

UNIVERSIDAD DE LA LAGUNA
FACULTAD DE ECONOMÍA, EMPRESA Y TURISMO
GRADO EN CONTABILIDAD Y FINANZAS
CURSO ACADEMICO 2017/2018
CONVOCATORIA JULIO 2018

ANÁLISIS ECONÓMICO- FINANCIERO DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA, CANARIAS Y TENERIFE

ECONOMIC AND FINANCIAL ANALYSIS OF THE
AUTOMOTIVE SECTOR IN SPAIN, CANARY
ISLANDS AND TENERIFE

AUTORA

CRISTINA MARTÍN DOMÍNGUEZ

TUTORA

ALICIA CORREA RODRIGUEZ

RESUMEN

La automoción española es un referente fuera de nuestras fronteras, alcanzando la primera posición en el ranking europeo de fabricantes de vehículos comerciales, la segunda posición entre los fabricantes de turismos en Europa y la octava posición a nivel mundial.

Este estudio realiza un análisis económico financiero de las empresas que componen el sector del automóvil en España, concretamente el sector de venta de automóviles y vehículos de motor ligeros, (CNAE 4511), centrado en España, Canarias y Tenerife. Se analizará los ratios de endeudamiento, tanto a corto como a largo plazo, liquidez y rentabilidad económica y financiera. Para ello, se tendrá en cuenta un determinado periodo de tiempo (2006-2016), en el que se verá cómo afectó la crisis al sector, y cómo, transcurridos unos años, ha logrado evolucionar y se ha adaptado a las necesidades existentes en cada momento.

PALABRAS CLAVE

Sector automóvil, liquidez, endeudamiento, rentabilidad económica y financiera.

ABSTRAC

The Spanish automotive industry is a benchmark outside our borders, reaching the first position in the European ranking of commercial vehicle manufacturers, the second position among car manufacturers in Europe and the eighth position worldwide.

This study carries out a financial analysis of the companies that make up the automotive sector in Spain, specifically the sector selling cars and light motor vehicles, (N.C.E.A 4511), focused on Spain, the Canary Islands and Tenerife.

Debt ratios will be analyzed, both short and long term, liquidity and economic and financial profitability. For this, a certain period of time (2006-2016) will be taken into account, in which it will be seen how the crisis affected the sector, and how, after a few years it has managed to evolve and has adapted to the existing needs at each moment.

KEYWORDS

Automotive sector, liquidity, indebtedness, economic and financial profitability

ÍNDICE

-Resumen.....	2
- 1. Introducción.....	5
- 2. El sector económico del automóvil en España.....	6
- 2.1 Producción de vehículos en España.....	6
- 2.2 Matriculación de vehículos en España.....	8
- 2.3 Exportación de vehículos fabricados en España.....	9
- 2.4 Diferencia entre vehículos producidos y exportados de España.....	9
- 2.5 Planes del Gobierno.....	10
- 2.5.1 Parque de vehículos.....	10
- 2.5.2 Plan Prever (1997/2007).....	11
- 2.5.3 Plan Vive (2008/2009).....	11
- 2.5.4 Plan 2000E (2009/2010).....	11
- 2.5.5 Plan Moto-E (2009/2010).....	11
- 2.5.6 Plan Movele (2009/2013) y prórroga.....	12
- 2.5.7 Plan Pive (2012/2016) y prórroga.....	13
- 2.5.8 Plan Movea (2015/2016).....	15
- 3. El sector económico del automóvil en Canarias.....	16
- 3.1 Matriculación en Canarias de vehículos fabricados en España.....	16
- 3.2 Matriculación en Canarias de vehículos importados a Canarias.....	17
- 4. El sector económico del automóvil en Tenerife.....	18
- 4.1 Matriculación en Tenerife de vehículos fabricados en España.....	18
- 4.2 Matriculación en Tenerife de vehículos importados a Tenerife.....	18
- 5. Metodología.....	19
- 5.1 Composición y características de la muestra.....	19
- 5.2 Evolución económico-financiera del sector del automóvil.....	20
- 6. Análisis de la solvencia del sector.....	21
- 6.1 Análisis de liquidez.....	21
- 6.2 Análisis del endeudamiento.....	23
- 7. Análisis de la rentabilidad del sector.....	25
- 7.1 Rentabilidad económica.....	25
- 7.2 Rentabilidad financiera.....	26
- 8. Conclusiones.....	28
- 9. Bibliografía.....	29
- 10. Anexos.....	30

ÍNDICE GRÁFICAS Y CUADROS.

CUADROS

- Cuadro 1. Unidades de producción de Vehículos Automóviles en España. (pág. 7)
- Cuadro 2. Vehículos matriculados en España. (pág. 8)
- Cuadro 3. Exportación de Vehículos fabricados en España. (pág. 9)
- Cuadro 4. Comparativa de incentivos del gobierno. (pág. 15)
- Cuadro 5. Unidades de matriculaciones de Vehículos en Canarias de fabricación en España. (pág. 16)
- Cuadro 6. Unidades de matriculaciones de Vehículos Automóviles importados en Canarias. (pág. 17)
- Cuadro 7. Unidades de matriculaciones de Vehículos Automóviles en Tenerife, fabricados en España. (pág. 18)
- Cuadro 8. Unidades de matriculaciones de Vehículos Automóviles importados a Tenerife. (pág. 19)
- Cuadro 9 y 10. Masas patrimoniales. (pág. 20)
- Cuadro 11. Ratios de liquidez de España, Canarias y Tenerife. (pág. 22)
- Cuadro 12. Ratio de test ácido. (pág. 22)
- Cuadro 13. Ratios de endeudamiento, endeudamiento a l/p y c/p de España, Canarias y Tenerife. (pág. 23)
- Cuadro 14. Comparación volumen total de deudas, % créditos de provisión y % deudas financieras. (pág. 24)
- Cuadro 15. Cuadro 15. Ratio de rentabilidad económica de España, Canarias y Tenerife. (pág. 25)
- Cuadro 16. Cuadro 16. Ratio de rentabilidad financiera de España, Canarias y Tenerife. (pág. 27)

GRÁFICOS

- Gráfica 1. Diferencia entre Vehículos producidos en España y vehículos exportados. (pág. 10)
- Gráfica 2. Diferencia entre matriculación de Vehículos importados a Canarias y matriculación de vehículos matriculados en Canarias de fabricación nacional. (pág. 18)
- Gráfica 3. Diferencia entre venta de Vehículos importados a Tenerife y venta de Vehículos en Tenerife de fabricación nacional. (pág. 19)

1. INTRODUCCIÓN

La industria automotriz es un sector clave para la economía de la mayoría de países del mundo, ya que en las últimas décadas el automóvil se ha convertido en uno de los bienes de consumo más importante en la vida económica y social.

España es el segundo país fabricante de vehículos de Europa y el octavo en el mundo. En esta industria están involucradas una amplia gama de empresas y organizaciones que participan en el diseño, desarrollo, fabricación, comercialización y venta de vehículos de motor.

Este sector no es sólo un motor para la economía de España sino que también es el reflejo de nuevas tendencias mundiales, adaptándose tanto a las normativas actuales como a las necesidades y expectativas de un consumidor cada vez más interactivo.

Sin duda, la crisis económica ha afectado mucho al sector de la automoción, por lo que consideramos interesante investigar su evolución durante la última década, ya que, se encuentra frente a una nueva situación que conlleva muchos cambios.

Gracias a la apertura de nuevos mercados para la exportación, la industria española de automoción ha incrementado sus pedidos en los últimos años y, por lo tanto el volumen de producción, pero aún no se ha podido recuperar el volumen de producción de 2.6 millones de vehículos conseguidos antes de la crisis, que impactó directamente en la economía real, con fuertes caídas de actividad, inversión y empleo.

También se puede observar la mejora del mercado interior por el número creciente de las matriculaciones, gracias a la ejecución de los diferentes planes de ayuda a la compra de vehículos eficientes.

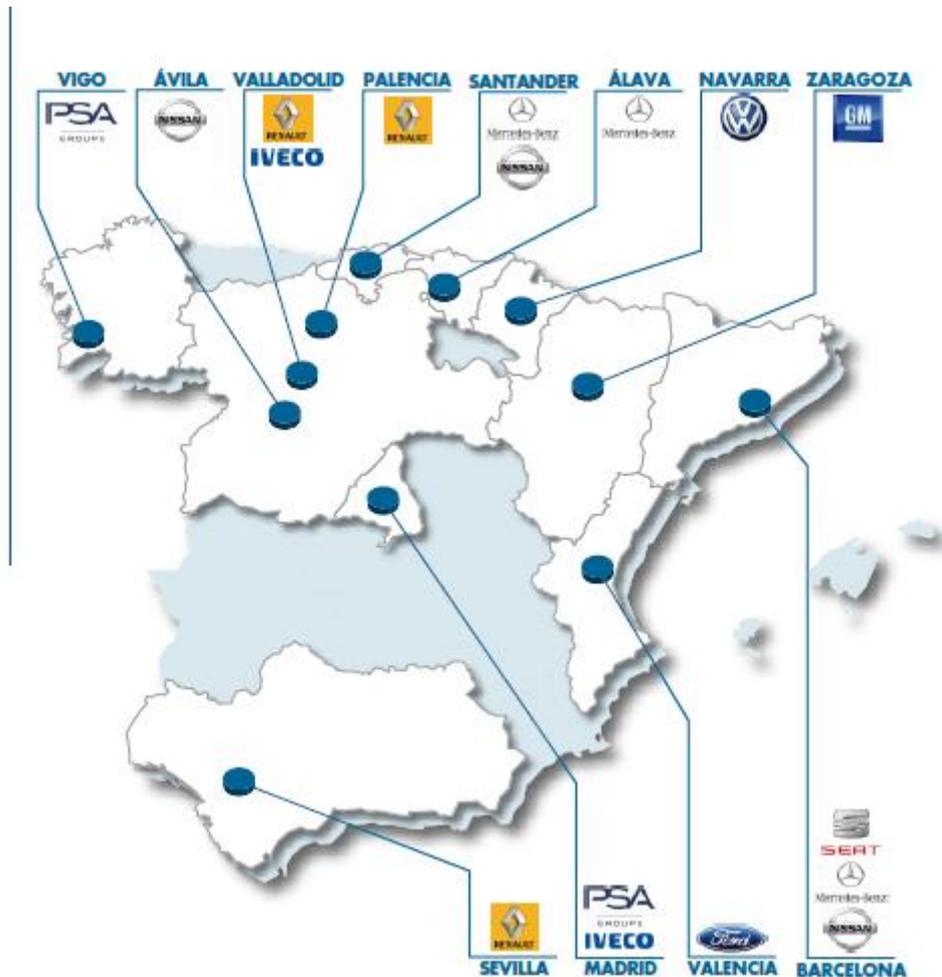
Actualmente, el sector está afectado por diferentes tendencias como globalización, internalización, importancia de los mercados emergentes, popularidad de las tecnologías de “coche inteligente”, desarrollo de modelos más respetuosos con el medio ambiente, etc.

Lo que se pretende, con este trabajo, es analizar la importancia del sector automoción para la economía del país, realizando una visión “antes, durante y después” de la crisis, para así poder ver cómo ha ido evolucionando con el paso de los años.

2. EL SECTOR ECONÓMICO DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA.

2.1 PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA.

España, ha contado a lo largo del periodo estudiado (2006-2016), con un gran número de plantas de producción de automóvil, por lo que se sitúa en la 12ª posición a nivel mundial y en la tercera productora a nivel europeo, solo superados por las todopoderosas potencias europeas como Alemania y Francia.



Flexibilidad, tecnología y formación están aumentando la productividad de nuestras fábricas de automóviles, situándolas entre las más competitivas de Europa.

Uno de los factores a tener en cuenta a la hora de evaluar el mercado del sector del automóvil es el respeto por el medioambiente. Existe un compromiso a nivel mundial para la reducción de gases, es por ello que las autoridades han lanzado una serie de medidas de carácter fiscal para fomentarlas. Los fabricantes de automóviles se han adaptado a esta situación lanzando al mercado automóviles cada vez más respetuosos con el medioambiente.

Según ANFAC. Los aspectos medioambientales han cobrado especial relevancia desde el 2013, consolidándose como vector director en el desarrollo de nuevas políticas y planes asociados al sector. Así, el esfuerzo que están realizando los fabricantes para la incorporación de tecnología más eficiente y menos contaminante en los vehículos, acompañado de las medidas de impulso a la demanda puestas en marcha, han permitido grandes avances en la búsqueda de la movilidad sostenible. El impacto desde el punto de vista de incentivo de mercado de los Planes PIVE se ha visto acompañado de mejoras en eficiencia energética e impacto ambiental muy relevantes del parque español.

Cuadro 1. Unidades de producción de Vehículos Automóviles en España.

UNIDADES DE PRODUCCIÓN DE VEHICULOS AUTOMOVILES EN ESPAÑA	TURISMOS Y TODOTERRENOS	GASOLINA	TOTAL	MOTOCICLETAS/ CICLOMOTORES	TOTAL	Variación total
						%
	miles de unidades					
2006	1.103,2	1.085,8	2.189,0	253,7	2.442,7	
2007	1.259,9	1.101,3	2.361,2	245,4	2.606,6	6,71%
2008	1.016,2	1.041,9	2.058,1	213,7	2.271,8	-12,84%
2009	852,5	980,7	1.833,2	115,6	1.948,8	-14,22%
2010	1.006,2	946,3	1.952,5	123,1	2.075,6	6,51%
2011	1.013,1	871,3	1.884,4	81,6	1.966,0	-5,28%
2012	759,8	756,0	1.515,8	44,0	1.559,8	-20,66%
2013	817,3	938,1	1.755,4	13,8	1.769,2	13,42%
2014	898,4	976,3	1.874,7	9,7	1.884,4	6,51%
2015	1.011,9	1.205,8	2.217,7	12,7	2.230,4	18,36%
2016	1.145,2	1.211,4	2.356,6	15,8	2.372,4	6,37%
TOTAL	10.883,7	11.114,9	21.998,6	1.129,1	23.127,7	

Fuente: Elaboración propia, a partir de datos de Ministerio de Economía, Industria y Competitividad. (MINECO)

Cabe destacar, que según ANFAC, cerca del 90% de los vehículos producidos en fábricas situadas en territorio español estaban destinadas a la exportación.

