
LA INFORMACIÓN DE SOSTENIBILIDAD EN EL MARCO DE LAS CUENTAS ANUALES: ANÁLISIS APLICADO AL CASO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Cristina Crespo Soler

Departamento de Contabilidad - Universidad de Valencia

E-mail: cristina.crespo@uv.es

Arturo Giner Fillol

Director Económico-Financiero de la Autoridad Portuaria de Valencia - Valenciaport (España).

E-mail: aginer@valenciaport.com

José Antonio Morales Baraza

Jefe de Contabilidad de la Autoridad Portuaria de Valencia - Valenciaport (España).

E-mail: jamorales@valenciaport.com

Norma Pontet Ubal

Profesora de Contabilidad de Costos y de Contabilidad Presupuestal y para el Control de Gestión en la Universidad de la República (Uruguay).

E-mail: pontet@internet.com.uy

Vicente M. 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

RESUMEN

Este trabajo analiza la exigencia de la introducción de criterios de sostenibilidad en el sector portuario. Examinando y analizando la información ambiental que facilite y mejore el proceso de toma de decisiones. El presente trabajo aborda la evolución y mejoras generadas en la Memoria de las Cuentas Anuales de la Autoridad Portuaria de Valencia al introducir criterios ambientales en la elaboración de las mismas, ajustando esta última a la Resolución del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas de 25 de marzo de 2002. Por último, se analiza y describe la evolución para implantar próximamente la Memoria de Sostenibilidad en el Sistema Portuario de Titularidad Estatal Español, con especial mención al caso de la Autoridad Portuaria de Valencia.

Palabras Clave: Cuentas Anuales, Global Reporting Initiative - GRI, Información Medioambiental, Memoria Medioambiental, Responsabilidad Social Corporativa, Sistema Portuario de Titularidad Estatal español.

ABSTRACT

This study analyses the demand for the introduction of sustainability criteria in the port sector. It examines and assesses environmental information that eases and improves the decision-making process. The present study assesses the development and improvements resulting from the Port Authority of Valencia's Annual Accounts Report by introducing environmental criteria and adjusting it to the Institute for Accounting and Auditing Resolution on 25th March 2002. Finally, it analyses and describes how to implement an upcoming Sustainability Report in the Spanish Port System, with a special attention paid to the case of the Port Authority of Valencia.

Keywords: Annual Accounts, Global Reporting Initiative - GRI, Environmental Information, Environmental Report, Corporate Social Responsibility, Spanish Port System.

1. EL MEDIO AMBIENTE EN EL ENTORNO PORTUARIO

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 las de 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 (Colomer et al., 2006).

En el entorno portuario europeo es importante incidir en el “Código de Conducta Ambiental” emitido por la Organización de Puertos Marítimos Europeos - European Sea Ports Organization (ESPO, 2003) sobre gestión y políticas ambientales en el sector portuario, con objeto de detectar aquella información que mejore el proceso de toma de decisiones. La utilización del Código de Conducta Ambiental de la ESPO colabora con una mejor integración de los puertos en el entorno que les rodea.

Conscientes, por tanto, del impacto de las infraestructuras y actividades portuarias en ese entorno urbano-litoral, las Autoridades Portuarias (AAPP) han asumido el compromiso 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 de liderar los esfuerzos de mejora del desempeño ambiental de la Comunidad Portuaria (Conjunto de agentes públicos y privados que realizan el amplio número de operaciones que integran la oferta de servicios del puerto) como un todo, compatibilizando los intereses contrapuestos de los agentes privados para fomentar el crecimiento portuario bajo parámetros de sostenibilidad (Ayuso *et al*, 2007).

1.1 La Sostenibilidad en el Sistema Portuario de Titularidad Estatal Español.

El Sistema Portuario de Titularidad Estatal (SPTE) español, está formado por el Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) y las Autoridades Portuarias (AAPP). El OPPE coordina y controla 28 AAPP que gestionan 46 puertos de interés general. Las AAPP son organismos públicos que gestionan los puertos de interés general y dependen de la Administración Central del Estado, a través del Ministerio de Fomento, y dentro de este dependen de la Secretaría General de Transportes. En la figura 1 se detallan las 28 AAPP españolas y el organigrama del SPTE español.

Figura 1 - Sistema Portuario de Titularidad Estatal Español, Organismos que lo componen y Organigrama



Las AAPP tienen la misión de la defensa del interés general en el desarrollo de la política portuaria, como consecuencia de realizar una actividad de titularidad pública, tal y como está indicado en la legislación española. La misión de las AAPP es maximizar los beneficios sociales, a través de la optimización de las condiciones de movilidad de mercancías y personas, el desarrollo económico y social de la zona económica a la que sirve cada Autoridad Portuaria (AP), contribuyendo con su gestión permanente a la reducción del coste de las importaciones y hacer más competitivas las exportaciones (Pontet, 2002). El cumplimiento de la misión de las AAPP, pasa por una actividad proactiva desde el punto de vista de la generación de infraestructuras como de la prestación de servicios portuarios eficientes y eficaces (Giner *et al.* 2007-1).

Los conceptos generales de la política ambiental de aplicación a los puertos de interés general españoles deben 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 Unión Europea. 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 está orientada a:

- La conservación, protección y 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.

