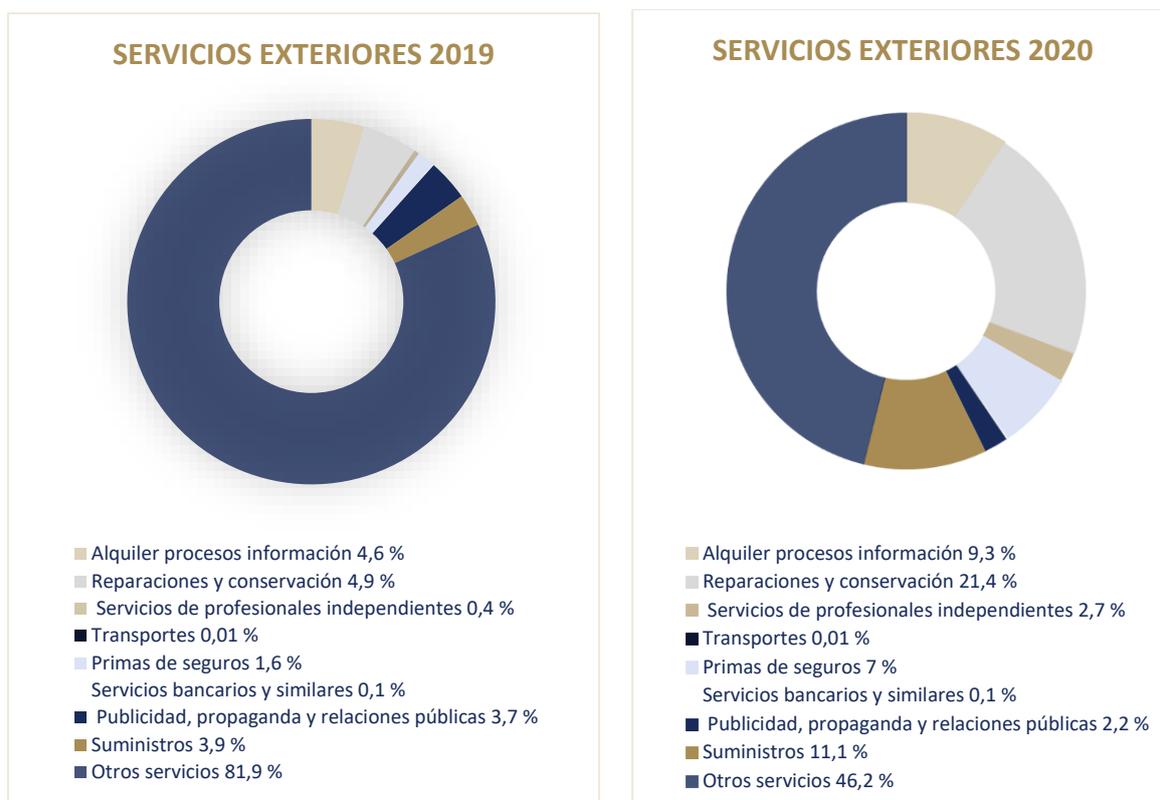
La cifra de negocios se desglosa de la siguiente manera atendiendo a las actividades llevadas a cabo por la empresa:

Concepto ingreso	2019	2020
Ventas tienda	1.850	-
Servicios I+D	20.584	14.022
Ingresos SBK	149.957	27.249
<i>Entradas SBK</i>	<i>134.425</i>	<i>-</i>
<i>Área VIP</i>	<i>8.060</i>	<i>-</i>
<i>Otros</i>	<i>7.473</i>	<i>27.249</i>
Ingresos Moto GP	1.785.643	37.242
<i>Entradas Moto GP</i>	<i>1.612.391</i>	<i>-</i>
<i>Área VIP</i>	<i>130.874</i>	<i>-</i>
<i>Otros</i>	<i>42.377</i>	<i>37.242</i>
ingresos FIM CEV	42.302	32.674
Cánones cafetería	138.408	9.769
Ingresos velocidad	2.210.643	1.144.036
Ingresos karting	166.965	52.432
Ingresos circuito tierra	71.375	53.939
Ingresos turismo	-	61.728
TOTAL	4.587.727	1.433.090

Los gastos de la sociedad en 2020 mantienen unas cifras similares en sus epígrafes respecto al ejercicio anterior, con la importante excepción del epígrafe de servicios exteriores que sí experimenta una gran disminución: de representar el 63% del total de gastos en 2019 pasa a ser únicamente el 29% en 2020. En esta partida se recogen todos los gastos relativos a la organización de eventos que, por la crisis sanitaria, en 2020 se redujeron a la mitad de los celebrados en 2019 y además lo fueron a puerta cerrada con la consiguiente disminución tanto en los ingresos por venta de entradas como en los gastos de desarrollo de las pruebas en cuanto a la asistencia de público se refiere.

Gastos	2019	2020
Aprovisionamientos	1.639.699	1.390.537
Gastos de personal	2.052.082	2.089.893
Otros gastos de explotación	11.511.729	2.960.225
Servicios exteriores	11.157.095	2.576.669
Tributos	317.565	340.808
Provisiones	9.381	41.944
Otros gastos de gestión corriente	27.688	804
Amortización del inmovilizado	2.435.409	2.297.859
Otros resultados	546	-
Gastos financieros	37.700	30.720
Diferencias de cambio	-	7
TOTAL	17.677.164	8.769.241

Esta circunstancia especial ha supuesto el cambio de distribución de los gastos de la empresa incluidos en este epígrafe respecto de la habitual de ejercicios anteriores.



SERVICIOS EXTERIORES				
Nº Cuenta	Saldo	Saldo	Variación absoluta	Variación relativa
	31/12/2019	31/12/2020		
621 – Arrendamientos y cánones	516.687,78	238.422,41	(278.265,37)	(53,86) %
622 - Reparaciones y conservación	541.997,85	552.577,95	10.580,10	1,95 %
623 - Servicios de profesionales independientes	49.034,86	69.358,11	20.323,25	41,45 %
624 - Transportes	653,31	192,93	(460,38)	(70,47) %
625 - Primas de seguros	174.566,96	181.281,55	6.714,59	3,85 %
626 - Servicios bancarios y similares	7.962,33	3.349,50	(4.612,83)	(57,93) %
627 - Publicidad, propaganda y relaciones públicas	406.697,04	57.063,22	(349.633,82)	(85,97) %
628 – Suministros	319.292,81	285.139,51	(34.153,30)	(10,70) %
629 – Otros servicios	9.140.202,30	1.189.283,85	(7.950.918,45)	(86,99) %
TOTAL SERVICIOS EXTERIORES	11.157.095,24	2.576.669,03	(8.580.426,21)	(76,91) %

Atendiendo a las distintas partidas, las principales variaciones entre 2019 y 2020 son las siguientes:

1. La principal partida, **Otros servicios**, recoge los pagos en concepto de tarifa o fee por la organización de pruebas de motociclismo. Estos importes son facturados por Dorna S.L y Eurosports y su evolución desde 2017 ha sido la siguiente:

Evento	2017	2018	2019	2020
FIM CEV	55.805	55.805	55.805	55.805
SUPERBIKE	600.000	750.000	900.000	-
MOTO GP	7.261.434	7.497.277	7.703.655	-
WTCR FIA	-	-	-	550.000
TOTAL	7.917.239	8.303.082	8.659.460	605.805

Como se observa en el cuadro anterior los gastos de celebración de los principales eventos realizados por la empresa se habían incrementado un 9 % acumulativo de 2017 a 2019, incrementándose, además, los gastos en la celebración de las carreras de SBK un 50% en dos años y un 6% en las carreras de Moto GP en los mismos ejercicios.

Mientras estos gastos aumentan anualmente, los ingresos de la sociedad por la venta de entradas se mantienen constantes y no se producen aumentos significativos en el resto de ingresos que pueda percibir la sociedad, lo que hace que los márgenes negativos cada vez vayan empeorando.

En 2020, consecuencia de la pandemia se redujo la tarifa por derechos de organización a 1 euro para los campeonatos del Moto GP y SBK al modificarse el contrato al efecto. Ello ha supuesto que, pese al descenso de ingresos, al no ser posible la venta de entradas a los campeonatos ni la generación de otro ingreso de publicidad, etcétera, asociados a la presencia de público, se haya producido una pérdida en el ejercicio mucho menor que la de años anteriores, ya que los derechos de organización constituyen el principal gasto de la actividad social.



2. La partida de *arrendamientos y cánones*, que incluía el arrendamiento de gradas y televisiones, ve también reducido su saldo en consonancia con la limitación habida en la celebración de los distintos eventos descendiendo un 77 % respecto a 2019.
3. *Reparaciones y conservación*. Esta cuenta ha crecido en 2020 en un 2 %, al llevarse a cabo trabajos de reparación aprovechando la menor actividad (cambios en los sistemas de baterías SAIS, reparaciones en el muro de la escollera, pintado de pianos, acondicionamiento de la pista y mantenimiento eléctrico entre otros).
4. *Publicidad*. Al igual que la partida de alquileres, este gasto está muy vinculado a la celebración de eventos deportivos por lo que se ha producido una disminución importante, del 86 %, pasando de 407.000 euros en 2019 a 57.000 en 2020.
5. *Suministros*. De la misma forma que anteriores partidas, es razonable que los gastos por suministros disminuyan al no haberse celebrado determinados eventos en 2020. No obstante, se han mantenido los costes fijos de suministros y por ello la disminución observada es menor que la de otras partidas. Además, algunos gastos, como Internet, presentan un incremento, al haber tenido que adecuarse a las necesidades tecnológicas de la pandemia.

6. AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO

6.1. Conclusión de la auditoría de cumplimiento de la legalidad

El resultado del trabajo de fiscalización efectuado en las áreas de personal y contratación en el ejercicio 2020 ha puesto de manifiesto los incumplimientos de legalidad e incidencias que se expresan en el apartado 6.2. Fundamento de la conclusión sobre el cumplimiento de la legalidad.

6.2. Fundamento de la conclusión sobre el cumplimiento de la legalidad

6.2.1. Área de personal

1. Relación de puestos de trabajo

El Gobierno de Aragón, por Acuerdo de 19 de junio de 2018, tomó conocimiento de la aprobación de la plantilla del personal laboral de la sociedad y fijó las retribuciones básicas y complementarias, acordando que tales retribuciones serán actualizadas conforme a lo que se establezca cada año en la Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón. Estas están homologadas de acuerdo con lo establecido en la Ley 1/2017, de 8 de febrero, de medidas de racionalización del régimen retributivo y de clasificación profesional del personal directivo y del resto de personal al servicio de los entes del sector público institucional de la Comunidad Autónoma de Aragón, e incorporan las fijadas en el Portal de Transparencia.

La CEPA remitió a la sociedad, el 14 de mayo de 2019, el “Procedimiento para la modificación de la relación de puestos de trabajo en las sociedades mercantiles autonómicas participadas por la Corporación”, documento inclusivo de la plantilla y las retribuciones, en el que indicaba la necesidad de realizar, al menos con periodicidad anual, una revisión de los documentos que la conforman.

Este procedimiento supone, en primer lugar, la aprobación de la plantilla y retribuciones por el Consejo de Administración. A continuación, la CEPA emitirá un informe sobre dicha relación y si es favorable trasladará la decisión al Gobierno de Aragón para su toma de conocimiento y proceder a su publicación en el Portal de Transparencia, con lo que adquirirá el carácter de definitiva.

En el ejercicio 2020, mediante acuerdo del Consejo de Administración de 22 de julio de 2020, se aprueban los documentos que componen la relación de puestos de trabajo, entendida como el conjunto de la plantilla y las retribuciones, actualizados a 1 de julio de 2020, incluyendo las modificaciones habidas en los ejercicios 2018 a 2020.

Sin embargo, aún está pendiente la emisión de informe por la Corporación Empresarial Pública de Aragón, así como la toma de conocimiento por el Gobierno de Aragón y publicación en el Portal de Transparencia.

En consecuencia, la plantilla vigente de la sociedad a fecha de confección del informe es la aprobada por el Gobierno de Aragón mediante acuerdo de 19 de junio de 2018.

2. Retribución de los puestos de trabajo

Las retribuciones aprobadas por el Consejo de Administración en 2020 con carácter general se aproximan a las aprobadas por el Gobierno de Aragón en 2018. Sin embargo, además de no estar la plantilla definitivamente aprobada, en la actualidad **no existe una homogeneidad retributiva para puestos de igual categoría y similares funciones, con independencia de la existencia de la autorización de la CEPA para cada retribución diferente.**

Esto es consecuencia, por una parte, de la aplicación de las retribuciones aprobadas en 2018 para las que ya existían diferencias retributivas y, por otra, de la falta de una estructura que incluya de forma clara y objetiva los conceptos retributivos aplicables al personal en función de su grupo profesional, categoría o nivel, que tampoco se corresponden exactamente con los señalados en los convenios colectivos de aplicación.

El personal propio de la empresa se regula a través de tres convenios colectivos diferentes: Convenio de Oficinas y Despachos de Teruel (aplicable a 1 empleado), Convenio para el Personal Laboral de la DGA (aplicable a 2 empleados) y Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios (aplicable al resto de empleados).

A continuación, se describen las diferencias encontradas:

a) Las diferencias con los convenios se deben a la inclusión en la nómina de conceptos no regulados en los convenios colectivos como *“a cuenta convenio”*, *“complemento de puesto”*, *“plus calidad”*, *“ad person”* etc. con el objetivo de alcanzar la retribución bruta aprobada en el acuerdo del Gobierno de Aragón de 2018.

Asimismo, los valores unitarios de hora extra, hora extra festiva y plus hora nocturna se calculan sobre el salario bruto percibido por el trabajador, no sobre el salario hora según convenio colectivo.

b) Se ha analizado una muestra de nóminas, cuyo detalle figura en el anexo II de este informe y que abarca el personal de plantilla (muestra de 24 empleados que supone una cobertura del 51 % del total de la plantilla) y el personal de eventos (muestra de 6 empleados que supone una cobertura del 3 % del importe total).

Además, se ha realizado una prueba para verificar el cumplimiento de los límites salariales aprobados por el Gobierno de Aragón en 2018, una vez aplicados los incrementos salariales del periodo 2018-2020. La prueba ha resultado satisfactoria en cuanto al cumplimiento de los límites, pero en la fiscalización realizada se han observado, diferencias de retribuciones que se agrupan en los siguientes supuestos:

- Puestos de nueva creación para los que consta informe de la Corporación (CEPA) autorizando las retribuciones propuestas por la sociedad.

En la muestra analizada se han fiscalizado tres puestos de nueva creación respecto a los existentes en la plantilla de 2018, cuyas retribuciones son autorizadas por la Corporación a propuesta de la sociedad, según exige el artículo 27 de la Ley 2/2018, de 28 de febrero, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón para el ejercicio 2018, prorrogada para el ejercicio 2019 (códigos 0501010, 051009 y 0502004).

- Se incrementa la retribución del puesto con código 0503007 por la atribución de las funciones de Adjunto al director de carrera y dicha retribución se autoriza por la Corporación.

- A cuatro puestos ocupados por empleados que no estaban en plantilla a 1 de enero de 2018 no se les aplica, según instrucciones de CEPA, el incremento salarial del ejercicio 2018 (1,5 % y 0,25 % adicional) aplicado en el segundo semestre del año 2018 (códigos 501002, 501007, 504004 (dos puestos)).
- Los trabajadores que se han contratado en 2020 para ocupar algunos puestos que han quedado vacantes durante el periodo 2018-2020 han percibido unas retribuciones que corresponden con las autorizadas por la Corporación aunque, realizados los cálculos oportunos por la Cámara de Cuentas de Aragón, presentan diferencias muy pequeñas en mayor y menor cuantía (puestos código 502003, 503003 y 503006), con las retribuciones aprobadas por el Gobierno de Aragón debidamente actualizadas con los incrementos salariales autorizados para el periodo 2018-2020.

3. Altas y bajas del ejercicio

Se ha fiscalizado una muestra de las seis altas y nueve bajas del personal en 2020 (el 50 % del total), cuyo detalle figura en el anexo II de este informe.

Los procesos de selección de dos de las altas se realizan a través del INAEM previa autorización de la Corporación Empresarial Pública de Aragón (disposición adicional 21ª de la Ley 10/2019, de 30 de diciembre, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón para el ejercicio 2020).

De las tres altas examinadas, en una de ellas para la que hay varios candidatos, la valoración final aportada no se encuentra fechada ni firmada por ningún responsable de la sociedad. En cuanto a los expedientes de baja no se han detectado incidencias.

6.2.2. Área de Contratación

1. Incidencias detectadas en los contratos fiscalizados

Se ha seleccionado una muestra representativa de la actividad contractual de la empresa que abarca seis contratos cuyo importe supone el 66,58 % del total adjudicado en el ejercicio, y seis contratos “menores”, que representan el 6,35 % del total adjudicado por este tipo de contratación.

1.1 En la contratación llevada a cabo en el ejercicio destaca por su importancia económica y su repercusión en el resultado anual de la empresa, el **contrato de Servicios deportivos para la celebración del campeonato del mundo de Superbike FIM Superbike World Championship 2020-2022**. Por ello sus conclusiones se exponen separadamente de las restantes de la muestra.

El objeto del contrato es la organización de la prueba internacional del Campeonato del Mundo de Superbike en el circuito de Motorland Aragón, durante las ediciones 2020-2021-2022 con posibilidad de prórroga hasta el 2024. El procedimiento de contratación fue el negociado sin publicidad, en base a la exclusividad del promotor de la prueba para llevar a cabo el contrato de prestación de servicios que se requiere. Esta circunstancia queda acreditada en una declaración en el que se indica que Dorna WSBK Organization S.R.L., de conformidad con varios acuerdos con la Federación Internacional de Motociclismo (FIM), es el promotor en exclusiva del Campeonato del Mundo de Superbike y propietario de los derechos de explotación económica.

Ciudad del Motor es una empresa pública, es decir es un poder adjudicador (artículo 3 de la LCSP) que no tiene el carácter de Administración Pública. Por lo tanto su régimen de

contratación se establece en el artículo 26 que señala que tendrán la consideración de contratos privados los celebrados por entidades del sector público que siendo poder adjudicador no tengan la condición de Administración Pública y se realizarán atendiendo a lo establecido en el Título I Libro 3º de la LCSP, es decir, a los artículos 316 y siguientes de la LCSP en los cuales se señala que se regirán en cuanto a su preparación, adjudicación y determinados aspectos de los efectos y extinción por los dispuesto en el Libro II de la LCSP

El contrato se califica como de promoción de eventos deportivos ya que Dorna S.R.L. es quien realiza en exclusiva toda la actividad de marketing, publicidad y promoción del evento deportivo que se celebra en el circuito.

En dicho contrato Dorna S.R.L. a cambio del pago de una contraprestación o tarifa anual, cede a Ciudad del Motor los derechos de los que es titular en exclusiva para la organización de las carreras en las infraestructuras e instalaciones de Motorland.

La tarifa anual es de 550.000 euros durante los ejercicios 2020, 2021, 2022 con posibilidad de prórroga durante dos años más (2023 y 2024).

Hemos analizado esta calificación atendiendo a las características del objeto del contrato basándonos en la documentación que conforma el expediente de contratación. Así:

- El contratista, Dorna WSBK Organization S.R.L tiene los derechos exclusivos de organización, promoción y marketing del Campeonato del Mundo de Superbike de la Federación Internacional de Motociclismo, en virtud de contrato vigente entre Dorna S.R.L. y la citada Federación.
- Con base en tal exclusividad, a través del contrato examinado, Ciudad del Motor es “designada”, según la letra del contrato, para organizar, de acuerdo con las normas de carrera, una prueba del Campeonato del Mundo de Superbike (SBK Round of Aragón, Spain) ya que como objeto de su actividad social figura la organización de eventos deportivos y dispone del circuito de Motorland para ello, incluyendo la logística y elementos deportivos necesarios para cada evento.
- Dorna S.R.L. se encarga de la promoción y explotación comercial del evento puesto que tiene los derechos exclusivos para tal actividad. Por lo tanto, el servicio de promoción del evento deportivo, tal y como se define el contrato, no responde exactamente al supuesto que definiría un contrato standard de servicios, es decir, que una empresa organice un evento y contrate a un tercero que le realice su promoción.

Dicho carácter exclusivo otorga un carácter especial al contrato ya que Ciudad del Motor se compromete en él, no solo a respetar la exclusividad de los derechos del contratista sino a aceptar todas las condiciones y características que Dorna S.R.L. le impone, tanto para la organización de la carrera como para realizar su promoción. De esta forma, el derecho de supervisión y seguimiento de los contratos de la LCSP se traspasa al contratista que es quien tiene el control de la ejecución.

- Resumidamente y para ilustrar lo anterior, de acuerdo con el contrato suscrito, Ciudad del Motor tiene los siguientes derechos:
 - Organizar la carrera, que es el derecho que cede Dorna S.R.L. a través del contrato.
 - Recibir actividades promocionales de Dorna S.R.L. de apoyo a la posible campaña promocional que puede organizar para asegurar el éxito comercial del evento (y que supone un pago a Dorna S.R.L. adicional a la tarifa establecida como pago por la organización del evento).
 - Los posibles beneficios por ingresos, en la proporción establecida en el contrato, una vez realizado el pago del contrato a Dorna S.R.L., así como de los beneficios del vending.
 - La organización (a su coste) de áreas distintas del paddock.
 - La venta de los Event Sponsor Packages y el Live Program que le facilita Dorna S.R.L.
- Como obligaciones, Ciudad del Motor, asume las actividades y gastos que conlleva la organización de la carrera con la excepción de las cuestiones señaladas en el contrato que debe realizar Dorna S.R.L. en virtud de su acuerdo con la FIM; debe realizar el pago de la tarifa estipulada, el pago por el apoyo de Dorna S.R.L. a su campaña promocional y el pago de los costes de la tarifa de la FIM.

Además, se compromete a facilitar a Dorna S.R.L. las cuestiones estipuladas específicamente en el contrato (uso del paddock y pit areas, hospitality units, personal de apoyo, etc.) y a facilitar a Dorna S.R.L. información sobre el control de accesos, sistema de tickets, camiones, el uso del nombre del circuito y logo para la promoción, etc.)

Y acepta la exclusividad de Dorna S.R.L. en cuanto a los derechos de TV, publicidad, y merchandising.

- Por su parte, Dorna S.R.L. se compromete a dejar organizar a Ciudad del Motor la carrera y a realizar actividades promocionales en la campaña comercial que puede organizar Ciudad del Motor.

Sus derechos, además de recibir el pago y las exigencias específicas relacionadas con el uso del circuito en los días del evento (paddock, vallas publicitarias, situación de la TV, etc.), se centran en el control y supervisión de los accesos, y tickets de entrada, y de otras actuaciones que se dan en la organización de la carrera, así como el ejercicio exclusivo de la promoción, marketing y explotación del evento.

A la vista de tales derechos y obligaciones y la forma en que ellos se estipulan en el contrato es muy cuestionable definir la actividad del contratista como un servicio de promoción de eventos deportivos. Es cierto que realiza una promoción, pero esta queda en su mayor parte fuera del contrato. El contrato se establece para que, en aras de sus derechos exclusivos, se organice la carrera por una empresa dedicada a la realización de eventos deportivos como Ciudad del Motor, reservándose Dorna S.R.L. el control y la supervisión de todas las actividades del contrato.

Únicamente se correspondería con ese servicio de promoción deportiva las actividades que Dorna S.R.L. se compromete a realizar para la campaña promocional que debe desarrollar Ciudad del Motor para asegurar el éxito comercial del evento, que se establece en el punto 7 de las cláusulas particulares del contrato, y por las que recibirá un pago adicional a la tarifa que recibe por permitir la organización de la carrera y realizar su promoción, que insistimos, no parece ser el objeto real de este contrato, sin perjuicio de que la promoción de la carrera lleve implícita por el uso de las imágenes, logo, etc. la difusión y publicidad del circuito de Motorland.

Así pues, nos encontramos ante un contrato complejo, de naturaleza mixta, con características propias de un contrato de adhesión de obligado cumplimiento para Ciudad del Motor para poder celebrar el evento deportivo y, en la parte de prestación de servicios propiamente dicha (promoción, publicidad, marketing, etc.), con sujeción también en la mayoría de los casos a las condiciones establecidas por Dorna (titular de los derechos exclusivos), sin ningún margen en la práctica para la negociación. En concreto, se trata de un contrato mixto de cesión de los derechos exclusivos de organización de la carrera (actividad que cabe dentro del objeto social de la sociedad Ciudad del Motor) y de un contrato de servicios de promoción y explotación comercial, sin que sea posible determinar sobre la base de la información disponible en el expediente cuál es la prestación principal del contrato a los efectos de determinar el régimen jurídico aplicable.

No obstante, teniendo en cuenta que la empresa ha calificado la operación como contrato público de servicios de promoción de espectáculos deportivos (CPV 92621000-0) y que atendiendo a dicha calificación ha tramitado todo el expediente, la Cámara de Cuentas ha realizado la fiscalización de cumplimiento de las normas de la LCSP a las que debe acogerse Ciudad del Motor para la preparación, adjudicación y determinados efectos de un contrato de servicios, resultando lo siguiente:

- a) Atendiendo a la exclusividad de los derechos del contratista se realiza el contrato por el procedimiento negociado sin publicidad.

Sin embargo, esta circunstancia no excluye a priori, la posibilidad de una negociación sobre el objeto y los aspectos de la prestación a realizar. En este caso concreto, no ha sido posible prácticamente ninguna negociación, tal y como se pone de manifiesto en la documentación analizada, ya que la empresa suscribe las exigencias del contratista sin posibilidad de modificación.