En la tabla 1 se puede observar como la producción de vehículos en España ha ido variando en los últimos años de forma significativa. En primer lugar, se observa cómo a partir del ejercicio 2008 existe un descenso significativo en la producción de vehículos en España a causa de la crisis económica surgida en ese mismo ejercicio. Descenso, que, continúa hasta el ejercicio correspondiente al año 2010. En ese ejercicio, se produce un incremento interanual del 6.51%.

Entre 2011 y 2012, se produce un fuerte descenso, 20.66%, cambiando la tendencia a partir de ahí, siendo el Plan Pive de gran ayuda para la aparente mejoría económica, entre otras.

Después del descenso de producción, el año 2013 supuso el inicio de la recuperación de la fabricación de vehículos. Con un incremento del 13.42%, se produjeron un total de 1.769.200 vehículos.

La producción de vehículos en España cerró el año 2016 con un incremento del 6.37% y un volumen de 2.372.400 unidades fabricadas. Poco a poco los volúmenes se vuelven a estabilizar en los niveles anteriores a la crisis. La recuperación del mercado interno, junto con una mayor diversidad en los destinos de exportación, ha permitido a la industria fabricantes de vehículos tener un buen año 2016 en cuanto a la producción.

2.2 MATRICULACION DE VEHICULOS EN ESPAÑA

A la hora de realizar el estudio en cuanto a las ventas de vehículos en España, se ha considerado oportuno realizar el análisis teniendo en cuenta los datos de matriculación de vehículos.

Cuadro 2. Vehículos matriculados en España.

	MATRICULACION TURISMO	MATRICULACION TODOTERRENO	MATRICULACION MOTOCICLETAS	MATRICULACION CICLOMOTORES	TOTAL	Variación total
	Unidades	Unidades	Unidades	Unidades		%
2006	1.499.032	135.563	274.918	150.675	2.060.188	
2007	1.459.791	155.044	285.633	138.295	2.038.763	-1,04%
2008	1.069.253	91.923	221.772	90.396	1.473.344	-27,73%
2009	871.600	81.172	139.908	47.656	1.140.336	-22,60%
2010	873.322	108.693	141.030	37.238	1.160.283	1,75%
2011	708.041	100.018	125.059	25.728	958.846	-17,36%
2012	607.395	92.194	102.603	20.812	823.004	-14,17%
2013	623.582	99.121	95.845	16.715	835.263	1,49%
2014	717.499	137.809	114.600	14.685	984.593	17,88%
2015	839.093	195.139	137.228	15.999	1.187.459	20,60%
2016	889.462	257.545	160.978	17.230	1.325.215	11,60%
TOTAL	10.158.070	1.454.221	1.799.574	575.429	13.411.865	

Fuente: Elaboración propia, con datos de ANIACAM, ANESDOR, ANFAC y DGT

Se puede observar que a partir del año 2007 hasta el año 2010 se produce un descenso en el número de matriculaciones como ya se ha dicho anteriormente, motivo por el que aparece la crisis mundial. Igual que en la producción de automóviles en 2010 se ve un incremento de apenas 1.75% respecto al año anterior, debido al Plan 2000E, el cual incentiva la compra de vehículos. Los fondos de este plan se terminan a mediados de ese mismo año y por ello es que en los años 2011 y 2012 se registran caídas de hasta un 17.36% y 14.17%, respectivamente.

La puesta en marcha del Plan Pive en 2012 y la recuperación de la crisis a nivel mundial ha hecho posible que el mercado del automóvil haya evolucionado favorablemente.

En el ejercicio comenzó una leve recuperación del mercado. Todos los segmentos finalizaron el ejercicio con datos positivos. En total se vendieron en España 835.263 vehículos, un 1.49% más que en 2012. Todavía se sigue lejos del potencial del mercado español, pero 2013 marcó el camino de una incipiente recuperación.

El año 2016 ha sido un buen año para el mercado interno. Los segmentos, también finalizaron el ejercicio con datos positivos. En total se vendieron en España, 1.325.215 vehículos, un 11.60% más que en 2015. Gracias a estos resultados, el mercado español ha liderado el crecimiento de

los principales mercados europeos. Aún así, seguimos lejos del potencial que, tanto por población como por renta, tiene el mercado español.

2.3 EXPORTACION DE VEHÍCULOS FABRICADOS EN ESPAÑA.

Las exportaciones se han convertido en el pilar de la recuperación económica española y si hay algún sector exportador por excelencia, ese es el del automóvil.

Cuadro 3. Exportación de Vehículos fabricados en España.

	Unidades Turismos + Todoterrenos	Variación %
2006	1.785.049	
2007	1.902.616	6,59
2008	1.719.669	-9,62
2009	1.705.354	-0,83
2010	1.693.215	-0,71
2011	1.688.485	-0,28
2012	1.381.496	-18,18
2013	1.528.161	10,62
2014	1.657.253	8,45
2015	1.909.905	15,25
2016	2.056.021	7,65

Fuente: Elaboración propia, a través de datos de ANFAC.

Se puede observar como en el periodo de la crisis económica las variaciones son negativas y cómo, a partir del ejercicio 2013 empieza a ser positiva con un 10,62% más que el año anterior. Su mayor auge se produce en 2015 con una variación de 15,25% más que el año anterior. Las exportaciones han ido evolucionando de forma positiva, hasta alcanzar un nuevo record en 2016, años en el que el número de unidades exportadas superó las registradas en 2006 y 2007, periodo anterior a la crisis económica.

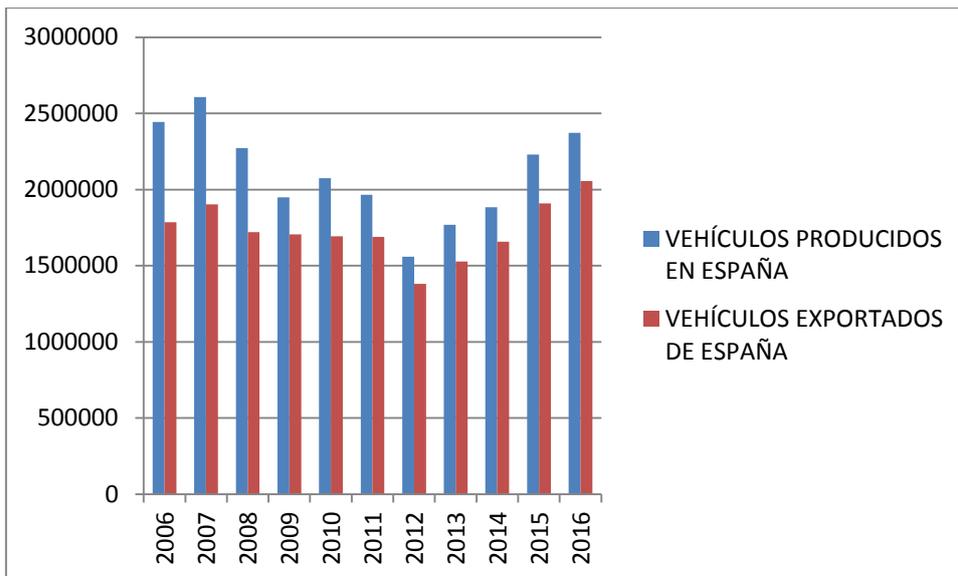
Uno de los factores que ha impulsado este resultado es la mayor diversificación de países a los que se envían vehículos españoles. Hoy podemos encontrar vehículos fabricados en España en casi cualquier país del mundo.

Nuestros tres principales mercados exteriores continúan siendo Alemania, Francia y Reino Unido entre los de la Unión Europea. También el “ Made in Spain “ ha conquistado países de la zona asiática, especialmente Corea del Sur y China y la zona americana con un fuerte incremento de unidades hacia Estados Unidos, sumado al fuerte crecimiento de países extra UE como Turquía.

2.4 DIFERENCIA ENTRE VEHICULOS PRODUCIDOS Y EXPORTADOS DE ESPAÑA.

En el siguiente gráfico se muestra la diferencia entre los vehículos producidos en España y los exportados desde España.

Gráfico 1. Diferencia entre Vehículos producidos en España y vehículos exportados.



Fuente: Elaboración propia, a través de datos de ANFAC.

Se observa como en los años 2006 y 2007 existe una producción de vehículos bastante elevada muy distante de la exportación de dichos vehículos, los cuales, tienen menor similitud que en los años posteriores, ocupando, las exportaciones de los vehículos producidos el 73% y 72%, respectivamente. Mientras que, el ejercicio 2012, representa la mayor igualdad entre vehículos producidos y exportados en España, siendo un 88% los vehículos exportados que fueron fabricados en España. A partir, de este año, tanto la producción como la exportación han ido evolucionando

En 2016, se superó la cifra de 2,3 millones de vehículos fabricados, de los que se exportaron 2,1 millones, casi el 87% de los producidos. Esta cifra de vehículos exportados supone un crecimiento del 7,65% en comparación con 2015.

2.5 PLANES DEL GOBIERNO

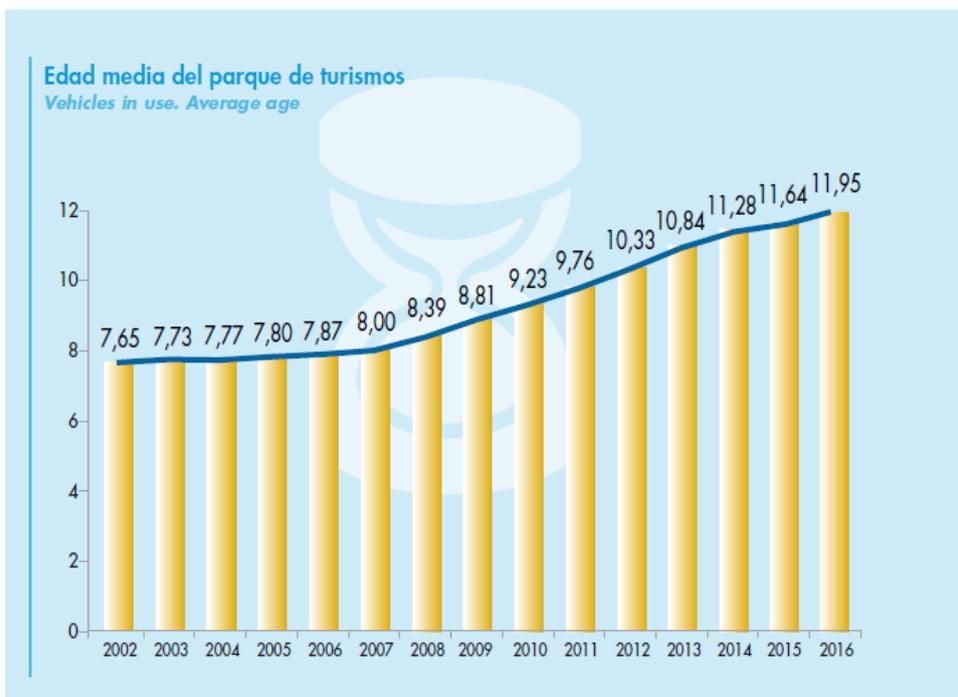
2.5.1 PARQUE DE VEHICULOS

Según ANFAC, en 2013, a pesar de los buenos resultados del Plan PIVE, que ha permitido el achatarramiento de muchos vehículos, el parque móvil ha continuado su envejecimiento. La edad media de nuestro parque se sitúa ya por encima de los 11 años. En la década anterior, el mercado automovilístico mostraba volúmenes habituales por encima del millón de unidades. Sin embargo, en los últimos ejercicios, apenas se han alcanzado las 800.000 unidades, por lo que existe un importante déficit de renovación. Precisamente, este déficit, unido a una baja motorización y una recuperación, son elementos que representan grandes oportunidades de desarrollo de nuestro mercado interno.

Los planes de renovación del parque, además de los grandes beneficios desde el punto de vista del medioambiente y de la seguridad vial, también ayudan a que los Centros Autorizados de Tratamiento y las Fragmentadoras puedan mantener su actividad ya que ayudan a que los ciudadanos den de baja sus vehículos viejos. Así, después de varios años de caída libre, y gracias a la puesta en marcha del Plan PIVE y de las sucesivas ampliaciones dicha tendencia se

ha visto modificada y actualmente se están dando de baja algunos cientos de miles de vehículos más que en los años en los que no hubo plan de renovación.

La edad media del parque de vehículos sigue aumentando, incluso a pesar de que las matriculaciones cerraron el año 2016 con signo positivo. Muchos de los coches que, tanto por edad como por estado, deberían achatazarse siguen en uso y hacen que, en el caso de los turismos, ya se superen los 12 años de media. De seguir este ritmo de matriculaciones y bajas, al menos hasta 2020 no parará de incrementarse la edad media del parque.



Fuente: Memoria 2016, ANFAC.

2.5.2 PLAN PREVER (1997/2007)

Ley 39/1997, de 8 de octubre, la cual tuvo una duración de diez años (1997-2007), en la que se aprobó el programa PREVER para la modernización del parque de vehículos automóviles, el incremento de la seguridad vial y la defensa y protección del medio ambiente. Tenía, entre otros objetivos, mejorar la seguridad activa y pasiva del parque automovilístico, para reducir así la accidentabilidad. Es un sustituto al antiguo plan RENOVE.

