



*Análisis de Riesgos Financieros  
en empresas del sector del  
transporte: una aplicación  
práctica en la Empresa  
Municipal de Transportes de  
Madrid*



---



TRABAJO FIN DE MÁSTER

MÁSTER EN ASESORÍA FINANCIERA Y FISCAL EN EL MARCO DE LAS N.I.I.F.

AUTOR/A: ALBA GÓMEZ ORTEGA

TUTOR/A: ROCÍO GALLEGO LOSADA

15 de Junio de 2011

## ***Análisis de Riesgos Financieros en empresas del sector del transporte: una aplicación práctica en la Empresa Municipal de Transportes de Madrid***

### **RESUMEN**

La actual interconexión de las economías de los países en un mundo cada vez más globalizado conlleva que cualquier ajuste realizado en alguna de ellas afecte al resto de manera inmediata.

De ahí que la necesidad de adoptar métodos y procedimientos para la identificación y control de riesgos, cada vez más complejos, se considere como una herramienta clave en las empresas y éstas se encuentren con la creciente preocupación acerca de la problemática que concierne a dichos riesgos.

El presente trabajo pretende analizar la tipología de riesgos que existen en el ámbito financiero e identificar los mismos en la Empresa Municipal de Transportes de Madrid. La elección de la empresa queda justificada por lo novedoso del tema, que supone la aplicación de la teoría de riesgos financieros al sector del transporte público y por la creciente importancia del mismo en la sociedad, además del interés, cada vez mayor, que ha despertado en el ámbito de la investigación en los últimos años.

Se trata de identificar si existen o no dichos riesgos financieros en la mencionada empresa y, en el caso de que sí concurren, analizar el impacto de los mismos. Para obtener los distintos ratios e indicadores, se han utilizado las cuentas anuales del ejercicio 2009, por ser las cuentas disponibles a la fecha del inicio del trabajo.

Por otro lado, además de señalar los distintos riesgos que afectan a la empresa, se han estudiado las distintas políticas que emplean para hacer frente a los mismos, evaluando a su vez su efectividad.

INTRODUCCIÓN.....	4
OBJETIVOS .....	7
PROCEDIMIENTO A SEGUIR.....	8
CONTENIDO.....	9
VISIÓN GENERAL SOBRE RIESGOS FINANCIEROS .....	9
IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RIESGOS FINANCIEROS EN LA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID S.A.....	12
RIESGOS DE MERCADO .....	12
RIESGO DE CRÉDITO.....	17
RIESGO DE LIQUIDEZ Y FINANCIACIÓN.....	19
RIESGO NO DIVERSIFICABLE O RIESGO SISTEMÁTICO.....	35
POLÍTICAS DE GESTIÓN DE RIESGOS FINANCIEROS EN LA EMT de MADRID	37
COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA PARA LA FINANCIACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS: APLICACIÓN PRÁCTICA EN LA EMT DE MADRID.....	44
CONCLUSIONES.....	46
BIBLIOGRAFÍA.....	48
ANEXO I: Listado de Tablas y Figuras .....	50

## INTRODUCCIÓN

Por lo general, cuando hablamos de riesgos financieros lo primero en lo que pensamos es entidades financieras, y es que, solemos asociar los riesgos de este tipo, con entidades cuya actividad pertenece al ámbito de las finanzas.

La volatilidad de los precios energéticos, la crisis financiera actual y la inestabilidad política, son problemas que están a la orden del día y han hecho que la economía global sea en cierto modo impredecible e incierta, este hecho afecta a la actividad de cualquier tipo de empresa, independientemente de su objeto social. Se podría decir que toda actividad debe afrontar riesgos y, dichos riesgos, pueden ser controlados, diversificados, cubiertos o trasladados.

Existen muchos tipos de riesgos, riesgos legales, en épocas de inestabilidad normativa y de constantes cambios en la regulación del país, riesgos tecnológicos, tratando de evitar caer en la obsolescencia frente a las continuas innovaciones tecnológicas, riesgos operacionales, riesgos políticos... Este trabajo se va a centrar exclusivamente en analizar los riesgos financieros que pueden acaecer en la EMT de Madrid, la mayoría de los recursos destinados a la gestión de riesgos tienden a centrarse en riesgos de tipo financiero y operativo, dada la trascendencia de los mismos en los resultados de las empresas.

Para poder obtener rendimiento de los posibles cambios, se requiere una gran conciencia de las condiciones en cada momento y una correcta evaluación de riesgos y de su impacto, además de conocer bien la interconexión entre los riesgos y las implicaciones para la estrategia y los objetivos de la organización. La organización protegida contra los riesgos, revisa continuamente las condiciones en busca de cambios que puedan afectar a su estrategia y sus objetivos, aplica los ajustes necesarios para adaptarse, y es consciente de que ciertos riesgos pueden ser demasiado importantes para afrontarlos en solitario.

