



LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL EN EL SISTEMA PORTUARIO DE TITULARIDAD ESTATAL

Crespo Soler, Cristina y Ripoll Feliu, Vicente, Profesores del Departamento de Contabilidad de la Universitat de Valencia (España)¹).

Crespo Trujillo, Ana M^a. Jefe de División de Administración y Finanzas de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra

Arturo Giner Fillol. Director Económico-Financiero de la Autoridad Portuaria de Valencia

1.INTRODUCCIÓN

En los próximos años, la gestión económica de los sistemas de producción, distribución y servicios, va a estar fuertemente condicionada por la exigencia de introducción de criterios de sostenibilidad. En el sector portuario, debemos entender la gestión sostenible como “aquella que permite que crezca el volumen de tráfico de contenedores, graneles sólidos y líquidos, mercancía general y número de pasajeros, disminuyendo a su vez el consumo de energía y recursos naturales, el volumen de residuos generados y los impactos negativos a los sistemas sociales y ecosistemas en las áreas de influencia del puerto”, será a partir de instrumentos económicos y acuerdos voluntarios concretos y ajustados a la realidad de los puertos como se podrá conseguir el cambio postulado en el modelo de negocio.

Los puertos de titularidad estatal ocupan, en la mayoría de las ocasiones, suelo “urbano-litoral”. Por este motivo la vulnerabilidad del entorno aumenta sinérgicamente y presenta una mayor exigencia a la hora de demostrar la bondad del desempeño ambiental de las Autoridades Portuarias (AAPP). Las complejas relaciones entre el

¹ Miembros de IMACCEv (Equipo Valenciano de Investigación en Gestión Estratégica de Costes). Este grupo está integrado dentro de la Línea de Investigación del Departamento de Contabilidad de la Universidad de Valencia (España) denominado “Aportaciones del Management Accounting a la Gestión Estratégica de Costes”.

puerto y la ciudad exigen una correcta gestión del medio ambiente en los puertos compatible con los estándares de las áreas urbanas y su situación en la costa exige un profundo conocimiento de los ecosistemas marinos y litorales.

2. ENTORNO PORTUARIO Y MEDIO AMBIENTE

El transporte marítimo está considerado como el medio más respetuoso con el medio ambiente; tanto desde la perspectiva de la eficiencia energética como desde el punto de vista de consumo de recursos naturales, siendo las inversiones de capital necesarias para las infraestructuras marítimas inferiores a otros medios de transporte. En este sentido, el puerto, al ser considerado como nodo de conexión con otros modos de transporte, tiene como compromiso ineludible mantener los estándares de protección y conservación ambiental.

Conscientes, por tanto, del impacto de las infraestructuras y actividades portuarias en ese entorno urbano-litoral, las AAPP han asumido la responsabilidad de supervisar el cumplimiento de los requisitos de la legislación y reglamentación ambiental aplicable, el establecimiento de canales de comunicación al público y el impulso de estrategias de prevención de la contaminación en los aspectos ambientales originados por las operaciones y actividades desarrollados en sus puertos; así como la responsabilidad de liderar los esfuerzos de mejora del desempeño ambiental de la comunidad portuaria como un todo, compatibilizando los intereses contrapuestos de los agentes privados para fomentar el crecimiento portuario bajo parámetros de sostenibilidad.

2.1. Política y Legislación ambiental en el Sistema Portuario de Titularidad Estatal

Los conceptos generales de la política ambiental de aplicación a los puertos de interés general deber ser, necesariamente, la proyección en el sector del transporte marítimo de los criterios generales de la política ambiental Europea. Esta, como se establece en el artículo 174 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, debe contribuir a alcanzar un nivel de protección elevado, teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones de la Comunidad. Se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente misma, y en el principio de quien contamina paga. Esta política se orientará a:

- la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente,
- la protección de la salud de las personas,
- la utilización prudente y racional de los recursos naturales,
- el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente.