Para la consecución de los objetivos, esta Ley recogía varios tipos de medidas, destacando la concesión de ventajas fiscales a la adquisición de vehículos de turismo, previa justificación de la baja de otro vehículo de turismo con una antigüedad determinada de diez años. Para disfrutar del incentivo no debían de haber transcurrido más de seis meses desde la baja del vehículo antiguo hasta la matriculación del nuevo. Se dedujo la cuota del impuesto exigible siendo la primera matriculación definitiva de un vehículo automóvil de turismo nuevo a nombre del sujeto pasivo que sea titular de vehículo automóvil de vehículo usado. Dicha deducción era de 80.000 pesetas (480.81 euros).

Desde su puesta en marcha, logró retirar más de tres millones de vehículos con más de diez años de antigüedad.

2.5.3 PLAN VIVE (2008/2009)

Plan aprobado por la Resolución de 27 de junio de 2008 con duración de un año.

La puesta en funcionamiento del Plan VIVE permitió la adquisición de un turismo nuevo de una financiación ajena en condiciones preferenciales con la condición de que el receptor de la ayuda entregase otro turismo de su propiedad con más de 15 años de antigüedad.

Como consecuencia de todo ello, se consideró conveniente incluir los vehículos de categoría N1, añadir los vehículos de segunda mano de antigüedad máxima de 5 años, reducir la antigüedad mínima del vehículo usado a 10 años e incrementar el precio máximo del vehículo a financiar de 20.000 euros a 30.000 euros.

El plan VIVE constaba de un presupuesto total de 1.200 millones de euros y se agotaron los fondos previstos para 2008-2010 a finales de junio de 2009, por lo que, se sustituyó por un nuevo plan llamado Plan 2000E.

2.5.4 PLAN 2000E (2009/2010)

Este nuevo plan surgió debido a que el sector automovilístico seguía atravesando una coyuntura complicada con un retroceso de las matriculaciones, por lo que, resultó necesario implantar una nueva serie de ayudas directas para la adquisición de vehículos, denominado Plan 2000E, con un presupuesto total de 100 millones de € para un periodo máximo de duración de un año. (Real Decreto 898/2009, de 22 de mayo, del plan 2000E).

El nuevo plan tenía como objetivo incentivar, con ayudas directas de hasta 2.000€ para la financiación de 200.000 vehículos, la adquisición de vehículos nuevos o usados con hasta 5 años de antigüedad, que no superasen los 30.000€, a cambio de la baja definitiva de un vehículo de más de 10 años o más de 250.000 km, para así sustituir los vehículos antiguos por otros menos contaminantes.

2.5.5 PLAN MOTO-E (2009-2010)

El Plan moto-E fue aprobado el 3 de Julio de 2009 por el Consejo de Ministros, mediante un Real Decreto por el que se regula el Plan Moto-E de ayudas directas para comprar motos (ciclomotores y motocicletas), y que tiene como principales objetivos modernizar el parque de motos, incentivar la demanda y mantener el empleo en el sector.

Pudieron acogerse al Plan Moto-E particulares, autónomos y PYMES que adquirieron un ciclomotor o motocicleta nuevos cuyo precio no superase los 9.500 euros, IVA/Igic incluido e impuesto de matriculación excluido, antes de aplicar ninguna de las ayudas, que dieran de baja otro vehículo sin límite de kilometraje siendo ciclomotores y motos de hasta 250 c.c de cilindrada y teniendo una antigüedad de más de cinco años. Las mayores de 250 c.c debían tener una antigüedad superior a siete años.

Las ayudas del Plan Moto-E se dividieron en tres tramos y estaban condicionadas a que el fabricante o importador del vehículo adquirido también otorgue una subvención directa.

- Ciclomotores (hasta 50 c.c de cilindrada.): recibirán 225 euros, 75 euros aportados por el Gobierno y 150 euros por el fabricante/importador.

- Moto (hasta 250 c.c): 525 euros, 175 euros del Ejecutivo y el resto del fabricante/importador.
- Motocicletas (superior a los 250 c.c): 750 euros, 250 euros del Ejecutivo el resto del fabricante/importador.

2.5.6 PLAN MOVELE (2009/2013)

El 6 de Julio de 2009, se puso en marcha el PLAN MOVELE de movilidad eléctrica, por el que todas las personas físicas o jurídicas que adquirieron un vehículo eléctrico recibieron una ayuda directa que osciló entre los 750 y los 20.000 euros, dependiendo del tipo de vehículo. En el caso de los automóviles, estas ayudas directas llegaron hasta los 7.000 euros.

En total el presupuesto destinado a cubrir esta partida de subvenciones directas fue de 10 millones de euros. Las ayudas cubrían entre un 15% y un 20% del coste de los vehículos, en función de su eficiencia energética.

Dicho plan se extendió hasta 2012, pues el presupuesto aún no había sido agotado debido a la escasa demanda por parte de los beneficiarios. Dejó un balance de 1530 vehículos eléctricos subvencionados de 2081 solicitudes de ayudas.

Prórroga del MOVELE

Al plan MOVELE le sigue una prórroga de Impulso al Vehículo Eléctrico para los años 2010-2014. El objetivo de esta estrategia integral fue el de alcanzar a finales del 2014 la cifra de 250.000 vehículos eléctricos circulando por territorio nacional.

El 9 de mayo del 2011 se aprobó una serie de medidas para el impulso de este tipo de vehículos:

1. Una ayuda del 25% del precio antes de impuestos para la adquisición de vehículos nuevos cuya energía dependía total o parcialmente de la red eléctrica (enchufables). Esta ayuda iba destinada tanto a turismos, furgonetas, autocares, furgones, motocicletas, etc. La cuantía de las ayudas tenía unos límites de 2000, 4000 o 6000 € dependiendo de su autonomía.
2. Se impulsó la instalación de puntos de recarga tanto públicos (aparcamientos, centros comerciales) como privados (hogares).
3. Se introdujo un tarifa eléctrica "superval" por la que se incentivara la recarga nocturna desde la 1 de la madrugada hasta las 7 de la mañana, a precios más bajos.

Cabe destacar que estas ayudas a la adquisición de vehículos eléctricos son totalmente compatibles con los planes PIVE.

2.5.7 PLAN PIVE (2012/ 2016)

El plan PIVE fue un plan trazado por el Gobierno en el año 2012.

El objetivo de este plan consistía en potenciar una disminución del consumo energético nacional mediante la incentivación de la modernización del parque de vehículos.

Para poder aplicar este plan el titular de la adquisición nueva o usada debía hacer entrega y dar de baja definitiva a otro vehículo con más de 10 o 12 años de antigüedad. Los vehículos nuevos no podían superar los 25.000 euros, antes de IVA o IGIC.

La financiación de este Programa se realizó con cargo al presupuesto específico habilitado por el IDAE, por importe de 75.000.000 euros, aprobado por su Consejo de Administración en su sesión de fecha 24 de septiembre de 2012.

La ayuda era, como mínimo, de 2.000 euros, de los cuales 1.000 euros corresponden al punto de venta adherido al programa, y otros 1.000 euros por vehículo, a la ayuda pública aportada por el IDEA.

Prórrogas del Plan PIVE

El PIVE 2 fue creado como prórroga del plan anterior. La novedad fue que para el caso de familias numerosas y para vehículos con más de 5 plazas, se elevaba la ayuda pública a 1.500 euros, así como el descuento, resultando una cuantía para los beneficiarios de al menos 3.000€. Otra novedad era dar de baja al vehículo usado con una antigüedad mínima de 10 años.

El presupuesto disponible fue de 150 millones de euros, para beneficiar unos 150.000 vehículos. El precio del vehículo podía ser de hasta 30.000€ (IVA/IGIC excluido) para el caso de las familias numerosas. Esta segunda edición del plan PIVE, supuso una recaudación fiscal adicional para las arcas públicas de 184 millones de euros. El plan finalizó antes de lo previsto, el día 18 de julio del 2013.

Posteriormente surgió el plan PIVE 3, una nueva prórroga de la serie de ayudas a la adquisición de vehículos, fue aprobado en 29 de julio del 2013 por el Real Decreto 575/2013 de 26 de julio para sustituir al plan anterior agotado. La única diferencia con respecto al plan anterior fue que se redujo el presupuesto a 70 millones de euros. De nuevo el plan se agotó el día 14 de octubre del 2013, antes de los 6 meses previstos.

El plan PIVE 4 entró en vigor el 30 de Octubre del 2013 con el Real Decreto 830/2013, de 25 de octubre y tenía unas características idénticas al plan anterior. La duración prevista era de 12 meses o hasta final de presupuesto, sin embargo este plan se agotó en cuestión de mes y medio, el día 18 de diciembre del 2013.

El plan PIVE 5 fue aprobado el 29 de Enero de 2014 por el Real Decreto 35/2014, de 24 de enero. Su dotación fue de 175 millones de €. Como novedades se incorporó la contingencia de las personas de movilidad reducida, que junto con las familias numerosas pudieron optar a una ayuda de 3.000€ máximo. Su presupuesto se agotó el 3 de Junio 2014.

Sin embargo el consejo de ministros del 6 de junio de 2014 mediante el Real Decreto 525/2014, de 20 de junio, aprobó el PIVE 6, que contaba con una dotación de 175 millones de euros.

En el Real Decreto 124/2015, de 27 de febrero, se reguló el Plan PIVE-7. Su dotación fue de 175 millones de euros. Como novedad, se exigía que el vehículo achatarrado contara con la Inspección Técnica de Vehículos en vigor. Asimismo, se exigió que el beneficiario fuese titular del vehículo achatarrado durante los doce meses anteriores a la fecha de solicitud de la ayuda.

Por otra parte, se redujo el precio máximo de adquisición de los vehículos de 25.000 euros a 20.000 euros, antes de impuestos. Se estableció un límite al precio de adquisición de los vehículos eléctricos puros, híbridos enchufables y de autonomía extendida de 40.000 euros.

El Plan PIVE 8 surge de una modificación del Real Decreto 380/2015, de 14 de mayo 2015, donde se tomó la decisión de realizar una nueva y última edición del Programa, con una dotación presupuestaria de 225 millones de euros. El único cambio era la cuantía de la ayuda pública aportada por el IDAE que pasó de 1.000 euros a 750 euros por vehículo.

2.5.8 PLAN MOVEA (2015/2016)

El Plan de Impulso a la Movilidad con Vehículos de Energías Alternativas (MOVEA), regulado por Real Decreto 1078/2015, de 27 de noviembre, fue destinado a la concesión directa de ayudas para la adquisición de vehículos de energía alternativas, y para la implantación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en 2016, con el objeto de unificar los distintos programas y planes dirigidos a apoyar la adquisición de los vehículos más eficientes.

Las ayudas se destinaban a la adquisición directa o a la adquisición por medio de operaciones de financiación (por leasing financiero o renting) de un vehículo nuevo. También, a la adquisición de vehículos eléctricos de hasta seis meses de antigüedad.

Dependiendo de la categoría del vehículo a adquirir y del tipo de combustible utilizado, y, en algunos casos, de la masa máxima autorizada o de su autonomía en modo de funcionamiento exclusivamente eléctrico, se establecían ayudas desde 1.100 euros hasta 20.000 euros.

La intención del programa era finalizar el 15 de octubre de 2016, pero en apenas dos semanas, desde su puesta en marcha, el presupuesto se agotó.

CUADRO COMPARATIVA DE LOS PLANES

Con la intención de ofrecer una comparativa resumida de los diferentes planes, mostramos en el cuadro 4, una comparativa de todos los incentivos del gobierno a la adquisición de vehículos.

Cuadro 4. Comparativa de incentivos del gobierno. (I)

	Fechas	Ayuda máxima	Tipo de ayuda	Pagadores ayuda	Vehículos subvencionables	Valor máximo del vehículo subvencionable	Entrega de vehículo	Presupuesto total
PREVER	1997/2007	480,81 €	Reducción IEDMT	Estado	Vehículos nuevos	No	>10 años	Sin límite
VIVE	2008/2009	5000€ al 0%. Restante al Euribor + 252 PB	Interés financiación	Estado y entidades colaboradoras	Vehículos nuevos con emisiones: <120g g de CO2/km. <140g de CO2 y ser innovador.	30.000 €		1200M€
2000E	2009/2010	2.000 €	Ayuda directa	Estado: 500€. CC.AA: 500€. Concesionarios: 1000€	Nuevos o usados <5años con emisiones CO2: <120g/km. <149g/km y ser innovador.	30000€ (IVA/IGIC incluido)	>10 años o > 250000 km	100M€
MOTO-E	2009/2010	ciclomotores: 225€. Moto: 525€. Motocicleta: 750€	Ayuda directa	Ciclomotores: Estado: 75€ Concesionario: 150€. Moto: Estado: 175€ Concesionario: 350€. Motocicletas: Estado: 250€ Concesionario: 500€	Ciclomotores o motocicletas nuevas	9500€ (IVA/IGIC incluido)	ciclomotores y motos de hasta 250c.c >5 años. Las mayores de 250 c.c >7 años.	