En este sentido, en el PCAP constan una serie de criterios de negociación para el órgano de contratación, pero algunos de ellos no pueden negociarse dadas las condiciones de exclusividad del contratista y la imposición de este de todas las características del contrato como condición para su firma. Así por ejemplo, se establece la negociación de un porcentaje de descuento del precio del contrato, siendo el presupuesto máximo 550.000 euros/año, la posibilidad de contratación de la campaña promocional a objetivos por tramos según ventas de entradas, con un máximo de 50.000 euros por temporada, la exclusividad en la venta de bebidas, cerveza, agua y bebidas energéticas por parte del promotor limitadas a los acuerdos que pueda tomar el organizador con empresas aragonesas o instaladas en la comunidad autónoma y las condiciones de reserva de plazas del promotor en la zona VIP del organizador. Todas estas cuestiones son impuestas por el contratista sin aparente opción a su negociación, que no se produjo, por lo que no deberían haber figurado en los pliegos.

- b) El importe del presupuesto de licitación no consta detallado ni justificado en el expediente. Si bien en el contrato se desglosan los distintos derechos y actividades de publicidad y promoción de Dorna S.R.L., no se realiza una valoración independiente de cada una de estas actividades, sino que el precio se identifica como una tarifa impuesta por el licitador atendiendo a la exclusividad de sus derechos de organización.
- c) Constan importes diferentes del presupuesto base de licitación y del valor estimado en la orden de inicio del expediente del Consejo de Administración, en el Pliego de Cláusulas Administrativas y en el anuncio del perfil del contratante que consta en la Plataforma de Contratación del Estado:

Documento	Presupuesto de licitación	Valor estimado
Orden inicio expediente	1.650.000	2.250.000
PCAP	1.650.000	3.000.000
Perfil del contratante	1.800.000	3.000.000

Ello es debido a que, en el PCAP y el Perfil del Contratante al valor estimado de la tarifa global a pagar por organizar la carrera se añade el pago a realizar a Dorna S.R.L. por su actividad en la campaña comercial que ha de realizar Ciudad del Motor de acuerdo con el punto 7 de las cláusulas particulares del contrato.

- d) En el PCAP se establece que las condiciones técnicas, organizativas y económicas del evento serán definidas por Dorna WSBK Organization S.R.L. El PCAP no fija penalidades por cumplimiento defectuoso (artículo 192 de la LCSP) ni los derechos y obligaciones de las partes del contrato (art 122.2 de la LCSP).

El PPT es muy breve, y no desarrolla detalladamente las características de la prestación. Por otra parte, incorpora una cláusula que establece que, si se produce una reducción en el presupuesto asignado al contrato como consecuencia de nuevas elecciones al Gobierno de Aragón, la rescisión anticipada no supondrá penalización alguna durante los años en los cuales el evento no sea celebrado. Sin embargo, dicha cláusula debería constar en el PCAP. (art 68 RGLCAP).

Los pliegos se han realizado con base en el contrato que se firma y que impone el contratista, es decir, no hay una elaboración previa con el desarrollo y diseño de la prestación que la empresa pública va a contratar. Por ello no definen los derechos y obligaciones de las partes, que si se desarrollan en el documento contractual y no fijan ninguna actuación de control, supervisión y seguimiento de la ejecución del contrato ya que en el clausulado de este Ciudad del Motor se compromete a facilitar a la empresa el control y seguimiento de las actuaciones que realiza en la organización de la carrera (venta de entradas, accesos al recinto, etc.) y en otras ocasiones, se compromete a permitir la actuación del contratista que este considere conveniente, siempre con base en sus derechos exclusivos. Por lo que una de las características y exigencia principal de la LCSP en los contratos que regula, que es el establecimiento del régimen de seguimiento y supervisión de la actuación del contratista, no existe.

- e) En el mismo sentido, en el PCAP se establece como condición especial de ejecución del contrato el respeto a los derechos laborales básicos a lo largo de la cadena de producción mediante la exigencia del cumplimiento de las Convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo, pero no incorporan los necesarios parámetros objetivos para determinar cuando la obligación se entiende cumplida y el modo de control en la fase de ejecución del contrato. La sociedad ha manifestado disponer de un servicio de prevención externo que controla este aspecto y se efectúa una declaración por parte del contratista.
- f) La forma de pago se realizará en varios momentos, el 50 % con carácter previo a la celebración del evento. Si consideramos que el contrato se define como de servicios de promoción deportiva, parece lógico que esta se desarrolle con anterioridad a la carrera y por tanto se produzca un pago anterior a este. Sin embargo, dadas las características reales del objeto del contrato no es posible determinar si en efecto procedería ese pago anticipado y su cuantía, o si se trata únicamente una forma impuesta por el contratista, lo que podría entrar en contradicción con lo establecido para los contratos en el art 102 de la LCSP en relación con el artículo 319.1.
- g) Los plazos de presentación de la documentación y su recepción (artículo 150 de la LCSP), la adjudicación del contrato (artículo 158 de la LCSP) y la publicación en el perfil del contratante de la adjudicación y formalización (artículos 151 y 154 de la LCSP) han sido incumplidos.
- h) Por último, en la relación anual de contratos enviada por Ciudad del Motor de Aragón S.A y el Registro Público de Contratos de la Comunidad Autónoma de Aragón, consta que la fecha de adjudicación fue el 12 de diciembre de 2020 si bien, en la documentación aportada, la fecha de adjudicación del contrato según acta del Consejo de Administración de Ciudad del Motor fue el 12 de diciembre de 2019

Con fecha 22 de julio de 2020 se firmó una adenda al contrato, dado que debido a la situación sanitaria provocada por el COVID-19, los eventos previstos en 2020, tuvieron que realizarse a puerta cerrada, lo que conllevó a modificar una parte de las obligaciones o condiciones contractuales, entre otras la correspondiente al pago del precio a Dorna WSBK Organization S.R.L. pasando a 1 euro por evento (2 eventos en 2020), la modificación de las fechas de celebración de los eventos (de mayo a agosto y septiembre) y la inclusión de medidas organizativas especiales vinculadas a la aplicación de protocolos sanitarios.

Dicha modificación tiene un carácter temporal y transitorio exclusivamente para el ejercicio 2020.

Las incidencias detectadas en la modificación del contrato (adenda firmada el 22 de julio de 2020) son las siguientes:

- La adenda al contrato entre organizador y promotor figura firmada con fecha 26 de junio de 2020, en tanto que el acuerdo del consejo de administración de Motorland en el que se aprueba la citada adenda es de 22 de julio de 2020.

- No consta en la documentación fiscalizada:
 - El informe jurídico. Se aporta un informe jurídico para la modificación de otro contrato “Contrato Deportivo Especial FIM Road World Championship Gran Prix 2017-2021 (Exp. 09/2016)”. En este informe el letrado de la Comunidad Autónoma hizo extensivas sus conclusiones a todos los contratos deportivos de las mismas características. No obstante, debe existir un informe jurídico propio de este contrato y adaptado a la LCSP y no al TRLCSP.
 - La notificación o audiencia al contratista. Según señala la empresa, el contratista remitió la adenda para su aprobación por el Consejo de Administración.
 - La publicación del anuncio en el perfil del contratante acompañado de las alegaciones del contratista y de todos los informes que, en su caso, se hubieran recabado con carácter previo a su aprobación, incluidos aquellos aportados por el adjudicatario o los emitidos por el propio órgano de contratación.

1.2. Los principales incumplimientos detectados en el resto de contratos analizados son los siguientes:

a. Fase de preparación de los contratos:

- Ciudad del Motor ha comunicado que no han utilizado la vía electrónica en ningún ámbito del procedimiento de contratación hasta el ejercicio 2021.
- En ninguno de los contratos de la muestra consta la justificación de que el precio sea adecuado al mercado, tal como exige el artículo 100.2 de la LCSP, ni qué actuaciones se han realizado para garantizar tal adecuación.¹
- En ninguno de ellos se puede concluir si el presupuesto base de licitación es adecuado a mercado, tal y como prevé el art 100.2 de la LCSP. Tampoco se prevé en el PCAP desglose entre costes directos e indirectos y otros eventuales calculados para su determinación.
- No se considera correcto el cálculo del valor estimado, dado que en el cálculo se ha considerado que todos los lotes son susceptibles de modificación de un 20%, aunque no se prevén modificaciones en el lote 1 (números de orden 4, 5, y 6).
- Con relación a los criterios del PCAP, estos no están enumerados por orden decreciente de importancia tal y como se indica en el art 145.1 de la LCSP (número de orden 2 y 3).

Los criterios sociales establecidos (adquisición de entradas, aportación de medios de transporte sin coste) no se corresponden con cláusulas que promuevan, impulsen o garanticen objetivos de política social (protección de la salud de las personas que forman parte del proceso productivo de la empresa adjudicataria, integración de personas más vulnerables o desfavorecidas).

El criterio de calidad establecido, relativo a contar con una ambulancia de sustitución es un requisito exigido en la adscripción de medios materiales.

¹ Alegación 4 Área de Contratación (denominada alegación 2 en el escrito remitido)

Con relación a los criterios económicos, en la descripción de la fórmula para su valoración se establece como baja significativa un porcentaje del 10 %, de carácter general, relativo al precio de licitación. Este carácter general lo puede convertir en un obstáculo para la presentación de ofertas competitivas (Resolución 315/2016 Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales), por lo que no es aceptable (número de orden 2 y 3).

- El PPT no aporta información sobre las condiciones de los contratos de los trabajadores a los que afecte la obligación del adjudicatario de subrogarse como empleador en determinadas relaciones laborales, o a los supuestos en que una norma legal un convenio colectivo o un acuerdo de negociación colectiva de eficacia general la impongan, tal y como prevé el art 130 de la LCSP (número de orden 2 y 3).
- En el Anexo XIII del PCAP se incluyen diversas condiciones especiales de ejecución de contrato (artículo 202 de la LCSP) indicando que, al menos, una debe considerarse obligatoria. Sin embargo, ni el PCAP ni en el contrato se especifica dicha condición. (número de orden 4, 5 y 6).
- En el lote 4, el precio del contrato se formula en función de precios unitarios por lo que el importe de la garantía debería haberse fijado atendiendo al presupuesto base de licitación (IVA excluido) conforme al art 107.3 de la LCSP. Sin embargo, la garantía definitiva se constituye sobre el importe de adjudicación (número de orden 4, 5 y 6).
- Las penalidades se han fijado en el PCAP de forma general, sin distinción por lotes ni definiendo la gravedad del incumplimiento, por lo que no es posible verificar el cumplimiento del artículo 192 de la LCSP (número de orden 4, 5 y 6).

b. Fase de selección del contratista, adjudicación y formalización de los contratos:

- La formalización de los contratos y su publicación en el perfil del contratante no se realizan en los plazos previstos en la LCSP (artículos 151 y 154) (número de orden 2 y 3).
- No consta entre la documentación exigida al adjudicatario (número de orden 4):
 - Extracto de cuenta pérdidas y ganancias de las cuentas anuales de los últimos tres ejercicios concluidos junto con la declaración responsable del licitador acreditativa de la veracidad de los datos aportados (solventía económica Anexo V PCAP).
 - Relación de las principales pólizas de los tres últimos años, de igual o similar naturaleza que el objeto del contrato, en la que se indique el importe, fecha y destinatario acompañada de los certificados de buena ejecución (solventía técnica Anexo V PCAP).

1.3. La sociedad ha realizado contratos de acuerdo a las cuantías establecidas en el artículo 118 de la LCSP (contratos de obras de valor estimado inferior a 40.000 euros y contratos de suministros o servicios de valor estimado inferior a 15.000 euros), en consonancia con la interpretación del artículo 318 sostenida por la recomendación de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa Pública del Estado de 28 de febrero de 2018 y la Abogacía del Estado en su informe 2/18, de 17 de enero de 2018.

Atendiendo al citado artículo 118 de la LCSP en la muestra de contratos menores analizada se ha detectado lo siguiente:

a. Fase de preparación de los contratos:

- El contrato contiene prestaciones de carácter recurrente, de forma que, año tras año, responden a una misma necesidad para la entidad contratante. Por lo tanto, debería haberse planificado su contratación y adjudicarse por los procedimientos ordinarios (número de orden 7).
- No figura en el expediente el proyecto al que se refieren los presupuestos de obra exigidos en el artículo 118.2 de la LCSP (número de orden 9).
- No se ha realizado expediente de contratación menor (número de orden 10 y 12).

b. Fase de ejecución de los contratos:

- El gasto al que se refiere el contrato no es del ejercicio 2020 (número de orden 10 y 12).

Cabe hacer mención al número de orden 11 que es una compensación económica que se hace al circuito de Karts de Campillos (Málaga) en cumplimiento del acuerdo suscrito el 13 de febrero de 2020 en la sede de la Real Federación Española de Automovilismo, por el que los circuitos que más participantes han tenido pagan derechos de suscripción a los circuitos en los que menos corredores han participado hasta igualar las cantidades a la media proporcional del Campeonato.

Por el objeto de la prestación descrita en la factura, se considera que no se trata de una contraprestación de carácter contractual sino de una ayuda o subvención a otra persona jurídica en base a un convenio entre entidades públicas y privadas que organizan el Campeonato de España de Karting y la RFEA, por lo que quedaría excluida de la LCSP (art 6.2).

2. Publicidad/Registros/Suministro de información órganos de fiscalización

El análisis de la Plataforma de contratación del Estado, en el que figura el perfil del contratante de la empresa, el Registro de contratos de Aragón y la Relación remitida a la Cámara de Cuentas, pone de manifiesto una serie de diferencias entre los datos en ellos contenidos:

2.1. En 2020 se han publicado ocho procedimientos de contratación en el PLACSP de los cuales tres no se encuentran en la relación de contratos enviada por Ciudad del Motor:

- Contrato privado de patrocinio publicitario con una empresa de automoción. El contrato fue publicado erróneamente como contrato “no menor”, si bien por importe debería haberse publicado como contrato menor.
- Contrato de servicio de grúa porta vehículos para el rescate y traslado de automóviles en los eventos de la Ciudad del Motor de Aragón, S.A. Fue declarado desierto.
- Concesión de servicios para la gestión y explotación del servicio de restaurante, cafetería y catering en la Ciudad del Motor de Aragón, S.A. Fue declarado desierto.

2.2. Del total de contratos (37) incluidos en la relación enviada, 25 no constan publicados en el perfil del contratante de la Plataforma de Contratación del Estado:

- Dos contratos derivados de acuerdo marco:
 - para homologación del suministro de gas natural
 - para homologación del suministro de carburante para vehículos

- Tres modificaciones de contratos:
 - Modificación 1 y 2 del contrato de servicios de mantenimiento eléctrico en grandes eventos.
 - Modificación 1 del contrato de servicios de diversos profesionales. Lote 6 comunicadores vía Radio.
- Veinte prórrogas de distintos contratos de servicios y suministros (su detalle se encuentra en anexo III.2 de este informe). La empresa ha comunicado que no publican las prórrogas en la Plataforma de Contratación, como señala el artículo 346.3 de la LCSP, sino solo en el Registro de contratos de Aragón.

2.3. En las actas enviadas por Ciudad del Motor de Aragón se han detectado actuaciones posteriores no publicadas en el Registro de Contratos del Gobierno de Aragón ni en la Plataforma de Contratos del Sector Público del Estado, como disponen los artículos 207.3 y 346.3 de la LCSP. Todas ellas son consecuencia de la situación sanitaria provocada por el COVID-19 que conllevó la modificación de cuatro contratos, la suspensión de cinco, el aplazamiento del plazo de ejecución de dos y el restablecimiento económico de dos contratos de gestión de servicios. El detalle de estas modificaciones y sus características se incluye en el apartado 6.3.2. Otra información, de este informe.

2.4. Con relación a la contratación menor, en el ejercicio fiscalizado se han publicado en el perfil del contratante de la Plataforma de Contratación del Estado 26 procedimientos de contratación menor, de los cuales 14 constan en la relación anual de contratos enviada por Ciudad del Motor de Aragón, S.A.

Se han detectado varias diferencias entre lo publicado en la Plataforma de Contratación, en el Registro de Contratos y en la relación remitida a la Cámara de Cuentas de Aragón:

- Doce contratos figuran en la Plataforma en 2020 pero no en el Registro porque en este figuran incluidos en los dos últimos trimestres de 2019.
- Dos contratos que figuran en el Registro no están en la Plataforma entre los contratos del ejercicio 2020 porque se incluyeron en esta en 2021.
- Además, los siguientes contratos figuran con diferente importe en la Plataforma y el Registro:

Tipo	Objeto del contrato	Importe Plataforma	Importe en Registro	Importe correcto	Diferencia con la relación de contratos
Suministro	Suministro equipo y material de telecomunicaciones	13.255,15	13.485,15	13.255,15	(230,00)
Servicios	Servicios de mantenimiento puntual de los sistemas de alimentación ininterrumpidas de Ciudad del Motor de Aragón, S.A.	13.762,00	12.152,84	13.762,00	1.609,16
Servicios	Recogida de residuos obras circuito Karting (Exp. 20200017)	3.485,00	3.454,55	3.454,55	-
Servicios	Servicios de restauración	14.302,00	14.550,00	14.302,00	(248,00)
Servicios	Pruebas PCR (Exp. 20200041)	14.000,00	4.720,00	14.000,00	9.280,00
TOTALES		58.804,15	48.362,54	58.773,70	10.411,16

Del total de contratos menores (1.105) incluidos en la relación enviada por Ciudad del Motor, 1.082 no constan publicados en el perfil del contratante de la Plataforma de Contratación del Estado. De ellos, 1.058 son de importe inferior a 3.000,00 euros. Según ha indicado la sociedad, estos gastos son de carácter corriente y periódico o repetitivo en el ejercicio, como los referentes a dietas, gastos de locomoción, material no inventariable, conservación y otros de similares características, por lo que es de aplicación el 63.4 LCSP. Sin embargo, este artículo permite la excepción de la publicación siempre que el sistema de pago utilizado fuera el anticipo de caja fija u otro similar, lo cual no ha quedado acreditado por la Sociedad.

6.3. Otra información

6.3.1. Área de Personal

1. Evolución del gasto

La evolución del gasto de personal para los ejercicios 2018, 2019 y 2020 se representa en el siguiente cuadro:

Gastos de personal	Saldo 31/12/2018	Variación	Saldo 31/12/2019	Variación	Saldo 31/12/2020
Sueldos, salarios y asimilados	1.414.583,89	4 %	1.474.112,26	3 %	1.511.638,95
Cargas sociales	558.106,90	4 %	577.969,74	0 %	578.254,19
TOTAL	1.972.690,79	4 %	2.052.082,00	2 %	2.089.893,14

El gasto total de personal se incrementa un 4 % en 2019 respecto a 2018 y un 2 % en 2020 respecto a 2019.

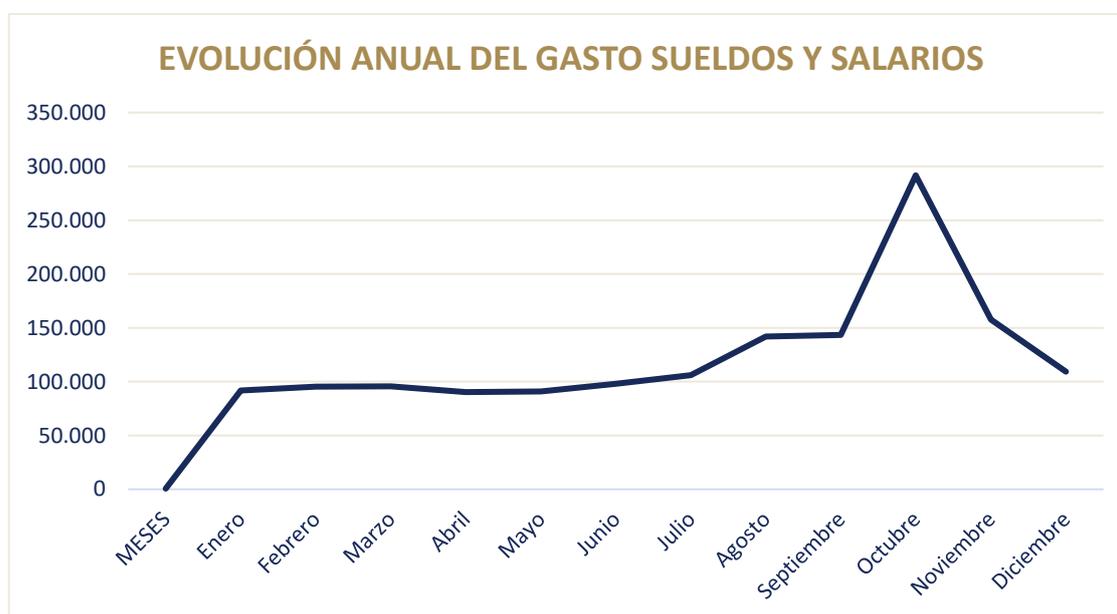
El detalle de los gastos por cuenta contable en los ejercicios 2019 y 2020 se muestra a continuación:

Cuenta	Saldo 31/12/2019	Saldo 31/12/2020	Variación
640 Sueldos y salarios	1.449.352	1.511.639	4 %
641 Indemnizaciones	24.760	-	-
642 Seguridad social a cargo de la empresa	499.206	509.067	2 %
649 Otros gastos sociales	78.764	69.187	(12 %)
TOTAL	2.052.082	2.089.893	2 %

La cuenta 649, Otros gastos sociales, recoge el gasto en concepto de seguro de accidentes de trabajo, ropa, servicios de prevención, comedor y menús de empleados, cuyo saldo disminuye en 2020 respecto al 2019:

Código	Descripción	Saldo 2019	Saldo 2020	Variación
64900000	Seguro accidentes trabajadores	2.211	2.211	0%
64900001	Ropa de trabajo	28.086	14.880	-47%
64900002	Otros gastos sociales	42.051	41.671	-1%
64900003	Servicios prevención	6.415	10.425	62%
TOTAL		78.764	69.187	-12%

En 2020 el gasto de personal se ha concentrado fundamentalmente en los meses de julio a noviembre, principalmente en octubre, debido a la celebración de eventos por la entidad, según se muestra en el siguiente gráfico:



2. Organigrama y plantilla

El Consejo de Administración, el 22 de julio de 2020, aprobó la plantilla y retribuciones del personal laboral junto con el organigrama actualizado de la sociedad.



En la plantilla aprobada mediante el citado acuerdo del Consejo de Administración figuran 35 puestos de trabajo a desempeñar por un total de 60 empleados, frente a los 33 puestos y 57 ocupantes que integraban la plantilla aprobada por el Gobierno de Aragón en 2018.

De los 60 puestos en la plantilla de 2020, un total de 53 están ocupados y 7 vacantes a 31 de diciembre. Sin incluir al Director Gerente, 23 trabajadores tienen contrato temporal y 31 contrato indefinido, lo que supone un porcentaje de temporalidad elevado, del 43 %.

A esta regulación se añade el acuerdo del Gobierno de Aragón de 19 de junio de 2018, por el que toma conocimiento de la aprobación de la plantilla del personal laboral propio de la sociedad y se fijan sus retribuciones, que serán actualizadas conforme a lo que se establezca cada año en la Ley de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón.

3. Personal de eventos

Este grupo no forma parte de la plantilla de trabajadores de la sociedad. La CEPA autorizó provisionalmente el 21 de febrero de 2020, la contratación de oficiales de pista para los eventos deportivos del año. Dicha autorización está condicionada a confirmar su adecuación a las previsiones establecidas en el presupuesto de gastos de personal en el momento en que proceda tramitar la autorización de la masa salarial y ésta ser definitivamente aprobada por los órganos competentes.

Las funciones de los oficiales de pista consisten en la observación y vigilancia de la pista durante las pruebas deportivas, así como ayuda y rescate de vehículos y pilotos ante posibles incidencias.

La autorización de la Corporación es para una estimación de 1.913 puestos para la celebración de 16 eventos deportivos en el ejercicio 2020.

Según la información de la empresa, durante el ejercicio 2020 el personal de eventos ha sido de 554 personas con un importe total retribuido de 380.258 euros, lo que representa el 25 % del gasto de personal de la sociedad en un ejercicio en el que ha de tenerse en cuenta que hubo muchos eventos deportivos que no se celebraron debido a la pandemia.

Respecto al proceso de selección la sociedad informa que para la ocupación del puesto se debe acreditar una licencia deportiva. Durante el año realizan formación para estos puestos junto con las federaciones. La inscripción de las personas interesadas se produce a través de la página web de la sociedad. Desde allí se hace la selección que se basa principalmente en la posesión de licencia federativa y la experiencia. Dicho proceso no ha sido objeto de verificación.

Los contratos no se formalizan por escrito al tener una duración inferior a cuatro semanas de acuerdo con el artículo 8.2 del Estatuto de los Trabajadores.

6.3.2. Área de Contratación

1. Normativa aplicable a la contratación de Ciudad del Motor de Aragón S.A:

En aplicación del artículo 3.3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se trasponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP), Ciudad del Motor de Aragón, S.A. tiene la consideración de poder adjudicador no Administración Pública.

Esta calificación jurídica implica que, respecto a la preparación y adjudicación de los contratos sujetos a regulación armonizada, debe regirse por las normas establecidas en las Secciones 1.ª y 2.ª del Capítulo I del Título I del Libro II de esta Ley.

Respecto a la adjudicación de contratos no sujetos a regulación armonizada, debe aplicar las disposiciones descritas en el artículo 318 de la LCSP, siendo indiferente el carácter o no de Administración pública del poder adjudicador para la aplicación de las reglas de contratación pública.

Respecto a la contratación menor, debe cumplir las mismas disposiciones establecidas para las Administraciones Públicas.

2. Instrucciones internas

La LCSP suprimió las instrucciones de contratación para los contratos no sujetos a regulación armonizada, estableciendo los mismos procedimientos para los poderes adjudicadores, con independencia de su calificación o no como Administración Pública.

El Informe 2/2018, de 17 de enero, de la Abogacía del Estado, señaló la posibilidad de que, pese a no estar previstas ni contempladas en la nueva LCSP, los poderes adjudicadores pudieran aprobar voluntariamente instrucciones internas para aclarar el régimen de contratación no armonizada que les resulta aplicable, si bien sólo a efectos meramente internos, explicativos y, especialmente, organizativos, sin que tales instrucciones o documentos internos puedan sustituir el régimen jurídico que declara aplicable el artículo 318.b) de la LCSP, ni evitar la sujeción de estas entidades a los procedimientos que elijan aplicar de los regulados en las Sección 2ª del capítulo I del Título I del Libro Segundo de la citada Ley.