El marco regulador del SPTE establece que la gestión económica de los puertos de interés general se debe realizar en un marco de desarrollo sostenible que vele por la protección y conservación ambiental, y por la adecuada integración de los puertos en las ciudades de su entorno.

Para ello, se han introducido exigencias regladas de buena gestión ambiental en terminales y buques, junto con bonificaciones en las tasas portuarias cuya eficacia habrá que evaluar con criterios contables. También se incluye la necesidad, en su caso, de evaluación de impacto ambiental y de estudios de rentabilidad económico-financiera en aquellas actuaciones incluidas en la programación de inversiones públicas que sean relevantes, dentro de los Planes de Empresa.

Las anteriores prioridades, junto con la libertad de acceso a la información en materia ambiental y la participación pública en la toma de decisiones relacionadas con el medio ambiente (Directiva 2003/4/CE), conforman las líneas maestras de actuación en Europa en lo que a medio ambiente se refiere.

El principio de “quien contamina paga” por los daños causados al medio ambiente, ha sido introducido por la Comisión en la Directiva 2004/35 sobre responsabilidad ambiental en relación con la prevención y reparación de daños ambientales. Este principio también queda reflejado en la Directiva Marco de Aguas.

Tanto la Directiva 2004/35 como la Decisión Marco 2003/80 relativa a la protección del medio ambiente a través del Derecho penal, tienen incidencia directa en la actividad económica de los puertos al introducir, además de una ejecución más dinámica de las normas de protección ambiental, la exigencia de fomentar garantías financieras que permitan amparar las obligaciones ambientales de los operadores. Además, la Directiva sobre responsabilidad ambiental contempla la obligación de sufragar el coste de las medidas preventivas necesarias.

2.2. La triple realidad portuaria

En el contexto político y legislativo descrito, parece clara la necesidad de introducir los principios del desarrollo sostenible en la planificación, construcción y explotación de los puertos de interés general. Estos aparecen como el eslabón de las redes de transporte responsables de la transferencia de mercancías y personas con el modo más respetuoso con el medio ambiente: el transporte marítimo.

Para identificar las debilidades y oportunidades que ofrece el nuevo escenario, es preciso contemplar al puerto desde sus diferentes funciones sociales y aspectos ambientales más allá de su hecho físico: su Triple Realidad.

En primer lugar, un puerto es un eslabón en la cadena de transporte. Como punto de control normativo del transporte marítimo, los puertos deben desarrollar sus capacidades de control y su interconexión (redes de puertos sostenibles) ante el aumento de tráfico antes mencionado. Como nodo intermodal debe asegurar que el paso de las cadenas logísticas a su través se haga asegurando la sostenibilidad del conjunto de la cadena.

Estudios realizados por GESAMP² han probado que más del 77% de la contaminación de los océanos proviene de las actividades industriales de tierra, y de estas el 44% provienen de afluentes fluviales industriales y urbanos que acaban vertidos en el mar y el 33% son entradas atmosféricas a través de emisiones nocivas; mientras que el transporte marítimo es responsable únicamente del 12% de la contaminación de los océanos. Además el transporte marítimo consume diez veces menos energía que el transporte por carretera y cinco veces menos que el transporte por ferrocarril.

En segundo lugar, un puerto es una infraestructura civil de carácter local cuya construcción, y conservación conlleva unos impactos sobre el entorno ambiental y social que, si bien son inferiores a los de otros modos, deben ser analizados con el fin de minimizar sus aspectos negativos. Los puertos se convierten así en una opción necesaria a potenciar desde el punto de vista de la movilidad y el desarrollo sostenible.

² Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution.

Los impactos ambientales de las infraestructuras portuarias, situadas en áreas de alto valor ambiental donde confluyen tierra, mar y fondos marinos en un equilibrio complejo y vulnerado por la influencia antrópica, son de diversa índole resaltando los siguientes:

- Relacionados con el proceso constructivo, tales como canteras, tráfico pesado, contaminación atmosférica y acústica, etc.
- Los generados por la ocupación de zona terrestre, como son la contaminación atmosférica y de suelos, afecciones de la flora y fauna terrestre y marina y los fondos marinos respecto en cuanto a la afección al bentos o los restos arqueológicos.
- Los producidos por vertidos y rellenos.
- La modificación del paisaje.
- Las alteraciones de la dinámica litoral (corrientes marinas y oleajes) y sedimentaria (transportes de arenas).
- Los que producen los dragados.

