
EVOLUCIÓN DE LA GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN DEL SECTOR PORTUARIO A TRAVÉS DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD COMO INSTRUMENTO PARA LA MEJORA DE LA INFORMACIÓN EN EL SECTOR PORTUARIO¹

EVOLUTION OF MANAGEMENT PORT SECTOR INFORMATION THROUGH SUSTAINABILITY REPORT AS A TOOL FOR THE IMPROVEMENT OF INFORMATION IN THE SECTOR PORT

Arturo Giner Fillol

Director Económico-Financiero de la Autoridad Portuaria de Valencia (España);
Muelle del Turia, s/n. 46024 Valencia (España)
www.valenciaport.com
E-mail: aginer@valenciaport.com

Vicente Ripoll Feliu

Director de IMACceV - Equipo Valenciano de Investigación en Gestión Estratégica de Costes; Departamento de Contabilidad. Facultad de Economía. Universidad de Valencia (España).
E-mail: vicente.ripoll@uv.es

Yoaima Dickinson González

Directora Económica del Hotel Herradura. Varadero-Matanzas (Cuba).
E-mail: yoaima85@correodecuba.cu

Aydil Orama Véliz

Profesora del Departamento de Contabilidad y Finanzas. Universidad de Matanzas, "Camilo Cienfuegos" (Cuba).
E-mail: aydil.orama@umcc.cu

Recibido: 26/07/2011 Aprobado: 16/08/2011
Publicado: 26/09/2011

RESUMEN

El trabajo describe de qué forma se puede mejorar la gestión de la información de las autoridades portuarias, desarrollando una guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad. De esa forma, las autoridades portuarias podrían ofrecer información que vaya más allá de los datos económicos o financieros ya proporcionados, incorporando también aspectos ambientales y sociales. Esta investigación propone una guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad en puertos y recomendaciones concretas, con el objetivo de facilitar el proceso de elaboración de esa información en el sector portuario. Para ello se ha definido un conjunto de información necesaria, que incorpora variables económicas, ambientales y sociales.

Palavras-chave: Memoria de Responsabilidad Social Corporativa; Sistema Portuario; Sostenibilidad.

ABSTRACT

The paper describes how you can improve the information management of the port authorities, developing a guide for the preparation of sustainability reports. This way, port authorities can provide information that goes beyond economic or financial data already provided, also incorporating environmental and social aspects. This research proposes a guide for the preparation of sustainability reports in ports and

¹ Agradecemos las sugerencias que nos realizaron en la presentación del trabajo en el 3er Coloquio y Seminario Doctoral Internacional sobre las Metodologías de Investigación, celebrado los días 15 y 16 de junio de 2011 en Lyon, Francia. Dicho Coloquio estaba organizado en colaboración por el ISEOR y la División "Research Methods" de la Academy of Management (Estados Unidos).

concrete recommendations to facilitate the preparation of elaboration process of that information in the port sector. This has defined a set of necessary information that incorporates economic variables, environmental and social.

Keywords: Management Accounting; Corporate Social Responsibility Report; Port System; Sustainability.

1. INTRODUCCIÓN

Desde las dos últimas décadas del siglo pasado, hemos asistido a un crecimiento importante de las cuestiones ambientales (Young, 1991), lo que ha llevado a incorporar en los informes financieros información ambiental (Gray et al., 1995).

Como consecuencia de esta evolución, en los últimos años se ha evidenciado una tendencia, por parte de las Autoridades Portuarias (AAPP), a la publicación de diversos informes como son las memorias anuales, con un objetivo básicamente comercial. Con estas memorias se pretende dar a conocer las diversas actuaciones que realizan las AAPP, incluyéndose dentro de esa memoria, a parte de información estadística, económico-financiera, comercial, de instalaciones e infraestructuras portuarias, también información medioambiental, con objeto esta última de contribuir a informar sobre las actuaciones ambientales de la Autoridad Portuaria (AP) sobre el entorno en el que actúan.