Ciudad del Motor de Aragón dispone de una guía o manual de procedimiento operativo para la realización de compras y otros gastos derivados de servicios y obras.

3. Contratos realizados y vigentes en el ejercicio

Contratos celebrados en 2020	Nº	Importe
Contratos	37	4.172.710,23
Contratos menores	1.105	690.173,11

De acuerdo con la información remitida a la Cámara de Cuentas de Aragón en la relación anual de contratos, Ciudad del Motor de Aragón, S.A. adjudicó en el ejercicio 2020, 37 contratos públicos por un importe total de adjudicación de 4,2 millones de euros. De ellos, destaca por su relevancia económica (1.650.000 euros) el contrato de servicios deportivos para la celebración del Campeonato del mundo de Superbike FIM WCSBK para las temporadas 2020-2022, adjudicado el 12 de diciembre de 2019 y formalizado el 26 de junio de /2020.

Ejercicio	Nº de contratos	Importe de adjudicación (IVA no incluido)
2020	37	4.172.710,23

Por tipo de contrato la clasificación es la siguiente:

Tipo de contrato	Nº de contratos	Importe de adjudicación (IVA no incluido)
Concesión de servicios	1	9.540,00
Obras	1	55.318,68
Servicios	29	3.875.852,10
Suministros	6	231.999,45
TOTAL	37	4.172.710,23

En el siguiente cuadro se clasifica la contratación celebrada por la empresa según el procedimiento de adjudicación:

Procedimiento de adjudicación	Nº de contratos	Importe de adjudicación (IVA no incluido)
Abierto	31	2.404.768,19
Abierto simplificado	1	55.318,68
Derivado de acuerdo marco	2	46.565,36
Negociado sin publicidad	1	1.650.000,00
Otros	2	16.058,00
TOTAL	37	4.172.710,23

Por último, atendiendo al momento de formalización de los contratos vigentes en 2020, la distribución es la siguiente:

Origen del Contrato	Nº de contratos	Importe de adjudicación (IVA no incluido)
Formalizados en el ejercicio	14	2.899787,22
Prorrogas de contratos de ejercicios anteriores	20	1.261.214,40
Modificaciones de contratos de ejercicios anteriores	3	11.708,61
TOTAL	37	4.172.710,23

En segundo lugar, Ciudad del Motor de Aragón, S.A. adjudicó en el ejercicio 2020, 1.105 contratos menores que clasificados por su tipología son los siguientes:

Tipo de contrato	Nº de contratos	Importe de adjudicación (IVA no incluido)
Patrocinio	1	9.658,00
Obras	3	28.497,11
Servicios	447	348.577,65
Suministros	654	303.440,35
TOTAL	1.105	690.173,11

4. Efectos de la pandemia COVID-19 en el desarrollo de los contratos durante 2020

Las restricciones a la actividad derivadas de la crisis sanitaria mundial afectaron al desarrollo de los contratos vigentes en 2020, muchos de los cuales fueron suspendidos o aplazados; otros fueron objeto de prorrogas forzosas esenciales por aplicación del Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19 y, en otros casos, se produjo el restablecimiento económico de contratos de gestión y explotación de servicios. A continuación, se detallan los contratos en los que se produjeron las circunstancias señaladas y su situación actual.

CONTRATOS SUSPENDIDOS EN 2020						
Objeto del contrato	Fecha de solicitud del contratista	Motivos por los que el contrato deviene imposible	Cuantificación de daños y perjuicios. (contratista)	Fecha de reconocimiento suspensión del contrato por la empresa	Indemnización pagada	Situación actual
Contrato de servicios de transporte sanitario y asistencia técnica en MotorLand Aragón Expediente 03/2016	20/04/2020	Cierre Instalación	11.921,57 euros/mes	Acuerdo del 30/04/2020, reconocimiento de la suspensión desde el 11/08/2020	Motorland no ha recibido la documentación justificativa por parte del reclamante a fecha de emisión del informe.	Contrato finalizado
Contrato de servicios de gestión y explotación de restaurantes y/o cafeterías de la Ciudad del Motor de Aragón. Expediente 23/2015	20/03/2020	Cierre Instalación	No lo detalla	Acuerdo del 22/07/2020	Motorland no ha recibido la documentación justificativa por parte del reclamante a fecha de emisión del informe.	Contrato finalizado
Prórroga del servicio de control electrónico de acceso	17/08/2020	Acuerdo de Sanidad de no permitir acceso al público emitido con fecha 11/08/2020	No reclama indemnización	Acuerdo de 18/12/2020, reconocimiento de la suspensión desde el 11/08/2020	No ha reclamado indemnización	Reanudado desde el 10/06/2021
Servicio de transporte de espectadores de autobús durante GP de Aragón	14/10/2020	Acuerdo de Sanidad de no permitir acceso al público emitido con fecha 11/08/2020	No reclama indemnización	Acuerdo de 18/12/2020, reconocimiento de la suspensión desde el 11/08/2020	No ha reclamado indemnización	En suspenso
Servicios para la emisión de certificados de seguridad de las tribunas fijas	29/10/2020	Acuerdo de Sanidad de no permitir acceso al público emitido con fecha 11/08/2020	No reclama indemnización	Acuerdo de 18/12/2020, reconocimiento de la suspensión desde el 11/08/2020	No ha reclamado indemnización	Reanudado desde el 10/06/2021

MODIFICACIÓN DE CONTRATOS FORMALIZADOS				
Objeto del contrato	Motivo	Fecha de formalización	Importe	Adjudicatario
Adenda del contrato deportivo Especial FIM Road World Championship Gran Prix 2017-2021 (Exp 09/2016)	Por la crisis sanitaria del COVID-19 se celebran dos eventos en el circuito sin asistencia de público. Modificación de fechas: Gran Premio de Aragón del 15 al 18 de octubre de 2020 y Gran Premio de Teruel del 22 al 25 de octubre de 2020	22/07/2020	La contraprestación a pagar por Motorland a DORNA por el año 2020 ascienden a 1 euro por cada uno de los dos eventos	DORNA SPORTS, SL
Adenda del contrato deportivo para la celebración del campeonato del mundo FIM Superbike 2020-2022 (Exp 2019018)	Por la crisis sanitaria del COVID-19 se celebran dos eventos en el circuito sin asistencia de público. Modificación de fechas: 1º Evento del 28 al 30 de agosto de 2020 y 2º evento del 4 al 6 de septiembre de 2020	22/07/2020	La contraprestación a pagar por Motorland a DORNA por el año 2020 ascienden a 1 euro por cada uno de los dos eventos	DORNA WSBK ORGANIZATION, SRL
Adenda del contrato deportivo para la celebración del campeonato WTCR FIA World Touring Car Cup 2020-2022 (Expediente 2019008)	Inclusión nuevo evento los <u>días 14 y 15 de noviembre de 2020</u> PURE-ETCR Electric Touring Car	09/12/2020	Ciudad del Motor se hace cargo de los costes que procedan de la organización, seguridad de los eventos WTCR y PURE ETCR. Estimación Coste: 150.000,00	EUROSPORT EVENTS LIMITED
Adenda del contrato deportivo para la celebración del campeonato WTCR FIA World Touring Car Cup 2020-2022 (Expediente 2019008)	Modificación fechas de celebración del evento los días 1-31 de octubre de 2020.	22/07/2020	Precio del contrato sin variación 500.000 euros/ año	EUROSPORT EVENTS LIMITED

APLAZAMIENTOS DEL PLAZO DE EJECUCIÓN POR LA SUSPENSIÓN DEL CONTRATO O IMPOSIBILIDAD DE EJECUCIÓN						
Objeto del contrato	Importe	Vencimiento del contrato	Nueva fecha vencimiento	Plazo prorrogado	Fecha acuerdo	Motivo aplazamiento
Suministro, alquiler de pantallas gigantes. Expediente 03/2017	310.000	14/06/2020	30/08/2020	2,5 meses	04/05/2020	Se aplazó porque se trasladó el evento de SBK al mes de agosto, pero finalmente no fue necesario el suministro ya que no se permitió el acceso al público y se dio por finalizado. No se formalizó modificación, únicamente acuerdo de ampliación de plazo remitido al contratista
Obras emisario de pluviales. Expediente 17/2018	499.000	14/05/2020	14/08/2020	13/05/2020	3 meses	Se trata de una ampliación del plazo de ejecución de las obras, no se formaliza modificación contractual únicamente se remite el acuerdo de ampliación de plazo al contratista

PRORROGAS FORZOSAS ESENCIALES POR APLICACIÓN DEL REAL DECRETO-LEY 8/2020, DE 17 DE MARZO, DE MEDIDAS URGENTES EXTRAORDINARIAS PARA HACER FRENTE AL IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DEL COVID-19						
Objeto del contrato	Importe	Vencimiento del contrato	Nueva fecha vencimiento	Plazo prorrogado	Fecha acuerdo	Motivo aplazamiento
Seguros de daños industriales y accidentes (Exp 14/2017. Lote 2)	26.177,88	09/06/2020	09/03/2021	9 meses	26/05/2020	Se han prorrogado los contratos porque no se habían adjudicado los nuevos expedientes de licitación, no se formalizó modificación, solo prórroga del contrato.
Seguro flota de vehículos (Exp 08/2018. Lote 2)	7.494,00	26/05/2020	25/02/2021	9 meses	26/05/2020	
Seguro de Responsabilidad Civil (Exp 08/2018. Lote 1)	36.750,00	09/06/2020	09/03/2021	9 meses	26/05/2020	
Seguro de Cancelación de Eventos (Exp 14/2017. Lote 5)	40.875,00	23/06/2020	23/03/2021	9 meses	22/06/2020	
Servicio de Transporte y Asistencia Sanitaria (Exp 06/2018)	587.672,00	18/07/2020	18/04/2021	9 meses	30/06/2020	
Servicio de paramédicos para eventos (Exp 09/2018)	82.368,00	25/05/2020	25/02/2021	9 meses	20/05/2020	

RESTABLECIMIENTO ECONÓMICO DE CONTRATOS DE GESTIÓN Y EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS		
Objeto del contrato	Fecha del acuerdo	Resultado restablecimiento económico
Gestión y explotación del servicio de acampada oficial durante la celebración del gran premio de Aragón de Moto GP. Expediente 22/2017	Consejo de Administración de 18 de diciembre de 2020	No aplica canon anual de 14.600 euros
Gestión y explotación del servicio de bares de zonas de público del circuito de velocidad durante la celebración de grandes eventos. Expediente 15/2017	Consejo de administración de 18 de diciembre de 2020	No aplica canon fijo de la anualidad 2019-2020 ni aplica la anualidad 2020-2021. Se mantiene el canon variable.

7. AUDITORÍA OPERATIVA

7.1. Marco general y trabajo realizado

Como introducción al análisis de la auditoría operativa, se han estudiado las estadísticas del municipio y la comarca partiendo de datos del INE y el IAEST para determinar si en ellas se observa algún impacto generado por la actividad de la Sociedad. Para ello se ha analizado también la documentación que la empresa ha facilitado relativa a la evolución de su negocio desde su creación.

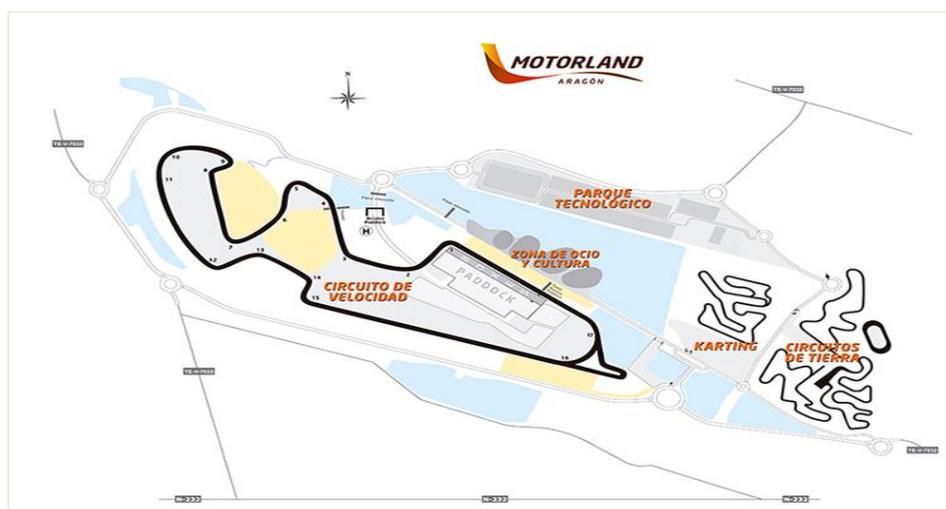
Hemos realizado una auditoría operativa centrandolo el análisis en dos aspectos principales:

- *Contabilidad Analítica.* Partiendo del estudio de la contabilidad analítica se ha verificado la imputación de ingresos y gastos a los diferentes centros de coste que la Sociedad tiene establecidos, relacionando este resultado con el que figura en las cuentas anuales, con especial atención a la imputación de las distintas subvenciones recibidas y el impacto que cada centro de coste tiene en las pérdidas del ejercicio.
- *Análisis del Plan estratégico actual de la empresa.* Partiendo de las líneas de acción que se establecen en él se ha tratado de verificar su efectiva puesta en marcha a partir del cronograma del plan, con especial atención en las calificadas como prioritarias y los resultados que se han obtenido hasta la fecha o que están en curso.

A partir de dicha comprobación determinar la pertinencia de las líneas de negocio que presenta el plan, su modificación, su coherencia con la situación financiera y patrimonial de la empresa y la eficacia y eficiencia que sobre el volumen de negocio de la empresa supone la estrategia del Plan.

7.1.1. Introducción: Situación actual y marco de actuación de la empresa

La actividad principal de Ciudad del Motor se desarrolla en torno al circuito de Motorland en Alcañiz, inaugurado en el año 2009. La empresa dispone de tres circuitos para la explotación de actividades deportivas: velocidad, karting y tierra (autocross, supermotard y motocross).



Además de los campeonatos deportivos que se realizan durante todo el año, Ciudad del Motor ofrece también otro tipo de actividades en las instalaciones del circuito:

- Jornadas de incentivos
- Ponencias
- Cursos
- Presentaciones de productos
- Reuniones
- Todo tipo de Eventos
- Los circuitos también están al servicio del público para su alquiler, cuando no están ocupados por las competiciones o entrenamientos oficiales, para cursos de conducción, karting, cross, etc.
- Formación universitaria (Máster en ingeniería del motor Universidad San Jorge)

El Gobierno de Aragón ha considerado el proyecto Motorland desde su inicio, con independencia de los resultados financieros ya señalados, como una inversión de interés autonómico y de especial relevancia para el desarrollo de un tejido económico y social y territorial en Aragón, de ahí que mantenga su apoyo financiero para mantener su actividad.

Como punto de partida analizamos los datos oficiales estadísticos del INE y el IAEST relativos a la población, paro y sectores de actividad desde el año de inauguración de Motorland, 2009, para determinar la posible variación de datos que reflejara un desarrollo de la zona consecuencia del establecimiento del circuito.

Además de Alcañiz, se ha considerado como área de influencia de la actividad de Ciudad del Motor la comarca del Bajo Aragón, a la que pertenece Alcañiz, así como las comarcas cercanas de Andorra-Sierra de Arcos, Bajo Martín, Matarraña y Bajo Aragón-Caspe.

Población

DATOS POBLACIÓN				
Año	Alcañiz	Bajo Aragón	Comarcas de influencia*	Aragón
2009	16.006	30.370	72.914	1.345.473
2010	15.947	30.311	72.878	1.347.095
2011	15.939	30.341	72.730	1.346.293
2012	15.937	30.080	72.093	1.349.467
2013	16.043	29.875	71.394	1.347.150
2014	16.230	29.640	70.720	1.325.385
2015	16.333	29.410	70.065	1.317.847
2016	16.384	29.042	68.822	1.308.563
2017	16.424	28.708	68.212	1.308.750
2018	16.420	28.587	67.798	1.308.728
2019	16.291	28.563	67.677	1.319.291
2020	16.392	28.695	67.891	1.329.391

*Andorra-Sierra de Arcos, Bajo Martín, Matarraña y Bajo Aragón-Caspe. Fuente: INE e IAEST

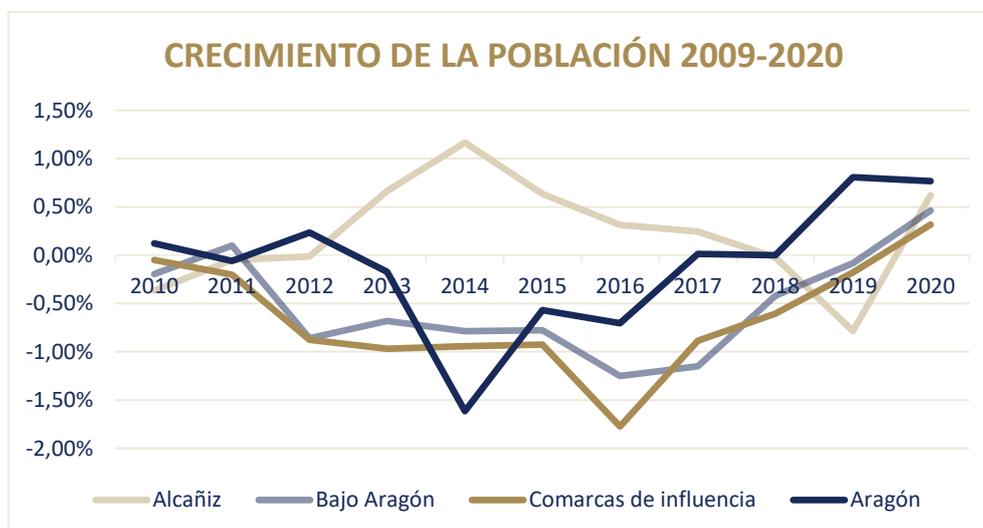
% CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN				
Año	Alcañiz	Bajo Aragón	Comarcas de influencia	Aragón
2010	-0,37%	-0,19%	-0,05%	0,12%
2011	-0,05%	0,10%	-0,20%	-0,06%
2012	-0,01%	-0,86%	-0,88%	0,24%
2013	0,67%	-0,68%	-0,97%	-0,17%
2014	1,17%	-0,79%	-0,94%	-1,62%
2015	0,63%	-0,78%	-0,93%	-0,57%
2016	0,31%	-1,25%	-1,77%	-0,70%
2017	0,24%	-1,15%	-0,89%	0,01%
2018	-0,02%	-0,42%	-0,61%	0,00%
2019	-0,79%	-0,08%	-0,18%	0,81%
2020	0,62%	0,46%	0,32%	0,77%

*Andorra-Sierra de Arcos, Bajo Martín, Matarraña y Bajo Aragón-Caspe. Fuente: INE e IAEST

En el municipio de Alcañiz, los datos de población, en volumen y en porcentaje de crecimiento no ofrecen ninguna variación en su evolución que pudiera indicar un impacto significativo por la actividad del circuito desde el inicio de la actividad en 2006 (karting y offroad) y 2009 (velocidad), ya que desde 2009 hasta 2013 la población disminuye, de 2014 a 2017 aumenta ligeramente y vuelve a disminuir en 2018 y 2019 en el que los valores son similares a los de 2008 (16233 personas en dicho ejercicio).

Respecto a la Comarca del Bajo Aragón y las Comarcas de influencia, desde 2009 han perdido población a un ritmo superior al resto de la Comunidad Autónoma. En los últimos años se observa un descenso de la población más acusado. En 2020 aumenta la población, si bien este año no es representativo para el análisis ya que consecuencia de pandemia del COVID hay población urbana que se ha trasladado a los entornos rurales.

En conclusión, en los datos estadísticos oficiales de población (INE e IAEST) no se observa un impacto destacable de la construcción y puesta en marcha del circuito en la evolución demográfica del municipio, de la Comarca del Bajo Aragón o de las comarcas que representan su zona de influencia.



Datos de paro

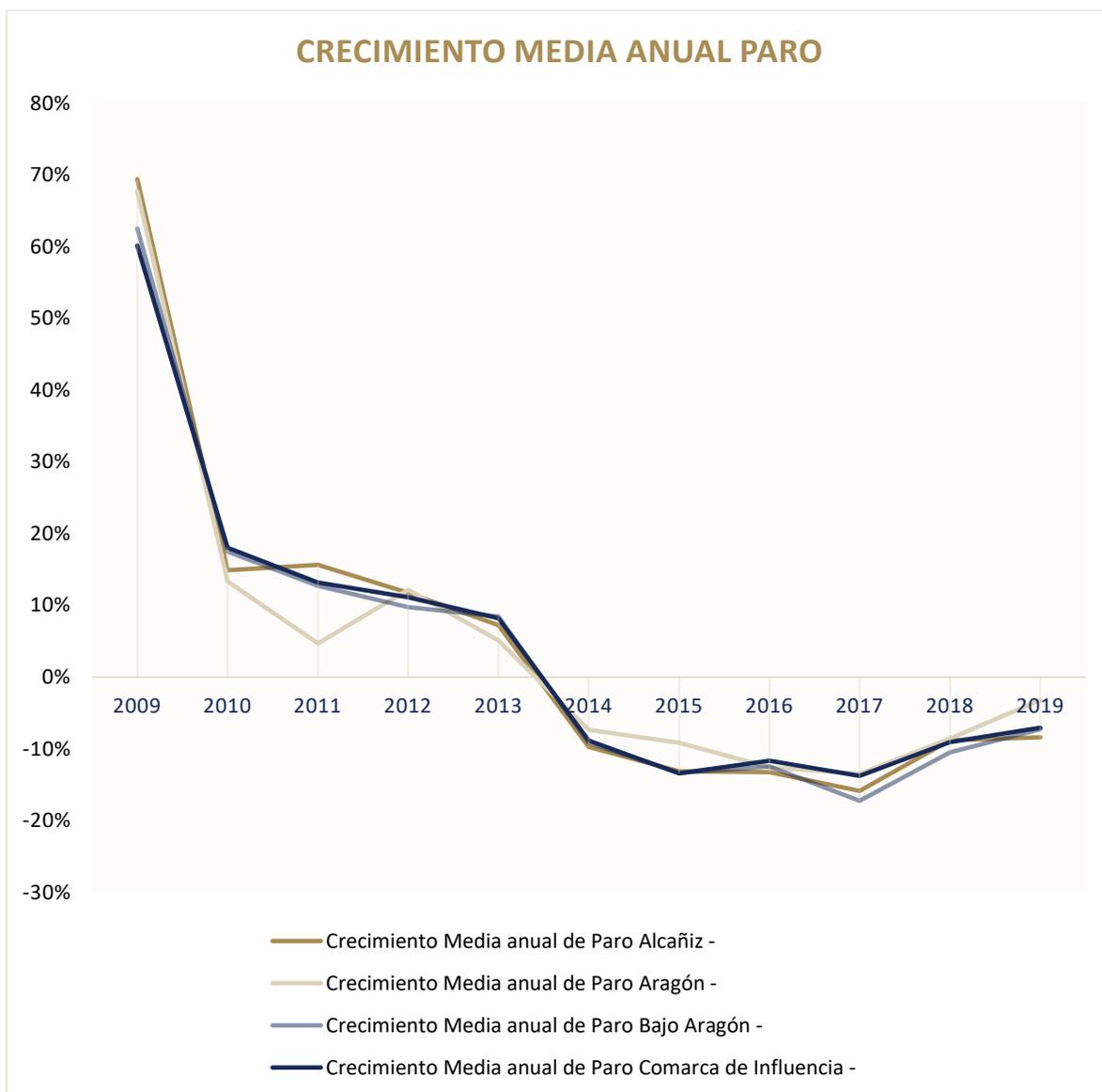
EVOLUCIÓN MEDIA ANUAL DE PARO				
Año	Alcañiz	Aragón	Bajo Aragón	Comarcas de influencia
2008	614,33	48.229,67	1.043,33	2.323,00
2009	1.040,75	80.898,75	1.695,67	3.720,33
2010	1.195,58	91.685,67	1.992,25	4.391,17
2011	1.382,67	95.994,67	2.246,00	4.969,50
2012	1.545,50	107.686,42	2.464,67	5.522,25
2013	1.657,50	113.199,17	2.673,58	5.975,67
2014	1.496,25	104.890,00	2.429,00	5.446,08
2015	1.299,92	95.307,67	2.104,42	4.714,50
2016	1.127,66	83.313,92	1.842,50	4.165,75
2017	948,83	72.089,58	1.524,83	3.592,25
2018	865,17	65.913,50	1.364,92	3.267,08
2019	792,42	63.794,67	1.265,83	3.036,92

Fuente: INE e IAEST

Como se observa en el cuadro anterior la evolución del paro no presenta relación alguna con la puesta en marcha del circuito y afianzamiento de su actividad, es más, aumenta en los primeros años hasta el 2013, en los que se observa el impacto de la crisis económica en España que se inicia en 2008.