También es importante destacar que la evaluación del impacto ambiental en los proyectos portuarios ejecutados en los últimos años, ha permitido reconocer que prácticamente todos los impactos derivados de las obras portuarias tienen carácter local y su afección se limita a la zona ocupada y a su entorno más inmediato, sin apenas repercusión a distancias superiores al kilómetro, donde se sedimentan la mayoría de los limos en suspensión, se modifican los frentes de oleaje y las corrientes o se pueden provocar basculamientos en las playas más inmediatas.

En tercer lugar, un puerto es más que un polígono industrial al borde del mar, es un generador de valor añadido a los tráficos recibidos, un dinamizador económico en el que se llevan a cabo actividades con perfiles marcadamente distintos; en los recintos portuarios se concentran, en un espacio litoral relativamente reducido, los problemas de todas y cada una de las empresas autorizadas, concesionarias y consignatarias, a los que se suman los impactos provenientes de los servicios portuarios y del tráfico de buques, de vehículos pesados y ferroviario. La carga, descarga, almacenamiento, manipulación y transferencia de mercancías, el tráfico de pasajeros, las instalaciones industriales, las zonas de actividades logísticas, las lonjas y las zonas de ocio generan múltiples impactos ambientales que deben ser previamente evaluados y posteriormente controlados.

Frente a este complejo escenario, se necesita identificar los factores ambientales susceptibles de recibir impactos y de las acciones que los puedan causar, para posteriormente articular respuestas colectivas, optimizando costes y beneficiando con ello a todos los agentes implicados, tanto en el dominio portuario como en las comunidades colindantes.

La gestión ambiental deberá ser capaz de contemplar esta triple realidad, armonizando el decisivo papel económico de los puertos con sus efectos sociales y ambientales, identificando dentro de la estructura de gestión interna de las AAPP, sus actividades ambientales (cualquier operación realizada o que deba realizar la organización con relación al medio ambiente) y sus asociaciones con los costes de sus impactos ambientales y los gastos ambientales generados.

3. HERRAMIENTAS PARA UNA GESTIÓN AMBIENTAL SOSTENIBLE

3.1. La Organización Europea de Puertos Marítimos

La Organización de Puertos Marítimos Europeos (ESPO) de la cual son miembros los puertos interés general españoles publicó en 1994 un “Código de Conducta Ambiental”. Debido a los cambios legislativos producidos en la Unión Europea y del progreso alcanzado en las políticas ambientales en el sector portuario dicho Código ha sido revisado dando lugar a un nuevo Código de Conducta Ambiental que ha sido aprobado en 2003.

La ESPO aconseja a las administraciones portuarias, con o sin responsabilidad ambiental directa, usar este Código como herramienta de apoyo a la gestión de los aspectos ambientales portuarios, lo que, sin duda, contribuirá a la total integración de los puertos en su entorno y a su aceptación por la comunidad.

De acuerdo con el Código de Conducta Ambiental los principales objetivos que debe alcanzar el sector portuario son:

- Contribuir al desarrollo de cadenas logísticas sostenibles, considerando a los puertos como elementos fundamentales de la Red de Transporte Europea.
- Fomentar las consultas, diálogo y cooperación entre administraciones portuarias y los actores relevantes a nivel local (usuarios, público, ONGs) para favorecer la

negociación, compaginando los diferentes intereses y lograr la aceptación de los proyectos de desarrollo portuario en la comunidad local.