La legislación aplicable al SPTE español 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 debe evaluarse 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 de las AAPP.

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 la aportación de 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.

Tal y como se ha expuesto anteriormente, el SPTE español establece que la gestión económica de los puertos de interés general debe realizarse en un marco de desarrollo sostenible que vele por la protección y conservación ambiental, y por la adecuada integración de los puertos en su entorno. El SPTE consciente de la importancia de la gestión ambiental, tiene establecido dentro de su Mapa Estratégico del Cuadro de Mando Integral, una línea estratégica relacionada con el medio ambiente (Integración con el entorno), con objeto de realizar un seguimiento a los distintos objetivos estratégicos y operativos asociados con la línea estratégica del medio ambiente (Giner et al. 2007-2).

La gestión sostenible dentro del SPTE español puede entenderse 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).

1.2 La Triple Realidad Portuaria

De acuerdo con el contexto político y legislativo referido, parece clara la necesidad de introducir los principios del desarrollo sostenible en la planificación, construcción y explotación de los puertos de interés general. El transporte marítimo es un eslabón de las redes de transporte responsables de la transferencia de mercancías y personas, siendo el medio más respetuoso con el medio ambiente.

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, mediante una triple realidad portuaria (Ayuso *et al.*, 2006):

- 1) 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 por los puertos, se haga asegurando la sostenibilidad del conjunto de la cadena.
- 2) Los puertos son infraestructuras civiles de carácter local cuya construcción, y conservación puede conllevar 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.
- 3) Por último 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, estibadoras 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 pueden generar impactos ambientales que son previamente evaluados y posteriormente controlados.

La gestión sostenible 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 (Crespo y Ripoll, 1998).

2. LA INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL. ASPECTOS A CONSIDERAR EN LAS CUENTAS ANUALES

Las AAPP con el fin de desarrollar una correcta gestión del medio ambiente deben ser capaces de armonizar una doble vertiente, una relacionada con la elección de los instrumentos de gestión medioambiental a implantar y la otra referida a la comunicación de dicha gestión (AECA, 2005).

Respecto a las herramientas que facilitan la gestión en los puertos, cabe destacar la UNE 150103 para la implantación de sistemas de gestión medio ambiental, así como el sistema de indicadores ambientales portuarios desarrollado por el OPPE denominado INDAPORT (INDAPORT, 2003).

Respecto a las herramientas que permiten comunicar la información medioambiental las organizaciones disponen de instrumentos tales como la memoria medioambiental, el informe de responsabilidad social corporativa o la presentación a premios y reconocimiento públicos, los cuales están regulados en ocasiones parcialmente. Sin embargo la inclusión de información medioambiental en los informes financieros (Cuentas Anuales), se encuentra regulada con mayor detalle a través de la Resolución 6389 de 25 de marzo de 2002, del Instituto de Contabilidad y Auditoria de Cuentas (ICAC), que aprueba normas para el reconocimiento, valoración e información de los aspectos medioambientales en las cuentas anuales (ICAC, 2002).

Según la Legislación Mercantil española, la presentación de las Cuentas Anuales es una obligación que tienen todas las empresas. Esta presentación se encuentra estandarizada en sus contenidos de acuerdo con lo establecido en la parte Cuarta del Plan General de Contabilidad (RD 1643/1990).

En este nuevo escenario, donde la información económico-financiera debe incluir la variable medioambiental, surge la Resolución del ICAC 6389 de 25 de marzo de 2002. Dicha Resolución desarrolla los aspectos relativos a la contabilidad medioambiental, en el sentido de hacer obligatoria la incorporación en las Cuentas Anuales de las empresas, de toda información significativa en relación con la prevención, reducción y reparación del impacto medioambiental derivado de su actividad.

Dadas las repercusiones financieras que esta situación tiene en las empresas, la contabilidad suministra información económica a terceros ajenos a través de las Cuentas Anuales; informando sobre las obligaciones y contingencias medioambientales que afectan o pueden afectar en el futuro a la posición financiera.

Esta Resolución es de aplicación, con carácter general, para el reconocimiento, valoración e información de las cuestiones medioambientales que sean necesarias para que las Cuentas Anuales individuales y, en su caso, consolidadas, ofrezcan la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados.