En este contexto de esfuerzo por caminar hacia la sostenibilidad, el Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana (FEPORTS) inició en el año 2006 el proyecto denominado MESOSPORT, financiado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de la Administración General del Estado español, a través del programa PROFIT, y en el que participan el Organismo Público Puertos del Estado, las Autoridades Portuarias (AAPP) de A Coruña y Valencia, y con las colaboraciones de la Universitat de València, la Autoridad Portuaria de Gijón y la Fundación Valenciaport. Con este proyecto se pretende contribuir a mejorar la comunicación acerca de la gestión de los puertos comerciales, a través del desarrollo de la “Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad para el sector portuario español”. En ésta se proponen una serie de pautas y recomendaciones concretas con objeto de facilitar el proceso de elaboración de las memorias a las AAPP del sistema portuario español. Estamos de acuerdo con Larrinaga et al. (2002), AECA (2010) y Niklander (2010), al afirmar que también un cierto grado de regulación es deseable en la publicación de la información sobre responsabilidad social corporativa.

2. LA GESTIÓN SOSTENIBLE EN EL CONTEXTO PORTUARIO

La Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (AECA), define la gestión sostenible dentro del entorno portuario 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”* (AECA, 2006:64).

Los puertos son vínculos de conexión entre distintos modos de transporte, y deben tener un compromiso ineludible con el mantenimiento de la protección del medio ambiente y las normas de conservación y seguridad (Colomer et al., 2006). Esta fue la razón por la que la Comisión Europea recomendara en el año 2001, la inclusión de información ambiental en los informes anuales de los puertos europeos. Por otra parte en el año 2003 la Asamblea General de la Organización Europea de Puertos

Marítimos (ESPO) aprobó el "Código de práctica medioambiental", para en el desarrollo de políticas sostenibles en los puertos (ESPO, 2003).

Resulta destacable recordar el papel que le corresponde desempeñar a los puertos y al transporte marítimo para la sostenibilidad económica, social y ambiental del sistema europeo de transporte de mercancías, fundamentada en la potenciación de la intermodalidad como la mejor forma de compatibilizar el crecimiento de la demanda con el mejor aprovechamiento de los recursos disponibles y con la reducción de los costes externos asociados con el transporte. De acuerdo con la Ley 33/2010 (BOE, 2010), el modo marítimo es el de mayor capacidad de transporte de mercancías (en toneladas × kilómetro), y el de menores costes de transporte por unidad transportada. Pero además, el transporte marítimo contribuye eficazmente a la movilidad sostenible, dados los bajos costes externos que genera en relación con los restantes modos de transporte. Estas ventajas justifican la política de potenciación del modo marítimo/portuario a escala europea y, en concreto, de las autopistas del mar, preconizada desde la Unión Europea, y de la que España es uno de los primeros impulsores.

En este sentido, el Sistema Portuario español, en su conjunto, tiene un alto grado de responsabilidad en la apuesta por el desarrollo sostenible como facilitador de un marco de actuación. Cada AP, de manera individualizada, se convierte en el vehículo de transmisión más relevante para la consecución de este objetivo. En este sentido el Sistema Portuario español, desde una modificación legislativa del año 2010, obliga a todas las AAPP a incorporar, como documento integrante de los presupuestos y del plan de empresa de cada AP, objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto y de una Memoria de Sostenibilidad, reforzando así el principio de sostenibilidad ambiental que debe regir, entre otros, el desarrollo portuario (BOE, 2010).

Los puertos han de responder a una triple realidad: económica, social y medioambiental. En particular, la importancia de los puertos comerciales se pone de manifiesto por diferentes motivos:

- Los puertos canalizan la mayor parte del comercio exterior de un país.
- Las políticas de integración de los puertos con las ciudades, es una realidad generalizada a nivel internacional.
- Entre los diferentes modos de transporte, el marítimo es el de mayor ecoeficiencia.

Una gestión correcta de esta realidad conllevará un triple beneficio, que se verá materializado en:

- La consecución de los objetivos económico-financieros.
- La satisfacción de las necesidades de los stakeholders.
- La mejora del medio ambiente.

A su vez, esto genera nuevas necesidades de información que llevan a las organizaciones a mejorar sus informes para adaptarlos, incorporando indicadores financieros y no financieros que permitan evaluar la gestión sobre la responsabilidad social corporativa (Crespo et al., 2010; UNCTAD, 2008) y realizar una adecuada toma de decisiones medioambientales (Llena, 2001).