- Generar nuevos conocimientos y tecnología para lograr un desarrollo sostenible combinando eficacia ambiental y economía. El objetivo es alcanzar la autorregulación de forma que, si la Unión Europea decide adoptar nuevas regulaciones ambientales, la existencia de instrumentos de autorregulación, desarrollados por el propio sector portuario y puestos en práctica día a día, proporcionen una base de conocimiento aceptada por los puertos para su uso en el desarrollo de la política ambiental portuaria. Esto permitirá que la legislación ambiental europea sea más fácilmente aceptada y adoptada por el sector portuario.
- Reforzar la cooperación entre administraciones portuarias en el campo del medio ambiente y facilitar el intercambio de experiencias y la implantación de las mejores prácticas disponibles en materia ambiental para evitar la innecesaria duplicación de esfuerzos y permitir a las administraciones portuarias compartir los costes de las soluciones ambientales. Esto se puede alcanzar fácilmente participando las administraciones portuarias en una red coordinada por la Fundación ECOPORTS, cuyo objetivo se centra en el desarrollo e implantación de un sistema de gestión medioambiental en el ámbito europeo. El objetivo es crear un marco de actividad en el que se limiten las prácticas ambientales pobres como factor de competencia entre administraciones portuarias.
- Incrementar la conciencia ambiental para integrar el desarrollo sostenible en las políticas portuarias, animando a las administraciones portuarias a elaborar públicamente una política ambiental que incluya las estrategias y métodos para alcanzarlo.
- Animar a las administraciones portuarias a llevar a cabo evaluaciones de impacto ambiental para los proyectos portuarios y evaluaciones de impacto ambiental estratégicas para los planes de desarrollo portuario y analizar, con carácter previo, como sus efectos sobre el medio ambiente pueden minimizarse.
- Estimular la mejora continua del medio ambiente portuario y su gestión ambiental promoviendo el empleo de instrumentos de información ambiental (tales como auditorías ambientales, revisiones ambientales, sistemas de gestión ambiental, métodos de toma de decisiones y los desarrollados por la Fundación ECOPORTS).

- Promover el seguimiento ambiental, basada en indicadores ambientales, como las recomendadas en la Revisión Ambiental 2001, para medir objetivos identificables de progreso en el medio ambiente portuario.
- Promover la elaboración de informes ambientales como medio para comunicar a los usuarios e instituciones las buenas conductas ambientales, en línea con las recomendaciones de la Revisión Ambiental de ESPO de 2001.
- Fomentar las comunicaciones sobre mejoras ambientales alcanzadas por los puertos, con objeto de facilitar una mejor comprensión del papel de los puertos y sus esfuerzos para lograr un desarrollo sostenible.

3.2. Sistemas Normalizados de Gestión ambiental

El fomento del empleo de sistemas de gestión ambiental estandarizados, la promoción de la ecoeficiencia, la formación y la utilización de tecnologías limpias y buenas prácticas ambientales en las operaciones de los puertos son estrategias propuestas, implantadas y parcialmente reguladas, como se plasma a continuación:

- Desde la perspectiva de los proyectos de infraestructuras y dragados, la Evaluación de Impacto Ambiental, integra la prevención de los efectos ambientales en los proyectos de infraestructuras portuarias.
- Los efectos en el medio ambiente de los planes directores portuarios y los de utilización de los espacios portuarios serán igualmente evaluados, integrando los aspectos medioambientales en la preparación y adopción de los citados planes, “con el fin de promover un desarrollo sostenible” (Directiva 2001/42). Esta evaluación ambiental estratégica se convierte, necesariamente, en un instrumento fundamental de apoyo a la toma de decisiones sobre las inversiones futuras de los puertos.
- En el año 1994 se editaron, por encargo del Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), las recomendaciones para la gestión de material dragado. Estas recomendaciones, establecen los análisis físicos, químicos y granulométricos a los que hay que someter al material procedente de dragado para su correcta gestión. Desde 1991, el CEDEX viene realizando las actualizaciones anuales del inventario y caracterización del material dragado en los puertos españoles.