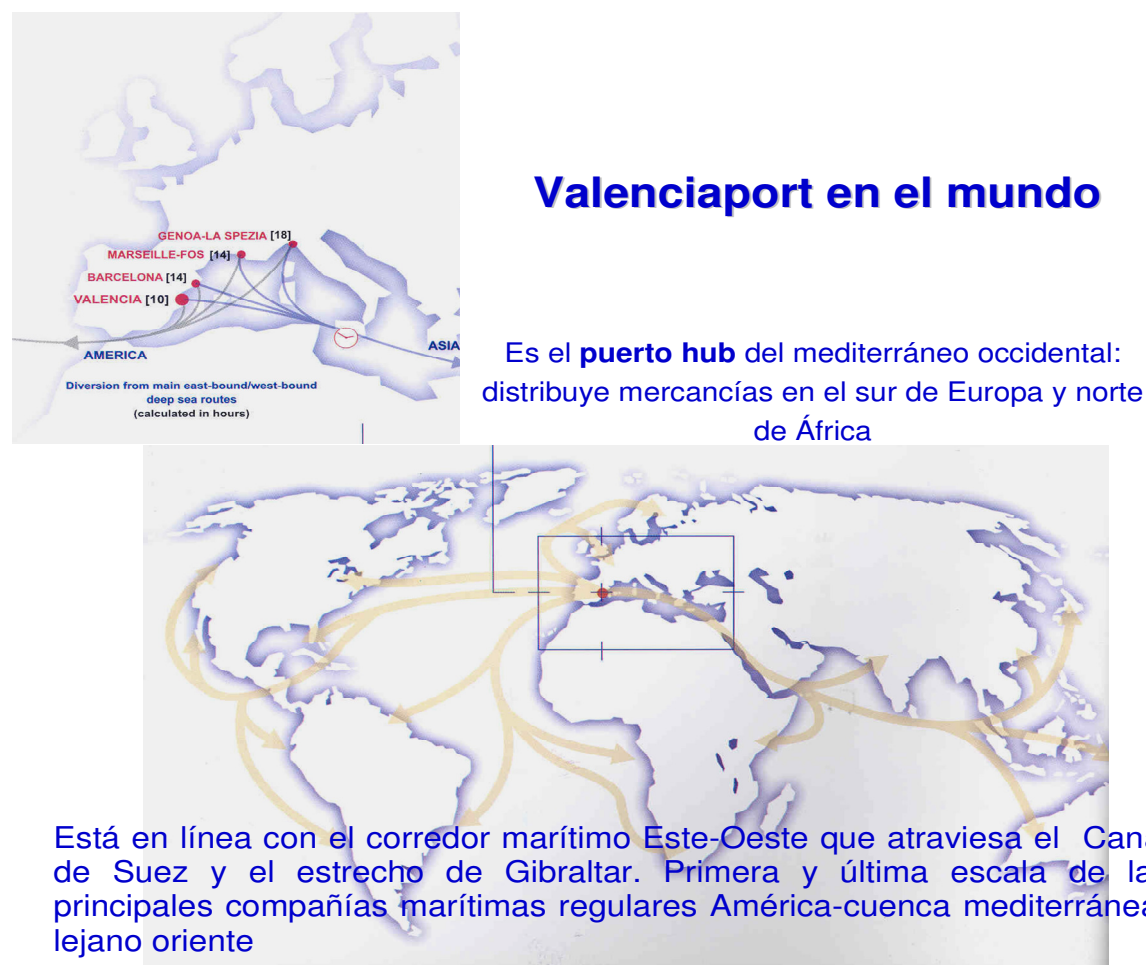
A los efectos de la información a incorporar en las Cuentas Anuales, se consideran responsabilidades de naturaleza medioambiental las obligaciones actuales que se liquidarán en el futuro, surgidas por actuaciones de la empresa para prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente.

Las Cuentas Anuales deben contener, respecto a los aspectos medioambientales, información sobre: ingresos, subvenciones, gastos de explotación, gastos extraordinarios, inmovilizaciones materiales e inmateriales, proyectos y obras con declaración de impacto ambiental y sin declaración de impacto ambiental pero con repercusiones medioambientales, provisiones y contingencias, repercusiones fiscales y obligaciones de reparación del medio ambiente a largo plazo.

3. EL CASO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA (APV)

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV), es el organismo público responsable de la gestión y administración de tres puertos de titularidad estatal, los de Sagunto, Valencia y Gandia, situados a lo largo de 80 kilómetros en el borde oriental del Mediterráneo español. La APV dispone de unas instalaciones con más de 610 hectáreas de superficies operativas y más de 14 kilómetros de muelles para el atraque de buques, con calados de hasta 17 metros. La situación geoestratégica del Puerto de Valencia, tal y como mostramos en el figura 2, en el centro del arco del Mediterráneo Occidental, en línea con el corredor marítimo este-oeste que atraviesa el Canal de Suez y el Estrecho de Gibraltar, le posiciona como primer y último puerto de escala de las principales compañías marítimas de línea regular entre América, Mediterráneo-Mar Negro, Medio y Lejano Oriente.

Figura 2 - Autoridad Portuaria de Valencia en el eje Suez – Gibraltar de las rutas marítimas interoceánicas.



La APV ocupó en el año 2006 una posición destacada en el ranking de puertos de contenedores tanto a nivel mundial como en Europa, ocupando el puesto 37 a nivel mundial, y el 8º en Europa, como se desprende de los datos contenidos en la Tabla 1.