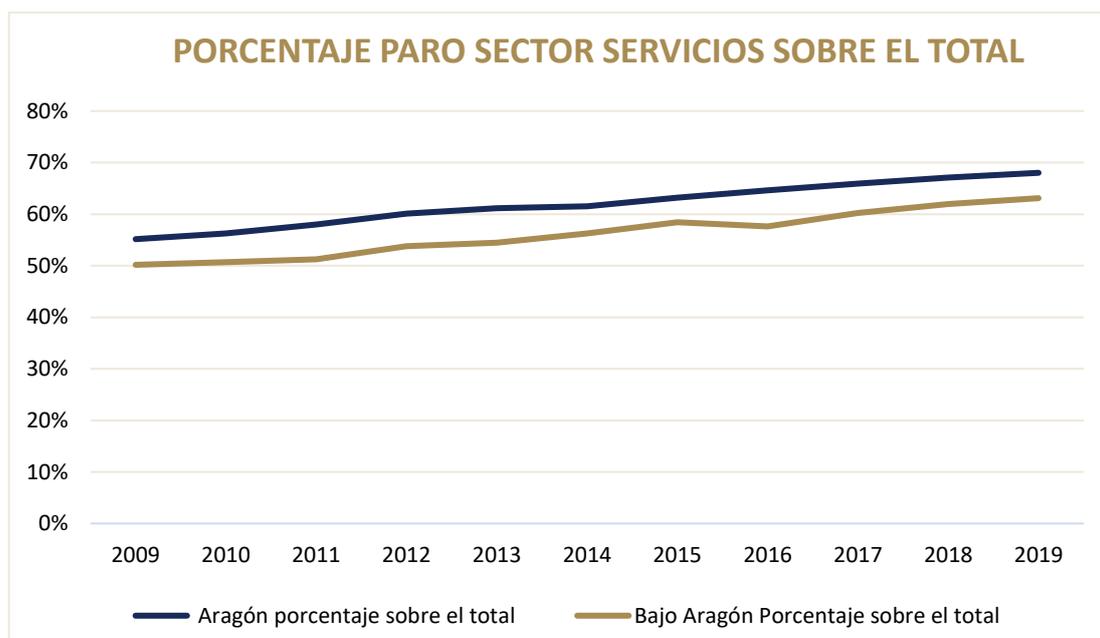
CRECIMIENTO MEDIA ANUAL DE PARO				
	Alcañiz	Aragón	Bajo Aragón	Comarca de Influencia
2008	-	-	-	-
2009	69%	68%	63%	60%
2010	15%	13%	17%	18%
2011	16%	5%	13%	13%
2012	12%	12%	10%	11%
2013	7%	5%	8%	8%
2014	-10%	-7%	-9%	-9%
2015	-13%	-9%	-13%	-13%
2016	-13%	-13%	-12%	-12%
2017	-16%	-13%	-17%	-14%
2018	-9%	-9%	-10%	-9%
2019	-8%	-3%	-7%	-7%

Comparando los datos con el paro en Aragón tampoco se observan grandes diferencias entre las variaciones de los datos de 2008 a 2019 con los correspondientes al municipio. Hay años en los que los porcentajes de la Comarca son mejores, pero no presentan grandes diferencias con Alcañiz.



Centrando el análisis en el sector servicios en la Comarca del Bajo Aragón, que es en el que se incluyen las actividades relacionadas con el circuito, la evolución del paro en el periodo analizado no presenta grandes variaciones respecto a la evolución de los datos globales ni a los de este sector concreto en Aragón, como se observa en el siguiente gráfico, en el que se muestra el porcentaje de paro del sector servicios sobre el total de los sectores en cada ejercicio:

	Aragón porcentaje sobre el total	Bajo Aragón Porcentaje sobre el total	Total Aragón	Total Bajo Aragón
2009	55%	50%	535.423	10.210
2010	56%	51%	618.947	12.113
2011	58%	51%	667.815	13.818
2012	60%	54%	776.531	15.911
2013	61%	54%	830.475	17.480
2014	62%	56%	774.206	16.404
2015	63%	58%	722.534	14.753
2016	65%	58%	646.205	12.746
2017	66%	60%	570.121	11.018
2018	67%	62%	530.662	10.144
2019	68%	63%	520.772	9.585



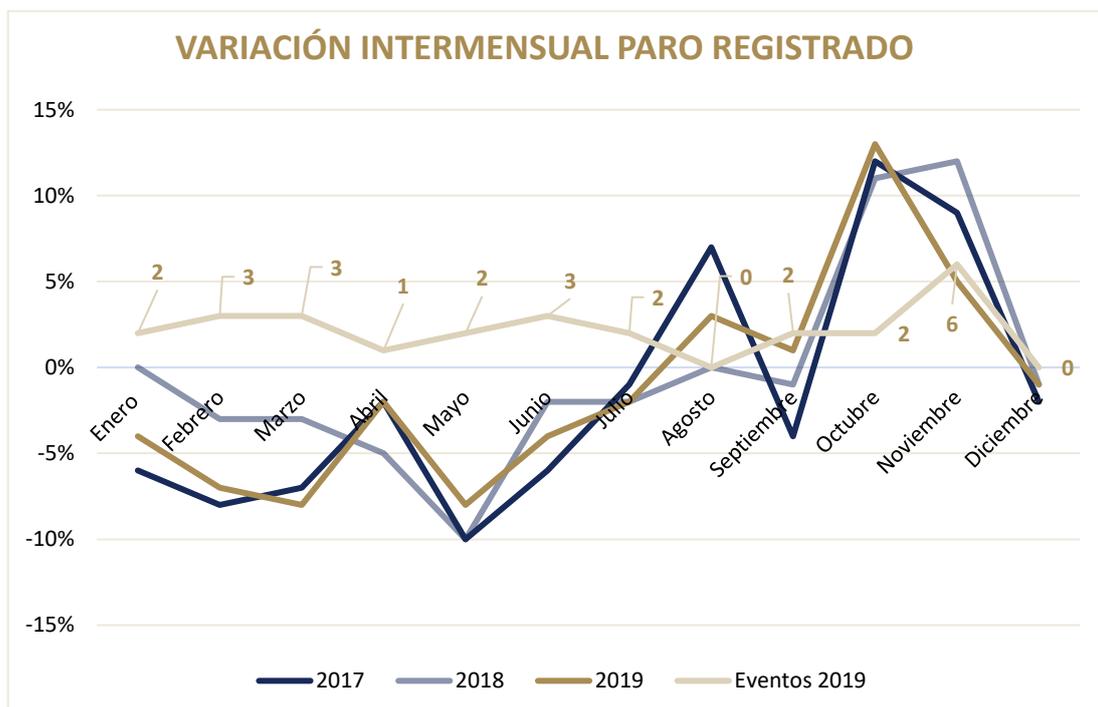
Tomando en consideración el principal evento que se organiza Motorland, que es el Gran Premio de Moto GP, hemos revisado las cifras mensuales del mes de septiembre, que es en el que se realiza el Gran Premio, y los meses próximos al mismo para ver si el número de parados refleja una mejora como indicativo de la influencia del evento realizado.

CIFRA DE PARADOS MENSUAL SECTOR SERVICIOS COMARCA BAJO ARAGÓN												
Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
2009	784	821	865	846	839	813	816	845	840	861	923	957
2010	1.019	1.034	996	1.030	1.025	1.002	957	951	919	1.007	1.107	1.066
2011	1.135	1.181	1.175	1.184	1.096	1.087	1.065	1.074	1.091	1.166	1.293	1.271
2012	1.339	1.353	1.355	1.337	1.325	1.258	1.233	1.220	1.239	1.360	1.470	1.422
2013	1.536	1.545	1.552	1.499	1.483	1.367	1.406	1.372	1.287	1.424	1.527	1.482
2014	1.582	1.481	1.425	1.333	1.257	1.258	1.324	1.320	1.227	1.374	1.446	1.377
2015	1.443	1.422	1.362	1.280	1.218	1.201	1.128	1.155	1.001	1.138	1.222	1.183
2016	1.258	1.208	1.172	1.136	1.036	968	949	949	917	1.001	1.089	1.063
2017	1.128	1.038	967	948	850	798	787	842	807	905	985	963
2018	966	934	908	866	782	765	753	756	745	824	925	920
2019	959	892	822	803	739	713	700	720	724	817	854	842

Fuente: IAEST

En términos generales, se observa una mejoría en la cifra de parados coincidente con las fechas de la celebración del Gran Premio de Moto GP en septiembre, pero al coincidir con la época estival que es en la que mejora el paro en el sector servicios por el incremento del turismo y las vacaciones laborales, no se puede asociar totalmente esta bajada a la actividad de Motorland.

En el siguiente cuadro se ofrece el porcentaje de variación intermensual de la cifra de paro de los ejercicios 2017-2019, en los que Motorland está ya consolidado en su actividad deportiva, junto al número de eventos celebrados en 2019 al ser su cifra similar a la de los tres ejercicios. En el gráfico se observa una actividad regular en el circuito, pese a las fluctuaciones de la cifra de paro, a excepción del mes de agosto que no tiene actividad y en el que, sin embargo, las cifras de paro del sector mejoran. Por el contrario, en el mes de noviembre, en el que se incrementa la actividad en el circuito, aunque los campeonatos celebrados en esa fecha no tienen la repercusión mediática de la Moto GP, las cifras de paro aumentan.



Evolución de los sectores de actividad

En la Comarca del Bajo Aragón a la que pertenece al municipio de Alcañiz, siempre ha tenido un peso importante el sector servicios, y en su evolución, creciente, puede haber tenido influencia el establecimiento del circuito. No obstante, hay que señalar que este crecimiento es similar al que se observa en la totalidad de la Comunidad Autónoma, en la que desciende el peso de la agricultura y la construcción aumentando los servicios. En cuanto a la industria experimenta un descenso acusado hasta 2017, ejercicio en el que vuelve a ascender ligeramente.

BAJO ARAGÓN	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Agricultura, ganadería y pesca	6%	9%	10%	10%	11%	12%	12%	12%	13%	12%	11%
Industria y energía	23%	22%	22%	22%	19%	16%	13%	12%	9%	10%	10%
Construcción	19%	17%	16%	13%	14%	13%	12%	12%	11%	9%	8%
Servicios	50%	51%	51%	54%	54%	56%	58%	58%	60%	62%	63%
Sin empleo anterior	1%	2%	2%	2%	2%	3%	4%	6%	7%	7%	8%

Fuente: IAEST

ARAGÓN	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Agricultura, ganadería y pesca	3%	4%	5%	5%	5%	6%	6%	6%	6%	6%	5%
Industria y energía	19%	18%	16%	14%	13%	11%	10%	9%	7%	11%	11%
Construcción	18%	16%	14%	14%	14%	13%	12%	12%	11%	7%	6%
Servicios	55%	56%	58%	60%	61%	62%	63%	65%	66%	67%	68%
Sin empleo anterior	5%	6%	7%	7%	7%	8%	9%	9%	9%	9%	9%

Fuente: IAEST

Datos sobre ofertas de alojamientos turísticos.

A continuación, se ofrecen las cifras de evolución de los alojamientos turísticos de la zona desde la implantación del circuito. Así, excepto en el año 2017 (en el que disminuyen las plazas acusando el descenso de las que corresponden al camping del municipio que pasa a ser gestionado por una fundación), el número de ofertas de alojamiento se incrementa en todos los años desde la creación del circuito en Alcañiz, lo que influye en los datos de la Comarca, y en consonancia con la evolución del sector en la totalidad de la Comunidad Autónoma.

OFERTA ALOJAMIENTOS TURÍSTICOS ALCAÑIZ										
Año	Hoteles, hostales y similares		Viviendas de turismo rural		Campings y áreas de acampada		Apartamentos turísticos		Viviendas de uso turístico	
	Establecimientos	Plazas	Establecimientos	Plazas	Establecimientos	Plazas	Establecimientos	Plazas	Establecimientos	Plazas
2009	6	318	1	6	1	400	-	-	-	-
2010	6	318	3	33	1	400	-	-	-	-
2011	6	484	4	41	1	400	-	-	-	-
2012	7	505	7	59	1	400	-	-	-	-
2013	8	525	6	47	1	800	4	13	-	-
2014	9	544	6	47	1	800	9	28	-	-
2015	9	544	6	47	1	800	13	43	-	-
2016	9	544	6	47	1	800	13	43	27	154
2017	9	549	6	51	1	500	14	62	29	155
2018	8	504	6	51	1	500	14	62	33	174
2019	8	514	7	57	1	500	19	76	36	198
2020	8	514	8	61	1	500	19	76	42	229

Fuente: IAEST

Año	Total plazas Aragón	Total plazas Comarca Bajo Aragón	Total plazas Alcañiz
2009	87.970	1.124	724
2010	92.438	1.194	751
2011	95.029	1.378	925
2012	95.814	1.463	964
2013	96.745	1.907	1.385
2014	98.199	1.982	1.419
2015	97.741	2.043	1.434
2016	98.618	2.049	1.588
2017	100.148	1.777	1.317
2018	102.433	1.736	1.291
2019	102.809	1.814	1.345
2020	103.590	1.829	1.380

Fuente: IAEST

7.1.2. Análisis de costes de la actividad

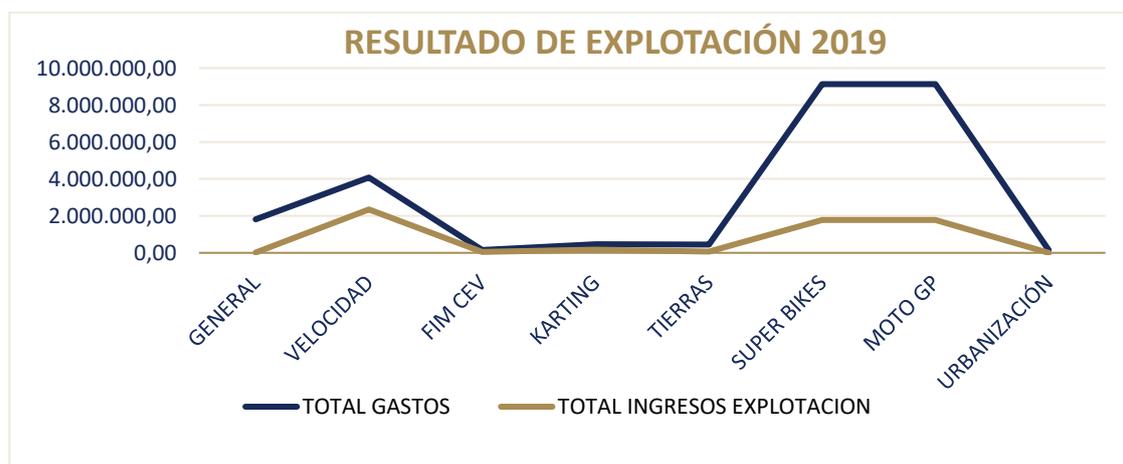
La Sociedad ha establecido una serie de centros de coste desglosando así su cuenta de pérdidas y ganancias, lo que le permite identificar los beneficios o pérdidas que aporta cada uno de estos centros al resultado global de cada ejercicio. Los centros identificados están relacionados con los principales eventos o actividades que se desarrollan en el circuito. Además, se establece un centro de costes "General" en el que se registran los ingresos y costes no asociados a los otros centros pero necesarios para el funcionamiento de la Sociedad.

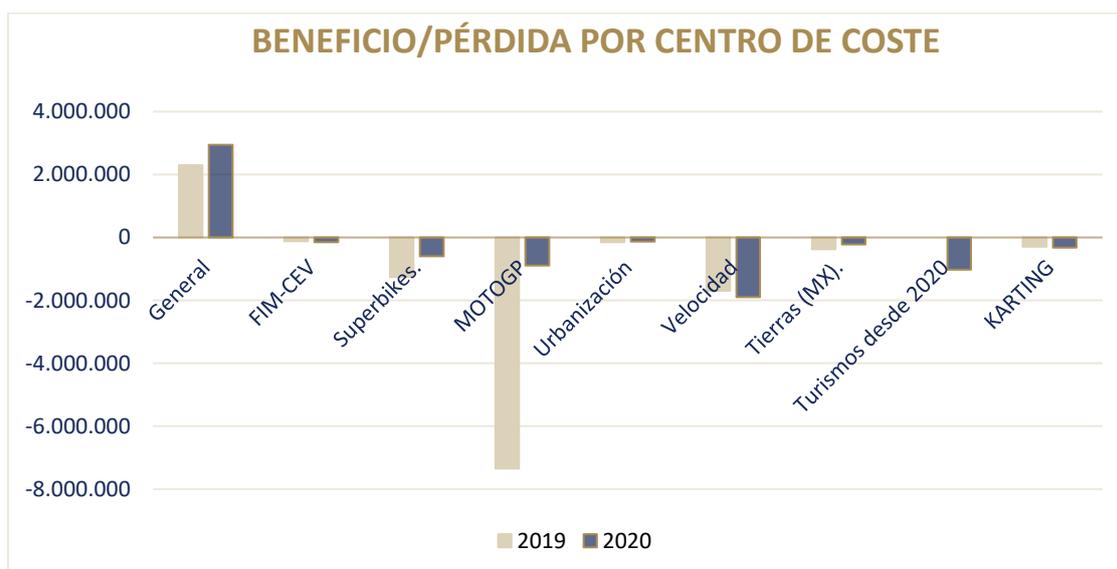


CENTROS DE COSTE

Del detalle facilitado por la sociedad el resumen general de las diferentes líneas tanto en 2019 como en 2020 es el siguiente.

Centros de coste	2019	2020
General	2.294.457	2.946.301
FIM-CEV	(118.069)	(145.308)
Superbike.	(1.260.214)	(600.451)
Moto GP	(7.348.409)	(890.964)
Urbanización	(147.387)	(127.511)
Velocidad	(1.697.462)	(1.899.537)
Tierras (MX).	(371.029)	(223.711)
Turismos (desde 2020)	-	(1.020.189)
Karting	(289.756)	(321.033)
Beneficio (Pérdida) contabilidad costes	(8.937.869)	(2.282.403)





Solo el centro de costes General presenta un beneficio de explotación porque a él se imputan prácticamente la totalidad de las subvenciones que ha recibido la sociedad. El resto de los centros presenta pérdidas, destacando por volumen las de Moto GP, Velocidad y Superbike. Las pérdidas de los centros de Karting, Tierras y FIM CEV son menos significativas que las de los indicados anteriormente, aunque no menos importantes.

Atendiendo a cada centro, las conclusiones son las siguientes:

CENTRO DE COSTE GENERAL

CENTRO DE COSTE GENERAL					
Concepto	2019	2020	Concepto	2019	2020
Ventas tienda	1.850	0	Aprovisionamientos	47.807	50.324
Servicios I+D	20.584	14.022	Gastos de personal	1.053.541	1.462.856
ingresos por subvenciones	4.064.742	4.219.252	Servicios exteriores	581.288	444.097
Otros ingresos	27.047	17.726	Tributos	15.443	(796.035)
Ingresos extraordinarios	1	-	Amortizaciones	53.223	57.222
			Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operaciones comerciales	12.330	54.984
			Otros gastos de gestión corriente	26.147	804
			Gastos financieros	37.700	30.727
			Gastos extraordinarios	(7.710)	(280)
Total Ingresos	4.114.224	4.251.000	Total Gastos	1.819.767	1.304.699
BENEFICIO	2.294.457	2.946.301			

En este centro se registran los costes e ingresos que tiene la sociedad y que no son imputables al resto de centros, pero que son necesarios para el funcionamiento de la actividad de la sociedad. Desde la perspectiva de la contabilidad de costes, ha de ponerse de manifiesto lo siguiente:

- Los ingresos por subvenciones de explotación del IAF, atendiendo al contrato programa, se deberían imputar a los diferentes centros de coste que ha establecido la empresa de forma que se pudiera afinar en cada actividad el resultado de explotación. No obstante, esta forma de imputar los costes permite determinar con mayor claridad la insuficiencia de recursos derivados de cada actividad concreta para cubrir sus respectivos costes.
- Hay gastos en servicios exteriores, como la seguridad del recinto, licencias, servicios de apoyo etc., que también se imputan a este centro en su totalidad cuando sería razonable repartirlos entre todos los centros.
- Como principales costes de este centro figuran sueldos y salarios y seguridad social (prácticamente un 60% del total en 2019 y un 94% del 2020) de los trabajadores que no están imputados a ningún evento de los que se realizan por la sociedad. Se ha comprobado que en otros centros de coste (FIM-CEV, Superbike, Moto GP), solo se imputan los correspondientes al personal temporal que trabaja en las fechas de cada evento.
- En cuanto a la imputación de cada uno de los costes e ingresos en 2019 y 2020 respecto a la totalidad de la cuenta de pérdidas y ganancias, hay algunas diferencias en los porcentajes aplicados al centro de un año a otro. Sus importes no son materiales salvo en el caso de personal que en 2020 se ha imputado en un porcentaje mucho mayor al Centro general, al cancelarse varios eventos consecuencia de la pandemia.
- Por último, se recoge en este centro la compensación que, de acuerdo con el convenio suscrito con la RFEA el 13 de febrero de 2020, los circuitos de karting que más participantes

han tenido que pagar derechos de suscripción a los circuitos en los que menos corredores han participado hasta igualar las cantidades a la media proporcional del Campeonato. En concreto la compensación se abona al circuito de Campillos (Málaga) por 3.975 euros. Este gasto debería imputarse al centro de coste Karting, que incrementaría su resultado negativo.

CENTRO DE COSTE URBANIZACIÓN

CENTRO DE COSTE URBANIZACIÓN					
Concepto	2019	2020	Concepto	2019	2020
Ingresos explotación	-	-	Aprovisionamientos	2.141	150
			Servicios exteriores	115.551	95.429
			Tributos	29.695	31.932
Total ingresos	-	-	Total Gastos	147.387	127.511
PÉRDIDA	(147.387)	(127.511)			

Es uno de los centros con poca relevancia en el análisis. Recoge los gastos de las zonas de viales de todo el complejo: rotondas, balsa, red de saneamiento etc. Este centro recoge solo gastos y no ingresos. Se imputan los porcentajes de gastos de aprovisionamientos, tributos y gastos de servicios exteriores que la sociedad utiliza en la actividad de mejora y ampliación del circuito en general pero que no se consideran, por su naturaleza, altas de inmovilizado.

CENTRO DE COSTE FIM CEV

CENTRO DE COSTE FIM CEV					
Concepto	2019	2020	Concepto	2019	2020
Ingresos FIM CEV	42.302	32.674	Aprovisionamientos	42.086	67.585
			Gastos de personal	39.569	37.123
			Servicios exteriores	78.716	73.274
Total ingresos	42.302	32.674	Total Gastos	160.371	177.982
PÉRDIDA	(118.069)	(145.308)			

Este centro recoge los ingresos y gastos del Campeonato de España de Velocidad. El evento tuvo lugar los días 12, 13 y 14 julio en 2019 y 2, 3 y 4 de octubre en 2020, y los ingresos que se derivaron del mismo solo representan el 0,92 % de la cifra de negocios de la empresa en 2019 y el 2,28 % en 2020 ya que, al haber menos ingresos totales en este año y los ingresos de este centro no disminuir de forma tan acusada, el porcentaje que representa se incrementa.

CENTRO DE COSTE MOTO GP

CENTRO DE COSTE MOTO GP					
Concepto	2019	2020	Concepto	2019	2020
Entradas Moto GP	1.612.391	-	Aprovisionamientos	505.719	394.850
Áreas VIP Moto GP	130.874	-	Gastos de personal	136.242	265.370
Ingresos diversos Moto GP	42.378	37.242	Servicios exteriores	8.491.727	267.986
			Otros gastos de gestión corriente	364	-
Total Ingresos	1.785.643	37.242	Total Gastos	9.134.052	928.206
PÉRDIDA	(7.348.409)	(890.964)			

Este centro responde al principal evento de MotorLand. La imputación de gastos realizada abarca todos los costes generados por él, disponiendo la sociedad de contadores que le permiten un cálculo adecuado de los gastos concretos como electricidad o gasóleo, además de imputar gastos generados solo por esta actividad como el alquiler de gradas, televisión, seguridad, etc.

El principal gasto, y directo causante del volumen de pérdidas generado, es el pago anual de los derechos de organización a Dorna S.L. que figuran en la partida de servicios exteriores. Como ya se ha señalado, en 2020, la condonación de este pago al realizarse las pruebas a puerta cerrada ha supuesto que, pese a la caída de ingresos, la pérdida generada es mucho menor. Sin embargo, es una situación coyuntural que no se puede considerar como una mejora estructural en la actividad empresarial.

Las pérdidas de este centro de coste no pueden evitarse ni aun imputándole la totalidad de la subvención para explotación anual del IAF, de 2,5 millones de euros (2,78 millones en 2020). Con ello se reducirían las pérdidas, en un año normal como 2019 y ejercicios anteriores, a unos 5 millones de euros.

En este centro no se imputa ningún gasto de amortizaciones de inmovilizado que consideramos sería razonable aplicar en proporción a la actividad del centro. Esta imputación empeoraría su resultado negativo.

CENTRO DE COSTE SUPERBIKE

CENTRO DE COSTE SUPERBIKE					
Concepto	2019	2020	Concepto	2019	2020
Entradas SUPERBIKE	134.424	-	Aprovisionamientos	212.966	299.616
Áreas VIP SUPERBIKE	8.060	-	Gastos de personal	82.765	148.811
Ingresos diversos SUPERBIKE	7.473	27.249	Servicios exteriores	1.114.440	179.273
Total Ingresos	149.957	27.249	Total Gastos	1.410.171	627.700
PÉRDIDA	(1.260.214)	(600.451)			

Al igual que en Moto GP en Superbike las pérdidas también son elevadas ya que los ingresos que se obtienen de estos eventos (149.000 euros en un año de actividad normal como 2019) están muy alejados de los costes que conllevan, fundamentalmente, el pago de los derechos anuales de organización a Dorna S.L (900.000 euros en 2019. En 2020 se condonaron, al igual que en Moto GP, por lo que la cuenta de resultados del centro de 2020 es menos negativa que en 2019).

Al igual que en Moto GP, no se imputan amortizaciones del inmovilizado, lo que incrementaría el volumen de coste en SBK.

CENTRO DE COSTE VELOCIDAD

CENTRO DE COSTE VELOCIDAD					
Concepto	2019	2020	Concepto	2019	2020
Canon cesión cafetería Karting	1.000	-	Aprovisionamientos	583.781	281.910
Canon cesión cafetería /bar zona Público	137.408	9.769	Gastos de personal	630.701	30.849
RACING WEEKEND	41.153	-	Servicios exteriores	620.523	615.921
Campeonato España velocidad RFME (MOTOS) - CETELEM	31.343	-	Tributos	189.696	204.569
Trofeo Aniversario	35.921	7.339	Amortizaciones	2.060.795	1.922.934
MOTORLAND CLASSIC FESTIVAL	38.193	-	Otros gastos de gestión corriente	20	-
500 KMS	21.491	-	Gastos financieros	-	-
TRIATHLON	5.757	-	Gastos extraordinarios	227	280
Otros ingresos circuito velocidad	70.561	33.703			
Servicios de Pista	1.934.939	1.070.402			
Ingresos publicidad	31.287	32.591			
Ingresos por subvenciones	30.000	-			
Otros Ingresos	9.228	3.122			
Total Ingresos	2.388.281	1.156.926	Total Gastos	4.085.743	3.056.463
PÉRDIDA	(1.697.462)	(1.899.536)			

En este centro se imputan los ingresos y los gastos del circuito de velocidad no derivados de los eventos anteriores, principalmente ingresos por alquiler de pista y servicios accesorios de este alquiler como pueden ser los servicios médicos. Prácticamente la totalidad de las amortizaciones de la sociedad (unos 2 millones de euros) están repercutidas a este centro lo que incrementa su resultado negativo.