Fuente: Elaboración propia, a través de las legislaciones de los planes

Cuadro 4. Comparativa de incentivos del gobierno (II)

	Fechas	Ayuda máxima	Tipo de ayuda	Pagadores ayuda	Vehículos subvencionables	Valor máximo del vehículo subvencionable	Entrega de vehículo	
MOVELE	2009/2011	15% o 20% del precio antes de impuestos	Ayuda directa	Estado	Eléctricos puros o mixtos que dependan de red eléctrica	No	No	10M€
PRORROGAS MOVELE	2011/2013	25% del precio antes de impuestos.	Ayuda directa	Estado	Eléctricos puros o mixtos que dependan de red eléctrica	No	No	72M€; 49M€; 10M€
PIVE 1	2012/2013	2.000 €	Ayuda directa	Estado: 1000€. Concesionarios: 1000€	Nuevos o usados: <1año. Consumo:<15% media tamaño	25000€ (sin IVA/IGIC)	>12 años	75M€
PIVE 2	2013	2000€ o 3000€ familia numerosa	Ayuda directa	Estado: 1000€/1500€. Concesionarios: 1000€/1500€	Nuevos o usados: <1año. Consumo:<15% media tamaño	25000€/30000€ (Sin IVA/IGIC)	>10 años	150M€
PIVE 3	2013	2000€ o 3000€ familia numerosa	Ayuda directa	Estado 1000€/1500€. Concesionarios: 1000€/1500€	Nuevos o usados: <1año. Consumo:<15% media tamaño	25000€/30000€ (Sin IVA/IGIC)	>10 años	70M€
PIVE 4	2013	2000€ o 3000€ familia numerosa	Ayuda directa	Estado 1000€/1500€. Concesionarios: 1000€/1500€	Nuevos o usados: <1año. Consumo:<15% media tamaño	25000€/30000€ (Sin IVA/IGIC)	>10 años	70M€
PIVE 5	2014	2000€ o 3000€ familia numerosa y de movilidad reducida	Ayuda directa	Estado 1000€/1500€. Concesionarios: 1000€/1500€	Nuevos o usados: <1año. Consumo:<15% media tamaño	25000€/30000€ (Sin IVA/IGIC)	>10 años	175M€
PIVE 6	2014	2000€ o 3000€ familia numerosa y de movilidad reducida	Ayuda directa	Estado 1000€/1500€. Concesionarios: 1000€/1500€	Nuevos o usados: <1año. Consumo:<15% media tamaño	25000€/30000€ (Sin IVA/IGIC)	>10 años	175M€
PIVE 7	2015	1750€ o 3000€	Ayuda directa	Estado 1000€/1500€. Concesionarios: 1000€/1500€	Nuevos o usados: <1año. Consumo:<15% media tamaño	20000€/30000€ (Sin IVA/IGIC)	>10 años	175M€
PIVE 8	2015	1750€ o 3000€	Ayuda directa	Estado 750€/1500€. Concesionarios: 1000€/1500€	Nuevos o usados: <1año. Consumo:<15% media tamaño	20000€/30000€ (Sin IVA/IGIC)	>10 años	225M€
MOVEA	2015/2016	desde 1100€ hasta 20000€	Ayuda directa	Estado	Vehículos nuevos de energía alternativa. O usados <6 meses	10000€/32000€No		16M€

Fuente: Elaboración propia, a través de las legislaciones de los planes.

3. EL SECTOR ECONOMICO DEL AUTOMOVIL EN CANARIAS.

3.1 MATRICULACION EN CANARIAS DE VEHICULOS FABRICADOS EN ESPAÑA

Cuadro 5. Unidades de matriculaciones de Vehículos en Canarias de fabricación en España.

	Todo terrenos	Turismos	Motocicletas	Ciclomotores	TOTAL	VARIACION TOTAL
2006	966	18.734	1.136	1.394	22230	
2007	776	18.136	988	1.260	21160	-4,81%
2008	364	11.294	722	763	13143	-37,89%
2009	194	8.961	535	294	9984	-24,04%
2010	78	7.855	309	206	8448	-15,38%
2011	78	7.231	313	167	7789	-7,80%
2012	70	5.787	465	158	6480	-16,81%
2013	19	4.603	226	56	4904	-24,32%
2014	6	5.243	133	55	5437	10,87%
2015	3	7.139	119	48	7309	34,43%
2016	0	4.526	81	35	4642	-36,49%
TOTAL	2456	72211	4003	4084	82754	

Fuente: elaboración propia, a través de datos del ISTAC y DGT.

Se puede observar que la venta de automóviles en Canarias por vehículos producidos en España, es muy desfavorable, siendo el 2014 y 2015 los únicos años en el que las variaciones son positivas.

Cabe destacar que, en Canarias, son los “rent a car” uno de los principales motivos de venta de automóviles, dado el potencial que tiene el turismo.

Dado que, las grandes empresas de alquiler de vehículos son del extranjero, las compras de vehículos se hacen fuera de España, siendo Canarias receptora de vehículos importados. Esto puede ser uno de los motivos de que en Canarias, sea menor la venta de automóviles producidos en España.

Según FREDICA, Canarias continúa con el problema de la antigüedad del parque móvil, pese a la evolución del mercado, se hace necesario acelerar la renovación, insistiéndose desde la organización que es necesario equiparar el IGIC que soporta la venta de vehículos particulares al resto de sectores económicos, aplicándose el tipo general del impuesto, lo que permitiría un mejor acceso de los ciudadanos a un vehículo.

3.2 MATRICULACION EN CANARIAS DE VEHICULOS IMPORTADOS A CANARIAS

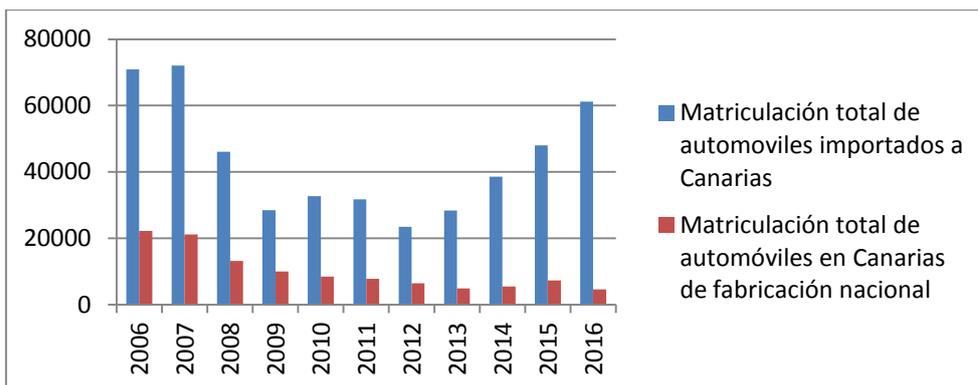
Cuadro 6. Unidades de matriculaciones de Vehículos Automóviles importados en Canarias.

	Todo terrenos	Turismos	Motocicletas	CICLOMOTORES	TOTAL	VARIACION TOTAL
2006	3.870	53.804	9.444	3.803	70921	
2007	2.878	54.558	10.644	4.012	72092	1,65%
2008	829	34.269	8.413	2.601	46112	-36,04%
2009	448	23.217	3.673	1.107	28445	-38,31%
2010	443	27.588	3.769	909	32709	14,99%
2011	756	26.920	3.390	670	31736	-2,97%
2012	483	19.827	2.613	536	23459	-26,08%
2013	404	24.939	2.610	466	28419	21,14%
2014	469	33.835	3.812	442	38558	35,68%
2015	691	41.953	4.789	562	47995	24,47%
2016	878	53.854	5.875	596	61203	27,52%
TOTAL	9224	220356	39333	13102	282015	

Fuente: elaboración propia, a través de datos del ISTAC y DGT.

En Canarias, se venden muchos más vehículos importados que de fabricación nacional, registrando una evolución favorable a partir del año 2013, tras la caída de ventas que comenzó en 2008 y que tuvo un punto de inflexión en 2012. Por el contrario, la venta de vehículos nacionales no se ha recuperado, registrando en 2016 uno de sus valores más bajos con una pérdida de casi el 37% respecto al año anterior (gráfica 2).

Gráfica 2. Diferencia entre matriculación de Vehículos importados a Canarias y matriculación de vehículos matriculados en Canarias de fabricación nacional.



Fuente: Elaboración propia, a través de datos del ISTAC y DGT

4. EL SECTOR DEL AUTOMOVIL EN TENERIFE.

4.1 MATRICULACION EN TENERIFE DE VEHICULOS FABRICADOS EN ESPAÑA

Cuadro 7. Unidades de matriculaciones de Vehículos Automóviles en Tenerife, fabricados en España.

	Todo terrenos	Turismos	Motocicletas	CICLOMOTORES	TOTAL	VARIACION TOTAL
2006	872	12.735	786	821	15214	
2007	696	11.928	536	830	13990	-8,05%
2008	247	7.767	409	474	8897	-36,40%
2009	175	6.099	373	190	6837	-23,15%
2010	69	5.415	176	110	5770	-15,61%
2011	70	5.142	185	64	5461	-5,36%
2012	56	3.766	313	103	4238	-22,40%
2013	16	2.533	101	23	2673	-36,93%
2014	4	2.554	82	11	2651	-0,82%
2015	3	3.637	65	12	3717	40,21%
2016	0	1.602	46	10	1658	-55,39%
TOTAL	2129	49086	2465	2489	56169	

Fuente: elaboración propia, a través de datos del ISTAC y DGT.

En general, la situación en Tenerife para venta de automóviles de fabricación nacional, es parecida a Canarias, siendo el 2015 el único periodo que registra una evolución positiva, con 3.717 unidades vendidas, sin embargo esta cifra se reduce a la mitad en el siguiente ejercicio.

4.2 MATRICULACION EN TENERIFE DE VEHICULOS IMPORTADOS A TENERIFE.

Cuadro 8. Unidades de matriculaciones de Vehículos Automóviles importados a Tenerife.

	Todo terrenos	Turismos	Motocicletas	CICLOMOTORES	TOTAL	VARIACION TOTAL
2006	1.223	15.059	4.158	1.320	21760	
2007	1.045	15.642	4.341	1.317	22345	2,69%
2008	415	9.452	3.212	742	13821	-38,15%
2009	246	5.949	1.424	337	7956	-42,44%
2010	262	7.088	1.463	301	9114	14,56%

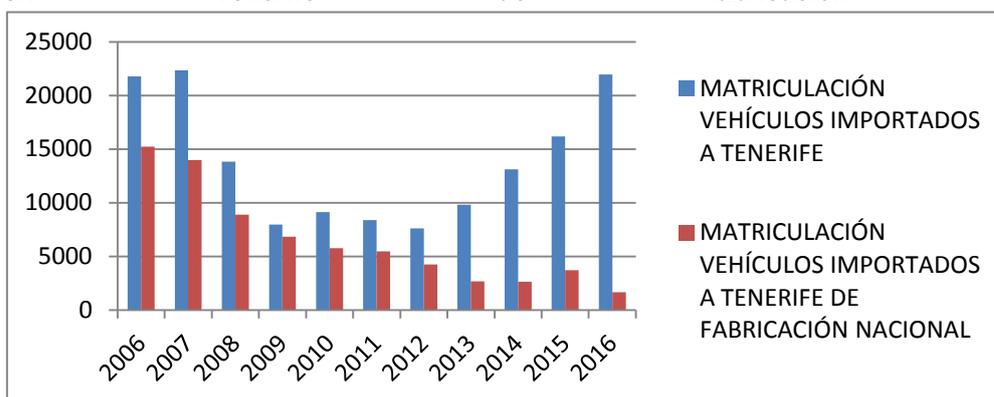
2011	334	6.439	1.345	264	8382	-8,03%
2012	230	6.114	1.075	183	7602	-9,31%
2013	150	8.201	1.257	210	9818	29,15%
2014	204	10.935	1.821	152	13112	33,55%
2015	270	13.526	2.178	210	16184	23,43%
2016	385	18.747	2.595	221	21948	35,62%
TOTAL	3525	59629	15943	4281	83378	

Fuente: elaboración propia, a través de datos del ISTAC y DGT.

Las ventas de vehículos importados a Tenerife empezaron a registrar una tendencia negativa en 2008 con una variación del -38,15%, respecto al año anterior. En 2010 se produjo un aumento positivo de 14,56%, bastante interesante, en un momento de crisis, pero volvió a caer al año siguiente, teniendo de nuevo variaciones con unos resultados negativos hasta 2012.

Sin embargo, se produce un cambio de tendencia al alza a partir del ejercicio 2013. Uno de los motivos de estos incrementos es la puesta en marcha de los planes del gobierno, lo que incentiva la compra de vehículos tanto en España, Canarias y Tenerife.

Gráfica 3. Diferencia entre venta de Vehículos importados a Tenerife y venta de Vehículos de fabricación nacional.



Fuente: elaboración propia, a través de datos del ISTAC y DGT

Se puede comprobar, al igual que en el análisis de Canarias, cómo, en Tenerife resalta mucho más la venta de vehículos importados que los de fabricación nacional.

En 2016, la diferencia es bastante pronunciada, recuperando, incluso, los niveles anteriores a la crisis económica.

5. METODOLOGIA

5.1 COMPOSICION Y CARACTERISTICAS DE LA MUESTRA

Como se ha explicado anteriormente, en el presente trabajo se va a analizar la estructura económica y financiera de las empresas del sector de la automoción de España, Canarias y Santa Cruz de Tenerife, durante el periodo comprendido entre el 2006-2016.

Este periodo muestral, tiene en cuenta los años anteriores al comienzo de la crisis económica-financiera y la propia recesión económica global que comenzó desde comienzos del 2008. Para ello, a través de la base de datos SABI se ha obtenido una muestra inicial, en la cual han sido aplicados diferentes parámetros de búsqueda:

1. Se seleccionó el sector de ventas de automóviles y vehículos de motor ligeros (4511).
2. Se trabajó sólo con empresas activas en España, Canarias y S/C Tenerife; considerando como tales las que presentaban unos ingresos mínimos de 12.000€.
3. Con estos datos se ha hecho un agregado con cada una de las localidades obteniendo en España un total de 959 empresas, en Canarias un total de 48 empresas y en S/C de Tenerife 15 empresas.

Para las muestras anteriores hemos obtenido, el balance de situación y la cuenta de pérdidas y ganancias, que nos permitirán obtener los ratios financieros que permitan evaluar la solvencia y rentabilidad del sector.