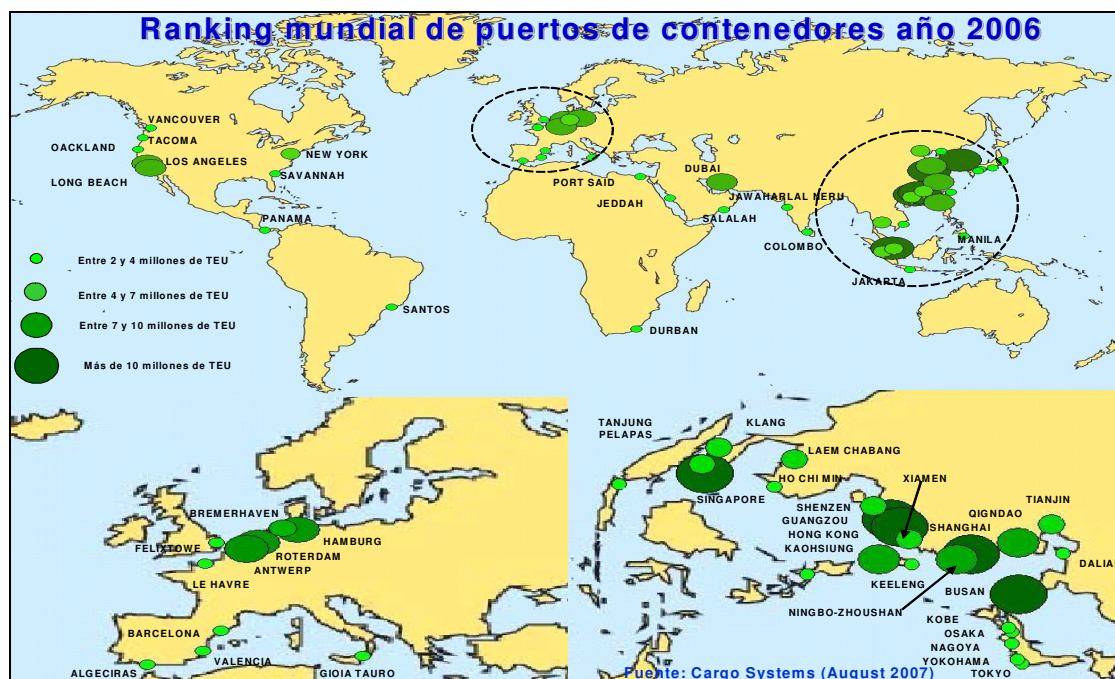
Tabla 1 - Tráfico de Contenedores en los puertos europeos (Datos en TEUs)

RANKING		PUERTO		TEUs	
2006	2005	Ciudad	País	2006	2005
1	1	Singapore	Singapore	24.800.000	23.190.000
2	2	Hong Kong	China	23.539.000	22.602.000
3	3	Shanghai	China	21.710.000	18.084.000
4	4	Shenzhen	China	18.469.000	16.197.000
5	5	Busan	South Korea	12.039.000	11.843.000
6	6	Kaohsiung	China-Taiwan	9.774.670	9.471.056
7	7	Rotterdam	Netherlands	9.700.000	9.287.000
9	8	Hamburg	Germany	8.900.000	8.100.000
14	12	Antwerp	Belgium	7.018.799	6.482.029
20	21	Bremerhaven	Germany	4.428.203	3.729.604
27	25	Algeciras	Spain	3.256.776	3.179.300
31	30	Felixstowe	UK	3.000.000	2.750.000
33	26	Gioia Tauro	Italy	2.938.176	3.160.981
37	37	Valencia	Spain	2.612.049	2.409.821
43	46	Barcelona	Spain	2.318.239	2.071.480
44	43	Osaka	Japan	2.231.630	2.094.277
45	54	Vancouver	Canada	2.207.748	1.767.379
46	53	Durban	South Africa	2.198.600	1.898.483
47	52	Savannah	US	2.160.168	1.901.506
48	42	Le Havre	France	2.130.000	2.100.000
49	44	Keelung	Cina-Taiwan	2.128.815	2.091.458
50	47	Tacoma	US	2.067.168	2.066.447

Fuente: Cargo Systems (August 2007)

En la figura 3 se muestran gráficamente los datos correspondientes al tráfico de contenedores a nivel mundial del ejercicio 2006, donde se evidencia la posición destacada que ocupa la APV en el Mediterráneo y Europa.

Figura 3 - Ranking Mundial de puertos de Contenedores del año 2006. (Elaboración propia)



3.1 Política Y Memoria Ambiental De La Apv

La APV se caracteriza por estar a la vanguardia en cuanto a temas de gestión dentro del SPTE, prueba de ello es que el Consejo de Administración de la APV en abril del año 2000 definió y aprobó la Política Medioambiental de la APV. En el citado documento “La APV se compromete a desarrollar un sistema de gestión ambiental que, además de integrar en las responsabilidades de la gestión sostenible a todos los componentes de su Organización, difunda y extienda la necesidad de asumir este compromiso ético a todas las empresas implantadas en el dominio público que gestiona y haga partícipe de esta Política Ambiental a clientes, proveedores, organismos oficiales y demás empresas del sector”.

La Política Ambiental de la APV, aprobada en abril de 2000 por su Consejo de Administración, se concreta en: 1) Integrar las consideraciones medioambientales en los procesos de planificación, ordenación, gestión y conservación del dominio público portuario. 2) Analizar y evaluar sistemática y periódicamente las actividades, productos y servicios de la APV que puedan interactuar con el medio ambiente. 3) Racionalizar el consumo de recursos naturales y energía. 4) Cumplir con los requisitos legales medioambientales que le sean de aplicación, intentando, en cuanto sea posible, ir más allá de lo estrictamente reglamentario. 5) Prevenir y minimizar las emisiones, los vertidos, el ruido y los residuos generados como consecuencia de su actividad. 6) Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad. 7) Facilitar una adecuada formación y sensibilización al personal que favorezca el desarrollo de la presente Política Ambiental.

El Consejo de Administración de la APV, también aprobó que se redactaran memorias medioambientales periódicas que contengan una revisión de las actuaciones medioambientales y sean difundidas para su conocimiento en toda la Comunidad Portuaria.