En él se imputa también el resto del gasto de personal de la empresa no incluido en el centro General.

CENTRO DE COSTE KARTING

En este centro, a diferencia de los anteriores, la pandemia sí ha producido unas mayores pérdidas al no haberse podido realizar varios eventos respecto a ejercicios anteriores.

CENTRO DE COSTE KARTING					
Concepto	2019	2020	Concepto	2019	2020
Servicios de taller	17	-	Aprovisionamientos	87.113	18.125
Alquiler Karts	12.922	2.074	Gastos de personal	68.490	67.958
Ingresos de tandas	68.954	31.274	Servicios exteriores	65.517	44.102
Ingresos por eventos y otros	26.479	14.848	Tributos	56.594	61.098
Ingresos por Boxes	1.983	587	Amortizaciones	188.398	184.880
Kart Experience	264	364	Otros gastos de gestión corriente	(50)	-
Copa Aragón	-	-			
Canon cesión cafetería Karting	15.927	3.285			
Campeonato España Karting	39.228	-			
Copa Aragón Karting	1.190	-			
Otros Ingresos	9.342	2.698			
Total Ingresos	176.306	55.130	Total Gastos	466.062	376.163
PÉRDIDA	(289.756)	(321.033)			

CENTRO DE COSTE TIERRAS

CENTRO DE COSTE TIERRAS					
Concepto	2019	2020	Concepto	2019	2020
Campeonato España Autocross	19.438	-	Aprovisionamientos	155.136	43.743
Campeonato España Motocross	13.483	7.231	Gastos de personal	40.775	9.850
SUBITIS	2.810	-	Servicios exteriores	89.334	63.259
Campeonato Aragón MX, Motocross	2.735	-	Tributos	26.138	27.975
Tandas Autocross	2.215	-	Amortizaciones	131.021	132.823
Tandas Motocross	4.921	1.822			
Tandas Supermotard	1.186	2.013			
Ingresos por eventos y otros	23.595	42.501			
Bonos Motocross/Supermotard	992	372			
Total Ingresos	71.375	53.939	Total Gastos	442.404	277.650
PÉRDIDA	(371.029)	(223.711)			

Con una pérdida de 371.029 y 223.711 euros en 2019 y 2020 respectivamente, los ingresos de estos eventos no cubren ni los costes fijos producidos. Con la totalidad de los ingresos de ambos ejercicios no se cubre ni siquiera la amortización específica de las instalaciones de MX correspondiente.

En 2020 los ingresos del centro han sido mayores a pesar de no tener público. Ello unido a que determinados gastos como trabajos realizados por otras empresas o gastos de publicidad, entre otros, han disminuido, ha hecho que la pérdida del centro haya sido menor.

CENTRO DE COSTE TURISMOS

CENTRO DE COSTE TURISMOS					
Concepto	2019	2020	Concepto	2019	2020
Ingresos diversos WTCR	-	61.728	Aprovisionamientos	-	221.294
			Gastos de personal	-	67.077
			Servicios exteriores	-	793.519
			Tributos	-	27
			Amortizaciones	-	-
Total Ingresos	-	61.728	Total Gastos	-	1.081.917
PÉRDIDA	-	(1.020.189)		-	

Este centro de coste se ha creado en 2020, para imputar los gastos e ingresos del evento Campeonato Mundial de Turismos, WTCR, celebrado en octubre-noviembre de 2020.

En este ejercicio, los ingresos de este evento han sido de 61.728 euros mientras que solo los gastos de la tarifa por la organización de la prueba y los derechos de calendario ascendieron a 728.150 euros, lo que conduce a una pérdida total de 1.020.189 euros en el primer año de celebración.

7.1.3. Análisis del Plan Estratégico 2019-2021 Motorland, *Más allá de la competición*

Ciudad del Motor desarrolló un Plan estratégico con el horizonte temporal 2019-2021 cuyos objetivos principales son los siguientes:

- Realizar un diagnóstico de la situación actual de la empresa, detectando las fortalezas y debilidades y analizando las oportunidades que ofrece el entorno en el que se desenvuelve
- Establecer la base de un proyecto futuro de actividad.
- Concreción de las estrategias más adecuadas para desarrollar los objetivos y capacidades de la compañía y las posibilidades actuales que brinda el mercado.
- Definir y desarrollar las acciones a emprender en el periodo señalado.

Claves de la situación actual

1. A nivel internacional, existen 42 circuitos en los que se desarrollan competiciones mundiales de motor, de los cuales 23 están en 13 países de Europa, siendo España e Italia los que más circuitos tienen (cuatro cada una).

El mercado aprecia diferentes aspectos de los distintos circuitos: así los situados en los países del norte de Europa presentan una mayor cercanía a los principales fabricantes de motor, y disponen de mejores comunicaciones con centros de transporte de grandes ciudades más próximos a sus instalaciones. Esto también facilita el desarrollo de áreas de investigación y tejido industrial anexo, especialmente en aquellos que integran un parque tecnológico.

Los circuitos del sur de Europa compensan su lejanía de las fábricas de motor con una climatología más benigna para las actividades deportivas y las de investigación y desarrollo (pruebas de motores en pista etc.) y unos precios más competitivos para atraer clientes.

2. A nivel nacional, en un radio de 260 kilómetros se ubican los circuitos de Motorland, Montmeló (Barcelona), Ricardo Tormo (Cheste) y Navarra (Los Arcos). Los tres primeros han albergado campeonatos mundiales de motor, pero la cercanía de Montmeló y Cheste a ciudades más grandes les permite disfrutar de mejores comunicaciones de transporte, mejor oferta hotelera y de ocio y mayor afluencia de público, si bien sus resultados económicos tampoco han sido satisfactorios.

Desde la perspectiva de la asistencia a estos grandes premios y sin duda influido por estas circunstancias, Motorland es el que menos público acoge de todos los circuitos europeos, según la estadística facilitada por la empresa relativa a 2016-2017, sin que haya variado su clasificación como circuito de baja asistencia en ejercicios posteriores.

De igual modo, esta menor infraestructura de transporte y la lejanía a núcleos de población más grandes influye también en el desarrollo de otras actividades que oferta, como Karting o desarrollo de otros eventos que se realizan también en otras instalaciones más cercanas a dichas poblaciones.

La focalización de la actividad del circuito en pruebas y campeonatos deportivos ha supuesto unos resultados negativos constantes desde la inauguración de Motorland, por lo que en el plan estratégico de la empresa se propone como objetivo principal la diversificación de las actividades de la sociedad y la búsqueda de otros nichos de negocio, además de mejorar la sociedad estructuralmente para la optimización de su rendimiento.

De esta manera, se centra el interés en el cliente industrial, para el desarrollo de actividades de ingeniería, investigación de motores, desarrollo de un tejido empresarial etc., que maximizaría el uso del circuito durante todos los días del año y podría asumir las pérdidas que sistemáticamente produce la celebración de todas las pruebas deportivas llevadas a cabo, especialmente las grandes pruebas mundiales en las que es necesario el pago de derechos de organización por una cuantía muy superior a los ingresos que se obtienen, tal y como se ha puesto de manifiesto en epígrafes anteriores. En este sentido la existencia de un parque tecnológico (Ciudad del Motor participa en el capital de la empresa Parque Tecnológico de Aragón) podría permitir un mayor desarrollo de acciones de este tipo.

Iniciativas estratégicas y acciones del plan

El plan establece siete iniciativas estratégicas en las que se agrupan 100 acciones, que a su vez han sido clasificadas por Ciudad del Motor por su prioridad para el desarrollo de la empresa. Para el análisis se ha formulado un cuestionario a Ciudad del Motor (anexo IV) que, junto con la información y documentación relacionada con el Plan estratégico facilitada por la empresa, ha constituido la base de este trabajo.

Las iniciativas del plan responden a tres grandes grupos de acción: en primer lugar, las dirigidas a la mejora de las actuaciones actuales buscando la mayor viabilidad económica en la celebración de los eventos deportivos y fomentando el desarrollo de otras hasta ahora de escaso peso específico.

En segundo lugar, se pretende acometer una serie de reformas en los departamentos en los que se estructura la sociedad atendiendo fundamentalmente a la formación de los trabajadores y al desarrollo de técnicas de gestión y comunicación que permitan una mejor fluidez de las áreas de negocio.

El tercer gran bloque va dirigido al desarrollo de nuevas actividades de carácter industrial y tecnológico que permitan el crecimiento de la empresa y supongan una fuente de ingresos permanente. Con estas premisas, las acciones incluidas dentro de cada iniciativa estratégica se pueden agrupar de acuerdo a las siguientes características:

Iniciativas estratégicas	Características de las acciones planificadas
Reducción del déficit generado por grandes eventos	Mejora de la rentabilidad de las actividades actuales a través de reducción de los gastos, renegociación de los derechos de organización de las pruebas, revisión de actuaciones y mejoras en la organización actual.
Reducción del déficit generado por los demás eventos	Desarrollo de actividades similares a las actualmente llevadas a cabo: nuevos campeonatos, recuperación de eventos.
Incrementar la ocupación comercial de los circuitos	Desarrollo de actividades de innovación tecnológica, industrial, fidelización de clientes.
Desarrollar otras fuentes de ingreso distintas a la actividad deportiva	Nuevas fuentes de ingresos: glamping, publicidad, eventos privados, escuela de conducción.
Incrementar la productividad de la organización	Mejora de la estructura interna de la empresa: reordenación y formación específica del personal, mejora de las comunicaciones internas de ámbito estratégico, mejorar el área de contratación, implantar un sistema integrado de gestión.
Planificar y ejecutar las inversiones necesarias a corto y medio plazo	Inversiones en el circuito para su mantenimiento y mejora.
Posicionar Motorland en otros negocios	Desarrollo de nuevas actuaciones: formación universitaria y profesional, desarrollo de talleres, marketing, educación vial, etc.

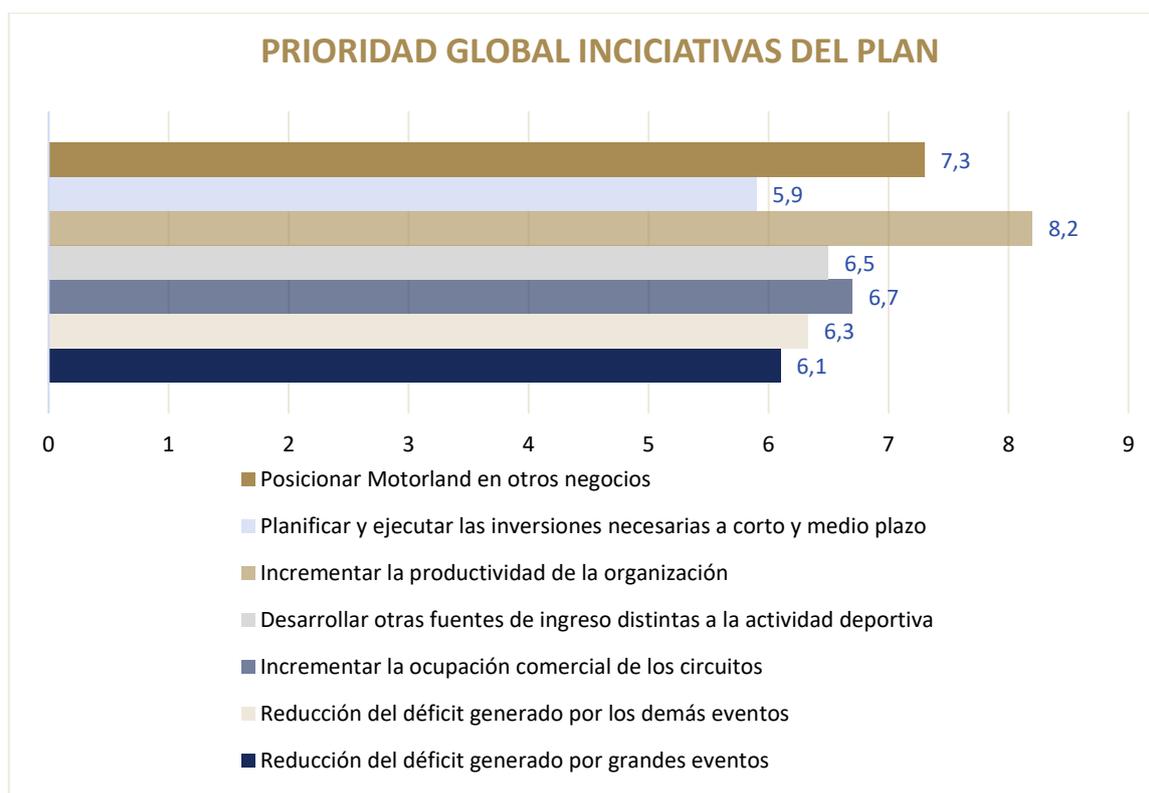
Poniendo en relación el desarrollo del negocio reflejado en las cuentas anuales con el plan estratégico, las iniciativas que lo componen resultan pertinentes con las necesidades de la empresa y son coherentes con los objetivos y finalidad de esta al ir dirigidas a la mejora de los resultados obtenidos con la actividad habitual, a la búsqueda y desarrollo de nuevas actividades que permitan la obtención de ingresos y a la mejora de las estructuras y actuaciones societarias.

Desarrollo

De acuerdo con la información de la empresa, se han ido desarrollando en distinto grado la práctica totalidad de las acciones previstas en el plan 2019-2021, algunas de las cuales ya se adoptaron y empezaron a implantar desde 2017. Igualmente, señala que la pandemia no ha influido negativamente en la ejecución ya que, si bien las acciones relacionadas con la reducción del déficit en los eventos han sufrido un retraso, se han podido desarrollar tanto la estructura y gestión interna como el estudio de nuevas actuaciones relacionadas con investigación y desarrollo de la ingeniería del motor.

Este Plan está previsto que continúe a través del próximo plan 2022-2027, que afiance y cumpla los objetivos y metas marcados en 2019.

La empresa ha calificado las acciones en función de su prioridad del 1 al 10. Podemos agrupar esta clasificación en una prioridad baja (1 a 4), media (5 a 7) y alta (8 a 10). A partir de esta calificación de las acciones, la prioridad global de cada iniciativa es la siguiente:



El resultado del análisis de este desarrollo por iniciativa estratégica es el siguiente:

1. Reducción del déficit generado por grandes eventos. En este bloque se encuadran 12 acciones, algunas de las cuales se comenzaron a poner en práctica en los ejercicios 2017 (anticipación de la curva de venta de entradas) y 2018 (reducción de personal externo en la gestión de gradas y parkings y mejora de ingresos por glamping).

En esta iniciativa la prioridad global es media destacando tres acciones de alta prioridad que son la anticipación de la curva de entradas, la renegociación de los contratos de derechos de organización con Dorna S. L. y la ampliación de oferta de servicios VIP.

De ellas, la anticipación de la venta de entradas a través de la web se ha conseguido pero su resultado económico no ha sufrido variación significativa: las entradas se venden con mayor antelación, pero no en mayor número por lo que el impacto en los ingresos no ha permitido mejorar el rendimiento económico de los distintos eventos. En esta consideración no se incluye el ejercicio 2020, en el que no hubo público asistente.

La segunda acción prioritaria relativa a la renegociación de los derechos de organización ha de considerarse en curso puesto que se está llevando a cabo la negociación con Dorna para la celebración del campeonato de Moto GP en los próximos ejercicios.

El contrato relativo a SBK fue formalizado en 2020 y se redujo la tarifa por los derechos en 150.000 euros, pero se incrementa el valor de la campaña promocional que incluye, con lo que su valor estimado es el mismo que el del anterior. También en el ejercicio se realizó la modificación de los contratos de Moto GP y SBK reduciendo a 1 euro el importe a pagar por los derechos de organización, pero esta situación coyuntural no puede identificarse como la consecución de la acción planteada que se mantiene en desarrollo.

Por último, la ampliación de servicios VIP entendemos que sí se ha visto afectada por la crisis sanitaria y no ha sido ejecutada.

Del resto de las acciones, de prioridad media o baja para la empresa, algunas se han desarrollado en el ejercicio 2019 y están relacionadas con un mejor servicio, más publicidad, actuaciones de marketing para incrementar la asistencia a los eventos.

No se ha dispuesto de cifras que cuantifiquen el impacto económico de estas acciones, a excepción del glamping, que no es significativo, pero el análisis de la contabilidad de costes por evento permite concluir que el objetivo de esta iniciativa, que es reducir el déficit de los eventos no se ha logrado todavía, siendo la disminución de las pérdidas de 2020 meramente coyuntural y no asimilable a un logro de los objetivos del plan.

2. Reducción del déficit generado en el resto de eventos. Esta iniciativa presenta nueve acciones, con una prioridad global media para la empresa. De ellas destaca la implantación de una metodología de evaluación, propuesta y aprobación o rechazo de eventos basada en la rentabilidad económica. La empresa, aunque no ha facilitado información detallada considera realizada esta acción al 100 %.

El resto se centran en recuperar eventos de interés y estudiar la posibilidad de celebrar nuevos campeonatos. La empresa comunica que, en efecto, se han realizado estos estudios, pero su resultado hasta la fecha ha sido negativo. Solo se ha incluido el campeonato de España de Motocross Junior, aunque sus cifras no hayan contribuido a positivizar el resultado económico del área de Tierras. Además, se ha incorporado al calendario el Campeonato mundial de turismos en 2020 cuyas cifras han sido negativas con una pérdida de 1.020.089 euros según la contabilidad analítica. Este campeonato es una de las acciones prioritarias de la iniciativa.

Por último, se ha realizado también un esfuerzo en la reducción de los gastos de los distintos eventos a partir de 2018, si bien, aunque no se dispone de su cuantificación concreta, no tienen efecto significativo en las cuentas. La empresa ha señalado la dificultad de acometer nuevas reducciones ya que podrían ir en detrimento del adecuado desarrollo de las competiciones.

En 2021 se realizan nuevas facturaciones por la celebración de diversas pruebas (SBK que incrementa los ingresos 14.380 euros desde 2017 y Racing weekend por la que se facturaron 41.152 euros en 2020, aunque en 2021 esta cifra se ha reducido a los 40.082 euros).

En conclusión, el análisis realizado pone de manifiesto que esta iniciativa debe seguir desarrollándose en ejercicios posteriores para lograr el objetivo propuesto que, hasta la actualidad no ha sido posible conseguir.

3. Incrementar la ocupación comercial de los circuitos. Las acciones de esta iniciativa son inicialmente 13, cinco de las cuales se califican de alta prioridad para la empresa, que son las relativas a la captación de nuevos clientes, especialmente el segmento de cliente industrial, el desarrollo de un plan comercial que maximice la utilización del circuito en los meses de invierno y redefinir determinadas ofertas comerciales ya existentes.

Esta iniciativa está en desarrollo y se han realizado actuaciones en cada una de las acciones, en especial las prioritarias, que han generado alguna negociación concreta a corto plazo que puede ser una fuente de ingresos en los próximos ejercicios, aunque su desarrollo implica la necesidad de financiación para realizar las inversiones que requiera su puesta en funcionamiento. Igualmente, el fomento de la contratación de actividades industriales permite una mayor ocupación del circuito para la realización de tests en los meses en los que decae la actividad deportiva. Con ello, la sociedad informa que en 2021 se prevé una ocupación de Motorland superior en 30 días a la cifra de 2019.

Por el contrario, los análisis de redefinición de actividades ya existentes arrojan un resultado negativo hasta la fecha, sin resultado en las iniciativas realizadas. Este es uno de los aspectos que indican que la viabilidad de la empresa depende de un desarrollo mayor del sector industrial frente al deportivo o lúdico ofertado hasta ahora.

4. Desarrollar otras fuentes de ingreso distintas a la actividad deportiva. Las 26 acciones de esta iniciativa tienen como objetivo el incremento de los ingresos a través de la realización de patrocinios, publicidad temporal (logos, web, vallas publicitarias), sponsorización de vehículos y ampliación de la actividad de escuela de conducción, las cuales se consideran de prioridad alta para la empresa. Además, existen otras como la realización de eventos privados (marcas de motor, concesionarios), oferta de 4x4, rallies, celebración de conciertos, etc.

Todas ellas se han puesto en práctica sondeando posibilidades de mercado, pero no se ha dispuesto de ningún dato económico que permita su valoración, ni datos concretos sobre el alcance real del trabajo realizado en esta iniciativa.

5. Incrementar la productividad de la organización. La prioridad global de esta iniciativa es la más alta de todas las que componen el plan estratégico. La conforman 13 acciones, 8 de las cuales son calificadas como de alta prioridad y se refieren a la reestructuración y mejora en la gestión de los recursos humanos y su adaptación a las necesidades del negocio, con una mayor formación y capacitación; la mejora en la planificación de eventos y proyectos; la implantación de un sistema integrado de gestión (ERP) y la adaptación de oferta e instalaciones a las necesidades del cliente industrial.

Aunque no se ha facilitado información sobre esta iniciativa ni de su cuantificación económica, si se han realizado cambios en la estructura del personal, tal y como se pone de manifiesto en el examen del cumplimiento de la legalidad del área de personal.

Con esta iniciativa se pone nuevamente de manifiesto el interés de la empresa en el desarrollo del área del cliente industrial como posibilidad de negocio que permita, al menos, la compensación de los resultados negativos que hasta el momento genera la actividad deportiva.

6. Planificar y ejecutar las inversiones necesarias a corto y medio plazo. En conjunto, es la iniciativa con una prioridad global menor para la sociedad. Agrupa 17 acciones relacionadas con el mantenimiento del circuito, adaptación a las necesidades actuales y la previsión de aquellas inversiones a realizar si se logran determinadas operaciones proyectadas relativas al desarrollo técnico e industrial o a nuevas actividades deportivas (4x4, rally).

Según informa la empresa, se realizan habitualmente las labores necesarias de mantenimiento del circuito acometiéndose además mejoras en diversas áreas (comisarios, señalética peatonal y accesos, zona de clientes etc. y test para posibilitar la realización de otras pruebas deportivas y de desarrollo).

Se han realizado las obras del emisario pluvial para lo que se recibió en 2020 una subvención de capital de 400.000 otorgada por el IAF.

Otros proyectos de inversión relativos a la construcción de gradas, reasfaltado del circuito de velocidad o renovación de instalaciones no se han podido ejecutar en tanto no se disponga de fondos al efecto.

Por lo tanto, esta iniciativa está en desarrollo. A pesar de no disponer de información sobre los costes necesarios para acometer las inversiones y modificaciones del circuito, la situación financiera de la empresa y la propia ejecución de esta iniciativa ponen de manifiesto que la financiación de estas inversiones sea cual sea su importe, debe facilitarse por los socios de la empresa, ya que la explotación actual del negocio no puede asumir, al ser su resultado negativo, cualquier otro gasto.

7. Posicionar Motorland en otros negocios. Es, junto a la mejora organizativa y de gestión de la sociedad, la iniciativa más prioritaria del plan estratégico. Cuatro de sus diez acciones están relacionadas con la formación y la colaboración con las Universidades pública y privada de Aragón, Institutos de Formación Profesional, educación vial y realización de talleres diversos. De ellas destaca el Máster en ingeniería del motor, realizado conjuntamente con la Universidad San Jorge, a cuya primera edición asisten 31 alumnos esperándose un aumento de participantes en la segunda de casi el doble. Los beneficios económicos de esta actuación se cifran en torno a 22.000 euros según el presupuesto estimado facilitado por la empresa, si bien son interesantes los beneficios intangibles generados por la formación de estudiantes en esta materia.

Otras acciones de esta iniciativa que están en curso son varios proyectos técnicos para vehículos, marketing técnico y desarrollos biomecánicos, según informa la Sociedad.

No se ha dispuesto de información relativa a los costes de estas acciones que se están iniciando, salvo el Máster señalado, por lo que no es posible evaluar la eficacia que puede tener tanto esta iniciativa como las anteriores 3 y 4 que se refieren a una diversificación del negocio y la intensificación de áreas de trabajo industrial. No obstante, a la vista de la evolución y perspectivas de la actividad deportiva, es básico disponer de un plan estratégico que incida en la diversificación del negocio que pueda asegurar la viabilidad de la empresa.

7.2. Conclusiones

Sobre los datos estadísticos:

1. En los datos estadísticos oficiales del INE y del IAEST de los años de funcionamiento del circuito de Motorland, no se aprecia un impacto en Alcañiz, la Comarca del Bajo Aragón y Comarcas de influencia asociado a él, ello sin perjuicio de que ha podido contribuir a que los datos económicos de la zona sean más positivos o al logro de beneficios económicos en fechas puntuales para determinadas actividades (por ejemplo, establecimientos de ocio y hostelería en los días de campeonato).
 - La evolución de la población es similar al resto de la Comunidad Autónoma y presenta una línea de descenso en entornos más rurales. En el caso de Alcañiz si hay un crecimiento de la población entre los ejercicios 2008 y 2009 y a partir de 2014. Es posible que la variación esté en parte afectada por la actividad generada por el circuito, pero no es un impacto apreciable.
 - Las cifras de paro evolucionan en función de la situación económica del país y tampoco se aprecia un cambio considerable en su comportamiento. Así, en el análisis intermensual se observa que el aumento o disminución de la cifra de parados está relacionada con la estación mejorando en época vacacional, con independencia de la celebración de eventos en el circuito, pese a que Motorland contrata personal temporal para estos.
 - El sector servicios se ha visto incrementado desde la puesta en marcha del circuito, pero también ha de recordarse que la Comarca y el municipio han sido objeto también de otras inversiones derivadas de los Plan MINER y del FITE, por ejemplo, que han ayudado al desarrollo de este sector entre otros.
 - Por último, la oferta de alojamientos hoteleros en Alcañiz se ha incrementado desde 2009 lo que influye en los datos de la Comarca y sitúa a ésta y al municipio en consonancia con la evolución del resto de la oferta de la Comunidad Autónoma.