5.1 EVOLUCIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL.

El análisis de las inversiones nos indica que entre 2006 y 2016 las empresas españolas han incrementado sus activos totales en algo más de un 13%, siendo mucho más intenso el crecimiento de la inversión fija, mientras que en Canarias la evolución ha sido mucho más negativa, disminuyendo las inversiones totales casi un 17% y la inversión fija en 23,6%. En la isla de Tenerife el descenso es más suave

Cuadro 9. Inversión fija e inversión total de las empresas del sector del automóvil

	INMOVILIZADO			TOTAL ACTIVO		
	ESPAÑA	CANARIAS	TENERIFE	ESPAÑA	CANARIAS	TENERIFE
2006	3.376.206	304.416	85.233	14.732.791	774.479	213.326
2007	3.386.481	312.896	91.198	14.977.242	765.048	234.805
2008	4.100.463	324.461	92.264	14.210.238	786.607	216.011
2009	3.913.331	322.765	90.711	13.011.427	667.527	197.239
2010	4.040.920	333.957	89.519	12.893.844	676.414	182.086
2011	3.971.083	331.041	81.358	13.438.574	659.888	184.054
2012	4.082.385	332.596	78.886	12.668.693	637.908	167.079
2013	4.271.108	295.696	78.405	12.791.203	620.983	170.803
2014	4.310.045	224.143	78.334	13.339.602	534.935	192.011
2015	4.478.909	241.308	83.944	15.860.545	624.634	214.057
2016	4.202.475	232.299	82.398	16.673.913	643.875	222.193

Fuente: elaboración propia, a través de datos Balance de Situación (SABI).

En el cuadro 10 se observa que las ventas han caído de forma intensa en los años centrales de la crisis siendo el año 2012 el que registró los peores datos de ingresos, situación que también se produce en Canarias.

En 2016 las ventas de las empresas españolas son un 10% menos que las registradas en 2006, mientras que en Canarias el descenso es ligeramente más intenso, 14% menos que al comienzo del período, permaneciendo prácticamente en las mismas cifras en Tenerife.

La firmas españolas han demostrado una mayor capacidad de recuperación de sus beneficios, así en 2016 obtienen más de un 32% más que el beneficio logrado diez años antes, mientras que en Canarias esta cifra es un 15% menor. Sin embargo, se observan importantes diferencias por provincias, pues en Tenerife, el beneficio ha crecido en la década analizada más de un 58%.

Cuadro 10. Evolución de ventas, resultados y número medio de trabajadores

	VENTAS			RESULTADO			NUMERO DE TRABAJADORES		
	ESPAÑA	CANARIAS	TENERIFE	ESPAÑA	CANARIAS	TENERIFE	ESPAÑA	CANARIAS	TENERIFE
2006	46.201.368	1.443.191	342.764	567.980	34.917	4.800	51.083	2.240	810
2007	47.400.867	1.429.280	380.356	519.800	25.890	8.898	50.839	2.513	883
2008	36.036.985	1.002.307	251.598	-148.609	-5.624	237	49.823	2.397	764
2009	30.051.643	761.167	204.681	-262.254	-12.566	-716	48.593	2.484	783
2010	31.764.486	818.960	229.744	155.610	3.298	-2.520	47.932	2.264	725
2011	29.965.073	780.492	211.453	109.619	537	-321	46.208	2.068	631
2012	24.658.691	616.039	166.266	25.373	-18.866	-3.528	45.000	1.915	595
2013	25.023.987	705.710	186.500	48.302	-13.882	-1.209	43.928	1.841	548
2014	30.198.654	744.805	204.074	118.063	8.288	3.211	45.360	1.785	565
2015	37.327.800	1.1300.18	287.859	331.733	19.616	7.493	48.269	2.006	611
2016	41.542.395	1.239.012	342.084	752.109	29.644	7.588	51.827	2.050	627

Fuente: elaboración propia, a través de datos Cuenta de Pérdidas y Ganancias (SABI).

En cuanto al número de trabajadores, este ha crecido alrededor del 1% para el conjunto nacional, mientras que en Canarias se han reducido notablemente las plantillas, cayendo en 2016 más de un 22% respecto a 2006. Si aglutinamos a todo el Archipiélago el descenso se sitúa en el 8%.

6. ANALISIS DE LA SOLVENCIA DEL SECTOR

6.1 ANALISIS DE LIQUIDEZ

El ratio de liquidez es el cociente entre los activos corrientes de la empresa y los pasivos de la misma naturaleza. Este ratio refleja la capacidad que tiene la empresa, desde el punto de vista estático, para hacer frente a sus deudas a corto plazo con activos que ya son líquidos o lo serán a corto plazo. Cuanto más líquido sea un activo, más fácilmente se podrá convertir en dinero para pagar deudas puntualmente.

Se suele considerar que este ratio debe superar la unidad para aportar tranquilidad financiera, puesto que de producirse algún retraso en los cobros a los clientes o un descenso de ventas, la empresa puede seguir operando gracias a la financiación permanente, pudiendo poner en marcha medidas que permitan reconducir esta situación.

Cuadro 11. Ratios de liquidez de España, Canarias y Tenerife.

	Ratio de liquidez		
	España	Canarias	Tenerife
2006	1,24	1,19	1,35
2007	1,23	1,19	1,33
2008	1,2	1,2	1,46
2009	1,23	1,15	1,64
2010	1,25	1,22	1,74
2011	1,25	1,23	1,79
2012	1,27	1,15	1,79
2013	1,24	1,05	1,62
2014	1,18	1,03	1,56
2015	1,17	1,1	1,79
2016	1,18	1,2	1,55

Fuente: Elaboración propia, a través de datos Balance de situación (SABI).

En España y Canarias se puede observar como los ratios de liquidez son similares, registrando valores situados entre 1 y 1.27, lo que indica que las empresas tienen activos corrientes suficientes para hacer frente a sus deudas a corto plazo, si bien, son las empresas de Tenerife las que registran valores más elevados que oscilan entre 1.33 y 1.79.

A la vista de estos datos, tenemos que las empresas de Tenerife ofrecen una mayor solvencia desde el punto de vista estático, operando con un fondo de maniobra más elevado. Sin embargo, un exceso de financiación permanente aplicada al ciclo de explotación puede afectar negativamente a la rentabilidad.

Ratio de test ácido.

Ratio contable que indica cómo es la liquidez de una empresa a corto plazo. Se realiza para saber si la empresa puede asumir el pago de sus deudas en un periodo inferior a un año. En dicho ratio se deducen las existencias por su poca capacidad para convertirse en dinero a corto plazo.

Test ácido = (Activo corriente – existencias) / Pasivo corriente.

Cuadro 12. Ratio de test ácido.

	ESPAÑA		CANARIAS		TENERIFE	
	-existencias	+existencias	-existencias	+existencias	-existencias	+existencias
2006	0,67	1,24	0,55	1,19	0,53	1,35
2007	0,62	1,23	0,53	1,19	0,53	1,33
2008	0,53	1,20	0,55	1,20	0,52	1,46
2009	0,72	1,23	0,63	1,15	0,76	1,64
2010	0,74	1,25	0,70	1,22	0,85	1,74
2011	0,73	1,25	0,69	1,23	0,93	1,79
2012	0,73	1,27	0,67	1,15	1,01	1,79
2013	0,74	1,24	0,60	1,05	0,91	1,62
2014	0,62	1,18	0,55	1,03	0,92	1,56
2015	0,58	1,17	0,51	1,10	0,78	1,54
2016	0,55	1,18	0,52	1,20	0,68	1,55

Fuente: elaboración propia, a través del Balance de Situación. (SABI)

Se puede observar, cómo el sector, en las diferentes localizaciones, representa, a través de este ratio de test ácido, un descenso desde el 2010 a 2016, exceptuado el año 2012 en Santa Cruz de Tenerife, el cual representa una tendencia creciente de 1,01, resultado ideal para cubrir todo el pasivo corriente con el activo corriente excluyendo las existencias.

Si tenemos en cuenta las existencias, se puede observar que tanto en España, Canarias y S/C de Tenerife, se puede hacer frente a los pagos, presentando una liquidez adecuada.

6.2 ANALISIS DE ENDEUDAMIENTO

Cuadro 13. Ratios de endeudamiento, endeudamiento a l/p y c/p de España, Canarias y Tenerife

	Ratio de endeudamiento			% Ratio end. c/p		
	España	Canarias	Tenerife	España	Canarias	Tenerife
2006	2,2	1,6	1,52	90,5%	89,1%	73,7%
2007	2,31	1,52	1,5	89,2%	82,2%	76,7%
2008	2,16	1,61	1,3	87,0%	78,9%	69,2%
2009	1,99	1,27	1,03	85,4%	80,3%	65,0%
2010	1,85	1,3	0,91	84,3%	73,1%	61,5%
2011	1,95	1,24	0,91	85,1%	73,4%	65,9%
2012	1,77	1,31	0,86	83,6%	73,3%	64,0%
2013	1,76	1,79	0,9	84,1%	77,7%	71,1%
2014	2,24	2,08	0,96	82,6%	89,2%	77,1%
2015	2,58	1,92	0,93	85,3%	84,9%	81,7%
2016	2,59	1,66	0,97	87,6%	85,5%	82,5%

Fuente: Elaboración propia, a través de datos Balance de situación (SABI).

Los ratios de endeudamiento miden la relación existente entre el importe de los fondos propios de una empresa con relación a las deudas que mantiene tanto en el largo como el corto plazo (Ratio de endeudamiento= Pasivo total / Patrimonio neto).

Se puede observar que los valores de los ratios de endeudamiento son mayores que 1, siendo las empresas españolas las más endeudadas, pues por cada euro de financiación propia operan

con más del doble de financiación ajena, reduciendo esta exposición al endeudamiento entre 2009 y 2013 debido a la crisis que limitó el acceso a la deuda. En 2016 registran, tras una tendencia creciente, su valor más alto, situándose en 2.59.

Las empresas Canarias y tinerfeñas muestran una actitud mucho más conservadora, con valores mucho más bajos del ratio de endeudamiento, que además registraron menos oscilaciones durante el período. La existencia de incentivos fiscales a la inversión a través de la autofinanciación, como la reserva para inversiones en canarias, explica el menor recurso al uso de la deuda.

Así las empresas canarias presentan, en 2016, 1,66 euros ajenos por cada euro de financiación propia, mismo valor que los registrados diez años antes, tras reducir el recurso a la deuda en los años centrales de la crisis e incrementarlo en el período 2013-2015.

Por su parte, las empresas tinerfeñas muestran valores del ratio de endeudamiento inferiores a la unidad a partir del ejercicio 2010, lo que denota un mayor uso de la financiación propia, respecto al resto de empresas canarias.

Cuadro 14. Comparación volumen total de deudas, % créditos de provisión y % deudas financieras.

	TOTAL DEUDAS A C/P			% CRÉDITOS DE PROVISION			% DEUDAS FINANCIERAS		
	ESPAÑA	CANARIAS	TENERIFE	ESPAÑA	CANARIAS	TENERIFE	ESPAÑA	CANARIAS	TENERIFE
2006	9.134.399	396.028	95.106	78,36	63,04	71,62	21,64	36,96	28,38
2007	9.442.550	379.913	108.165	76,29	55,67	56,45	23,71	44,33	43,55
2008	8.446.069	384.000	84.595	69,28	44,45	43,82	30,72	55,55	56,18
2009	7.410.797	298.577	65.001	74,65	50,86	54,9	25,35	49,14	45,10
2010	7.080.273	280.276	53.132	75,54	55,97	52,57	24,46	44,03	47,43
2011	7.554.343	266.934	57.458	75,98	49,58	55,13	24,02	50,42	44,87
2012	6.783.518	266.363	49.390	75,4	65,23	52,05	24,60	34,77	47,95
2013	6.866.874	309.744	57.165	75,93	68,22	61,73	24,07	31,78	38,27
2014	7.625.524	301.006	72.815	74,36	67,06	60,89	25,64	32,94	39,11
2015	9.759.888	348.687	84.569	72,47	65,64	61,37	27,53	34,36	38,63
2016	10.548.319	343.974	90.418	69,84	60,01	53,28	30,16	39,99	46,72

Fuente: elaboración propia, a través de datos del Balance de Situación (SABI).

El cuadro 13 pone en evidencia que las empresas del sector operan con un elevado grado de endeudamiento a corto plazo, suponiendo las mismas más del 90% del endeudamiento total en 2006 para las empresas españolas, cifra que se reduce hasta el 82,6% en 2014 para volver a incrementar su peso en cinco puntos más en 2016. No obstante, si diferenciamos en el endeudamiento a corto plazo se puede observar que los créditos de provisión suponen una media del 70% mientras que las deudas financieras a corto plazo sólo el 30%, como se muestra en el cuadro 14.

En Canarias, el peso de las deudas a corto plazo sobre el total de endeudamiento siempre ha sido menor, si bien, a diferencia de las empresas peninsulares, las canarias han registrado una tendencia creciente pasando de suponer el 83,1% en 2006 al 85,5% en 2016, mientras que en Tenerife se observa un crecimiento mucho más intenso al pasar del 73,7% al 82,5%, respectivamente.

Durante los años centrales de la crisis (2009-2012) las empresas canarias redujeron el peso de la deuda corto plazo, que en el caso de Tenerife se situó por debajo del 65%.

7. ANALISIS DE LA RENTABILIDAD

En este apartado se analiza tanto la rentabilidad económica como la rentabilidad financiera.

La rentabilidad es la medida del rendimiento que en un determinado periodo de tiempo, generalmente el ejercicio económico, se producen los capitales en el mismo, es decir, la comparación entre la renta generada y los capitales invertidos para obtenerla.

7.1 Rentabilidad económica

Relaciona el beneficio bruto obtenido por la empresa con el total invertido. Se considera beneficio bruto al cálculo antes de descontar los impuestos que corresponderá pagar a la empresa, y los intereses que tendrá que pagar por usar capitales prestados. Al beneficio bruto también se le conoce como BAII (beneficio antes de intereses e impuestos).