A nivel internacional, tal y como se describe en la figura 1, los modelos de gestión portuaria a nivel internacional, están evolucionando del modelo "*Tool Port*" al Modelo "*Land Lord Port*".

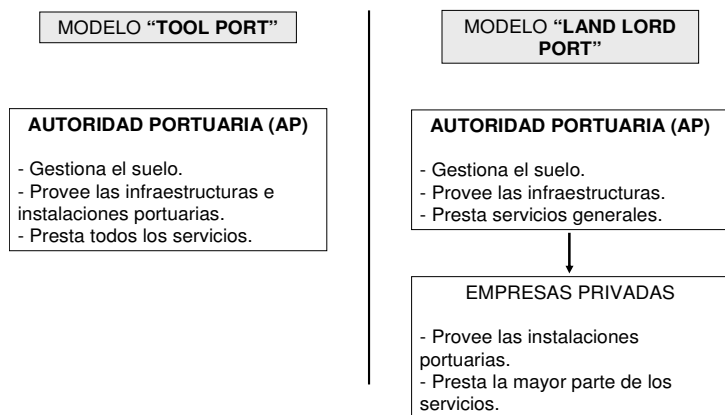


Figura 1: Modelos de gestión portuarios

Esa evolución da lugar a la aparición de un significativo número de *stakeholders* que intervienen y relacionan con la actividad portuaria, tal y como se muestra en la figura 2, tomada de Giner y Ripoll (2009).



Figura 2: Stakeholders de la actividad portuaria

Una forma de satisfacer estas necesidades de información de los *stakeholders* es a través de la elaboración de Memorias de Sostenibilidad, que ofrecen información más allá de los datos económicos y de financiación, e incorporan también información e indicadores sobre aspectos ambientales y sociales. Las AAPP, con el fin de desarrollar una gestión adecuada sobre sostenibilidad, deben ser capaces de armonizar un doble aspecto: por un lado el relacionado con la elección de instrumentos de gestión ambiental que deberán realizarse, y por el otro se refiere a la gestión de la comunicación sobre el desarrollo sostenible (AECA, 2006; BOE, 2010).

Una manera de satisfacer esta demanda de información es a través de las memorias de sostenibilidad, que suponen una nueva filosofía y manera de entender, sobre qué se debe informar, y cómo.

La elaboración de una memoria de sostenibilidad comprende la medición, divulgación y rendición de cuentas frente a grupos de interés internos y externos en relación con el desempeño de la organización, con respecto al objetivo del desarrollo sostenible.

Por lo tanto, una amplia gama de directrices y recomendaciones concretas se proponen, con el objetivo de facilitar el proceso de elaboración de informes de las AAPP, relacionados con las tres dimensiones del desarrollo sostenible. Blanco Dopico et al. (2000), destacan que las necesidades de un sistema de información ambiental adecuado, como cualquier otro sistema, estará condicionado por las variables de contexto para determinar los elementos de información necesarios para cualquier organización. Entre estas variables, podemos destacar la definición de un grupo de *stakeholders* que pretenden obtener información sobre la actividad, la visión y la misión de las AAPP.

Del análisis de estos factores, se definirá un conjunto de información necesaria, que incluirá variables ambientales, económicas y sociales (Carmona et al., 1993; GRI, 2006; Herremans y Herschovis, 2006; Giner y Ripoll, 2010). Como indicó Young (1996:154), cada sector industrial y, todas las empresas, en particular, necesitan de un conjunto de indicadores de gestión diferentes. Además de los indicadores no financieros, es fundamental conocer cómo la organización se coloca en las variables económico-financiera (AECA, 1996; Tejada, 1999; Larrinaga y Moneva, 2002; Gallego, 2006; GRI, 2006; UNCTAD, 2008).

Niklander (2010), indica que la responsabilidad social corporativa debe incluir algunas obligaciones de carácter legal, que garanticen ciertos estándares mínimos de información a facilitar.

La Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO), incluye en sus recomendaciones de gestión ambiental (ESPO Revisión Ambiental, presentado el 26 de junio de 2001 al Parlamento Europeo) a los puertos para establecer un determinado número de indicadores ambientales pertinentes, con el objetivo de medir su progreso.