3.2 La Contabilidad Y La Información Medioambiental

Las Cuentas Anuales deben contener información de los aspectos medioambientales. En este sentido, dado que la información sobre medio ambiente se encuentra mucho más desglosada en la Contabilidad de Costes (a través de los centros de costes medioambientales), la Contabilidad Financiera seguirá con la línea de trabajo que tiene encomendada, codificando y registrando las cuentas que reflejen aspectos medioambientales (ingresos, gastos y cuentas de activo y pasivo) con el fin de realizar agrupaciones o desgloses que permitan un análisis más detallado de la información y por tanto mejorar el proceso de toma de decisiones, todo ello apoyándose también en la Contabilidad de Gestión.

La Contabilidad de Gestión, entendida como una visión más amplia de la Contabilidad de Costes, es un instrumento dinámico que debe adaptarse a las características de las organizaciones (Ripoll & Requena, 2005).

La APV en la evolución de su Contabilidad de Costes, al igual que señalan Neumann et al. (2004), ha trabajado con los centros de costes como elementos aglutinadores de información económica y estadística, incorporando también información relativa al personal asignado al centro de coste, unidades de obra, etc.

3.3 La Memoria De Las Cuentas Anuales

En la Memoria de las Cuentas Anuales de la APV, existen tres apartados con una indicación específica a la gestión medioambiental, el apartado normas de valoración, el de situación fiscal y el apartado información sobre medio ambiente.

Por lo que respecta al apartado normas de valoración, la Memoria de las Cuentas Anuales de 2005 de la APV (las cuentas anuales completas se encuentran publicadas en la página: www.valenciaport.com) ya reflejaba información en el mismo, no obstante, en la Memoria del ejercicio 2006, se han realizado

algunas mejoras para ampliar su contenido en los aspectos referidos a inmovilizado material, gastos medioambientales y provisiones medioambientales.

En el apartado situación fiscal, de la Memoria de las Cuentas Anuales del 2005 de la APV ya se reflejaba información medioambiental. Los avances han ido en la línea que en el caso de practicarse deducciones se indican de forma expresa y detallada.

Por lo que respecta al apartado información sobre medio ambiente, es el que se encuentra dedicado específicamente a la información medioambiental y el más extenso. En la memoria de las Cuentas Anuales del 2005 de la APV (Autoridad Portuaria de Valencia, 2006) ya se refleja la información dentro de dicho apartado, no obstante, se ha considerado interesante la realización de propuestas para mejorar y /o en su caso ampliar su contenido en una serie de aspectos. Estas propuestas se incorporan en varias fases, tal y como se muestra a continuación:

Fase I: Propuestas de mejora que se incorporaron en las Cuentas Anuales del ejercicio 2006 de la APV (Autoridad Portuaria de Valencia, 2007):

1. Es relevante que el Departamento de Medio Ambiente y el Departamento Económico-Financiero aúnen los criterios para considerar qué es una partida medioambiental (Ejemplo: limpieza ordinaria de las aguas) y qué no lo es.
2. La memoria actualmente indica: “....., la APV tiene implantados sistemas de gestión de los residuos generados en los puertos gestionados por la APV, así como control de calidad de las aguas y otras actuaciones ambientales, que permiten minimizar los posibles impactos sobre el medio ambiente tales como el control de emisión de partículas que puedan sedimentar, producidas en las operaciones de carga y descarga de productos pulverulentos. La APV dispone de un Departamento de Medio Ambiente y de un Centro de Transferencia de Residuos (CTR) para la gestión de los residuos”. Esta información ha mejorado y se ha visto ampliada indicando la existencia de un Departamento de Medio Ambiente y la existencia del Centro de Transferencia de Residuos (CTR).
3. En la memoria de las Cuentas Anuales de 2006 también se facilita información sobre diversos proyectos internacionales en los que participa la APV para la mejora de la gestión medioambiental, así como también se informa de las publicaciones que realiza periódicamente la APV para trasladar todas las experiencias en gestión ambiental (Boletín Medioambiental, Memoria Ambiental, Guía de buenas prácticas para el transporte terrestre, así como una Guía de aves del puerto de Valencia). También se facilita información de las actuaciones realizadas durante el ejercicio para el desarrollo y confección de toda la documentación y las actuaciones necesarias para la obtención de la certificación ISO14001 (AENOR, 2004).
4. Se incluye a partir de las Cuentas Anuales del ejercicio 2006 información sobre las inversiones en inmovilizaciones inmateriales y materiales relacionadas con la mejora del medio ambiente. Facilitando un detalle de los movimientos registrados durante el ejercicio en las inmovilizaciones inmateriales y materiales medioambientales.
5. Se ha tratado en la medida de lo posible de conectar la información de la nota 22 de la Memoria de las Cuentas Anuales del ejercicio 2006 de la APV con la Memoria Ambiental de la misma. Incluso en ocasiones es interesante en la Memoria de las Cuentas Anuales, desglosar aquellas que sean relevantes o bien se puede hacer referencia en dicha Memoria a la Memoria Ambiental y que se encuentren en esta última desglosadas.