Formula:

Ratio de rentabilidad del activo = (Beneficio antes de intereses e impuestos (lo que es igual a resultado de explotación) / Activo) * 100

Este ratio expresa el rendimiento de los activos de la empresa (inversiones). Si este ratio se hace mayor, significa que la empresa obtiene más rendimientos de las inversiones.

Cuanto mayor sea la rentabilidad económica en mejor situación se encontrará el sector. Si por el contrario, el resultado del ratio fuera cercano a cero reflejaría que la empresa no consigue sacar rendimiento alguno a su activo. En caso de ser negativa, los activos estarían generando pérdidas. Si se diese esta última situación, el sector debería reestructurarse y reducir sus gastos. (Garrido Miralles & Íñiguez Sánchez, 2012).

La rentabilidad económica se puede elevar, aumentando el margen de beneficios bruto (disminuyendo los costes o aumentando el precio de venta) y aumentando la rotación (las ventas).

Cuadro 15. Ratio de rentabilidad económica de España, Canarias y Tenerife.

	Ratio rentabilidad económica (%)		
	España	Canarias	Tenerife
2006	6,17	5,56	4,08
2007	5,31	4,68	4,7

2008	-0,31	0,74	1,43
2009	-0,51	-0,65	0,84
2010	2,45	0,71	-0,02
2011	1,48	0,29	0,7
2012	0,86	-2	-1,73
2013	1,11	0,12	-0,36
2014	2,9	3,05	2,24
2015	3,59	5,15	3,84
2016	4,27	6,37	4,34

Fuente: Elaboración propia, a través de datos Balance de situación y pérdidas y ganancias, (SABI).

En España, se puede observar cómo la rentabilidad económica en los años anteriores a la crisis es óptima teniendo unos valores de 6,17% y 5,31%. A partir de 2008 empieza a tener una rentabilidad negativa, que vuelve a arrojar valores positivos en 2010, sin embargo, no es hasta tres años más tarde que parece que la recuperación toma fuerza, mostrando valores positivos y crecientes, si bien, todavía en 2016 las firmas no han alcanzado los niveles de eficiencia que tenían antes de la crisis.

Por su parte, las empresas canarias han mostrado tasas de rentabilidad inferiores a las peninsulares durante toda la década, siendo más acusada la diferencia en la provincia de Santa Cruz de Tenerife. El análisis del cuadro también evidencia que el impacto de la crisis fue más persistente en las Islas que seguían registrando tasas negativas o inferiores a las del conjunto nacional entre el 2010 y 2013, siendo 2012 el ejercicio que arrojó los peores resultados. No obstante, en el bienio 2015/16 han dado muestras de un mayor dinamismo, especialmente en la provincia de Las Palmas de Gran Canaria.

La mejor rentabilidad obtenida en el periodo analizado ha sido en el ejercicio 2016 en Canarias, que logra un 6,37%, lo cual, quiere decir que, el sector ha obtenido más rendimientos de las inversiones. Y por lo tanto, el sector vuelve a ser capaz de generar valor con sus activos.

7.2 Rentabilidad financiera

La rentabilidad financiera mide la rentabilidad que obtienen los accionistas o propietarios de una empresa, en este caso del sector del automóvil. Relaciona el beneficio neto con el patrimonio neto y por lo tanto nos indica el aprovechamiento de los recursos propios.

El ratio de rentabilidad financiera se calcula de la siguiente forma:

$$\text{Ratio de rentabilidad financiera} = (\text{Resultado del ejercicio} / \text{Fondos propios}) * 100$$

Mientras el Beneficio Económico no depende de la estructura financiera de la empresa (composición del pasivo), el Beneficio Neto será mayor cuanto menor sea su nivel de deudas, ya que pagará menos intereses.

Una rentabilidad financiera positiva refleja que los accionistas obtienen rendimiento en la empresa y por lo tanto, cuanto mayor sea el resultado del índice mayor será la retribución que obtengan. En caso de que la rentabilidad de los recursos propios sea negativa significaría que los accionistas están perdiendo fondos en la empresa. (Garrido Miralles & Íñiguez Sánchez, 2012)

La rentabilidad financiera puede mejorar aumentando el margen de beneficio neto (disminuyendo los costes, aumentando el precio de venta o disminuyendo los costes financieros), aumentando la rotación (las ventas), y aumentando el apalancamiento, para ello la rentabilidad económica debe ser superior al interés que se paga por las deudas.

Las diferencias entre la rentabilidad económica y la rentabilidad financiera permiten distinguir entre las empresas que no son rentables por problemas en el desarrollo de su actividad y aquellas que no lo son por deficiencias en la gestión de su política de financiación. (Archel, Lizarraga, Sánchez, & Cano, 2012)

Cuadro 16. Ratio de rentabilidad financiera de España, Canarias y Tenerife.

Ratio rentabilidad financiera			
	España	Canarias	Tenerife
2006	12,35	11,7	5,67
2007	11,33	8,53	9,47
2008	-3,31	1,86	0,25
2009	-6,03	-4,16	-0,74
2010	3,43	1,12	-2,64
2011	2,41	0,18	-0,33
2012	0,55	-6,83	-3,96
2013	1,04	-6,23	-1,35
2014	2,87	4,77	3,28
2015	7,48	9,16	6,75
2016	16,19	12,24	6,74

Fuente: Elaboración propia, a través de datos Balance de situación y pérdidas y ganancias, (SABI).

La rentabilidad financiera en España, en los años 2006 y 2007, fueron muy buenas, obteniendo unos volúmenes de 12,35% y 11,33%, respectivamente. En 2008, las pérdidas se situaron en el -3,31% llegando en 2009 al -6,03 que se tradujo en un empobrecimiento de los accionistas, que no empezarán a anotar mejores resultados hasta 2013 en que comienza un cambio de tendencia, marcado por la recuperación económica. Sin embargo, no será hasta 2015 cuando las firmas españolas logran un apalancamiento financiero positivo debido a su mayor recurso a la deuda. Los mayores niveles de endeudamiento le han permitido lograr una rentabilidad a los accionistas del 7,48% en 2015 y del 16,19% un año más tarde, cuando las rentabilidades de los activos se situaron en 3,59% y 4,27%, respectivamente.

En Canarias, los empresarios del sector de la automoción han obtenido tasas de rentabilidad más bajas durante toda la década, siendo esta situación mucho más acusada para las empresas con sede en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, viniendo explicada esta situación por el menor peso de las deudas en su estructura financiera. Así, en 2006 los accionistas de las islas

lograban tasas de rentabilidad del 11,7% (0,65 puntos menos que la media nacional), mientras que las firmas de Tenerife apenas lograban un 5,67%.

Los peores resultados se dan en las Islas, en el bienio 2013/14, y hay que esperar, al igual que para el conjunto nacional, a 2015/16 para que se haga patente la recuperación.

8. CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo, se ha intentado conocer cuál ha sido la evolución del sector de la automoción en el periodo de tiempo comprendido entre 2006 y 2016.

Hemos podido ver los niveles de producción, de exportaciones y de ventas en diferentes localizaciones como en España, Canarias y Tenerife.

Uno de los factores que han contribuido a que el sector no pierda importancia en nuestro país han sido, sin duda los diferentes planes del gobierno, siendo el más significativo el Plan Pive, ya que ha ayudado a que la crisis no afecte a este sector con tanta dureza como a otros. Estos planes han supuesto una gran inyección para la renovación del parque automovilístico español. En los planes PIVE se han invertido 715 millones de euros desde su puesta en marcha en 2012, generando cerca de 2.000 millones de euros en recaudación vía impuestos.

Según refleja el análisis de liquidez, el sector se encuentra con activos corrientes para hacer frente a sus deudas a corto plazo, obteniendo, Tenerife, una mayor solvencia. En cuanto al ratio de test ácido si no tuviéramos en cuenta, las existencias, el sector no podría hacer frente a esas deudas.

Las empresas españolas resultaron ser las más endeudadas, siendo reducida su capacidad de deuda en el periodo de la crisis 2009-2013, mientras que Canarias registra unos niveles más bajos de deuda durante la década, siendo menores en el periodo de la crisis.

Los años anteriores a la crisis, el sector, obtuvo unos resultados de rentabilidad económica óptimos, lo que quiere decir que obtuvo más rendimientos de las inversiones, por el contrario, en alguno de los años que respecta a la crisis, las diferentes localizaciones, en especial Santa Cruz de Tenerife, generaron pérdida en sus activos. Cabe decir, que la situación ha ido evolucionando favorablemente, llegando a registrar muy buenos niveles de rendimiento en Canarias.

Lo mismo ocurre con la rentabilidad financiera, donde el periodo anterior a la crisis obtuvo unos niveles muy buenos, niveles que llegaron a ser negativos, dando lugar a que los accionistas perdieran fondos. Siendo en 2016 cuando obtuvo unos niveles que superan a los de la década.

Para concluir este estudio se puede decir que el sector de la automoción en España es uno de los sectores más importantes dentro de la economía nacional, que a pesar de la crisis financiera originada en 2008 el sector ha sido capaz de seguir generando valor para la sociedad española. Por ello, se debe luchar por mejorar las ineficiencias que vaya presentando, e ir innovando y adaptándonos a las necesidades existentes en cada momento.

9. BIBLIOGRAFIA

www.anfac.com
http://www.dgt.es/Galerias/la-dgt/empleo-publico/oposiciones/doc/2011/TEMA_20_-_Parte_Comun_Seguridad_Vial.doc
<http://www.anfac.com/memoria/memoriaAnfac2016.htm#industria>
http://www.gobiernodecanarias.org/istac/temas_estadisticos/sectorservicios/transporte/terrestre/E70041A.html
<http://www.gobiernodecanarias.org/istac/jaxi-istac/tabla.do?uripx=urn:uuid:dc1352ff-ee72-405b-8486-c1232a31a971&uripub=urn:uuid:dd6e7a1d-8156-4fe7-be7e-e042bbb02873>
<http://www.sernauto.es/es/sector-automocion/agentes-del-sector-automocion>
http://www2.industria.ccoo.es/comunes/recursos/51269/doc251722_INFORME_DE_SITUACION_SOBRE_EL_SECTOR_DE_LA_AUTOMOCION_EN_ESPANA.pdf
http://www.planrenove.info/plan_movele.html
<http://www.boe.es/boe/dias/2011/11/24/pdfs/BOE-A-2011-18460.pdf>
<http://www.boe.es/boe/dias/2011/05/10/pdfs/BOE-A-2011-8125.pdf>
<https://www.boe.es/boe/dias/2012/09/29/pdfs/BOE-A-2012-12216.pdf>
<https://www.boe.es/boe/dias/2015/02/28/pdfs/BOE-A-2015-2117.pdf>
https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-12895
<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-5377>
<http://www.boe.es/boe/dias/2015/11/28/pdfs/BOE-A-2015-12900.pdf>
<http://www.anfac.com/memoria/assets/memoriaanfac2016.pdf>
<https://www.plangeneralcontable.com/?tit=ratio-de-endeudamiento-formulario-economico-financiero&name=Manuales&fid=ee0bcca>
<http://publicacionesdidacticas.com/hemeroteca/articulo/004151/articulo-pdf>
<https://www.motor2000.net/seccion.php?S=Actualidad>
<https://economiadelaempresa.files.wordpress.com/2011/04/unidad-10-anc3a1lisis-financiero-y-econoc3b3mico-de-la-empresa.pdf>
<https://sabi.bvdinfo.com>

10. ANEXOS

ESPAÑA

	2016	2015	2014	2013	2012	2011
	mil EUR					
Número de empresas	900	929	930	916	893	879
Formato Global						
Balance de situación						
Inmovilizado	4.202.475 900	4.478.909 927	4.310.045 926	4.271.108 912	4.082.385 891	3.971.083 877
Inmovilizado inmaterial	111.663 540	122.216 545	114.720 561	104.893 571	97.648 558	101.184 558
Inmovilizado material	2.427.786 851	2.545.258 919	2.470.206 917	2.423.560 905	2.302.537 880	2.275.830 866
Otros activos fijos	1.663.027 882	1.811.435 904	1.725.119 901	1.742.656 885	1.682.181 848	1.594.069 827
Activo circulante	12.471.438 900	11.381.636 929	9.029.557 930	8.520.094 916	8.586.308 893	9.467.491 879
Existencias	6.671.799 887	5.707.354 916	4.291.836 914	3.424.631 901	3.624.329 873	3.986.988 859
Deudores	2.882.898 897	2.548.645 928	2.136.268 927	1.935.942 912	1.850.561 888	2.091.192 876
Otros activos líquidos	2.916.741 900	3.125.436 929	2.601.453 929	3.159.522 915	3.111.418 893	3.389.310 877
Tesorería	650.750 895	776.254 922	673.274 921	1.264.352 910	1.266.605 886	1.286.679 870
Total activo	16.673.913 900	15.860.545 929	13.339.602 930	12.791.203 916	12.668.693 893	13.438.574 879
Fondos propios	4.645.251 900	4.433.904 929	4.116.858 930	4.632.428 916	4.580.159 893	4.554.711 879
Capital suscrito	1.041.787 900	1.149.236 929	1.126.058 930	1.092.167 916	1.062.960 893	1.040.339 879
Otros fondos propios	3.603.464 900	3.284.669 929	2.990.800 930	3.540.261 916	3.517.199 893	3.514.372 879
Pasivo fijo	1.480.343 745	1.666.752 777	1.597.220 770	1.291.901 753	1.305.016 732	1.329.520 716
Acreedores a L. P.	1.076.333 620	1.268.221 645	1.262.905 642	987.338 626	1.021.935 621	1.025.615 606
Otros pasivos fijos	404.010 900	398.531 929	334.316 930	304.562 916	283.082 893	303.904 879
Provisiones	215.805 98	207.708 108	187.515 107	185.927 104	202.547 98	207.128 108
Pasivo líquido	10.548.319 899	9.759.888 928	7.625.524 928	6.866.874 915	6.783.518 891	7.554.343 879
Deudas financieras	3.181.304 808	2.686.639 823	1.955.350 806	1.652.832 799	1.668.611 771	1.814.693 762
Acreedores comerciales	1.738.871 824	1.786.263 844	1.341.246 855	1.254.572 850	1.374.946 832	1.556.610 828
Otros pasivos líquidos	5.628.144 899	5.286.926 928	4.328.928 928	3.959.471 915	3.739.961 891	4.183.040 879
Total pasivo v capital propio	16.673.913 900	15.860.545 929	13.339.602 930	12.791.203 916	12.668.693 893	13.438.574 879
Fondo de maniobra	7.815.826 899	6.469.937 929	4.886.859 929	4.106.000 914	4.099.944 889	4.521.570 878
Número empleados	51.827 890	48.269 918	45.360 911	43.928 900	45.000 870	46.208 853