En esta línea, el principal resultado obtenido del mencionado proyecto MESOSPORT, es la “Guía para la elaboración de informes de sostenibilidad en el sector portuario” (FEPORTS, 2008). Esa guía ofrece a las AAPP y las empresas relacionadas con el sector portuario, una serie de pautas y recomendaciones concretas con objeto de ayudarles en el proceso de elaboración de memorias de sostenibilidad. Permiten adaptar al sector portuario las orientaciones más generales contenidas en los estándares de referencia, facilitándoles una herramienta sencilla con la que puedan comunicar los resultados de su comportamiento ambiental, económico y social.

3. METODOLOGÍA DE PREPARACIÓN DE LA GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LA MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD EN EL SECTOR PORTUARIO ESPAÑOL

La elaboración de la “Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad en el sistema portuario español” ha sido producto de un laborioso trabajo de recopilación de información de memorias de sostenibilidad tanto en el entorno portuario como en otros sectores, pruebas piloto en algunos puertos y procesos de revisión y mejora. Siguiendo a FEPORTS (2008), se describe el proceso de elaboración.

Esta guía ha sido elaborada con la información obtenida mediante el desarrollo de una serie de etapas. En estas, los objetivos que se perseguían eran, entre otros:

1. Conocer en que momento de desarrollo estaba orientada la gestión medioambiental en el resto de puertos, tanto a nivel de España como internacional.
2. Detectar las necesidades, así como las disponibilidades de los puertos, en materia de información sobre sostenibilidad, tanto actuales como futuras. En esta línea, se analizaron las memorias de sostenibilidad publicadas por organizaciones pertenecientes a diferentes sectores industriales de acuerdo con el estándar GRI.

Se adoptaron las directrices del GRI, por ser en la actualidad el referente mundial en la elaboración de memorias de sostenibilidad. Seguir las recomendaciones de GRI, ofrece la posibilidad de certificar la memoria a través de terceros, lo cual implica un valor añadido, dando mayor credibilidad y fiabilidad a la información presentada. Y además, supone una motivación, dando la posibilidad de avanzar gradualmente en la profundidad del enfoque de la memoria a través de los diferentes “niveles de aplicación”².

En segundo lugar, estos sistemas de indicadores tienen una especial relación con algunos de los indicadores del Cuadro de Mando Integral (CMI), que utilizan las AAPP integrantes del Sistema Portuario español.

Este modelo de gestión portuaria considera como principal variable de desarrollo el “factor económico”. Sin embargo, al asumir el principio de sostenibilidad, la AP debe ir más allá, tratando de favorecer su desarrollo económico pero acompañado también de una mejora progresiva de las condiciones ambientales y sociales bajo las que desarrolla su actividad.

Siguiendo a White (2005), esta integración del GRI y CMI, permite a las organizaciones conseguir más fácilmente medidas de sostenibilidad. Algunos de los indicadores que monitorizan los objetivos estratégicos de las cuatro perspectivas del CMI, se puede combinar con algunos de los indicadores de la memoria de sostenibilidad.

Seguidamente se destacan aquellos aspectos que se han considerado más relevantes en la elaboración de la Memoria, estos son entre otros:

- *Exponer los principales impactos que genera la AP.* La presencia de un puerto genera impactos, tanto positivos como negativos. Sin embargo, no todos los impactos derivados de la presencia del puerto son producidos por la AP, puesto que ésta sólo gestiona algunas de las actividades que se desarrollan dentro del recinto portuario. En este sentido, la AP deberá identificar los impactos derivados de su propia actividad (relacionados con las tres dimensiones: la económica, la ambiental, y la social) y es, sobre éstos impactos, sobre los que deberá centrar parte de la información de su memoria.

- *Información que demandan los grupos de interés.* Los *stakeholders* son considerados como aquellas entidades o individuos a los que pueden afectar de manera significativa las actividades, productos y/o servicios del entorno portuario; y cuyas acciones pueden afectar, dentro de lo razonable, a la capacidad de la organización para desarrollar con éxito sus estrategias y alcanzar sus objetivos.

Uno de los objetivos principales de las memorias es el de contribuir a establecer un diálogo continuo con las partes interesadas (Crespo et al., 2010). Conocer cuales son estos grupos así como la información que les interesa es uno de los puntos de partida en la elaboración de contenidos de la memoria sostenibilidad de las AAPP.