6. También se ha incorporado información acerca de los ingresos y bonificaciones que se generan por actividades medioambientales en la APV.
7. Se incorpora información sobre los costes y gastos relacionados con la mejora del medio ambiente, ver tabla 2. Siendo para la preparación de los datos de este apartado de vital importancia la Contabilidad de Gestión que utiliza la APV.

Tabla 2 - Costes y gastos de la APV del ejercicio 2006 y 2005, relacionados con la mejora del medio ambiente. Fuente: Cuentas Anuales de la Autoridad Portuaria de Valencia del ejercicio 2006

GASTOS Y COSTES MEDIOAMBIENTALES	EJERCICIO 2006	EJERCICIO 2005
GASTOS DE PERSONAL:	189.199,89	134.231,37
<i>Sueldos y salarios</i>	142.510,07	95.701,84
<i>Seguridad Social a cargo de la empresa</i>	37.221,06	25.311,27
<i>Otros gastos sociales</i>	9.468,76	13.218,26
DOTACIONES PARA AMORTIZACIONES :	148.308,75	120.490,65
OTROS GASTOS:	614.462,64	511.984,35
<i>Reparaciones y conservación</i>	72.543,63	66.964,13
<i>Servicios de profesionales independientes</i>	227.155,32	89.941,24
<i>Publicidad, propaganda y relaciones públicas</i>	18.317,41	7.734,73
<i>Suministros y consumos</i>	11.695,88	1.484,47
<i>Otros servicios y otros gastos</i>	284.750,40	345.859,78
TOTAL GASTOS Y COSTES MEDIOAMBIENTALES	951.971,28	766.706,37

8. Asimismo se facilita información sobre las provisiones relacionadas con esta temática. Finalmente también se ha introducido información sobre las subvenciones medioambientales, distinguiendo entre subvenciones de capital y de explotación. Indicándose, en el caso de estar vinculadas a diversos proyectos realizados, a cual de ellos se ha destinado.

Fase II: Propuestas que se están analizando y que se prevé que se incorporen en las Cuentas Anuales del ejercicio 2007 y siguientes de la APV:

1. La memoria actualmente indica: “... La Entidad tiene implantados sistemas de gestión de los residuos producidos, ...”, no obstante, no se indica ninguna otra información referente a la gestión de los residuos producidos. Se pretende incorporar la información relativa al tipo de residuos generados de forma individual, así como los costes de su tratamiento en la Memoria de las Cuentas Anuales haciendo referencia a que una información detallada sobre los mismos puede encontrarse en la Memoria Ambiental.

En este mismo sentido los datos que se muestran en la Memoria de las Cuentas Anuales se está estudiando complementarlos con datos con información de unidades físicas (m^2 , m^3 , litros, Kg., Kw., etc.), habilitando campos adicionales en las bases de datos de la Contabilidad de Gestión para recoger esa información. Esto permitirá obtener información para la toma de decisiones y por tanto la gestión, tanto en

términos económicos como físicos. Con la obtención de los indicadores se podrá determinar la evolución seguida por la APV en cuanto a la gestión del medio ambiente.

2. Actualmente, no se reflejan datos relativos a la inversión en formación del personal en cuestiones medioambientales. Se está trabajando para incluir dicha información con el fin de poder elaborar indicadores relativos a costes medioambientales del personal. (Como por ejemplo podría ser: formación de personal en temas medioambientales/plantilla media).
3. Respecto a los elementos del inmovilizado material e inmaterial, actualmente se refleja su clasificación, importe, amortización acumulada, dotación anual y el neto. Esta información se está tratando de ampliar, tal y como se recoge en la Resolución del ICAC, indicando el destino y el uso de dichos bienes en las distintas actividades de gestión medioambiental realizadas por la APV.
4. También se está trabajando para incorporar información referida a proyectos de inversión realizados y/o en ejecución con Declaración de Impacto Ambiental. En este sentido, se están buscando los cauces para que todos los departamentos implicados (Departamento de Infraestructuras y Departamento de Medio Ambiente) faciliten la información necesaria al Departamento Económico-Financiero para incorporarla en la memoria de las Cuentas Anuales.
5. Por último se está estudiando incluir una tabla con información individualizada sobre cada proyecto de inversión susceptible de seguimiento medioambiental, con el fin de conocer los datos relativos a las distintas fases del mismo: fase anterior a la ejecución de la obra (estudios de impacto medioambiental), fase de ejecución/construcción de la obra, fase de explotación y posterior mantenimiento.

4. MEMORIAS DE SOSTENIBILIDAD

La redacción de Memorias de Sostenibilidad, basada en las recomendaciones de la Global Reporting Initiative (GRI, 2006), 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.

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 definición, implantación y mejora de un Sistema de Indicadores fiable y operativo, que facilite, tanto a la propia AP 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, integrándolo en su proceso de planificación estratégica y operativa derivando en una herramienta práctica de dichos sistemas.

Los resultados que se proponen 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 análisis y mejora 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 objetivos estratégicos y operativos de las líneas estratégicas del Mapa Estratégico de una AP (Aparisi, *et al.* 2004), o como resultado de un proceso de internalización de los elementos del desarrollo sostenible que puedan tener consecuencias relevantes para el desarrollo de la AP.

4.1 Memorias de Sostenibilidad en Puertos: Proyecto MESOSPORT

La APV está participando en el proyecto MESOSPORT (Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad en el SPTE español), financiado por el Programa PROFIT del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, que se centra en definir de forma general los organismos y asociaciones que se ocupan de la Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y la elaboración de Memorias de Sostenibilidad.