Por ello, se pueden firmar acuerdos de colaboración para mitigar determinados riesgos con socios de la cadena de suministros o con empresas del mismo nivel (industrial, geográfico, etc.) que se enfrenten al mismo tipo de problemas. Las organizaciones deben darle un nuevo enfoque a sus procesos de gestión de riesgos y a la asignación de recursos para garantizar que los riesgos emergentes estén correctamente identificados, evaluados y gestionados, desde la planificación estratégica a los procesos del día a día en todos los niveles de la organización.

Las prácticas de gestión de riesgos deben evolucionar desde las políticas centradas en una única empresa, hasta un proceso más colaborativo, en que varias

organizaciones cooperan para evaluar y mitigar riesgos compartidos. Con ello se consigue una mejor preparación y una mejor respuesta a los riesgos que pueden afectar incluso a su propia supervivencia, y puede desvelar oportunidades desconocidas hasta el momento.<sup>1</sup>

El hecho de tratar de identificar los riesgos financieros en una entidad como la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, parece tener cierta trascendencia, ya que se trata de una empresa que presta un servicio público dentro de un sector, que cada vez adquiere mayor relevancia en nuestro país y en el resto del mundo.

En España, el transporte es un sector económico con una creciente importancia estratégica, no sólo por contribuir a la mejora de la competitividad de nuestro país, sino también por ser un eje imprescindible en otros sectores, tales como la industria, el comercio y el turismo.

Con los procesos de globalización se requiere una mayor capacidad para satisfacer la gran cantidad de intercambios comerciales y de pasajeros que a nivel mundial se producen hoy en día.

En 2005, el sector del transporte supone un 5% del Valor Añadido Bruto Nacional, dentro de éste, el transporte terrestre alcanza algo más de la mitad del VAB, seguido de un 8% del transporte aéreo y de un 2.6% del marítimo. En cuanto al número de empresas, en 2008 el sector del transporte aglutina un 7% del total de empresas en España, con datos disponibles de 2007, estas empresas generan un volumen de negocio de 98.552,1 millones de euros. Es evidente, que el sector del transporte ha ido ganando peso en la economía, en el año 2005, concentraba el 4,3% de los ocupados, mientras que en 2008 su participación es del 4,5%, lo que supone un aumento en 80.000 ocupados más, aproximadamente. Dentro de dicho sector, el transporte terrestre es el que concentra mayor empleo, en 2008 el 68,2% se encontraba empleado en el mismo.<sup>2</sup>

Este trabajo se centrará en la parte del sector del transporte terrestre, y dentro de éste, en el transporte urbano de pasajeros, la empresa seleccionada, ofrece el servicio utilizando como medio de transporte el autobús. La política de transportes debe estar encaminada a asegurar la movilidad para el conjunto de ciudadanos, siendo el instrumento idóneo el transporte urbano colectivo, por el importante papel que desempeña en el desarrollo económico de las ciudades, como alternativa que contribuye a la reducción de costes derivados de la contaminación medioambiental y de la congestión del tráfico, además de su eficiencia de ahorro energético.

---

<sup>1</sup> Samuel A. DiPiazza (2009).

<sup>2</sup> Confederación Española de Organizaciones Empresariales (2009).

Uno de los puntos clave a analizar en estas empresas que ofrecen un servicio público de transporte, es el problema de la financiación y, por lo tanto, los riesgos financieros que esto conlleva. Desde 1983, según lo establecido en la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, el Estado, en las Leyes de Presupuestos Generales del Estado, recoge una serie de partidas que están destinadas a subvencionar el déficit del transporte urbano, en aquellos municipios con una población superior a 50.000 habitantes.

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid, tiene como objeto social la explotación mediante gestión directa del servicio de transporte público urbano colectivo en la ciudad de Madrid, siendo el órgano de gestión del servicio, el Ayuntamiento de Madrid. El Ayuntamiento de Madrid posee el 100% de las acciones de la Sociedad, por lo que la EMT de Madrid es una entidad íntegramente pública.

En el año 2002, se publicó la Ley 6/2002 de 27 de junio de Modificación Parcial de la anterior Ley, que transformó el marco jurídico, económico y financiero del servicio de transporte público realizado por la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. A partir de dicha modificación legal el servicio de transporte urbano se presta por cuenta y riesgo de la Sociedad, asumiendo el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, el pago a la Sociedad de una tarifa de equilibrio por viajero transportado que será revisada como consecuencia de variaciones significativas en los costes presupuestados de la demanda de viajeros así como de la oferta de servicios determinada por el Consorcio. El Consorcio realiza todas las recaudaciones por cualquier tipo de billete.