Tras el análisis realizado en puertos nacionales e internacionales, de acuerdo con FEPORTS, 2008: 25, se presenta el detalle de aquellos posibles grupos de interés a considerar por una AP:

- Empleados de la propia AP.
- Consejo de Administración de la AP.
- Empresas prestatarias de los servicios portuarios.
- Proveedores de bienes y servicios.
- Clientes.
- Población del entorno.
- Administraciones públicas.
- Instituciones y otras entidades vinculadas al sector portuario

² En función de la cobertura informativa que decida divulgar en la memoria, existen tres niveles de aplicación: Avanzado(A), Intermedio (B) y Principiante(C). Existe una diferenciación para las memorias sometidas a una auditoria externa de verificación (A+, B+, C+).

No obstante, todos los *stakeholders* no son igual de relevantes y por ello es recomendable decidir cuáles son los que la AP va a involucrar en el proceso de elaboración de la memoria.

▪ *Identificación de los indicadores a emplear.* El principio de “materialidad” es el que predomina para decidir qué indicadores se van a utilizar para informar sobre el comportamiento de la AP. Se debe mostrar información sobre aquellos aspectos/impactos más relevantes de la organización desde el punto de vista económico, social y ambiental.

La elaboración de los indicadores se ha abordado atendiendo por separado a cada una de las tres dimensiones (FEPORTS, 2008):

La información que debería contener la memoria en referencia a la *dimensión económica*, sería la siguiente:

- Los objetivos y las actuaciones puestas en marcha con respecto a los aspectos económicos de la AP.
- Las políticas de la AP en materia económica.
- Cualquier otro tipo de información adicional que pueda ser relevante para comprender el desempeño de la AP en materia económica.
- Emplear indicadores económicos para describir los impactos y determinar el grado de cumplimiento de los objetivos marcados.

Los aspectos que se deberían contemplar en la *dimensión ambiental* son los siguientes:

- Describir cuáles son los objetivos de la AP en relación con los diversos aspectos ambientales derivados de la actividad de la AP.
- Enunciar las políticas que definen el compromiso de la AP con respecto a los aspectos ambientales.
- Describir la responsabilidad operativa en relación a los aspectos ambientales (cuál es el cargo más alto con responsabilidad en materia ambiental dentro de la AP, como se organizan estas responsabilidades, etc.).
- Detallar los procedimientos relacionados con la formación y sensibilización relativos a los diversos aspectos ambientales.
- Puntualizar los procedimientos empleados para el seguimiento y medición de los diversos aspectos ambientales identificados, y cuáles son las acciones correctivas y preventivas puestas en marcha.
- Informar de las certificaciones con las que cuenta la AP en materia ambiental (PERS, ISO 14001, EMAS, etc.) o de los sistemas de gestión ambiental que tenga implantados u otros enfoques utilizados para la realización de auditorías ambientales.
- Incluir cualquier otro tipo de información que sea relevante para entender las actuaciones de la AP en materia ambiental.
- Emplear indicadores ambientales para definir, ilustrar y apoyar toda la información descrita anteriormente.

Con respecto a la información que se debería suministrar referida a la *dimensión social*, sería la siguiente:

- Enumerar los objetivos de la AP en relación con los aspectos sociales como son los aspectos laborales, derechos humanos, relaciones con la sociedad, o con cualquier otro aspecto social que la AP considere relevante.
- Describir las políticas de la AP en relación a estos aspectos sociales.
- Comentar la responsabilidad operativa en relación a los aspectos sociales (quienes son los responsables dentro de la AP, como se organizan estas responsabilidades, etc.).
- Detallar los procedimientos relacionados con la formación y sensibilización relativos a los diversos aspectos sociales.
- Describir los procedimientos empleados para el seguimiento y medición de los diversos aspectos sociales, detallando cuáles son las acciones correctivas y preventivas puestas en marcha. Informar de las certificaciones con las que cuenta la AP en materia laboral, de prevención de riesgos, de responsabilidad sobre el producto, u otras;
- Incluir cualquier otro tipo de información que sea relevante para entender las actuaciones de la AP en materia social (éxitos, deficiencias, riesgos y oportunidades, cambios acontecidos durante el periodo que cubre la memoria, proyectos puestas en marcha, etc.).