El proyecto MESOSPORT, actualmente, consta de dos fases, que seguidamente se describen.

4.1.1 Proyecto MESOSPORT 2006

El Proyecto MESOSPORT se inició en el ejercicio 2006, y finalizó en diciembre de ese mismo año, con la colaboración de la Fundación FEPORTS como socio y ejecutado por la APV. Este proyecto se realizó con la finalidad de desarrollar una guía que recogiera una metodología de elaboración de Memorias de Sostenibilidad común para el Sector Portuario.

En cuanto a las actividades a realizar en el proyecto para el desarrollo de la guía, destacar que se plantearon una serie de tareas para obtener información sobre las actuaciones ambientales que se estaban realizando por los diferentes puertos. Se realizó una búsqueda de información en las páginas webs de los puertos españoles para conocer el estado del arte de las buenas prácticas ambientales y tecnologías limpias utilizadas en los puertos.

Tras haber llevado a cabo la primera búsqueda de información, se confeccionó una encuesta para ser enviada a las diferentes AAPP españolas. Esta encuesta se realizó con la finalidad de conocer la situación de los puertos en la elaboración de memorias de sostenibilidad y responsabilidad social corporativa. Esta encuesta se utilizó como instrumento eficaz en la toma de decisiones para el diseño de los indicadores adecuados al Sector Portuario. La encuesta se envió a 28 AAPP españolas y se recibieron ocho encuestas contestadas.

A continuación, se realizó una búsqueda de información en las diferentes webs de los puertos internacionales para conocer el estado del arte y la metodología empleada para la confección de Memorias

de Sostenibilidad. Se estudió la posibilidad de utilizar indicadores representativos en el sector marítimo portuario en los ámbitos social, económico y ambiental. Con ello se pretendía ampliar la información necesaria para la confección de la guía de elaboración de Memorias de Sostenibilidad en el Sector Portuario.

Para la redacción de Memorias de Sostenibilidad en el Proyecto MESOSPORT 2006 se desarrolló una propuesta de índice de la metodología a seguir y se identificaron los indicadores de sostenibilidad (económicos, ambientales y sociales) necesarios para la confección de la Guía.

Una de las actuaciones más laboriosas del proyecto MESOSPORT 2006 fue el desarrollo de una batería de indicadores. Para ello se han analizado los siguientes referentes en la materia:

- Global Reporting Initiative (GRI)
- Cuadro de Mando Integral (CMI)
- Sistema de Indicadores Ambientales para el Sistema Portuario Español (INDAPORT)
- Environmental Performance Indicators
- Indicadores específicos de puertos nacionales y europeos
- Indicadores del Observatorio Portuario de la Generalitat Valenciana.

Para finalizar, desde el marco de este proyecto, se propusieron una serie de indicadores que fueron valorados positivamente por las AAPP de la Comunidad Valenciana (AAPP de Alicante, Castellón y Valencia).

4.1.2 Proyecto MESOSPORT 2007

Para evolucionar en el desarrollo de las actuaciones propuestas en el Proyecto MESOSPORT 2006, se decidió involucrar diversas organizaciones en la puesta en marcha del proyecto. Por esta razón, se cuenta con la participación de dos nuevos socios en el proyecto MESOSPORT 2007: La Autoridad Portuaria de A Coruña y la Universitat de València. En este nuevo proyecto, las Autoridades Portuarias de Valencia y A Coruña testarán en sus puertos los indicadores desarrollados en el proyecto, adaptándolos a la realidad portuaria. En este proyecto, ambas Autoridades Portuarias cuentan con la colaboración de la Universitat de València y la Fundación FEPORTS; estando el proyecto financiado con fondos del Programa PROFIT.

La planificación de las tareas preestablecidas para el desarrollo del proyecto se enmarca desde el 1 de marzo del año 2007 hasta el 31 de marzo del 2008. El trabajo previsto para el desarrollo del proyecto se estructura en las siguientes tareas:

1. Diseño de una metodología para la redacción de Memorias de Sostenibilidad en el sector portuario.

Está previsto realizar las siguientes actuaciones:

- 1.1. Revisión de los indicadores propuestos en el proyecto MESOSPORT 2006.
- 1.2. Definición de la metodología a seguir para el desarrollo de Memorias de Sostenibilidad por parte de las AAPP.
- 1.3. Testar los indicadores propuestos, en las Autoridades Portuarias de Valencia y A Coruña.

- 1.4. Celebración de una reunión informativa para la presentación del borrador de la Guía.
- 1.5. Corrección de la metodología una vez realizado el testado de los indicadores y celebrada la reunión informativa.

2. Diseño y publicación de la Guía.

En esta tarea se pretende diseñar y publicar la guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad. Se ha previsto la publicación de 500 ejemplares de la guía, con objeto de difundir el proyecto.

3. Difusión del proyecto.

Para el desarrollo del proyecto y su posterior implantación en el SPTE español, es necesaria la divulgación del desarrollo y de los resultados del proyecto.