También es compromiso del SPTE fomentar la implantación de sistemas voluntarios estandarizados de gestión ambiental, tanto basados en UNE-EN-ISO 14001 como en el

Reglamento (CE) 761/2001, por el que se permite que las organizaciones se adhieran, con carácter voluntario, a un sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental-EMAS.

Para facilitar la implantación de sistemas de gestión ambiental en los puertos de interés general del Estado, y, como consecuencia, disponer de memorias ambientales de los puertos, se dispone ya de un conjunto de herramientas de apoyo:

- Norma UNE 150103: Guía para la implantación de sistemas de gestión ambiental conforme a UNE-EN-ISO 14001 en entornos portuarios y requisitos adicionales para el registro en el reglamento EMAS.
- Sistema de indicadores ambientales portuarios INDAPORT (Anexo I).
- Sistema de Información Legislativa Ambiental (www.silmap.com).

También la evaluación del riesgo ambiental de acuerdo a la Norma AEN/UNE 150008EX ha sido efectuada en una organización portuaria. La incidencia económica de la implantación de este tipo de metodología en el SPTE se relaciona directamente con las garantías financieras citadas en la Directiva 2004/35 sobre responsabilidad ambiental, así como en la contratación de seguros con el Pool Español de Riesgos Ambientales.

En diciembre de 2004 se ha solicitado al comité técnico 150 de AENOR la constitución de dos grupos de trabajo sobre buenas prácticas ambientales en terminales y buques, que se emplearán para aplicar bonificaciones sobre ciertas Tasas.

4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La reputación de una Autoridad Portuaria (AP), entendida como “el conjunto de percepciones que tienen sobre la AP las diversas partes interesadas con las que se relaciona, tanto internas como externas, y el reconocimiento que los mismos dan a la AP respecto de su comportamiento corporativo a partir del grado de cumplimiento de sus compromisos con relación a sus clientes, empleados y con la comunidad en general”, se puede representar como el producto del cumplimiento de sus compromisos por la comunicación de estos a las partes interesadas. Los problemas ambientales son, frecuentemente, el resultado de una incompleta identificación de los aspectos ambientales, de una mala gestión de la información o una comunicación deficiente. La

gestión integrada de estos aspectos ambientales y sus interrelaciones con el desempeño ambiental de la AP, genera la buena reputación; la cual en el caso del SPTE, es imprescindible para establecer relaciones no sesgadas con las administraciones locales de las ciudades de su entorno y otras administraciones locales, autonómicas, nacionales y supranacionales.

Los sistemas de información se pueden considerar, desde un punto de vista técnico o de eficiencia, como una capacidad o un recurso organizativo, que puede permitir a las organizaciones sobrevivir y obtener o mantener ventajas competitivas. Por este motivo, se convierte en una necesidad desarrollarlos de manera global con el objetivo que adaptarlos a las necesidades y requerimientos de las partes interesadas en su actuación.

4.1. Información externa e interna

En una economía de mercado y frente a la política ambiental de la Unión y su desarrollo legislativo, las AAPP y las empresas concesionarias y/o consignatarias deberán emplear sistemas contables, ya sea como parte de sistemas integrados de gestión ambiental, ya como herramientas de control económico, que permitan la generación, análisis y utilización de información financiera y fiscal destinada a reconocer e integrar sus gastos ambientales, incluidas las garantías financieras.

Los desarrollos de los sistemas de información han de planificarse y llevarse a cabo, en coherencia con la estrategia empresarial del OPPE, tomándolo a éste o a la AAPP como un elemento de referencia básico para su diseño y funciones, de forma que se reflejen los aspectos básicos y específicos de cada uno respondiendo a sus necesidades. Para ello, según indica el Documento nº 12 de la comisión de la AECA (2001) sobre Principios de Organización y Sistemas, deben tenerse en cuenta dos dimensiones:

- Interna. Relacionada con el entorno organizativo específico en el que va a funcionar el sistema de información, los procesos de toda índole que se desarrollan en él, los diversos recursos a utilizar, y los diferentes agentes propios y ajenos con los que interactúa.
- Externa. Relacionada con el entorno ampliado del sistema, es decir, el resto de las áreas de la corporación, pero sobre todo, el conjunto de agentes externos que condicionan su comportamiento y competitividad.