	2010	2009	2008	2007	2006
	mil EUR				
Número de empresas	856	844	811	782	823
Formato Global					
Balance de situación					
Inmovilizado	4.040.920 852	3.913.331 840	4.100.463 805	3.386.481 778	3.376.206 817
Inmovilizado inmaterial	95.127 564	93.148 564	57.712 525	213.830 620	224.082 668
Inmovilizado material	2.334.929 843	2.340.964 833	2.475.815 797	2.447.947 773	2.451.953 810
Otros activos fijos	1.610.864 793	1.479.219 766	1.566.935 737	724.703 774	700.170 817
Activo circulante	8.852.924 856	9.098.096 844	10.109.775 811	11.590.761 782	11.356.585 823
Existencias	3.594.725 838	3.763.368 825	5.592.639 786	5.718.840 770	5.215.542 805
Deudores	2.003.976 853	2.136.475 841	2.108.874 807	2.812.689 776	2.970.507 815
Otros activos líquidos	3.254.223 855	3.198.254 842	2.408.262 807	3.059.231 782	3.170.536 823
Tesorería	1.073.560 851	1.207.979 835	962.968 800	3.014.036 776	3.127.931 818
Total activo	12.893.844 856	13.011.427 844	14.210.238 811	14.977.242 782	14.732.791 823
Fondos propios	4.531.756 856	4.347.061 844	4.493.268 811	4.587.624 782	4.599.197 823
Capital suscrito	1.022.753 856	1.009.765 844	917.047 811	831.104 782	867.587 823
Otros fondos propios	3.509.003 856	3.337.296 844	3.576.220 811	3.756.519 782	3.731.610 823
Pasivo fijo	1.281.814 705	1.253.569 692	1.270.901 650	947.068 564	999.195 603
Acreedores a L. P.	997.901 618	981.833 592	1.010.516 558	758.322 532	813.277 566
Otros pasivos fijos	283.913 856	271.736 844	260.385 799	188.746 129	185.918 125
Provisiones	198.225 112	184.441 111	169.487 109	185.657 121	185.172 125
Pasivo líquido	7.080.273 854	7.410.797 843	8.446.069 808	9.442.550 779	9.134.399 817
Deudas financieras	1.731.699 748	1.878.373 740	2.594.398 724	2.238.540 625	1.976.592 635
Acreedores comerciales	1.510.334 806	1.423.209 803	1.478.727 770	2.548.416 671	2.769.983 693
Otros pasivos líquidos	3.838.240 854	4.109.215 843	4.372.944 808	4.655.593 779	4.387.824 817
Total pasivo v capital propio	12.893.844 856	13.011.427 844	14.210.238 811	14.977.242 782	14.732.791 823
Fondo de maniobra	4.088.367 853	4.476.633 843	6.222.786 809	5.983.113 781	5.416.066 820
Número empleados	47.932 837	48.593 822	49.823 774	50.839 753	51.083 784

Sabi-Agregación de 959 empresas

	2016	2015	2014	2013	2012	2011
	mil EUR					
Número de empresas	900	929	930	916	893	879

Cuentas de pérdidas y ganancias

Ingresos de explotación	42.945.463	900	38.669.631	929	31.211.881	924	25.896.844	911	25.439.194	885	30.864.556	871
Importe neto Cifra de Ventas	41.542.395	898	37.327.800	929	30.198.654	923	25.023.987	911	24.658.691	883	29.965.073	870
Consumo de mercaderías y de materias	n.d.											
Resultado bruto	n.d.											
Otros gastos de explotación	n.d.											
Resultado Explotación	711.428	900	569.393	929	387.112	929	142.221	915	108.401	892	198.750	878
Ingresos financieros	744.787	900	90.084	929	93.880	930	109.944	916	96.789	893	118.131	879
Gastos financieros	133.846	900	164.200	929	253.973	930	147.578	916	154.247	893	162.358	879
Resultado financiero	110.941	900	-74.117	929	-160.092	930	-37.634	916	-57.459	893	-44.227	879
Result. ordinarios antes Impuestos	822.369	900	495.277	929	227.020	929	104.587	915	50.943	892	154.523	878
Impuestos sobre sociedades	70.260	852	163.544	862	109.057	845	56.444	807	25.407	749	46.136	751
Resultado Actividades Ordinarias	752.109	900	331.733	929	117.963	929	48.143	915	25.536	892	108.387	878
Ingresos extraordinarios	n.d.											
Gastos extraordinarios	n.d.											
Resultados actividades extraordinarias	n.d.		n.d.		100	1	159	4	-163	3	1.232	2
Resultado del Ejercicio	752.109	900	331.733	929	118.063	929	48.302	915	25.373	892	109.619	878
Materiales	36.824.660	891	32.833.625	922	26.080.146	918	21.304.889	908	20.856.821	880	25.939.872	862
Gastos de personal	2.121.274	895	1.961.054	927	1.815.475	922	1.743.997	910	1.790.140	885	1.854.430	868
Dotaciones para amortiz. de inmovil.	264.727	891	280.239	921	283.780	916	250.653	900	268.583	877	292.879	864
Gastos financieros y gastos asimilados	122.395	886	135.600	917	133.214	909	121.660	892	129.237	869	141.414	863
Cash flow	1.016.836	900	611.972	929	401.843	929	298.956	915	293.956	892	402.498	878
Valor aoreado	3.330.765	900	2.872.169	929	2.459.589	929	2.221.057	915	2.238.740	892	2.444.479	878
EBIT	711.428	900	569.393	929	387.112	929	142.221	915	108.401	892	198.750	878
EBITDA	976.156	900	849.633	929	670.892	929	392.874	915	376.984	892	491.629	878

	2010	2009	2008	2007	2006
	mil EUR				
Número de empresas	856	844	811	782	823

Cuentas de pérdidas y ganancias

Ingresos de explotación	32.620.294	849	30.982.192	839	37.093.973	801	48.819.152	776	47.569.191	812
Importe neto Cifra de Ventas	31.764.486	847	30.051.643	835	36.036.985	799	47.400.867	773	46.201.368	810
Consumo de mercaderías y de materias	n.d.									
Resultado bruto	n.d.									
Otros gastos de explotación	n.d.									
Resultado Explotación	315.404	855	-66.570	842	-43.416	808	795.844	778	908.965	818
Ingresos financieros	87.311	856	102.180	844	226.681	811	240.492	738	164.763	763
Gastos financieros	170.696	856	290.766	844	366.434	811	303.282	765	220.587	803
Resultado financiero	-83.385	856	-188.586	844	-139.753	811	-62.790	772	-55.824	814
Result. ordinarios antes Impuestos	232.020	855	-255.156	842	-183.169	808	733.055	778	853.141	818
Impuestos sobre sociedades	75.982	756	7.098	739	-34.937	710	250.890	728	283.016	770
Resultado Actividades Ordinarias	156.037	855	-262.254	842	-148.232	808	482.165	778	570.125	818
Ingresos extraordinarios	n.d.		n.d.		1.287	15	104.004	707	94.666	751
Gastos extraordinarios	n.d.		n.d.		1.632	13	66.369	672	96.810	702
Resultados actividades extraordinarias	-427	3	n.d.		-377	18	37.635	744	-2.145	782
Resultado del Ejercicio	155.610	855	-262.254	842	-148.609	808	519.800	779	567.980	819
Materiales	27.504.540	842	26.310.102	830	31.875.149	794	42.320.989	773	41.381.425	811
Gastos de personal	1.865.110	847	1.821.470	832	1.984.650	796	1.910.633	773	1.812.645	809
Dotaciones para amortiz. de inmovil.	314.830	844	343.503	831	422.135	794	398.742	771	384.990	808
Gastos financieros y gastos asimilados	144.922	840	198.452	825	327.430	790	295.589	763	219.298	803
Cash flow	470.440	855	81.249	842	273.526	808	918.542	779	952.970	819
Valor aoreado	2.556.454	855	2.108.269	842	2.550.670	808	3.375.654	779	3.267.929	819
EBIT	315.404	855	-66.570	842	-43.416	808	795.844	778	908.965	818
EBITDA	630.234	855	276.933	842	378.719	808	1.194.586	778	1.293.956	818

CANARIAS

	2016	2015	2014	2013	2012	2011
	mil EUR					
Número de empresas	43	47	44	46	42	43
Formato Global						
Balance de situación						
Inmovilizado	232.299 43	241.308 47	224.143 44	295.696 46	332.596 42	331.041 42
Inmovilizado inmaterial	2.745 39	3.638 40	2.282 36	4.195 39	3.816 33	10.340 37
Inmovilizado material	162.380 43	171.835 47	169.895 44	200.453 46	203.623 42	210.024 42
Otros activos fijos	67.174 43	65.835 47	51.966 44	91.048 46	125.156 40	110.676 40
Activo circulante	411.576 43	383.326 47	310.792 44	325.287 46	305.312 42	328.847 43
Existencias	233.363 42	203.345 46	146.108 43	138.723 46	126.876 42	144.415 42
Deudores	82.930 43	84.269 47	65.102 44	60.000 46	57.603 42	62.606 42
Otros activos líquidos	94.682 43	93.712 47	99.582 44	126.561 46	120.833 42	121.826 42
Tesorería	47.263 43	60.267 47	29.165 44	35.735 46	19.651 42	20.728 42
Total activo	643.875 43	624.634 47	534.935 44	620.983 46	637.908 42	659.888 43
Fondos propios	242.113 43	214.171 47	173.624 44	222.761 46	276.291 42	294.612 43
Capital suscrito	32.500 43	54.846 47	50.602 44	47.627 46	45.865 42	45.128 43
Otros fondos propios	189.613 43	159.325 47	123.022 44	175.134 46	230.426 42	249.484 43
Pasivo fijo	57.787 37	61.777 42	60.306 40	88.478 36	95.254 36	98.341 39
Acreedores a L. P.	52.265 26	56.665 29	57.791 33	84.313 34	90.916 33	95.413 33
Otros pasivos fijos	5.522 43	5.112 47	2.515 44	4.165 46	4.339 42	2.928 43
Provisiones	1.525 9	1.606 13	794 8	1.351 7	1.279 6	731 7
Pasivo líquido	343.974 43	348.687 47	301.006 44	309.744 46	266.363 42	266.934 43
Deudas financieras	137.564 39	119.826 42	99.154 40	98.444 40	92.616 38	134.588 39
Acreedores comerciales	61.404 40	63.077 43	40.888 41	41.633 43	30.555 39	42.636 40
Otros pasivos líquidos	145.006 43	165.784 47	160.963 44	169.667 46	143.191 42	89.710 43
Total pasivo v capital propio	643.875 43	624.634 47	534.935 44	620.983 46	637.908 42	659.888 43
Fondo de maniobra	255.489 43	226.538 47	170.321 44	157.093 46	153.924 42	164.385 42
Número empleados	2.050 43	2.006 47	1.785 44	1.841 45	1.915 40	2.068 39

	2010	2009	2008	2007	2006
	mil EUR				
Número de empresas	42	40	37	35	38
Formato Global					
Balance de situación					
Inmovilizado	333.957 42	322.765 40	324.461 36	312.896 35	304.416 37
Inmovilizado inmaterial	11.118 37	11.472 35	6.151 31	12.254 30	9.836 34
Inmovilizado material	216.425 41	210.743 39	201.599 36	209.723 35	207.980 37
Otros activos fijos	106.414 39	100.551 37	116.712 34	90.919 35	86.600 37
Activo circulante	342.457 42	344.761 40	462.146 37	452.152 35	470.063 38
Existencias	146.380 42	157.966 39	252.173 36	250.669 35	251.719 37
Deudores	70.510 42	77.938 40	101.677 37	112.160 35	122.047 37
Otros activos líquidos	125.568 42	108.857 40	108.297 37	89.323 35	96.297 38
Tesorería	39.038 42	31.792 40	21.139 36	87.290 35	94.631 38
Total activo	676.414 42	667.527 40	786.607 37	765.048 35	774.479 38
Fondos propios	293.883 42	294.143 40	301.753 37	303.419 35	298.312 38
Capital suscrito	43.827 42	39.945 40	34.545 37	31.759 35	31.379 38
Otros fondos propios	250.056 42	254.198 40	267.207 37	271.660 35	266.932 38
Pasivo fijo	102.255 38	74.806 37	100.855 33	81.717 27	80.140 28
Acreedores a L. P.	99.593 33	71.605 31	97.424 29	79.396 24	77.742 27
Otros pasivos fijos	2.662 42	3.202 40	3.431 37	2.321 10	2.398 8
Provisiones	1.186 8	1.462 12	1.723 11	2.321 10	2.398 8
Pasivo líquido	280.276 42	298.577 40	384.000 37	379.913 35	396.028 37
Deudas financieras	123.401 39	146.728 39	213.302 35	168.434 30	146.359 31
Acreedores comerciales	55.407 40	43.059 40	53.050 35	89.133 31	105.717 33
Otros pasivos líquidos	101.467 42	108.790 40	117.647 37	122.346 35	143.952 37
Total pasivo v capital propio	676.414 42	667.527 40	786.607 37	765.048 35	774.479 38
Fondo de maniobra	161.483 42	192.845 40	300.799 37	273.696 35	268.049 37
Número empleados	2.264 40	2.484 39	2.397 34	2.513 35	2.240 33