5. CONSIDERACIONES FINALES.

Con la mejora de la información ambiental y otras actuaciones, la APV está realizando un proceso continuo de transparencia en la información. El beneficio que está obteniendo es, por un lado a nivel económico y medioambiental, beneficio que se deriva del valor intrínseco de la APV, la cual se verá favorecida por el incremento de la competitividad que se traducirá en mejoras de la actuación medioambiental, reducción del coste operacional, mejor actuación financiera y reducción de riesgos medioambientales. Por otra parte a nivel social, dado el mayor interés que suscita la preservación y mejora del medio ambiente en la sociedad, una mejora en la imagen y en la relación con aquellos partícipes que por su proximidad pudieran sentirse más involucrados en las actividades que las organizaciones lleven a cabo en materia medioambiental.

Para finalizar resaltar que mediante el proyecto MESOSPORT el SPTE español podrá disponer de una guía que recoja una metodología de elaboración de Memorias de Sostenibilidad común para el Sector Portuario.

6. BIBLIOGRAFIA

AECA (2005): “La Contabilidad de Gestión Medioambiental”. Serie Principios de Contabilidad de Gestión.

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

AENOR (2004): UNE 150103:2004 “Sistemas de gestión ambiental. 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”.

APARISI CAUDELI, J. A., GINER FILLOL, A, MAGANTO LÓPEZ, J & RIPOLL FELIU, V. (2004) “Caso práctico: la planificación estratégica y la implantación del Cuadro de Mando Integral del Sistema Portuario Español”. HARVARD – DEUSTO Finanzas & Contabilidad, número 63, enero-febrero 2004.

AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA (2006): “Cuentas Anuales del ejercicio 2005”.
www.valenciaport.com

- (2007): “Memoria Medioambiental 2006”.

- (2007): “Cuentas Anuales del ejercicio 2006”. www.valenciaport.com

AYUSO MOYA, A., CRESPO SOLER, C, GINER FILLLOL, A. AND RIPOLL FELIU, V. (2006)
“La información medioambiental en las cuentas anuales: el caso de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV)”. II Encuentro Técnico de Puertos del Mediterráneo, Valencia, 26 y 27 de octubre de 2006.

AYUSO MOYA, A., CRESPO SOLER, C, GINER FILLLOL, A. AND RIPOLL FELIU, V. (2007)
“Integrating environmental information in the annual report: the case study of “the Valencia Port Authority (VPA)”. 30 th Annual Congress of the European Accounting Association (EAA), Lisbon, 24 - 27 abril 2007.

CRESPO SOLER, CRISTINA y RIPOLL FELIU, VICENTE. (1998). “Costes derivados de la gestión medioambiental”. Técnica Contable. Año L. número 591. Marzo. Pp 169 a 180.

CARGO SYSTEM (2007) TOP 100 Container Ports 2006. August 2007 56 - 57.

COLOMER FERRÁNDIZ, J. V., INSA FRANCO, R., REAL HERRÁIZ, J (2006). El arco Mediterráneo español y las infraestructuras del transporte Congreso ITAM – Infraestructuras del Transporte en el arco Mediterráneo, Valencia 29 y 30 de noviembre de 2006.

EUROPEAN SEA PORTS ORGANIZATION (ESPO) (2003): “Environmental code of Practice. September, Brussels.

GINER FILLLOL, ARTURO, PONTET UBAL, NORMA Y RIPOLL FELIU, VICENTE. (2007 - 1)
“Interacción entre plan estratégico y contabilidad de costes en la Autoridad Portuaria de Valencia”. 1er Congreso Transatlántico de Contabilidad, Auditoría, Control de Gestión, Gestión de Costos y Globalización y X Congreso del Instituto Internacional de Costos. Lyon, Francia, del 13 al 15 de junio de 2007.

- (2007 - 2) “Importancia de la contabilidad de gestión en el despliegue del plan estratégico en la Autoridad Portuaria de Valencia”. XIV Congreso AECA, Valencia, España, del 19 al 21 de septiembre de 2007.

GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI). 2000-2006 (2006). “Guía para la elaboración de Memorias de Sostenibilidad” (G3). Versión 3.0. www.globalreporting.org

INSTITUTO DE CONTABILIDAD Y AUDITORIAS DE CUENTAS (ICAC) (2002): Resolución 6389 de 25 de marzo. Normas para el reconocimiento, valoración e información de los aspectos medioambientales en las cuentas anuales (BOE de 4 de abril de 2002).

INDAPORT (2003): “Sistemas de indicadores ambientales desarrollado por el Organismo Público Puertos del Estado”.

NEUMANN, BRUCE R; GERLACH, JAMES H; MOLDAUER, EDWIN; FINCH, MICHAEL Y OLSON, CHRISTINE (2004). "Cost Management Using ABC for IT Activities and Services". Management Accounting Quarterly. Fall. Vol. 6.

PONTET UBAL, N. (2002). "Relevancia del costo del transporte en el comercio exterior". VIII Congreso del Instituto Internacional de Costos. I Congreso de la Asociación Uruguaya de Costos. Punta del Este (Uruguay) noviembre 2002.

REAL DECRETO 1643/1990, de 20 de diciembre por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad (PGC).

RIPOLL FELIU, V. y REQUENA, A. (2005). Puntos débiles de la presupuestación y su impacto en la competitividad de la empresa. Harvard Deusto Finanzas & Contabilidad. julio-agosto. Nº 66. Pp. 43-49.