Sobre el análisis de costes:

2. La contabilidad de costes muestra que la actual actividad de la empresa no es suficiente para asegurar su viabilidad futura, siendo necesarias actividades que generen ingresos y puedan dar cobertura a estas actividades deportivas netamente deficitarias.

Todos los centros de coste de la sociedad, a excepción del denominado "General," tienen pérdidas en los ejercicios 2019 y 2020.

El principal evento que realiza la Empresa que es Moto GP es el que más pérdidas acumula, junto a Velocidad, Superbike y, en 2020, Turismos.

Las menores pérdidas de 2020 se derivan de la condonación de los derechos de organización de las pruebas de Moto GP y Superbike, y no tienen causa en un cambio en la actividad empresarial por lo que su efecto es coyuntural y no evaluable como mejora para apreciar el principio de empresa en funcionamiento.

Respecto a los gastos de personal el 60 % de estos costes en 2019 y el 94 % en 2020 se han imputado al centro General que no está vinculado a ningún evento. Los ingresos obtenidos en todas las actividades, al no ser suficientes para cubrir sus respectivos gastos, tampoco

contribuyen a compensar este gasto lo que implica que el gasto de personal haya de ser financiado necesariamente con la subvención de explotación anual recibida.

3. Desde el punto de vista de imputación contable de costes, consideramos que la realizada por la empresa es razonable con carácter general, con las siguientes matizaciones:
 - Las subvenciones anuales recibidas, al ser de explotación e ir dirigidas al funcionamiento de la empresa, podrían imputarse a los distintos centros de coste en función de la cobertura que den a sus gastos.
 - Hay costes, como el de amortizaciones, que se imputa en su mayor parte a un solo centro, (Velocidad). Su importe (aproximadamente 2 millones de euros anuales) penaliza de forma acusada a este centro cuando debería imputarse también a los demás centros de eventos de acuerdo con el uso del circuito.
 - Hay costes de servicios exteriores como pueden ser la seguridad del recinto, licencias, servicios de apoyo etc. que se imputan al 100 % al centro General y sobre los que podría estudiarse su reparto en el resto de centros.

Sobre el Plan estratégico

4. El Plan estratégico 2019-2021 tiene varios objetivos: la reducción del déficit generado por la actividad deportiva a través de una mejor gestión, revisión de gastos, y realización de otras pruebas que generen ingresos en los futuros ejercicios. En segundo lugar, incide en la mejora estructural de la sociedad, en el área de recursos humanos, gestión, formación, desarrollo informático y estratégico de forma que se pueda maximizar el trabajo realizado.

Y, atendiendo a la necesidad de incrementar la viabilidad de la empresa, compensar los resultados negativos de la actividad deportiva y reducir la total dependencia actual de los fondos recibidos del Gobierno de Aragón. Ciudad del Motor plantea la diversificación de actividades fomentando el desarrollo del área industrial y tecnológica a través de una cartera de clientes industriales y de otras acciones como es la formación a distintos niveles (universitaria, profesional, de conducción, de seguridad) y la realización de eventos privados de marketing y publicidad.

5. Desde la perspectiva inicial, estas acciones propuestas son coherentes y pertinentes con las necesidades de la empresa y su necesaria evolución. No es posible analizar la eficacia y eficiencia de las acciones del plan, bien porque su desarrollo está en una fase inicial, bien porque no existen datos de coste beneficio de la actividad parcial realizada.
6. El plan está en curso. Aunque se han iniciado sus acciones, muchas de ellas no han obtenido resultados hasta el momento al tratarse de análisis de mercados, negociaciones etc., por lo que entendemos que su valoración deberá realizarse una vez finalizado el horizonte temporal del plan.

Algunas acciones, más tangibles desde la perspectiva económica, se han llevado a cabo, aunque su impacto en el resultado económico de la sociedad no es cuantificable. No se ha dispuesto de datos para el análisis de los costes y beneficios concretos de estas acciones, pero las cuentas no reflejan ninguna modificación en su resultado, ya que la disminución de las pérdidas en el ejercicio 2020 se debe al efecto puntual de la pandemia que provocó la modificación del

contrato de derechos de organización solo para ese año, sin que esta circunstancia derive de las actuaciones del plan estratégico.

7. Las actuaciones cuyo desarrollo puede ser factible a corto plazo en el segmento industrial requerirán de un esfuerzo inversor adicional para posibles adaptaciones de las instalaciones a sus necesidades. Como se advierte en la iniciativa del plan referida al desarrollo de inversiones en el circuito, la empresa no dispone de financiación necesaria para ello, por lo que sigue dependiendo de sus socios para desarrollar su actividad, tanto deportiva como de puesta en marcha de esta iniciativa, en tanto esta nueva línea de actuación se consolide y genere ingresos que puedan compensar las pérdidas de la actividad deportiva.

8. RECOMENDACIONES

1. En el ámbito financiero y patrimonial, la conclusión del análisis efectuado sobre la evolución de las cuentas anuales de la sociedad en los últimos ejercicios es que la situación que presenta la empresa no ha variado, existiendo una incertidumbre material de empresa en funcionamiento ya que no es viable sin la aportación financiera del Gobierno de Aragón, sea de capital, sea a través de subvenciones. Por ello es fundamental que se desarrolle el plan estratégico establecido, reforzando las acciones tendentes a la diversificación de las actividades y promoviendo actuaciones diferentes a los eventos deportivos que han constituido la principal actividad de la empresa hasta ahora, con resultados negativos.

Esta diversificación en las acciones propuestas, dirigidas a desarrollos tecnológicos e industriales o cualesquiera otras económicamente productivas, necesitarán también de apoyo financiero para las inversiones necesarias, pero pueden suponer una fuente futura de ingresos para la sociedad, que enjague las pérdidas de las actividades deportivas y con ello asegurar su viabilidad futura.

Recomendamos el seguimiento de las distintas actividades en curso del plan estratégico, para disponer de información actualizada de sus progresos y viabilidad y del impacto económico que pueden producir en las cuentas de la empresa, de forma que se facilite su calificación y toma de decisiones.

2. En el área de personal, se recomienda definir adecuadamente la estructura retributiva de los puestos de trabajo, eliminando la existencia de diferencias y ordenando los distintos complementos. Instamos a la finalización del proceso de aprobación de la nueva plantilla y retribuciones, actualmente en trámite desde 2020.
3. En el área de contratación, ha de mejorarse la gestión de la contratación pública, con el obligado cumplimiento de las disposiciones que establece la LCSP, tanto en la elaboración de los pliegos contractuales como en el aspecto formal de cumplimiento de plazos del procedimiento.

Igualmente, se recomienda la revisión de la información que se publica en el registro de contratos y en el perfil del contratante y la que se envía a los órganos de control externo, para que recojan los mismos datos de forma adecuada y completa.

4. Desde la perspectiva contable, se recomienda la revisión de determinadas partidas de inmovilizado y el deterioro de las inversiones financieras, así como la imputación de las subvenciones de explotación y amortizaciones a cada uno de los centros de coste de la contabilidad analítica, de forma que expresen el resultado real de sus actuaciones.

ANEXOS

I. Marco normativo

- Decreto 227/2001 de 18 de septiembre, del Gobierno de Aragón, de creación de la empresa pública Ciudad del Motor de Aragón, S. A.
- Estatutos Sociales.
- Texto Refundido de la Ley de Hacienda de la Comunidad Autónoma de Aragón, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 29 de junio, del Gobierno de Aragón.
- Texto Refundido de la Ley de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón, aprobado por Decreto Legislativo 2/2001 de 3 de julio, del Gobierno de Aragón.
- Ley 4/2012. De 26 de abril, de medidas urgentes de racionalización del sector público empresarial.
- Texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.
- Ley 1/2017, de 8 de febrero, de medidas de racionalización del régimen retributivo y de clasificación profesional del personal directivo y del resto del personal al servicio de los entes del del sector público institucional de la Comunidad Autónoma de Aragón
- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.
- Ley 2/2018, de 28 de febrero, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón para el ejercicio 2018
- Ley 10/2019, de 30 de diciembre, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Aragón para el ejercicio 2020
- Ley 3/2011, de 24 de febrero, de medidas en materia de contratos del sector público de Aragón.
- Texto Refundido de la Ley de Patrimonio de Aragón, aprobado por Decreto Legislativo 4/2013 de 17 de diciembre, del Gobierno de Aragón.
- Código de Comercio y Legislación mercantil.
- Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad y sus modificaciones introducidas por el Real Decreto 1159/2010, de 17 de septiembre y Real Decreto 602/2016, de 2 de diciembre.
- Decreto-Ley 3/2019, de 15 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de retribuciones en el ámbito del sector público de la Comunidad Autónoma de Aragón.
- Convenio Colectivo del sector de oficinas y despachos de la provincia de Teruel 2018-2021
- IV Convenio Colectivo Estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios (BOE 11 de junio de 2018).
- Convenio Colectivo para el Personal Laboral de la Administración de la Comunidad Autónoma de Aragón en vigor (BOA 18 de agosto de 2006).
- Las normas aprobadas por el ICAC en desarrollo del PGC y sus normas complementarias.

II. Muestra de personal analizada

MUESTRA PERSONAL ESTRUCTURA					
Código empleado	Código RPT	Puesto	Convenio aplicable	Grupo profesional	Tipo contrato
00012	-	Director gerente	-	-	ALTA DIRECCIÓN
00011	0501004	Responsable área organización y control	Convenio personal Laboral DGA	A1	INDEFINIDO
00056	0501010	Responsable área de operaciones	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	A1	TEMPORAL
00043	0501009	Responsable área. desarrollo conocimiento	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	A1	TEMPORAL
00050	0502004	Técnico Departamento RRHH	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	A2	TEMPORAL
00010	0501006	Jefe de área 1. jurídico y contratación	Convenio personal Laboral DGA	A1	INDEFINIDO
00019	0503005	Encargado. mantenimiento obra civil	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1	INDEFINIDO
00026	0504005	Operario. mantenimiento	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C2	INDEFINIDO
00027	0503008	Comercial. explotación	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1	INDEFINIDO
00009	0503001	Técnico B. marketing	Convenio Oficinas y Despachos de Teruel	C1	INDEFINIDO
00003	0503007	Encargado. adjunto director de carrera y oficial CCTV	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1	INDEFINIDO
00018	0503004	Encargado. material deportivo	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1	INDEFINIDO
00007	0504003	Oficial de pista	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C2	INDEFINIDO
00023	0504004	Oficial de pista	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C2	INDEFINIDO
00029	0504004	Oficial de pista	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C2	INDEFINIDO
00040	0504004	Oficial de pista	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C2	TEMPORAL
00001	0504006	Oficial CCTV	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C2	INDEFINIDO
00015	0503011	Comercial. Atención cliente circuito velocidad	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1	INDEFINIDO
00013	0503010	Administrativo	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1	INDEFINIDO
00058	0504002	Recepcionista. asistente dirección	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C2	TEMPORAL
00042	0501007	Responsable área desarrollo de negocio	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	A1	TEMPORAL
00044	0501002	Responsable departamento. infraestructura y proyectos	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	A1	TEMPORAL
00061	0503015	Comercial encargado karting/tierras	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1	TEMPORAL
00060	(*) 0503009	Auxiliar administrativo	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1(*)	TEMPORAL

(*) Cubre las horas de reducción de jornada de la empleada con puesto código RPT 503009 y grupo profesional C1

MUESTRA PERSONAL EVENTOS			
Código empleado	Puesto	Mes evento	Convenio aplicable
00046	Comisario	julio	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios
00319	Comisario	agosto	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios
00042	Comisario	julio	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios
00012	Comisario	julio	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios
00057	Comisario	julio	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios
00063	Comisario	julio	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios

MUESTRA ALTAS PERSONAL						
Código empleado	Código RPT	Fecha alta	Puesto	Convenio aplicable	Grupo profesional	Tipo de contrato
00060	(*) 0503009	09/01/2020	Auxiliar administrativo	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1 (*)	Temporal
00061	0503015	15/01/2020	Comercial encargado karting/tierras	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1	Temporal
00065	0501002	20/10/2020	Responsable departamento infraestructura y proyectos	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	A1	Indefinido

(*) Cubre las horas de reducción de jornada de la empleada con puesto código RPT 503009 y grupo profesional C1

MUESTRA BAJAS DE PERSONAL							
Código empleado	Código RPT	Fecha baja	Puesto	Tipo de contrato	Convenio aplicable	Grupo profesional	Causa de baja
00042	0501007	31/07/2020	Responsable área desarrollo de negocio	Temporal	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	A1	fin de contrato temporal
00044	0501002	20/10/2020	Responsable departamento infraestructura y proyectos	Temporal	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	A1	excedencia
00055	(*) 503009	08/01/2020	Auxiliar administrativo	Temporal	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1 (*)	fin de contrato temporal
00061	0503015	31/12/2020	Comercial encargado karting/tierras	Temporal	Convenio Colectivo estatal de Instalaciones Deportivas y Gimnasios	C1	fin de contrato temporal

(*) Cubre las horas de reducción de jornada de la empleada con puesto código RPT 503009 y grupo profesional C1

III. 1. Contratación. Muestra de contratos analizada

Nº orden muestra	Materia del contrato	Tipo contrato	Procedimiento de adjudicación	Adjudicatario	Presupuesto de Licitación	Importe adjudicación (IVA no incl.)
1	Servicios deportivos para la celebración del campeonato del mundo de Superbike FIM Superbike World Championship 2020-2022	Servicios	Negociado sin publicidad	Dorna WSB Organization S.R.L.	1.650.000,00	1.650.000,00
2	Servicio de transporte y asistencia sanitaria y servicios de paramédicos mediante lotes, para la actividad ordinaria y para la celebración de grandes eventos	Servicios	Abierto	Motor Medical Services Aragón UTE Maiz-GSA	1.087.170,00	944.357,04
3	Servicio de transporte y asistencia sanitaria y servicios de paramédicos mediante lotes, para la actividad ordinaria y para la celebración de grandes eventos	Servicios	Abierto	Gestión Sanitaria de Aragón, SLU	116.640,00	95.040,00
4	Servicios de seguros mediante lotes. Responsabilidad civil, multirriesgo, accidentes empleados, accidentes usuarios karts, accidentes colectivos, flota de vehículos y contingencias	Servicios	Abierto	Hiscox, S.A Sucursal España	50.000,00	49.000,00
5	Servicios de seguros mediante lotes. Responsabilidad civil, multirriesgo, accidentes empleados, accidentes usuarios karts, accidentes colectivos, flota de vehículos y contingencias	Servicios	Abierto	MGS, Seguros y Reaseguros, S. A	40.000,00	30.300,00
6	Servicios de seguros mediante lotes. Responsabilidad civil, multirriesgo, accidentes empleados, accidentes usuarios karts, accidentes colectivos, flota de vehículos y contingencias	Servicios	Abierto	MGS, Seguros y Reaseguros, S. A	12.960,00	9.321,00
TOTAL					2.956.770	2.778.018,04

Contratos menores:

Nº orden muestra	Materia del contrato	Tipo contrato	Procedimiento de adjudicación	Adjudicatario	Importe adjudicación
7	Servicios fotográficos para eventos y actividad ordinaria de Motorland	Servicio	Contrato Menor	Bretón Hernández José (Exp.118/2020)	14.740,00
8	Suministro y compra de material de telecomunicaciones	Servicio	Contrato Menor	Hiberus sistemas Informáticos, SL (Exp.200122)	13.485,15
9	Obras reparación cubierta Motocross	Obras	Contrato Menor	Construcciones Camon Gallego, SL (EXP.2020009)	4.373,39
10	Servicios Carreras	Servicio	Contrato Menor	Federación Aragonesa de Motociclismo	4.100,00
11	Liquidación Inscripciones	Servicio	Contrato Menor	Kartcenter Campillos SL	3.285,15
12	Asistencia y colaboración en carrera	Servicio	Contrato Menor	Federación Aragonesa de Automovilismo	3.840,00
TOTAL					43.823,69

III. 2. Contratación. Relación de prórrogas de contratos no incluidos en el perfil del contratante de la Plataforma de Contratación del Estado

Nº Expediente	Tipo de contrato	Procedimiento de adjudicación	Tramitación	Denominación-Objeto del contrato
06/2018	Servicios	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 2</u> del servicio de transporte y asistencia sanitaria en Motorland Aragón
18/2017	Servicios	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 1</u> del servicio de helicóptero sanitario con tripulación para posibles evacuaciones de accidentados durante la celebración de grandes eventos en Motorland Aragón
19/2016	Suministro	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 1</u> del contrato de suministro, en régimen de alquiler, de un software de gestión de venta de entradas en grandes eventos
24/2017	Suministro	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 1</u> del suministro de sanitarios portátiles para eventos de la Ciudad del Motor de Aragón
1/2017	Suministro	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 1</u> del suministro de grupos electrógenos durante la celebración de eventos
25/2017	Servicios	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 1</u> del servicio de limpieza durante la celebración de eventos de máxima afluencia en la Ciudad del Motor de Aragón
08/2017	Servicios	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 1</u> del servicio de control electrónico de entradas en grandes eventos para la Ciudad del Motor de Aragón
14/2017	Servicios	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 2</u> del servicio de seguros mediante lotes para la Ciudad del Motor de Aragón. lote 5
03/2018	Servicios	Abierto		<u>Prórroga número 1</u> del servicio de mantenimiento y conservación de circuitos y urbanización de Motorland
08/2018	Servicios	Abierto		<u>Prórroga número 2</u> del servicio de seguros mediante lotes para la Ciudad del Motor de Aragón
09/2018	Servicios	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 2</u> del servicio de paramédicos para grandes eventos de la sociedad Ciudad del Motor de Aragón
36/2017	Servicios	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 1</u> del contrato de Servicios de acondicionamiento de las camas de grava y alisado de circuitos de la Ciudad del Motor de Aragón
14/2017	Servicios	Abierto		<u>Prórroga número 2</u> del servicio de seguros mediante lotes para la Ciudad del Motor de Aragón
37/2017	Servicios	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 1</u> del servicio de recogida de residuos sólidos urbanos de la Ciudad del Motor de Aragón
23/2017	Servicios	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 1</u> del contrato de Servicios de mantenimiento eléctrico durante la celebración de grandes eventos
04/2018	Servicios	Abierto	Ordinaria	<u>Prórroga número 1</u> del servicio de mantenimiento de las instalaciones de protección contra incendios en Motorland Aragón
16/2017	Suministro	Otros		<u>Prórroga número 1</u> del suministro de hielo para los eventos de Ciudad del Motor de Aragón
17/2017	Servicios	Otros		<u>Prórroga número 1</u> del servicio de lavandería para los eventos de Ciudad del Motor de Aragón
08/2018	Servicios	Abierto		<u>Prórroga número 2</u> del servicio de seguros mediante lotes para la Ciudad del Motor de Aragón
14/2017	Servicios	Abierto		<u>Prórroga número 2</u> del servicio de seguros mediante lotes para la Ciudad del Motor de Aragón

IV. Cuestionario auditoría operativa Plan Estratégico 2019-2021

Informe de fiscalización Ciudad del Motor 2020

Para analizar correctamente desde la perspectiva operativa el desarrollo del Plan estratégico de la empresa es necesario disponer de la respuesta y los datos que se requieren en el siguiente cuestionario.

También resultaría muy clarificador conocer la opinión de la empresa sobre este desarrollo, y sobre las perspectivas de evolución del plan, o sobre cualquier aspecto que pueda enriquecer las cuestiones que se señalan a continuación. Igualmente, si no es posible señalar datos concretos sería oportuno ponerlo de manifiesto en el cuestionario.

EL presente documento constituye una prueba de auditoría operativa incorporándose al archivo de la fiscalización.

Cuestiones generales

1. ¿Cuál es la opinión de la empresa sobre el grado de consecución del Plan estratégico y la previsión de consecución a partir de 2021?

¿Se trabaja o se dispone de un Plan estratégico 22-25 que dé continuidad al actual y asuma el retraso COVID?

2. Con carácter general, respecto a todas las iniciativas es necesario disponer de una calificación sobre la evolución de, al menos, las acciones prioritarias de estas en un formato similar al siguiente cuadro:

Objetivo	Acción	Realizada	En curso	Sin realizar	No ejecutable	Impacto en la empresa corto plazo*	Impacto en la empresa medio/largo plazo*	Observaciones **
x	xxxx	Fecha de realización	Fecha prevista de consecución	Fecha prevista de inicio				
y	yyyy							

* el impacto en la gestión de la empresa se calificará de 0 a 3 entendiendo el 3 como muy satisfactoria, 2, impacto medio, 1 escaso impacto, 0 ningún efecto.

**En la columna observaciones se podrán señalar los aspectos de interés para la valoración de la evaluación que se consideren oportunos.

3. Indicar una previsión de cuándo se podrían conseguir las acciones no prioritarias. Si no se puede poner fecha, señalar esta circunstancia.
4. Algunas actuaciones de las descritas como realizadas no corresponden exactamente con las previstas en el plan estratégico. Entendemos este como un documento abierto y por lo tanto cualquier acción que influya en la consecución de sus objetivos es válida. No obstante, existen actuaciones realizadas que podrían corresponder o afectar a acciones y objetivos distintos a los señalados. ¿Podríamos disponer de una correspondencia o incardinación entre lo realizado y las acciones del Plan en las que pueden enmarcarse, o en caso contrario clarificar si son nuevas acciones?

Cuestiones concretas por iniciativa

5. Con carácter general para todas las acciones, determinar aproximadamente el ingreso o ahorro del gasto obtenido con cada acción realizada, con indicación de los gastos de puesta en marcha de cada acción.
6. Iniciativa estratégica 1 Reducir el déficit generado por grandes eventos. Facilitar la siguiente información:
 - Cuantificación del gasto reducido en campañas publicitarias: evolución de este gasto y previsión de futuro.
 - Glamping: Dato de evolución de ingresos de clientes o información sobre la propia actividad: aumento en el número de clientes, inversiones realizadas...
 - Gastos de personal externo: cuantificar la reducción del coste.
 - WSBK: documento de renegociación.

¿Cuál es el grado de desarrollo de las acciones realizadas en esta iniciativa? ¿Existe un cronograma de consecución de metas intermedias? ¿Se han logrado? ¿Qué problemas han surgido, si los ha habido, en su puesta en marcha para que (al margen del COVID), esta iniciativa no haya conseguido los hitos inicialmente pensados por la empresa en el momento actual?

7. Iniciativa estratégica 2- Reducir el déficit generado en el resto de eventos. Facilitar los siguientes datos
 - Cifras del Incremento de facturación en Racing weekend y ESBK y evolución del ingreso
 - Los demás eventos, ¿se ha conseguido el objetivo de reducción de déficit, está en curso el cumplirlo, no han sido objeto de revisión?
 - Personal: cuantificación del ajuste de personal y dispositivos de seguridad que se ahorran en 2020 y perspectivas de ahorro en el futuro.

¿Se pueden mejorar los incrementos de facturación logrados en el Racing weekend y en ESBK porque la acción está desarrollándose o es el tope de facturación que se puede lograr? ¿Pueden existir otras facturaciones a realizar en otros eventos? ¿Cuáles son y que viabilidad tienen?

¿Los ahorros en personal (pista, viernes de competición y dispositivos de seguridad) permiten un mayor margen o son el máximo a conseguir?

8. Iniciativa estratégica 3 Incrementar la ocupación comercial de los circuitos
 - ¿Podemos disponer de datos de 2021 y su comparación con 2019?
 - ¿Cuál es el planning concreto o las estimaciones de cumplimiento de esta mejora?
9. Iniciativa estratégica 4 Desarrollar otras fuentes de ingreso
 - Datos concretos de la situación, es decir, ¿se han iniciado estas acciones?, ¿qué presupuesto se estima necesario para cada una de ellas en lo que respecta a los ingresos que han de producir para que las mismas se consideren viables y a los gastos necesarios para su puesta

en marcha o desarrollo? ¿Qué desarrollo tienen y cuando se prevé en su caso su puesta en marcha o desarrollo total?

- Datos sobre los costes de proyectos ejecutados en el área de desarrollo

10. Iniciativa estratégica 5 Incrementar la productividad de la organización

- Datos que cuantifiquen ese incremento de la productividad. Y que permitan evaluar el desarrollo de esta iniciativa y la previsión de la empresa al respecto: posibilidades reales de mayor mejora a medio plazo, impacto en las actividades...

11. Iniciativa estratégica 6 Planificar y ejecutar las inversiones necesarias a corto y medio plazo Incrementar la productividad de la organización

- Descripción del desarrollo de estas medidas y datos concretos de impacto en la actividad empresarial: ¿qué han mejorado, tienen un mayor desarrollo...?

12. Iniciativa estratégica 7 posicionar Motorland en otros negocios

- Presupuesto de gastos de inversión de cada una de las iniciativas de este punto.
- Consideración de la empresa sobre los hitos alcanzados hasta la fecha respecto a las acciones de formación y generación de talento de esta iniciativa (número de acciones frente a las previstas, nº de alumnos, desglose de ingresos y gastos por acción etc.)