Para la elaboración de los indicadores propuestos en la guía se han realizado unas fichas en las que se ha tratado de adaptar las indicaciones dadas por GRI en sus protocolos para la elaboración de los indicadores, a la realidad de los puertos de Interés General del Sistema Portuario español (Giner y Ripoll, 2009).

Siguiendo a Giner y Ripoll (2009:266), la información que se recoge en cada una de estas fichas es la siguiente:

- Objetivo del indicador, es decir, que se pretende medir con el indicador.
- Qué relevancia tiene el indicador para una AP.
- Elaboración y presentación de la información del indicador. Este punto se ha confeccionado atendiendo a los protocolos GRI, pero adaptando estos protocolos a la realidad de las AAPP, e incluyendo en algunos casos recomendaciones en base a lo que han presentado en sus memorias otras organizaciones no necesariamente relacionadas con el sector portuario.
- Fuentes de información a las que recurrir para elaborar el indicador.
- Y finalmente, se indica la relación entre el indicador propuesto y los indicadores de GRI y los del CMI del Sistema Portuario español.

La guía para memorias de sostenibilidad para AAPP, también realiza una propuesta de estructura de memoria de sostenibilidad, para una AP, que pretende ser de ayuda para que cada AP defina su propia estructura de memoria a seguir.

La estructura de memoria está basada en los contenidos propuestos por el GRI, adaptados al sistema portuario. Siguiendo a FEPORTS (2008), en la tabla 1 se presenta la propuesta de estructura de memoria de sostenibilidad de una AP.

Tabla 1: Estructura para la memoria de sostenibilidad de una Autoridad Portuaria.

PROPUESTA DE ESTRUCTURA DE MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD DE UNA AUTORIDAD PORTUARIA	
Apartados propuestos	GRI
1. Introducción	
1.1. Declaración del Presidente de la Autoridad Portuaria	1.1
1.2. Carta del Director	1.1
1.3. Presentación de la Autoridad Portuaria	
- Nombre de la Autoridad Portuaria	2.1
- Forma jurídica	2.6
- Composición del Consejo de Administración y Comisiones Delegadas del Consejo	4.1-4.7
- Estructura operativa	2.3
- Principales servicios	2.2
- Principales retos (compromisos y objetivos de la AP respecto al desarrollo sostenible)	1.2, 4.8-4.12
- Premios y distinciones recibidos durante el periodo informativo	2.10
2. El puerto	
2.1. Presentación del puerto	
- Localización geográfica	2.4
- Plano de accesos y conexiones terrestres	
- Plano del puerto	
- Descripción del puerto con las diversas instalaciones (terminales y muelles operativos)	
2.2. Enfoque de gestión	1.2
- Dimensión económica	EC1-EC9
- Dimensión ambiental	EN1-EN30
- Dimensión social	LA1-PR9
2.3. Evolución del tráfico	2.5, 2.7
- Mercancías, Pasajeros, cruceros	
2.4. El puerto en cifras	
- Incluir información de la memoria anual relativa a ventas e ingresos, gastos, resultados del ejercicio del periodo contemplado en la memoria, cuadro de financiación, balance de situación, cuenta de pérdidas y ganancias, estado de flujos de efectivo, etc.	2.8
3. Relación con las partes interesadas	
3.1. Compromiso de transparencia y diálogo	
3.2. El puerto al servicio de las partes interesadas	4.13-4.17
4. Acerca de la memoria	
4.1. Periodo de la memoria	
- Periodo cubierto por la información contenida en la memoria.	3.1
- Nº de informe (especificar si es la primera memoria, segunda, ...), fecha de la memoria anterior más reciente y ciclo de presentación de memorias.	3.2,3.3
4.2. Alcance (cobertura)	
- Indicar qué instalaciones contempla, qué operaciones, etc., Indicar si existen limitaciones del alcance o cobertura de la memoria (autoridad portuaria/recinto portuario)	3.6-3.8, 3.11
- Cambios significativos que hayan ocurrido durante el periodo cubierto por la memoria en cuanto al tamaño, estructura y propiedad de la Autoridad Portuaria	2.9
- Proceso de definición del contenido de la memoria	3.5, 3.10
4.3. Aplicación de estándares	
- Decisión de aplicar o no los criterios del GRI en la elaboración de la memoria	
- Autocalificación del nivel de aplicación	3.13
- Verificación externa	
4.4. Contacto para tratar temas relacionados con la memoria y su contenido	3.4
5. Índice GRI	
5.1. Tabla que indique la localización de los contenidos básicos de GRI en la memoria	3.12
6. Criterios de cálculo de los indicadores	
6.1. Técnicas de medición de datos y bases para realizar los cálculos de los indicadores y demás información	3.9

En la tabla anterior se definen los distintos apartados propuestos para la memoria, incluyéndose una columna en la que se indican cuales son los apartados del GRI con los que se corresponde la estructura propuesta de memoria.