En este sentido, hay que proporcionar fundamentalmente información relevante a los directivos encargados de llevar a cabo el proceso de toma de decisiones, ya que son estos los que definen las líneas de acción de las compañías, teniendo en cuenta el hecho que una actuación ambiental sostenida sólo es posible mediante el desarrollo de sistemas de información de gestión que midan, controlen e informen sobre las distintas variables y elementos de decisión/acción en relación con el medio ambiente, sin asilarlos del contexto global en el que se inscriben. Por todo ello, el sistema de información ambiental estará condicionado por las variables relativas al contexto portuario en el que se desarrolle, determinando aquellos elementos de información que se consideren necesarios en un momento dado.

Las variables más significativas que pueden afectar a dicho sistema son entre otras: *las partes interesadas*, las cuales pretenden obtener información sobre la actuación de los puertos con relación al medio ambiente; la *visión-misión* y las *creencias y valores* del OPPE, así como de las AAPP sobre el futuro deseable dentro del entorno en el que quiere operar; las cuales deberán ser coherentes y compatibles con el resto de objetivos por la influencia que el medio ambiente puede generar en el tipo de información a suministrar al sistema, y *el resto de organizaciones* que forman parte del entorno portuario, debido a que los impactos potenciales serán distintos en función de la actividad desarrollada por cada una de ellas y por su ubicación en dicho entorno.

Teniendo en cuenta el análisis de estos elementos se determinará el conjunto de información necesaria para que el sistema sea efectivo, donde quedarán incorporadas variables de carácter ecológico, financiero y social. Tomando como base la recomendación de la AECA en su Documento nº 13 de la Comisión de Contabilidad de Gestión, si nos centramos en la Contabilidad Externa o Financiera, ésta debería reflejar mediante las Cuentas Anuales, los bienes, los derechos y las obligaciones vinculados con la protección del medio ambiente (Balance), y los gastos e ingresos derivados de la gestión ambiental (Cuenta de Pérdidas y Ganancias).

En cuanto a los aspectos a considerar en la Memoria de las cuentas anuales, podemos resaltar, información referida a las inversiones realizadas por razones ambientales, resultado de las auditorías, cumplimiento con la normativa, etc.; información relativa a políticas y procedimientos adoptados, así como los resultados obtenidos, pleitos y litigios en curso, niveles de contaminación antes y después de la puesta en práctica de

acciones correctivas y mejora de la competitividad, así como las facilidades de acceso a mercados.

Es en este nuevo escenario la exigencia del ICAC³ de reflejar, en las cuentas anuales de las empresas, cualquier transacción, actividad, riesgo o inversión que tenga carácter ambiental, cobra sentido. El ICAC obliga por tanto, a todas las empresas que desarrollan su actividad dentro del recinto portuario, a identificar en la contabilidad, de forma específica, cualquier actuación ambiental y a aumentar la información en la memoria. El incumplimiento de dicha obligación puede dar lugar a una salvedad en el caso de empresas sometidas a auditoría. En el caso del OPPE así como de las AAPP, cuyas cuentas son auditadas por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) y por el Tribunal de Cuentas, también se verían afectadas por una nota del mismo sobre la materia ambiental, donde se obliga a las AAPP a incorporar información sobre dos cuestiones:

- Aquellos aspectos de actuación diaria que afecten a la calidad del agua, aire, acústica, reciclaje, etc.
- Así como proyectos de inversión necesarios para detección de impactos ambientales que se lleven dentro de la fase de construcción, que afecten en los años futuros a la calidad del agua, especies marinas, etc.