V. Eventos 2019 y 2020

EVENTOS 2019



Evento	La Invernal de MotorLand
Especialidad	Cicl-Atl-Pat-Handbike*-Btt
Fecha	19 y 20 – enero-2019
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	1202
Organiza	MotorLand Aragón



Evento	Curso/Examen oficiales
Especialidad	Automovilismo
Fecha	27-enero-2019
Nº inscritos	75
Organiza	FADA -Federación Aragones de Automovilismo



Evento	Seminario oficiales FADA
Especialidad	Automovilismo
Fecha	23-febrero-2019
Nº inscritos	43
Organiza	FADA



Evento	XV Autocross Ciudad de Alcañiz
Especialidad	Autocross
Fecha	24-febrero-2019
Circuito	Autocross
Nº inscritos	35
Puntuable	Cto de Aragón Autocross
Organiza	Real Automóvil Club Circuito Guadalope



Evento	Selección Slalom FADA
Especialidad	Slalom
Fecha	24-febrero-2019
Nº inscritos	30
Organiza	FADA



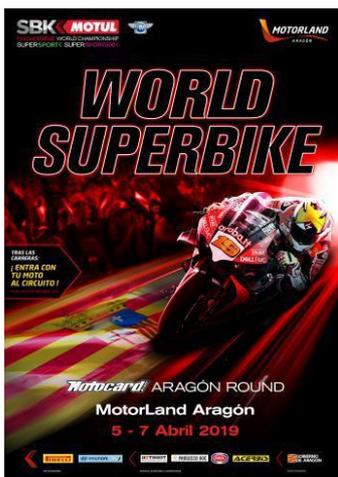
Evento	XVI Autocross MotorLand Aragón
Especialidad	Autocross
Fecha	9 y 10-marzo-2019
Circuito	Autocross
Nº inscritos	98
Organiza	MotorLand Aragón



Evento	Seminario personal sanitario
Especialidad	Automovilismo/Motociclismo
Fecha	12 y 14-marzo-2019
Nº inscritos	12
Organiza	MotorLand Aragón



Evento	Cto de España de Karting
Especialidad	Karting
Fecha	16, 17 y 18-marzo-2019
Circuito	Karting
Puntuable	Cto de España ALV-CAD-JUN-SEN-KZ2 (Alevín, Cadete...)
Nº inscritos	151
Organiza	MotorLand Aragón



Evento	FIM World Superbike Pirelli Aragon Round
Especialidad	Motociclismo
Fecha	5, 6 y 7-abril-2019
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	96
Puntuable	FIM Superbike World Cup (Fed. Int. Motociclismo) FIM Supersport WC FIM Supersport 300 WC FIM Europe SSP Cup
Organiza	Dorna y MotorLand Aragón



Evento	VIII Slalom Mixto MotorLand Aragón
Especialidad	Slalom
Fecha	12-mayo-2019
Circuito	Supermotard
Puntuable	Cto Aragón Slalom
Nº inscritos	31
Organiza	Real Automóvil Club Circuito Guadalope



Evento	Racing Weekend RFEDA
Especialidad	Automovilismo
Fecha	25 y 26-mayo-2019
Circuito	Velocidad
Puntuable	Cto España Turismos Cto España Resistencia Cto España GT Cto F4 Spain
Nº inscritos	91
Organiza	MotorLand Aragón, RFEDA y V-line*



Evento	Cto España Motocross MotorLand
Especialidad	Motocross
Fecha	1 y 2 -junio-2019
Circuito	Motocross
Nº inscritos	172
Puntuable	Cto España Elite MX1 Cto España Elite MX2 Cto España MX 125 Kawasaki Team Green Cup
Organiza	MotorLand Aragón



Evento	I MotorLand Aragón Half Triathlon
Especialidad	Triathlon
Fecha	23-junio-2019
Circuito	Velocidad-Off road
Nº inscritos	66
Puntuable	Liga Ibercaja de Clubs
Organiza	MotorLand Aragón



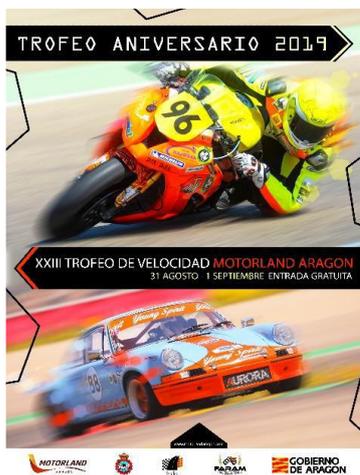
Evento	Copa Aragón Karting MotorLand
Especialidad	Karting
Fecha	30-junio-2019
Circuito	Karting
Nº inscritos	18
Puntuable	Copa Aragón Karting
Organiza	MotorLand Aragón



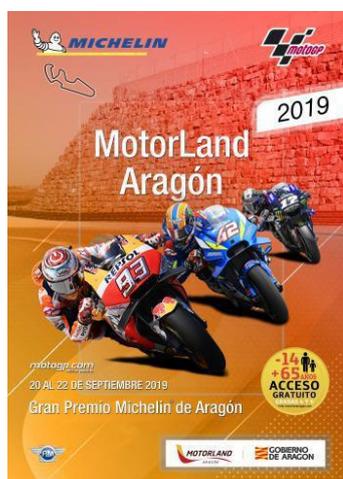
Evento	FIM CEV REPSOL 2019
Especialidad	Motociclismo
Fecha	12, 13 y 14-julio-2019
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	153
Puntuable	Moto3 Junior World Champion Moto2 European Champion European Talent Cup Cuna de Campeones
Organiza	Dorna y MotorLand Aragón



Evento	ESBK Cto España Cetelem de Superbike
Especialidad	Motociclismo
Fecha	27 y 28-julio-2019
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	159
Puntuable	Cto España Velocidad
Organiza	MotorLand Aragón



Evento	XXIII Trofeo de Velocidad Trofeo Aniversario
Especialidad	Automovilismo-Motociclismo
Fecha	31 agosto-1 septiembre-2019
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	173
Puntuable	Cto Aragón Velocidad Cto Navarra Velocidad X Copa Open C. Navarra CIV-CNV Cto Aragón Velocidad
Organiza	Real Automóvil Club Circuito Guadalope y MotorLand Aragón



Evento	GP MICHELIN de Aragón
Especialidad	Motociclismo
Fecha	20-21 y 22-septiembre-2019
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	108
Puntuable	FIM Road Racing WC MotoGP Moto2 Moto3 Red Bull Rookies Cup*
Organiza	Dorna y MotorLand Aragón



Evento	PlayandDrive Pirelli E-Karting Championship
Especialidad	Karting
Fecha	12 y 13-octubre-2019
Circuito	Karting
Nº inscritos	8
Organiza	MotorLand Aragón Y PlayandDrive



Evento	XII Duatlon Cross Alcañiz
Especialidad	Duatlon Cross
Fecha	27-octubre-2019
Circuito	Off road
Nº inscritos	95
Puntuable	XXII Campeonato Aragón Duatlon Cross Trofeo Bilstein Group
Organiza	Club Tragamillas



Evento	MotorLand Classic Festival
Especialidad	Automovilismo y Motociclismo
Fecha	1, 2 y 3-noviembre-2019
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	259
Organiza	MotorLand Aragón



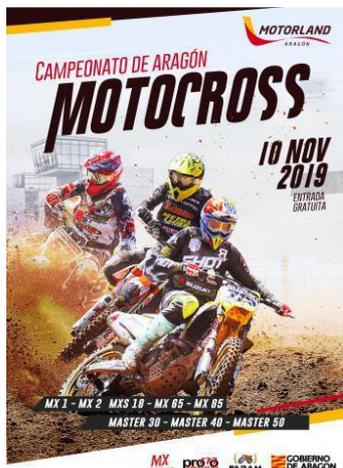
Evento	VIII Rally MotorLand Classic Festival
Especialidad	Automovilismo
Fecha	2 y 3-noviembre-2019
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	44
Organiza	Classic Motor Club del Valles



Evento	VIII Meeting Nacional Fórmula Vintage
Especialidad	Automovilismo
Fecha	2 y 3-noviembre-2019
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	18
Organiza	Formula Vintage y MotorLand Aragón



Evento	VII Trial MotorLand Classic Festival
Especialidad	Trial
Fecha	3-noviembre-2019
Circuito	Off-road
Nº inscritos	44
Puntuable	Cto Aragón Trial
Organiza	Moto Club Bajo Aragón



Evento	Motocross MotorLand
Especialidad	Motocross
Fecha	10-noviembre-2019
Circuito	Motocross
Nº inscritos	78
Organiza	MotorLand Aragón



Evento	500 Km Alcañiz IV M José A. Vicente
Especialidad	Automovilismo
Fecha	30 nov y 1 diciembre-2019
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	56
Puntuable	500 Km Alcañiz CECLY Cto de Aragón Velocidad Cto de Navarra Velocidad X Copa Open C. Navarra
Organiza	MotorLand Aragón y V-Line

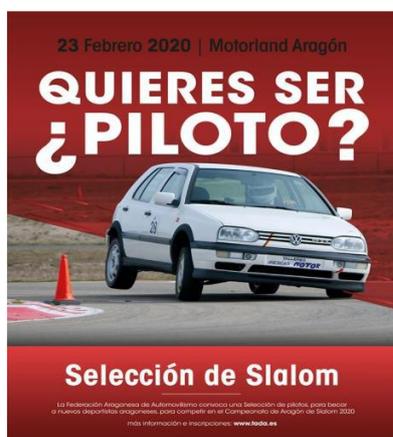
EVENTOS 2020



Evento	La Invernal de MotorLand
Especialidad	Cicl-Atl-Pat-Handbike-Btt
Fecha	18 y 19 – enero-2020
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	579
Organiza	MotorLand Aragón



Evento	Curso/Examen oficiales
Especialidad	Automovilismo
Fecha	08-02-2020
Nº inscritos	95
Organiza	FADA -Federación Aragones de Automovilismo



Evento	Selección Slalom FADA
Especialidad	Slalom
Fecha	23-febrero-2020
Circuito	Karting
Nº inscritos	13
Organiza	FADA



Evento	IX Slalom Mixto
Especialidad	Slalom
Fecha	08-marzo-2020
Circuito	Supermotard
Puntuable	Cto Aragón Slalom
Nº inscritos	29
Organiza	Real Automóvil Club Circuito Guadalope



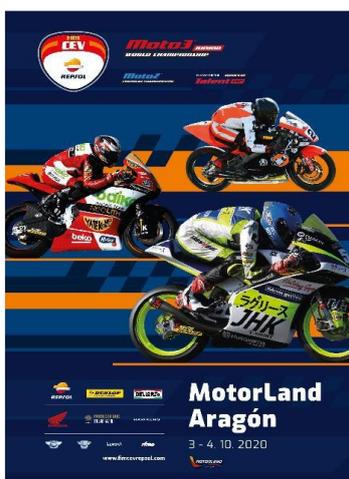
Evento	Cto España Motocross
Especialidad	Motocross
Fecha	4 y 5-julio-2020
Circuito	Motocross
Nº inscritos	130
Puntuable	Cto España Elite MX1 Cto España Elite MX2 Cto España MX 125 Kawasaki Team Green Cup Yamaha YZ125 bLU cRU C.
Organiza	MotorLand Aragón



Evento	FIM World Superbike Prosecco DOC Aragón Round
Especialidad	Motociclismo
Fecha	28, 29 y 30-agosto-2020
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	104
Puntuable	FIM Superbike World Cup (Fed. Int. Motociclismo) FIM Supersport WC FIM Supersport 300 WC FIM Europe SSP Cup
Organiza	Dorna y MotorLand Aragón



Evento	FIM World Superbike Pirelli Teruel Round
Especialidad	Motociclismo
Fecha	4, 5 y 6-septiembre-2020
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	101
Puntuable	FIM Superbike WC FIM Supersport WC FIM Supersport 300 WC FIM Europe SSP Cup
Organiza	Dorna y MotorLand Aragón



Evento	FIM Camp. España Velocidad REPSOL 2020
Especialidad	Motociclismo
Fecha	2, 3 Y 4-octubre-2020
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	122
Puntuable	FIM Moto3 Junior WC Moto2 European Champ. Hawkers European Talent Cup Cuna de Campeones
Organiza	Dorna y MotorLand Aragón



Evento	Gran Premio MICHELIN Aragón
Especialidad	Motociclismo
Fecha	16, 17 y 18-octubre-2020
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	105
Puntuable	FIM Road Racing WC MotoGP Moto2 Moto3 Red Bull Rookies Cup*
Organiza	Dorna y MotorLand Aragón



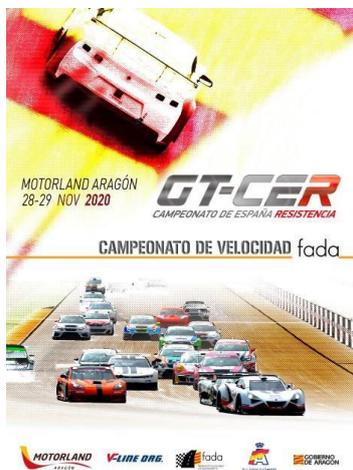
Evento	G. Premio LIQUI MOLY de Teruel
Especialidad	Motociclismo
Fecha	23, 24 y 25-octubre-2020
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	105
Puntuable	FIM Road Racing WC MotoGP Moto2 Moto3 Red Bull Rookies Cup*
Organiza	Dorna y MotorLand Aragón



Evento	FIA World Touring Car Cup WTCP – Race of Spain
Especialidad	Automovilismo
Fecha	30, 31 oct. Y 1 nov.-2020
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	51
Puntuable	FIA WTCR F4 Spain Clio Cup Spain*
Organiza	MotorLand Aragón y Eurosport Events



Evento	FIA World Touring Car Cup WTCP – Race of Aragón
Especialidad	Automovilismo
Fecha	13, 14 y 15-noviembre-2020
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	22
Puntuable	FIA WTCR
Organiza	MotorLand Aragón y Eurosport Events



Evento	Trofeo aniversario – CER (Campeonato España de Resistencia)
Especialidad	Automovilismo
Fecha	28 y 29-noviembre-2020
Circuito	Velocidad
Nº inscritos	67
Puntuable	Cto España Resistencia Cto España GT (Gran Turismo) Cto Aragón Velocidad Cto Navarra Velocidad Cto Cdad. Valencia Velocidad
Organiza	MotorLand Aragón y V-line*

V. ALEGACIONES RECIBIDAS

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DEL INFORME DE FISCALIZACIÓN FINANCIERA, OPERATIVA Y DE CUMPLIMIENTO, ESPECIALMENTE DE LA ACTIVIDAD CONTRACTUAL Y DE LA GESTIÓN DE SUBVENCIONES, DE CIUDAD DEL MOTOR DE ARAGÓN, S.A. (MOTORLAND), EJERCICIO 2020.

AUDITORIA FINANCIERA

4.2. FUNDAMENTO DE LA OPINION CON SALVEDADES

1.- INMOVILIZADO FINANCIERO

La Cámara de Cuentas de Aragón en el epígrafe 1. del apartado 4.2 *Fundamento de la opinión de auditoría financiera con salvedades* de su informe de “*Anteproyecto de informe de Fiscalización financiera, operativa y de cumplimiento, especialmente de la actividad contractual y de la gestión de subvenciones, de Ciudad del Motor, S.A. (MOTORLAND), ejercicio 2020*” concluye, en relación con la participación que posee MOTORLAND en la sociedad Parque Tecnológico del Motor, S.A., lo siguiente:

“... Por lo tanto, debe registrarse el deterioro del bien por 729.055 euros, y la correspondiente imputación de la subvención de capital. Considerando el patrimonio neto de la sociedad participada a 31 de diciembre de 2019, deberían registrarse 492.302 euros en reservas y los 236.753 euros restantes en resultados. Ello sin perjuicio de que la variación en fondos propios de Ciudad del Motor sea nula tal y como señala la Resolución del ICAC citada”.

Justifica tal conclusión en la interpretación por su parte del contenido de la consulta 1 del BOICAC 25, de abril de 1996, sobre el tratamiento contable de determinadas inversiones financieras objeto de corrección valorativa y los criterios aplicables a una subvención otorgada para su financiación. Al respecto en su informe se indica lo siguiente:

“... el gasto producido por la depreciación del bien financiado gratuitamente motiva el registro de un ingreso por la imputación de la subvención que lo financia, de forma que el resultado producido por estos conceptos, en la parte del activo financiada gratuitamente, sea nulo, si bien la depreciación formará parte del resultado ordinario mientras que la imputación del ingreso de la subvención lucirá en la cuenta de pérdidas y ganancias como un resultado extraordinario.

Es decir, las correcciones valorativas realizadas de acuerdo con los criterios establecidos en el Plan General de Contabilidad, a activos financiados gratuitamente, sean de la naturaleza que fueren (reversibles o definitivas) deben tratarse dando de baja definitiva el valor del activo en cuestión y sin que en ningún caso pueda revertir el valor depreciado”.

La Sociedad MOTORLAND está totalmente en desacuerdo con la conclusión a la que ha llegado la Cámara de Cuentas porque, i) por un lado, no tiene en cuenta el marco contable actualmente vigente que es en el que se basa la Sociedad para realizar el cálculo del deterioro y, ii) por otro, porque la citada consulta no entra a valorar cómo se calcula el deterioro de una inversión financiera, sino que únicamente indica en qué epígrafe de la cuenta de pérdidas y ganancias debería contabilizarse el ingreso por la

imputación de la subvención y el gasto por el deterioro (todo ello conforme al PGC vigente en dicho ejercicio 1996) y que dicho deterioro no revierte.

Para justificar que la contabilización del deterioro es adecuada a continuación se expone de forma detallada la forma de cálculo y la legislación base que sustenta dicho cálculo:

Forma de cálculo

Las subvenciones recibidas para invertir en capital de las participadas se suman al Patrimonio Neto y a las plusvalías latentes (estas últimas netas del efecto impositivo) a los efectos de valorar al cierre del ejercicio el valor recuperable de la inversión.

La subvención se imputa en proporción al deterioro del ejercicio.

La proporción se calcula como la relación entre subvención bruta no imputada sobre valor neto de la inversión en el instante antes de la valoración para el cálculo del deterioro.

Se considerarán en todo caso de naturaleza irreversible las correcciones valorativas por deterioro de los elementos en la parte en que éstos hayan sido financiados por subvención.

Legislación base

Tanto en el apartado 2.5.3 de la NRV 9ª del PGC, aprobado por el Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre, "Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas", "Deterioro del valor" (tras el Real Decreto 1/2021 es el apartado 2.4.3 de la NRV 9ª del PGC) como en la Norma 4ª, apartado 3.1 "Deterioro del valor en activos financieros valorados al coste", "Inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas" de la RICAC de 2013 sobre el deterioro del valor de los activos, la normativa deja claro que si existiese evidencia objetiva de una pérdida por deterioro del valor en una inversión en el patrimonio de una empresa del grupo, como primer paso, debe estimarse el importe recuperable de la participación. Dicho importe recuperable sería el mayor importe entre el valor razonable menos los costes de venta de la inversión y el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la misma. Ante la falta de una mejor evidencia del importe recuperable de la inversión, que es nuestra situación, la norma indica que se tomará en consideración el patrimonio neto de la entidad participada corregida por las plusvalías tácitas existentes en la fecha de la valoración.

En este mismo apartado 3.1 de la Norma 4ª de la RICAC de 2013, mencionada anteriormente, se indica que, para calcular el deterioro de valor de las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, se aplicarán los criterios regulados en la Norma 3ª de esta Resolución para el "Deterioro del valor del inmovilizado material, las inversiones inmobiliarias y el inmovilizado intangible".

Por su parte, anteriormente, la Consulta 1 del BOICAC 86, que trata sobre la determinación del valor en uso de un activo que ha sido financiado parcialmente con una subvención, indica que la subvención pendiente de imputar a la cuenta de pérdidas y ganancias, vinculada a un activo subvencionado, debe calificarse como un componente más del valor en uso del activo para determinar si existe una pérdida por deterioro. Posteriormente, esta consulta fue incorporada en la Norma 3ª, inciso 7 del apartado 2.3.3 "Composición de las estimaciones de los flujos de efectivo futuros" de la RICAC de 2013 sobre el deterioro del valor de los activos.

En nuestro caso, donde recibimos subvenciones vinculadas a la inversión en empresas dependientes, y a la hora de obtener el importe recuperable recurrimos al VTC, el cual es equiparable a la estimación del valor en uso de una dependiente, a dicho VTC se añade el importe de la subvención pendiente de imputar a la cuenta de pérdidas y ganancias para determinar la existencia y, en su caso el importe, de la pérdida por deterioro a registrar.

Una vez registrada la pérdida por deterioro, para dar reflejo a los requisitos de la NRV 18ª "Subvenciones, donaciones y legados recibidos", la subvención se imputa como un ingreso del ejercicio en el que se produce el deterioro. Por otro lado, con referencia a la Consulta 3 del BOICAC 60, entendemos que la subvención se imputa en proporción al deterioro del ejercicio; la proporción se calcula como la relación entre subvención bruta no imputada sobre valor neto de la inversión en el instante antes de la valoración para el cálculo del deterioro. En caso de tratarse de una inversión subvencionada al 100% no aplicaría deterioro ni por tanto imputación de subvención, registrándose únicamente la imputación de la subvención en el momento que se diera de baja la inversión.

En la misma línea, la Consulta 4 del BOICAC 100 plantea el caso de una fundación que posee en su activo acciones cotizadas de una entidad financiera. Las acciones están incluidas en la cartera de activos financieros a coste y son homogéneas entre sí. Parte de ese grupo de acciones se ha adquirido por compra y el resto se han recibido por donación, figurando el importe de estas últimas como ingreso en el patrimonio neto dentro del subgrupo 13. Las cuestiones planteadas son las siguientes:

- a. Asignación de un valor a esos activos con el fin de calcular el deterioro: se debe aplicar el método del coste medio ponderado. La norma no distingue, a la hora de aplicar este método, la forma de adquisición de los valores, onerosa o lucrativa, sino que se trate de grupos homogéneos, que son aquellos que tienen iguales derechos.
- b. Si en el caso de aplicar el método del coste medio ponderado, sin distinción entre los valores comprados y los recibidos por donación, la imputación a la cuenta de pérdidas y ganancias del importe registrado en el patrimonio neto derivado de las acciones donadas se debe realizar teniendo en cuenta ese coste medio ponderado, o bien el valor razonable de lo donado en el momento de la donación. La donación se debe vincular al conjunto de la cartera considerando el coste medio ponderado por grupos homogéneos.

De acuerdo a lo expuesto en los párrafos anteriores, la subvención formaría parte del valor en uso y por tanto del VTC, de manera que el deterioro sería el siguiente:

	Particip. PTMA	PN del PTMA	Importe
VTC 31/12/20	20,62%	4.611.761	950.945
Subvención capital			1.297.730
Total valor en uso			2.248.675
Valor participación PTMA s/libros			1.680.000
Diferencia			568.675

En la Nota 4 apartado a2) de normas de valoración de las Cuentas Anuales de la Sociedad se hace referencia al tratamiento contable anterior. Dicho tratamiento es conforme con las políticas contables del Grupo Corporación.

Por otro lado, la Sociedad es sometida a auditoría desde 2017 por las firmas Villalba, Envid y Cía Auditores, S.L.P.- CGM Auditores, S.L. en coauditoría, y anteriormente por las firmas PricewaterhouseCoopers Auditores, S.L. y Villalba, Envid y Cía Auditores, S.L.P., también en coauditoría, sin manifestar en ningún momento ninguna de las 3 firmas objeción alguna o ajuste al tratamiento realizado por la sociedad y estando conforme con lo aplicado.

De acuerdo al resultado expuesto anteriormente, no procedería realizar ningún registro contable.

2.- INMOVILIZADO NO FINANCIERO

Cámara de Cuentas: Existen partidas incluidas en la cuenta 211, Construcciones, por un importe aproximado de 2.585.954 euros que serían susceptibles de ser contabilizadas en las cuentas 212, Instalaciones técnicas, 213 Maquinaria, 214 Utillaje y 216 Mobiliario atendiendo a su definición, por lo que deberían ser analizadas y reclasificadas, en su caso, en dichas cuentas.

De acuerdo a la definición que da el Plan General Contable en la Norma 3ª de registro y valoración sobre el inmovilizado material en el punto b), las construcciones estarán formadas por todas aquellas instalaciones y elementos que tengan carácter permanente, como es el caso que nos ocupa ya que están vinculadas con estructuras en el momento de la construcción de los diversos circuitos que componen las instalaciones de MotorLand Aragon, salvo las indicadas en amarillo que se procederá a su reclasificación.

Cuenta	Nombre	Precio Adquisición	Procede reclasificación	Nueva cuenta
21120001	VALLAS Y PUERTAS	171.428,43	NO	
21120005	FIRME - CAPA RODADURA	122.444,69	NO	
21120008	PLANTACIOJNES	103.331,32	NO	
21120006	CARPINTERIA Y CERRAJERIA	101.364,55	NO	
21120006	ASCENSORES Y OTROS	31.760,09	NO	
21120004	CARPINTERIA Y CERRAJERIA	52.110,73	NO	
21120004	EQTO. E INST. SANIT, ELEC	31.175,95	NO	
21120002	CERRAJERIA Y CARPINTERIA	75.718,37	NO	
21120002	INST. ELECT., FONTANERIA	79.720,97	NO	
21120008	TABIQUE MOVIL SALA BRIEFI	19.681,34	NO	
21160000	CERRAMIENTOS MALLA Y PUER	101.354,24	NO	
21160000	PASARELA AUTOCROSS	36.958,21	NO	
21160000	GUARDARRAIL RALLYCROSS	121.233,68	NO	
21160000	ALUMBRADO CIRCUITO-MTO. T	23.956,41	NO	
21160000	ALUMBRADO CIRCUITO-FAROLA	56.528,26	NO	
21160000	RED ABASTECIMIENTO Y RIEG	63.279,54	NO	
21160001	ASCENSORES	24.638,81	NO	
21160002	FONTANERIA Y PROTEC. INCE	28.387,66	NO	
21160007	FIRME PADDOCK TIERRA	48.072,36	NO	
21160000	OBRAS AUTOC:GUARDARRAIL,R	61.969,70	NO	
21160000	VALLADOS TIERRA	22.278,74	NO	
21150004	6 BARES, 5ASEOS SRA+SR,3C	146.707,45	SI	219

21150004	ASEOS 3 PINOS	94.196,75	SI	219
21150000	CERRAMIENTO INSTALACIONES	303.024,78	NO	
21150005	CARPINTERIA METALICA	138.200,04	NO	
21150005	SEPARADORES BOXES	28.155,00	NO	
21150011	PISOS BOX	35.600,00	NO	
21150000	CERRAMIENTO PARKING B,GRA	25.876,18	NO	
21150014	CABINAS COMENTARISTAS	64.000,00	SI	219
21100001	VALLADO ZONA ACAMPADA	22.061,00	NO	
21150015	ESTRUCT. PASARELAS CV	243.713,44	NO	
21150006	ASFALTADO DIVERSAS ZONAS CIRCUITO	99.569,51	NO	
21160000	ESTRUCTURA SALIDA MOTOCROSS	7.456,20	SI	214
	TOTAL	2.585.954,40		

5.2.1 AREA DE PERSONAL

1.Relación de puestos de trabajo

Cámara de Cuentas: Sin embargo, aún está pendiente la emisión de informe por la Corporación Empresarial Pública de Aragón, así como la toma de conocimiento por el Gobierno de Aragón y publicación en el Portal de Transparencia.