Utilizando esta metodología se han ido poniendo en marcha las memorias de sostenibilidad de determinadas AAPP españolas (Autoridad Portuaria de A Coruña, 2010; Autoridad Portuaria de Valencia 2010: 83).

En investigaciones posteriores se irá analizando si con la utilización de la guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad del sistema portuario español, se puede aplicar a otros modelos portuarios, para la elaboración de memorias de sostenibilidad, como será el caso que actualmente estamos analizando del puerto de Matanzas en Cuba.

Recientemente y enmarcados dentro del proyecto la *NAU DE SOLIDARITAT* de la *Univesitat de València*, los integrantes de este trabajo nos reunimos con representantes del puerto de Matanzas con el fin de establecer relaciones desde el punto de vista de la investigación portuaria. Fruto de esos contactos, la Autoridad Portuaria de Valencia y la *Univesitat de València* están pendientes de anexar una adenda al convenio marco entre ambas instituciones, a fin de que profesores de la Universidad de Matanzas se desplacen a Valencia para desarrollar algún proyecto de investigación relacionado con el área de la Contabilidad y Control de Gestión del sector portuario.

4. CONCLUSIONES

El desarrollo de este trabajo ha permitido realizar un estudio de las necesidades de información social, ambiental y económica de las AAPP. Con el objetivo de homogeneizar en todo el sistema portuario de titularidad estatal español la presentación de información relativa a esta temática, se ha elaborado un conjunto de indicadores, que forman la Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad.

En el caso de las AAPP, la complejidad que presentan en cuanto a la diversidad y discontinuidad de las actividades que se desarrollan es mayor que en otras organizaciones industriales o de servicios, dado el gran número de stakeholders que intervienen y relacionan con la actividad portuaria,

Por último indicar que la responsabilidad social corporativa, no debe de considerarse únicamente como algo voluntario, como un derecho de las organizaciones, sino también como un deber de información. Facilitando la Guía a las AAPP el trabajo de elaboración de las memorias de responsabilidad social corporativa. En caso de la presente investigación podemos destacar como conclusión final, que la sostenibilidad en el sistema portuario español ha pasado a ser un elemento clave del desarrollo portuario, de acuerdo con los últimos cambios legislativos introducidos en el año 2010.

5. BIBLIOGRAFÍA

Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas. AECA (1996): “Contabilidad de Gestión Medioambiental”, Serie Principios de contabilidad de Gestión, *Documento nº 13*, AECA, Madrid.

(2006): “La Contabilidad de Gestión en el Sistema Portuario Español”, *Serie Principios de Contabilidad de Gestión, Documento nº 31*.

(2010): “Normalización de la Información sobre Responsabilidad Social Corporativa”. AECA, Documento Nº 7, *Serie Responsabilidad Social Corporativa*. ISBN: 978-84-96648-44-9.

Autoridad Portuaria de A Coruña (2010): “Memoria de Sostenibilidad 2009”.