La Contabilidad de Gestión, complementándose con la Financiera, debe determinar y analizar la información ambiental para apoyar la toma de decisiones tácticas y operativas relacionadas con la protección del entorno natural en el que opera el OPPE y las AAPP, así como en su programación, presupuestación y control anuales. Esto se conseguirá mediante la introducción de la contabilidad ambiental o análisis de costes ambientales en la gestión económica del puerto, a través de la medida de indicadores diseñados para representar los aspectos ambientales de las infraestructuras y operaciones portuarias, tangibles e intangibles, su evaluación tanto en unidades monetarias como no monetarias y su comunicación posterior a las partes interesadas.

Así, la ecoeficiencia, es decir, la valorización de los servicios portuarios junto con la minimización del uso de recursos y los impactos ambientales negativos, será el

³ Resolución de 25 de marzo de 2002, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC), por la que se aprueban normas para el reconocimiento, valoración e información de los aspectos medioambientales en las cuentas anuales.

resultado de decisiones tomadas con criterios empresariales, pero disponiendo de información sobre los costes ambientales internos, su fiscalidad, provisiones de naturaleza ambiental, los costes del incumplimiento legal, de inversiones ambientales, de seguros ambientales y ventajas comerciales relacionadas con una buena gestión ambiental permitirá obtener beneficios ambientales "de forma rentable y coherente con los principios de eficiencia económica". También la información sobre los costes externos del sector será imprescindible para una adecuada gestión económico-financiera, si bien la compleja evaluación de aquellos constituye una importante dificultad.

4. 2. Memorias ambientales y de sostenibilidad

4.2.1. Memorias Ambientales: INDAPORT

La política ambiental de una Autoridad Portuaria hace explícito el compromiso de su dirección con el medio ambiente y marca el primer paso en el desarrollo de un sistema de gestión medioambiental. Esta política consiste en una redacción de principios generales que implica la estrategia a largo plazo de la organización y que puede comunicarse mediante una memoria o informe medioambiental de carácter anual. El informe presentará de forma objetiva un balance de la situación de la gestión ambiental de la AP durante el periodo transcurrido desde el anterior informe, con indicación del grado de cumplimiento de objetivos y metas, mediante indicadores medioambientales adecuados para evaluar la consecución de estos.

El OPPE ha desarrollado un sistema de indicadores ambientales portuarios, denominado INDAPORT, como herramienta que permita sintetizar una información ambiental muy amplia en un número limitado de grupos de datos clave que sirvan para identificar los efectos ambientales generados por las actividades portuarias y poder realizar un adecuado control y seguimiento de los objetivos ambientales marcados y de la eficacia de la política ambiental del puerto. INDAPORT facilitará la detección de posibles riesgos ambientales, la toma de decisiones y la elaboración de informes que muestren cómo se encuentra y evoluciona el medio ambiente portuario.

Para el desarrollo del sistema, se ha seguido el modelo Presión-Estado-Respuesta propuesto por la OCDE, proponiéndose finalmente un sistema de indicadores de gestión ambiental formado por 19 Indicadores, de los cuales 10 son de Presión, 6 de Estado y 3

de Respuesta. Cada uno de los indicadores ha sido descrito en una ficha que contiene toda la información necesaria para su uso, como es, además de las definiciones, la magnitud o magnitudes que lo componen, las responsabilidades respecto a la generación y transmisión de información y su medición, tanto de los parámetros que lo constituyen como del valor final del indicador.

4.2.2. Memorias de sostenibilidad: GRI

La formulación de los objetivos empresariales y de la estrategia es el punto de partida del proceso de planificación y control al permitir la definición de diferentes objetivos específicos para cada uno de los centros de responsabilidad del OPPE, así como para cada AP.

En este sentido, la utilización de una herramienta de control, como la *Global Reporting Initiative* (GRI) permitirá un mejor análisis y comprensión del posicionamiento de cada AP respecto al medio ambiente, con el que está en continua interacción, analizando de forma más precisa estas interacciones, así como las repercusiones económicas que las mismas conllevan. Esto permitirá establecer un flujo de información mejorando la comprensión del entorno en el que se mueven, analizando, de manera concreta, aquellas que afectan al conjunto de variables ambientales.