El motivo por el cual, en 2020, estaba pendiente la emisión de informe favorable por parte de Corporación a la RPT aprobada por Consejo de Administración de 22 de julio de 2020, reside en que la RPT incluía -entre otros aspectos- el alta de nuevos puestos de trabajo junto con la baja de otros, lo que implicaba un impacto en la masa salarial de la sociedad; estando sin embargo ésta última pendiente de autorización por el Consejo de Gobierno de Aragón durante todo el ejercicio 2020 (el reglamento que debería haber determinado los plazos y procedimiento a seguir para la aprobación de la masa salarial, anunciado por el art. 23.3º de la Ley 10/2019, de Presupuestos de la Comunidad Autónoma para 2020, no fue publicado hasta el 14 de mayo de 2021, mediante orden HAP/538/2021). Por lo tanto, sin masa salarial autorizada, Corporación no podía informar favorablemente una RPT que afectaba directamente a la masa salarial

5.2.2 AREA DE CONTRATACIÓN

1.Incidencias detectadas en los contratos fiscalizados

1.2 Los principales incumplimientos detectados en el resto de los contratos analizados son los siguientes.

En ninguno de los contratos de la muestra consta la realización de una consulta preliminar de mercado ni informe motivado de las actuaciones realizadas, así como su publicación en el perfil de contratante.

ALEGACION 2: El artículo 115 establece que “Los órganos de contratación **podrán realizar estudios** de mercado y dirigir consultas a los operadores económicos que estuvieran activos en el mismo con la finalidad de preparar correctamente la licitación e

informar a los citados operadores económicos acerca de sus planes y de los requisitos que exigirán para concurrir al procedimiento.”

Aunque el objetivo de la ley es perseguir los principios de mayor transparencia y logro de mejora calidad-precio, es obvio que habrá casos puntuales de suministros o servicios cuya definición, características y precio estén al alcance de la sociedad y los técnicos al servicio del poder adjudicador conozcan de primera mano las soluciones, características y precios que ofrece el mercado y así poder preparar adecuadamente la licitación, como es el caso, ya que se trata de servicios y suministros que la sociedad viene ejecutando desde los comienzos de su actividad.

Los poderes adjudicadores fundamentalmente están utilizando las consultas preliminares del mercado en expedientes de contratación con un componente importante de innovación y que, por tanto, suponen una dificultad añadida al órgano de contratación a la hora de elaborar los pliegos de cláusulas administrativas particulares y los de prescripciones técnicas. Normalmente, en estos casos, el procedimiento de consulta preliminar reviste una cierta complejidad y requiere de tiempo para preparar una consulta que respete la publicidad y la concurrencia.

No debe considerarse, por tanto, como un incumplimiento de la sociedad, ya que es de carácter opcional para los poderes adjudicadores.

El criterio de calidad establecido, relativo a contar con una ambulancia de sustitución es un requisito exigido en la adscripción de medios materiales.

ALEGACION 3: El criterio de adjudicación utilizado es una **mejora de la solvencia técnica**, y en concreto de los medios materiales adscritos al contrato, ya que se trata de una ambulancia adicional a las exigidas en el Pliego de Condiciones Administrativas.

Como ya se explica en la memoria justificativa, la razón que llevó a incorporar este criterio es que, generalmente, en los grandes eventos, si una de las ambulancias abandona la instalación para hacer un traslado, hasta que vuelva a su puesto, pudiese reforzarse con una ambulancia “extra” y adicional a las 16 exigidas como mínimo, sin coste adicional para la sociedad. Contando, por tanto, con 17 ambulancias.

Está vinculado más como un criterio de adjudicación del tipo “mejora” como prestación adicional a la mínima exigida, pero que redundaría directamente en la calidad del servicio y que no altera la naturaleza de la prestación, ni el objeto de del contrato, de conformidad al art. 145.7 LCSP.

No es un requisito exigido en la adscripción de medios materiales, sino una prestación adicional a los mínimos medios materiales exigidos que se valora como criterio de adjudicación.

Con relación a los criterios económicos, en la descripción de la fórmula para su valoración se establece como baja significativa un porcentaje del 10% del carácter general, relativo al precio de licitación. Este carácter general lo puede convertir en un obstáculo para la presentación de ofertas competitivas (Resolución 315/2016 Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales), por lo que no es aceptable.

ALEGACION 4: La Resolución 315/2016 del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales hace referencia al “umbral de temeridad” que fija las ofertas con valores anormales o desproporcionados. La sociedad ha aplicado el umbral de temeridad según el art.85 del Real Decreto 1098/2001, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

La baja significativa de la fórmula que sirve de base para valorar el criterio económico se ha establecido según el Informe 6/2014, de 3 de marzo, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de la Comunidad Autónoma de Aragón, con el fin de que en aquellos supuestos en que las bajas ofertadas sean inferiores a ese porcentaje, se consideran que no suponen una mejora económica significativa, ya que de otra forma podría abocar a una situación de competencia “irracional”.

La baja significativa de la fórmula empleada, se considera que no afecta a la presentación de ofertas competitivas.

Director-Gerente de MotorLand

A fecha de la firma electrónica

Fdo. Santiago Abad de Águeda

VI. TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES

A continuación, se ofrece el resultado del análisis y tratamiento que la Cámara de Cuentas ha realizado de las alegaciones presentadas por Ciudad del Motor S.A:

INMOVILIZADO FINANCIERO

Alegación 1

La empresa realiza el siguiente cálculo del deterioro de valor de la participación que posee en la empresa Parque Tecnológico de Aragón:

	Particip. PTMA	PN del PTMA	Importe
VTC 31/12/20	20,62%	4.611.761	950.945
Subvención capital			1.297.730
Total valor en uso			2.248.675
Valor participación PTMA s/libros			1.680.000
Diferencia			568.675

Este cálculo se sustenta, según la alegación, en la norma 9 del PGC (Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, relativa las inversiones en el patrimonio de empresas del grupo, multigrupo y asociadas, y en lo establecido en la norma 4ª de la RICAC de 2013, y en las Consultas 1 del BOICAC 86, 3 del BOICAC 60 y 4 del BOICAC 100.

De acuerdo con ello justifica que no ha dotado el deterioro al ser este, según el cálculo anterior, inferior al valor teórico contable del bien, que asciende a 950.945 euros.

Contestación de la Cámara de Cuentas

El cálculo realizado por la Cámara de Cuentas se corresponde con la norma de valoración 9 del Plan contable vigente para el ejercicio 2020 (Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre que establece lo siguiente:

“Al menos al cierre del ejercicio, deberán efectuarse las correcciones valorativas necesarias siempre que exista evidencia objetiva de que el valor en libros de una inversión no será recuperable.

El importe de la corrección valorativa será la diferencia entre su valor en libros y el importe recuperable, entendido éste como el mayor importe entre su valor razonable menos los costes de venta y el valor actual de los flujos de efectivo futuros derivados de la inversión, que para el caso de instrumentos de patrimonio se calcularán, bien mediante la estimación de los que se espera recibir como consecuencia del reparto de dividendos realizado por la empresa participada y de la enajenación o baja en cuentas de la inversión en la misma, bien mediante la estimación de su participación en los flujos de efectivo que se espera sean generados por la empresa participada, procedentes tanto de sus actividades ordinarias como de su enajenación o baja en cuentas.

Salvo mejor evidencia del importe recuperable de las inversiones en instrumentos de patrimonio, la estimación de la pérdida por deterioro de esta clase de activos se calculará en función del patrimonio neto de la entidad participada y de las plusvalías tácitas existentes en la fecha de la valoración, netas del efecto impositivo. “

Cuenta	Participación MotorLand 31.12.2020	Participación MotorLand % final	PN de PTM a 31/12/20	VTC de la participación 31/12/2020*
24040001	1.680.000	20,62%	4.611.761	950.945

*Patrimonio neto del Parque Tecnológico del Motor x porcentaje de participación de MotorLand

Como se puede observar en los dos cuadros anteriores, el importe del valor teórico contable calculado por Ciudad del Motor y por la Cámara de Cuentas es el mismo. La diferencia está en la consideración de si el deterioro producido debe ser o no objeto de dotación.

Para ello se ha tomado en consideración por la Cámara el criterio establecido por la consulta 1 del ICAC (BOICAC 25 de abril de 1996), sobre el tratamiento contable de determinadas inversiones financieras objeto de corrección valorativa y los criterios aplicables a una subvención otorgada para su financiación.

Así, las correcciones valorativas realizadas de acuerdo con los criterios establecidos en el Plan General de Contabilidad, a activos financiados gratuitamente, sean de la naturaleza que fueren (reversibles o definitivas) deben tratarse dando de baja definitiva el valor del activo en cuestión y sin que en ningún caso pueda revertir el valor depreciado. Todo ello sin perjuicio de que la variación en fondos propios de la empresa es nula.

En consecuencia, debería calcularse el deterioro comparando el valor inicial de Parque Tecnológico de Aragón (1.680.000 euros) con el valor teórico contable a 31 de diciembre de 2020 (950.945 euros), de lo que se obtiene un resultado negativo de -729.055 euros.

Ciudad del Motor calcula el deterioro partiendo del valor teórico contable de la participación (950.945 euros) al que le suma la subvención percibida (1.297.730 euros), obteniendo una cantidad que denomina "valor de uso" (2.248.675 euros). A ella le resta el valor inicial de la participación en Parque Tecnológico, con lo que obtiene una diferencia de 568.675 euros, inferior al valor teórico contable del bien. Y por ello no considera que haya que dotar el deterioro.

Ciudad del Motor ha basado su cálculo en las resoluciones citadas en su alegación. Una vez analizadas concluimos que no se justifica suficientemente la falta de dotación del deterioro por lo siguiente:

- **La Resolución Número BOICAC 86/JUNIO 2011-1**, hace referencia a la determinación del valor en uso de un activo que se ha financiado parcialmente con una subvención.

En dicha resolución se indica: "El valor en uso de un activo o de una unidad generadora de efectivo se define en el apartado 6º "Criterios de valoración" del Marco Conceptual de la Contabilidad, incluido en la primera parte del Plan General de Contabilidad (PGC), aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, como sigue: "(...) es el valor actual de los flujos de efectivo futuros esperados, a través de su utilización en el curso normal del negocio y, en su caso, de su enajenación u otra forma de disposición, teniendo en cuenta su estado actual y actualizados a un tipo de interés de mercado sin riesgo, ajustado por los riesgos específicos del activo que no hayan ajustado las estimaciones de flujos de efectivo futuros. (...)".

Si se atiende a esta Consulta, la sociedad debería calcular el valor en uso en la forma que esta indica. Sin embargo, el cálculo facilitado por Ciudad del Motor, y como específicamente se indica en la alegación, se realiza tomando como referencia para obtener el valor recuperable de la inversión, el Patrimonio neto de la entidad participada corregido por las plusvalías existentes. La empresa señala que el valor en uso es un equiparable al valor teórico contable y de ahí su formulación, sin embargo no se aportan los cálculos demostrativos de tal igualdad.

Al no haber estimado el valor en uso no consideramos aplicable el criterio establecido en la indicada consulta 1 del BOICAC 86, ni el importe señalado por la empresa como tal valor.

- En segundo lugar, se hace referencia a la **Consulta 3 del Número BOICAC 60, “Número BOICAC 60/DICIEMBRE 2004-3”**, sobre el tratamiento contable de *“una subvención destinada a la adquisición de un elemento del inmovilizado, otorgada en un ejercicio posterior a dicha adquisición y por un importe del 75 por ciento del precio de adquisición del citado activo”*.

Esta consulta no es aplicable ya que en ella lo que se trata es la posibilidad de aplicar al ejercicio en el que se concedió la subvención la parte proporcional amortizada en el ejercicio previo a dicho otorgamiento, luego no se corresponde con el hecho que nos ocupa, en el que el deterioro se está produciendo una vez ya concedida la subvención.

- En tercer lugar, respecto a la **Consulta 4 Número BOICAC 100**, sobre diversas cuestiones relacionadas con las correcciones valorativas a efectuar en la cartera de acciones cotizadas que posee una Fundación, tampoco consideramos su aplicabilidad por cuanto en dicha consulta se establece el tratamiento para la cartera de acciones cotizadas de una fundación. Ciudad del Motor es una empresa pública, y el inmovilizado financiero que se considera son participaciones en otra empresa pública, no activos financieros cotizados, por lo que no se da una identidad en los elementos objeto de deterioro.

En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.

INMOVILIZADO NO FINANCIERO

Alegación 2

La Cámara de Cuentas señala en el informe provisional que diversas partidas de la cuenta 211, Construcciones serían susceptibles de ser reclasificadas atendiendo a su naturaleza y recomienda su análisis y, en su caso, reclasificación.

Ciudad del Motor considera que todas las partidas se corresponden con la construcción y que, salvo las que indica en la alegación, no son susceptibles de reclasificación:

Cuenta	Nombre	Precio Adquisición	% de amortización	Procede reclasificación	Nueva cuenta
21120001	VALLAS Y PUERTAS	171.428,43	5,00%	NO	
21120005	FIRME - CAPA RODADURA	122.444,69	5,00 %	NO	
21120008	PLANTACIONES	103.331,32	5,00 %	NO	
21120006	CARPINTERIA Y CERRAJERIA	101.364,55	6,50 %	NO	
21120006	ASCENSORES Y OTROS	31.760,09	5,00 %	NO	
21120004	CARPINTERIA Y CERRAJERIA	52.110,73	6,50 %	NO	
21120004	EQTO. E INST. SANIT, ELEC	31.175,95	4,00 %	NO	
21120002	CERRAJERIA Y CARPINTERIA	75.718,37	6,50 %	NO	
21120002	INST. ELECT., FONTANERIA	79.720,97	4,00 %	NO	
21120008	TABIQUE MOVIL SALA BRIEFI	19.681,34	5,00 %	NO	
21160000	CERRAMIENTOS MALLA Y PUER	101.354,24	5,00 %	NO	
21160000	PASARELA AUTOCROSS	36.958,21	5,00 %	NO	
21160000	GUARDARRAIL RALLYCROSS	121.233,68	5,00 %	NO	
21160000	ALUMBRADO CIRCUITO-MTO. T	23.956,41	5,50 %	NO	
21160000	ALUMBRADO CIRCUITO-FAROLA	56.528,26	5,50 %	NO	
21160000	RED ABASTECIMIENTO Y RIEG	63.279,54	5,00 %	NO	
21160001	ASCENSORES	24.638,81	5,00 %	NO	
21160002	FONTANERIA Y PROTEC. INCE	28.387,66	5,00 %	NO	
21160007	FIRME PADDOCK TIERRA	48.072,36	5,00 %	NO	
21160000	OBRAS AUTOC: GUARDARRAIL, R	61.969,70	5,00 %	NO	
21160000	VALLADOS TIERRA	22.278,74	10,00 %	NO	
21150004	6 BARES, 5ASEOS SRA+SR,3C	146.707,45	3,50 %	SI	219
21150004	ASEOS 3 PINOS	94.196,75	3,50 %	SI	219
21150000	CERRAMIENTO INSTALACIONES	303.024,78	5,50 %	NO	
21150005	CARPINTERIA METALICA	138.200,04	3,00 %	NO	
21150005	SEPARADORES BOXES	28.155,00	5,00 %	NO	
21150011	PISOS BOX	35.600,00	4,00 %	NO	
21150000	CERRAMIENTO PARKING B, GRA	25.876,18	5,00 %	NO	
21150014	CABINAS COMENTARISTAS	64.000,00	3,50 %	SI	219
21100001	VALLADO ZONA ACAMPADA	22.061,00	5,00 %	NO	
21150015	ESTRUCT. PASARELAS CV	243.713,44	3,00%	NO	
21150006	ASFALTADO DIVERSAS ZONAS CIRCUITO	99.569,51	7,00 %	NO	
21160000	ESTRUCTURA SALIDA MOTOCROSS	7.456,20	15,00 %	SI	214

Contestación de la Cámara de Cuentas

La documentación recibida por la Cámara de Cuentas, de la que es reflejo el cuadro anterior, pone de manifiesto una pormenorizada clasificación de los distintos elementos de inmovilizado, incluyendo el porcentaje de amortización basándose en su naturaleza.

Atendiendo al Plan General de contabilidad, aprobado por el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, la cuenta 211 recoge como construcciones las edificaciones en general cualquiera que sea su destino dentro de la actividad productiva de la empresa. Los elementos referidos en el informe y detallados en la tabla anterior no atienden, por su naturaleza, a tal definición.

Apreciamos que Ciudad del Motor haya atendido a la incidencia señalada en el informe para algunos de estos elementos y considere su reclasificación, sin perjuicio de que se deba mantener en cuenta esta reflexión respecto a otros.

En conclusión, la alegación no contradice el contenido del informe y por ello, no se modifica este.

ÁREA DE PERSONAL

Alegación 3

La empresa señala que la aprobación de la plantilla y retribuciones en el ejercicio 2020 está pendiente del informe de CEPA porque se producía un impacto en la masa salarial y esta estaba pendiente de autorización por el Gobierno de Aragón, ya que el reglamento que determina los plazos y el procedimiento a seguir para la aprobación de la masa salarial, al que se refería el artículo 23.3 de la Ley 10/2019 de presupuestos de la Comunidad Autónoma para 2020, no se publicó hasta el 14 de mayo de 2021 (Orden HAP/538/2021).

Sin masa salarial autorizada, CEPA no podía emitir un informe favorable.

Contestación de la Cámara de Cuentas

El informe provisional pone de manifiesto de forma descriptiva la situación que se produce en el ejercicio: la relación de puestos de trabajo (plantilla y retribuciones) aprobada por el Consejo de Administración, de 22 de julio de 2020, no tiene carácter definitivo, sino que se encuentra en trámite de aprobación, dado que falta el informe de la Corporación, toma de conocimiento por el Gobierno de Aragón y publicación en el Portal de Transparencia, de acuerdo con el documento de "Procedimiento para la modificación de la relación de puestos de trabajo en las sociedades mercantiles autonómicas participadas por Corporación" remitido por CEPA a la sociedad el 14 de mayo de 2019.

No es objeto del alcance de este informe la actuación de la Corporación Empresarial Pública, ni se analiza el carácter que debe tener un informe aún pendiente de emitir, por lo que las consideraciones de la alegación no afectan ni alteran el contenido del informe.

En consecuencia, no se toma en consideración la alegación y no se modifica el informe.

ÁREA DE CONTRATACIÓN

Alegación 4 (denominada alegación 2 del área de contratación en el escrito de alegaciones recibido)

En el informe se indica que en ninguno de los contratos de la muestra consta la realización de una consulta preliminar de mercado ni informe motivado de las actuaciones realizadas, así como su publicación en el perfil del contratante.

Ciudad del Motor alega que el art 115 de la LCSP establece que los órganos de contratación podrán realizar estudios de mercado, no teniendo, por tanto, carácter obligatorio sino potestativo.

En este sentido, pone de manifiesto que hay casos puntuales de suministros o servicios cuya definición, características y precio estén al alcance de la sociedad y los técnicos del poder adjudicador conocen las soluciones, características y precios que ofrece el mercado, al tratarse de servicios y suministros que la sociedad viene ejecutando desde los comienzos de su actividad.

Considerando además que las consultas preliminares de mercado añaden una complejidad al proceso de contratación, se opta por no realizarlas dado su carácter opcional.

Contestación de la Cámara de Cuentas

El incumplimiento señalado en el informe es el relativo al artículo 100.2 de la LCSP, en el que se exige que “*el presupuesto base de licitación sea adecuado a los precios de mercado*”. Y no figura en la documentación de los expedientes de contratación examinados ningún informe, estudio o justificación de tal obligación.

Es cierto que el artículo 115 de la LCSP no prevé que la realización de consultas de mercado haya de realizarse de forma obligatoria. No obstante, para el cumplimiento del citado artículo 100.2 de la LCSP es necesario realizar alguna actuación, definida como consulta preliminar u otro tipo de estudios y análisis de mercado en general para conseguir no solo el objetivo exigido de que el precio sea adecuado a mercado, sino también la garantía de una mejor calidad-precio y una mayor transparencia, cuestiones que también exige la normativa de contratación pública.

El texto del informe alude a la inexistencia de estudios preliminares de mercado, pero también a la falta de cualquier otro informe motivado de las actuaciones de cumplimiento del artículo 100.2.

En consecuencia, no se admite la alegación, si bien se modifica la redacción del informe para clarificar su contenido.

Alegación 5 (denominada alegación 3 del área de contratación en el escrito de alegaciones recibido)

En el informe se indica, respecto a los contratos nº de orden 2 y 3, de Servicio de transporte y asistencia sanitaria y servicios de paramédicos mediante lotes, para la actividad ordinaria y para la celebración de grandes eventos, que el criterio de calidad establecido, relativo a contar con una ambulancia de sustitución es un requisito exigido en la adscripción de medios materiales.

Ciudad del Motor alega que no es un requisito exigido en la adscripción de medios materiales, sino una prestación adicional a los mínimos medios materiales exigidos que se valora como criterio de adjudicación.

Contestación de la Cámara de Cuentas

El PCAP incluye los siguientes anexos referidos al Lote 1 del contrato “Servicio de transporte y asistencia sanitaria servicio de paramédicos, tanto para actividad ordinaria como en determinados eventos que se celebren en MotorLand Aragón”:

- **Anexo VI- Adscripción Obligatoria de medios al contrato.** En él se incluye como criterio de solvencia la adscripción obligatoria de 17 ambulancias para grandes eventos y de 2 ambulancias para eventos ordinarios son unas características mínimas comunes reguladas en el Real Decreto 836/2012.
- **Anexo XII- Criterios de adjudicación objetivos sujetos a evaluación posterior.** Incluye como criterio de adjudicación de calidad, contar con una ambulancia de sustitución mientras dure la realización del servicio (6 puntos)

Por lo tanto, se está utilizando un mismo criterio para valorar la solvencia de los licitadores además de exigir una adscripción obligatoria de medios que, de acuerdo con los artículos 74 y siguientes es la forma de acreditar la cualificación de los licitadores para poder desempeñar adecuadamente las prestaciones del contrato.

Si se exige que en todo momento haya una adscripción de 17 ambulancias (o dos para eventos ordinarios) ello supone que en el caso de ser necesaria una sustitución ésta se haga para cumplir el compromiso de adscripción, por lo que al incluir esta exigencia en los criterios de adjudicación se puntúa un requisito al que ya venía obligado el licitador desde que se admitió su solvencia y adquirió el compromiso de adscripción de medios.

Los criterios de adjudicación (artículos 145 y siguientes de la LCSP) se dirigen a valorar una oferta concreta en base a la mejor relación calidad-precio, no a las características y potencial de las empresas licitadoras, por lo que persiguen un objetivo distinto y deben estar correctamente definidos, detallados y cualificados evitando cualquier posible coincidencia con aquellos que valoran la solvencia técnica.

En conclusión, no se acepta la alegación y no se modifica el informe.

Alegación 6 (denominada alegación 4 del área de contratación en el escrito de alegaciones recibido)

En el informe se indica, con relación a los criterios económicos de los contratos nº de orden 2 y 3 relativos al Servicio de transporte y asistencia sanitaria y servicios de paramédicos mediante lotes, para la actividad ordinaria y para la celebración de grandes eventos, que en la descripción de la fórmula para su valoración se establece como baja significativa un porcentaje del 10 %, de carácter general, relativo al precio de licitación. Se llama la atención sobre este carácter general, que se puede convertir en un obstáculo para la presentación de ofertas competitivas, como así lo aprecia la Resolución 315/2016 Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.

La Sociedad alega que ha aplicado el umbral de temeridad en los términos del artículo 85 del Real Decreto 1098/2001, por el que se aprueba el Reglamento General de la LCSP.

Contestación de la Cámara de Cuentas

En el PCAP se incluyen en el Anexo XII los criterios de adjudicación objetivos sujetos a evaluación posterior y para los lotes 1 y 2 se incluye en su apartado 1º la fórmula de valoración de la oferta más económica en la que se incluye el porcentaje del 10 % como baja significativa.

Dicho umbral de baja está referenciado al precio de licitación, es decir, se determina ya en el inicio de la licitación el nivel a partir del cual una oferta será considerada desproporcionada, por lo que puede restringirse la oferta ya que muchas empresas podrán no acudir a la licitación por este motivo.

El artículo 85 del Real Decreto 1098/2001, por el que se aprueba el Reglamento General de la LCSP, establece la aplicación de un umbral de temeridad, pero no sobre el precio de licitación que se anuncia para concurrir, sino referido a las ofertas concretas recibidas y aceptadas en la licitación, siendo su cuantía la que determine ese límite de temeridad. Con ello no se restringe indirectamente la participación en la licitación, cada empresa pueda acudir con las prestaciones que considere, y será en una fase posterior, ya solo entre los participantes y estudiando sus ofertas concretas, cuando se pueda apreciar temeridad en ellas.

Sin embargo, actuando sobre el precio de licitación y estableciendo de forma previa al desarrollo de la adjudicación el umbral de temeridad con carácter general, sí se puede producir una restricción en la presentación de ofertas.

En consecuencia, no se admite la alegación y no se modifica el informe.

Esta documentación puede ser utilizada y reproducida en parte o en su integridad citando necesariamente que proviene de la Cámara de Cuentas de Aragón

Calle Jerusalén, 4 - 50009 Zaragoza - Teléfono: 976912912 - camara@camaracuentasaragon.es