<http://www.puertocoruna.com/adjuntos/cListado/MS2009.pdf>

- Autoridad Portuaria de Valencia (2010): “Memoria Anual 2009”. Depósito Legal: V-4251-2009. <http://www.valenciaport.com/es-ES/AreaProfesional/PublicacionesGuias/Medioambiente/Memoria/Paginas/Memoria.aspx>
- Boletín Oficial del Estado – BOE (2010): Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. N. 191. 7 de agosto de 2010. ISSN: 0212-033X. pp. 68.986-69.113.
- Blanco Dopico, M.I., Maside, J.M. y Aibar, B. (2000): “Una propuesta de Sistema de Información para la gestión medioambiental en base estratégica” *X Jornadas Luso-Españolas de Gestión Científica*, Portugal, Vilamoura, febrero.
- Carmona, S.; Carrasco, F. y Fernández, L. (1993): “Un enfoque interdisciplinar de la contabilidad del Medio Ambiente”, *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, nº 75, pp. 277-305.
- Colomer Ferrándiz, J.V; Coca Castaño, P.; Díaz y Pérez de la Lastra, J.; Insa Franco, R. y Sanchez-Barcaiztegui Moltó, V. (2006): *El transporte de mercancías: organización y gestión*. CIDAPORT.
- Crespo Soler, C., Giner Fillol A. y Ripoll Feliu. V. (2010). “Análisis de indicadores económicos en las memorias de sostenibilidad: el caso del Sistema Portuario español”. *Revista de Responsabilidad Social de la Empresa*. Enero-Abril. Vol 2, nº. I. ISSN: 1888-9638. pp. 95-114.
- European Sea Ports Organization (ESPO) (2003): *Environmental Code of Practice*. www.espo.be
- FEPOR (2008): *Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad en el sistema portuario español*. Depósito Legal: V-1511-2008. ISBN: 978-84-923957-7-4. pp. 1-103.
- Gallego, I. (2006): “The use of economic, social and environmental indicators as a measure of sustainable development in Spain”, *Corporate social- Responsibility and Environmental Management*, Chichester: May., 13, Iss. 2; pp. 78.
- Giner Fillol, A. y Ripoll Feliu, V. (2009): “Cálculo y gestión estratégica de costes portuarios”. ISBN-10: 84-934174-5-9. ISBN-13: 978-84-934174-5-1. Depósito Legal: V-1694-2009. pp. 1 - 318.
- Giner Fillol, A. y Ripoll Feliu, V. (coordinadores), y otros autores (2010). “Contexto y tendencias de la contabilidad de gestión en el sector portuario”. ISBN: 978-84693-4575-7. Nº. Registro 10/70856. Julio. pp. 1-262.
- Gray, R.; Walters, D.; Bebbington, J. y Thompson, Y. (1995): “The Greening of enterprise: an exploration of the (non) role of environmental accounting and environmental accountants in organizational change”, *Critical perspectives on Accounting*, pp. 211-239.
- GRI, Global Reporting Initiative (2006): *Sustainability Reporting Guidelines on Economic, Environmental and Social Performance*. www.globalreporting.org
- Herremans, I. M., Herschovis, y Sandy (2006): “Sustainability Reporting: Creating an Internal Self-Driving Mechanism”, *Environmental Quality Management*, Spring, Vol. 15, Iss. 3; pp. 19.
- Larrinaga González, C. y Moneva Abadía, J.M. (2002): “Global Reporting Iniciative: Contabilidad y Sostenibilidad”, *Partida Doble*, nº 135, julio-agosto, pp.80-87.
- Larrinaga González, C.; Moneva Abadía, J., y Fernández Cuesta, C. (2002): “La normativa contable española sobre información financiera medioambiental. *Técnica Contable*. Madrid. España. N. 648. Dic.
- Niklander Ribera, G. (2010): “Deberes y derechos en una sociedad individualista: el debate en torno a la voluntariedad de la Responsabilidad Social Corporativa”. *Revista de la Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas*. N. 92. ISSN: 1577-2403. pp. 31-34.
- Tejada, A. (1999): “La gestión y el control socio-económico de las interacciones empresa-medio ambiente”. *Contribuciones de la contabilidad de gestión a la gestión sostenible de la empresa*,

ICAC, Madrid.

UNCTAD - Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (2008). “Orientaciones sobre indicadores de la responsabilidad de las empresas en los informes anuales. Naciones Unidas. Nueva York y Ginebra. ISBN: 92-1-312346-1.

White, G.B. (2005): “How to report a Company’s Sustainability Activities”, *Management Accounting Quarterly*, vol. 7, no.1

Young, K. (1991): “Shades of green”. En Jowell, R.; Brook, L. y Taylor, B. (eds), *British social Attitudes, The 8th Report*, Dartmouth, Aldershot, pp.107-129.

Young, C.W. (1996): “Measuring Environmental Performance”, en R. Welford (Ed) *Corporate Environmental Management Systems and Strategies*, Earthscan Publications Lt. London, cap.9, pp.150-176.