La redacción de Memorias de Sostenibilidad, basada en las recomendaciones de la (GRI), supone un esfuerzo de integración de información sobre el comportamiento de la AP y su desempeño ambiental, económico y social, la “triple cuenta de resultados”, así como de la contribución al desarrollo sostenible derivada de ella. Uno de sus objetivos fundamentales es establecer comunicación y diálogo con las partes interesadas de forma coherente, útil y comparable.

Las memorias de sostenibilidad resultantes no determinan el comportamiento de la AP, sino que describe por medio de indicadores de desempeño los resultados derivados de la adopción y aplicación de códigos, políticas y sistemas de gestión. Estos indicadores se utilizan para medir los impactos o efectos causados por la organización y quedan clasificados en: indicadores integrados, económicos, ambientales y sociales.

El empleo de la GRI como metodología de redacción de memorias de sostenibilidad, y su certificación externa, puede ser empleada como herramienta de apoyo a la reputación

y, por tanto, a la credibilidad de las AAPP. En esta línea, es aconsejable la inclusión de una declaración de:

- las políticas y medidas internas de la AP informante, para mejorar la credibilidad y la calidad de su memoria de sostenibilidad; y,
- las políticas y medidas actuales, para proporcionar mecanismos independientes para la verificación de la memoria en su conjunto.

En el conjunto del entorno portuario y dentro de él, cada empresa en particular necesitará la utilización de múltiples indicadores de gestión de diversa índole que consigan lograr los objetivos perseguidos por la organización y la evaluación de las áreas clave de actuación ambiental. El diseño de un Sistema de Indicadores Portuarios para la Gestión Ambiental Sostenible, permitirá disponer de la información necesaria para realizar un ágil control y un seguimiento del cumplimiento de los objetivos ambientales marcados y la visualización de la eficacia de la Política Ambiental puesta en práctica. En este sentido, se trata de alcanzar dos metas primordiales como son:

1. Desarrollar una metodología de implantación y uso del Sistema de Indicadores, que facilite, tanto a la propia Autoridad Portuaria como a la Comunidad Portuaria, su adaptación a la realidad de cada puerto.
2. Alinear, en lo posible, el Sistema de Indicadores con los Sistemas de Gestión Ambiental desarrollados en los puertos, convirtiéndolo en una herramienta práctica de dichos sistemas.

Los resultados que se pueden conseguir y que se están empezando a alcanzar son entre otros los siguientes:

- Una metodología de identificación y clasificación de indicadores ambientales portuarios.
- Un inventario de indicadores ambientales para los puertos españoles.
- Un procedimiento de revisión y análisis del sistema de indicadores ambientales.

Dado que a medida que la información debe estar más desglosada para la realización de estos ratios o indicadores, se necesita un mayor detalle en el análisis para controlar la gestión ambiental, siendo de interés la incorporación de estos, ya sea en alguna de las líneas estratégicas del CMI, o como resultado de un proceso de internalización de los

elementos del desarrollo sostenible que puedan tener consecuencias relevantes para el desarrollo del Puerto.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aparisi Caudeli, Jose; Giner Fillol, Arturo; Maganto Lopez, Julian y Ripoll Feliu, Vicente (2005). “El cuadro de mando integral como herramienta para la creación de valor en las organizaciones”. Puertos. Año XIII. Nº 121. febrero. Pp. 35-42.

- (2005). “Caso práctico: la planificación estratégica y la implantación del cuadro de mando integral del sistema portuario español”. Harvard-Deusto Finanzas y Contabilidad, nº 63, enero-febrero.

Crespo Soler, Cristina y Ripoll Feliu, Vicente. (2003). “Los sistemas de gestión contable medioambiental”, incorporado en Gestión Medioambiental en Puertos. Pp 227-245. I.S.B.N.: 84-923957-6-1.

- (1998). “Costes derivados de la gestión medioambiental”. Técnica Contable. Año L. número 591. Marzo. Pp 169 a 180.