	2016	2015	2014	2013	2012	2011
	mil EUR					
Número de empresas	43	47	44	46	42	43

Cuentas de pérdidas y ganancias						
Ingresos de explotación	1.296.555	1.180.162	783.150	737.820	645.315	815.838
Importe neto Cifra de Ventas	1.239.012	1.130.018	744.805	705.710	616.039	780.492
Consumo de mercaderías y de materias	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado bruto	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Otros gastos de explotación	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado Explotación	41.039	32.159	16.317	738	-12.756	1.922
Ingresos financieros	1.098	4.447	2.403	3.359	3.270	6.801
Gastos financieros	5.109	9.723	8.326	11.834	9.436	9.979
Resultado financiero	-4.011	-5.276	-5.924	-8.474	-6.166	-3.178
Result. ordinarios antes Impuestos	37.028	26.883	10.393	-7.736	-18.922	-1.256
Impuestos sobre sociedades	7.385	7.267	2.205	6.145	-56	-1.793
Resultado Actividades Ordinarias	29.644	19.616	8.188	-13.882	-18.866	537
Ingresos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Gastos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultados actividades extraordinarias	n.d.	n.d.	100	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado del Ejercicio	29.644	19.616	8.288	-13.882	-18.866	537
Materiales	1.116.619	1.005.712	656.001	611.905	524.441	674.287
Gastos de personal	65.712	65.758	53.552	55.637	59.364	68.835
Dotaciones para amortiz. de inmovil.	11.128	12.453	13.675	15.494	14.092	14.649
Gastos financieros y gastos asimilados	4.647	6.640	7.620	7.490	8.553	8.924
Cash flow	40.772	32.069	21.963	1.612	-4.774	15.185
Valor acregado	118.516	111.734	85.340	70.884	63.086	91.151
EBIT	41.039	32.159	16.317	738	-12.756	1.922
EBITDA	52.167	44.613	29.992	16.232	1.336	16.571

	2010	2009	2008	2007	2006
	mil EUR				
Número de empresas	42	40	37	35	38

Cuentas de pérdidas y ganancias					
Ingresos de explotación	857.954	796.376	1.039.998	1.470.251	1.485.135
Importe neto Cifra de Ventas	818.960	761.167	1.002.307	1.429.280	1.443.191
Consumo de mercaderías y de materias	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado bruto	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Otros gastos de explotación	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado Explotación	4.829	-4.355	5.824	35.790	43.097
Ingresos financieros	10.626	4.498	8.297	8.851	6.278
Gastos financieros	11.081	18.029	25.234	16.480	11.826
Resultado financiero	-456	-13.532	-16.936	-7.629	-5.548
Result. ordinarios antes Impuestos	4.373	-17.887	-11.113	28.161	37.549
Impuestos sobre sociedades	1.076	-5.320	-5.489	2.790	4.325
Resultado Actividades Ordinarias	3.298	-12.566	-5.624	25.371	33.224
Ingresos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	3.347	2.618
Gastos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	2.829	925
Resultados actividades extraordinarias	n.d.	n.d.	n.d.	519	1.693
Resultado del Ejercicio	3.298	-12.566	-5.624	25.890	34.917
Materiales	707.539	659.941	867.235	1.256.033	1.266.070
Gastos de personal	73.177	73.252	81.139	78.447	76.217
Dotaciones para amortiz. de inmovil.	14.713	14.302	13.981	15.151	12.884
Gastos financieros y gastos asimilados	8.349	13.374	18.972	14.456	9.309
Cash flow	18.011	1.736	8.357	41.041	47.801
Valor acregado	100.611	83.041	102.979	136.734	137.652
EBIT	4.829	-4.355	5.824	35.790	43.097
EBITDA	19.542	9.947	19.804	50.941	55.981

TENERIFE

	2016	2015	2014	2013	2012	2011
	mil EUR					
Número de empresas	14	15	14	14	13	14
Formato Global						
Balance de situación						
Inmovilizado	82.398 14	83.944 15	78.334 14	78.405 14	78.886 13	81.358 14
Inmovilizado inmaterial	293 13	229 13	55 12	54 13	82 11	130 13
Inmovilizado material	53.222 14	58.658 15	59.721 14	61.003 14	62.874 13	67.295 14
Otros activos fijos	28.882 14	25.056 15	18.557 14	17.349 14	15.931 13	13.933 13
Activo circulante	139.795 14	130.113 15	113.678 14	92.398 14	88.193 13	102.696 14
Existencias	77.897 13	64.258 14	46.770 13	40.196 14	38.392 13	49.398 14
Deudores	19.587 14	26.066 15	22.586 14	13.479 14	14.482 13	14.863 14
Otros activos líquidos	42.312 14	39.789 15	44.322 14	38.723 14	35.319 13	38.435 14
Tesorería	17.722 14	30.094 15	9.985 14	8.237 14	5.985 13	7.006 14
Total activo	222.193 14	214.057 15	192.011 14	170.803 14	167.079 13	184.054 14
Fondos propios	112.569 14	110.973 15	97.815 14	89.667 14	89.661 13	96.182 14
Capital suscrito	22.839 14	24.089 15	20.859 14	18.137 14	17.619 13	17.309 14
Otros fondos propios	89.731 14	86.884 15	76.956 14	71.529 14	72.041 13	78.873 14
Pasivo fijo	19.206 13	18.516 14	21.382 13	23.971 10	28.028 11	30.414 13
Acreedores a L. P.	18.169 10	17.542 10	20.894 10	23.425 10	27.362 11	29.400 12
Otros pasivos fijos	1.037 14	974 15	488 14	546 14	666 13	1.014 14
Provisiones	581 3	511 4	82 1	19 1	19 1	452 2
Pasivo líquido	90.418 14	84.569 15	72.815 14	57.165 14	49.390 13	57.458 14
Deudas financieras	42.240 13	32.665 13	28.476 13	21.879 11	23.684 11	25.780 11
Acreedores comerciales	27.329 14	23.723 15	19.163 14	16.715 14	11.725 13	17.424 13
Otros pasivos líquidos	20.849 14	28.181 15	25.175 14	18.571 14	13.981 13	14.254 14
Total pasivo v capital propio	222.193 14	214.057 15	192.011 14	170.803 14	167.079 13	184.054 14
Fondo de maniobra	70.155 14	66.601 15	50.193 14	36.960 14	41.149 13	46.837 14
Número empleados	627 14	611 15	565 14	548 14	595 13	631 13

	2010	2009	2008	2007	2006
	mil EUR				
Número de empresas	14	14	12	12	12
Formato Global					
Balance de situación					
Inmovilizado	89.519 14	90.711 14	92.264 11	91.198 12	85.233 12
Inmovilizado inmaterial	267 13	276 11	336 8	824 9	361 10
Inmovilizado material	75.907 13	77.636 13	80.726 11	83.972 12	78.951 12
Otros activos fijos	13.344 12	12.798 12	11.202 10	6.403 12	5.921 12
Activo circulante	92.567 14	106.528 14	123.748 12	143.607 12	128.093 12
Existencias	47.156 14	57.414 14	79.801 11	86.392 12	77.569 12
Deudores	15.591 14	18.953 14	21.240 12	29.454 12	26.682 12
Otros activos líquidos	29.819 14	30.161 14	22.708 12	27.761 12	23.843 12
Tesorería	17.241 14	18.754 14	12.093 11	26.881 12	23.637 12
Total activo	182.086 14	197.239 14	216.011 12	234.805 12	213.326 12
Fondos propios	95.399 14	97.182 14	94.056 12	93.938 12	84.688 12
Capital suscrito	16.733 14	16.185 14	12.368 12	11.927 12	11.423 12
Otros fondos propios	78.665 14	80.997 14	81.687 12	82.012 12	73.266 12
Pasivo fijo	33.555 12	35.056 13	37.361 10	32.702 9	33.532 9
Acreedores a L. P.	32.882 11	34.172 11	36.427 10	31.560 9	32.945 9
Otros pasivos fijos	673 14	885 14	933 12	1.142 5	587 3
Provisiones	519 2	594 3	797 4	1.142 5	587 3
Pasivo líquido	53.132 14	65.001 14	84.595 12	108.165 12	95.106 12
Deudas financieras	25.203 11	29.318 13	47.528 10	47.108 10	26.993 10
Acreedores comerciales	14.397 13	20.045 14	24.038 11	36.916 10	44.231 10
Otros pasivos líquidos	13.532 14	15.639 14	13.029 12	24.140 12	23.882 12
Total pasivo v capital propio	182.086 14	197.239 14	216.011 12	234.805 12	213.326 12
Fondo de maniobra	48.351 14	56.323 14	77.002 12	78.929 12	60.019 12
Número empleados	725 14	783 14	764 11	883 12	810 11

	2016	2015	2014	2013	2012	2011
	mil EUR					
Número de empresas	14	15	14	14	13	14
Cuentas de pérdidas y ganancias						
Ingresos de explotación	357.909 14	300.974 15	214.431 14	193.384 14	173.133 13	225.077 14
Importe neto Cifra de Ventas	342.084 14	287.859 15	204.074 13	186.500 14	166.266 13	211.453 14
Consumo de mercaderías y de materias	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado bruto	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Otros gastos de explotación	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado Explotación	9.650 14	8.228 15	4.305 14	-620 14	-2.887 13	1.289 14
Ingresos financieros	293 14	1.510 15	1.272 14	1.625 14	998 13	1.341 14
Gastos financieros	1.300 14	2.062 15	2.016 14	2.048 14	2.112 13	2.622 14
Resultado financiero	-1.006 14	-552 15	-744 14	-424 14	-1.113 13	-1.281 14
Result. ordinarios antes Impuestos	8.644 14	7.676 15	3.561 14	-1.043 14	-4.000 13	8 14
Impuestos sobre sociedades	1.056 12	183 13	450 11	165 11	-472 10	329 11
Resultado Actividades Ordinarias	7.588 14	7.493 15	3.111 14	-1.209 14	-3.528 13	-321 14
Ingresos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Gastos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultados actividades extraordinarias	n.d.	n.d.	100 1	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado del Ejercicio	7.588 14	7.493 15	3.211 14	-1.209 14	-3.528 13	-321 14
Materiales	303.895 13	251.759 14	175.751 13	159.739 14	141.541 13	184.215 14
Gastos de personal	19.889 14	18.749 15	16.096 13	16.088 14	17.005 13	19.277 14
Dotaciones para amortiz. de inmovil.	3.487 14	3.743 15	3.393 14	3.812 14	3.705 13	4.028 14
Gastos financieros y gastos asimilados	1.213 14	1.921 15	1.936 14	1.900 13	2.091 13	2.510 14
Cash flow	11.075 14	11.236 15	6.604 14	2.603 14	177 13	3.707 14
Valor agregado	33.233 14	32.089 15	25.087 14	20.757 14	18.801 13	25.822 14
EBIT	9.650 14	8.228 15	4.305 14	-620 14	-2.887 13	1.289 14
EBITDA	13.138 14	11.971 15	7.698 14	3.192 14	818 13	5.317 14

	2010	2009	2008	2007	2006
	mil EUR				
Número de empresas	14	14	12	12	12
Cuentas de pérdidas y ganancias					
Ingresos de explotación	245.074 14	216.872 14	266.226 11	405.715 12	366.487 12
Importe neto Cifra de Ventas	229.744 14	204.681 14	251.598 11	380.356 12	342.764 12
Consumo de mercaderías y de materias	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado bruto	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Otros gastos de explotación	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Resultado Explotación	-45 14	1.655 14	3.091 12	11.027 12	8.711 12
Ingresos financieros	1.175 14	1.480 14	2.586 12	3.046 11	1.332 11
Gastos financieros	3.005 14	3.767 14	5.798 12	4.961 11	4.769 12
Resultado financiero	-1.830 14	-2.287 14	-3.212 12	-1.915 11	-3.436 12
Result. ordinarios antes Impuestos	-1.875 14	-632 14	-121 12	9.112 12	5.275 12
Impuestos sobre sociedades	645 11	84 10	-358 8	817 8	798 7
Resultado Actividades Ordinarias	-2.520 14	-716 14	237 12	8.295 12	4.477 12
Ingresos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	1.638 11	1.058 9
Gastos extraordinarios	n.d.	n.d.	n.d.	1.035 12	735 8
Resultados actividades extraordinarias	n.d.	n.d.	n.d.	603 12	323 9
Resultado del Ejercicio	-2.520 14	-716 14	237 12	8.898 12	4.800 12
Materiales	201.582 14	178.560 14	215.922 11	339.239 12	304.652 12
Gastos de personal	21.511 14	21.655 14	25.915 11	26.252 12	24.043 12
Dotaciones para amortiz. de inmovil.	4.216 14	4.060 13	4.167 11	4.177 12	3.953 12
Gastos financieros y gastos asimilados	2.890 14	3.628 14	5.798 11	4.933 11	3.391 12
Cash flow	1.696 14	3.344 14	4.404 12	13.075 12	8.753 12
Valor agregado	26.741 14	28.711 14	35.760 12	45.077 12	36.985 12
EBIT	-45 14	1.655 14	3.091 12	11.027 12	8.711 12
EBITDA	4.171 14	5.715 14	7.258 12	15.204 12	12.664 12