

**SECTOR PORTUARIO: UTILIZACION DE LINEAMIENTOS GRI
A NIVEL MUNDIAL Y SITUACIÓN EN ARGENTINA***

Lucía Andrea Sarro

Lucía Andrea Sarro

- ❖ Contadora Pública (UNS)
- ❖ Aspirante al título de Magíster en Administración Universidad Nacional del Sur

* Sobre la base del trabajo presentado en la XXXVI Jornadas Universitarias de Contabilidad y V Jornadas Universitarias Internacionales de Contabilidad Facultad de Ciencias Económicas Universidad de Buenos Aires 4, 5 y 6 de Noviembre de 2015

**SECTOR PORTUARIO: UTILIZACION DE LINEAMIENTOS GRI
A NIVEL MUNDIAL Y SITUACIÓN EN ARGENTINA**

SUMARIO

Palabras clave – Key words

Resumen – Abstract

- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. INICIATIVAS PARA REPORTAR EN EL AMBIENTE PORTUARIO**
- 3. MEMORIAS DE SOSTENIBILIDAD EN PUERTOS DEL MUNDO**
- 4. SITUACIÓN EN ARGENTINA**
- 5. CONCLUSIONES**
- 6. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS**

PALABRAS CLAVE:

Puertos; Memorias de Sostenibilidad; desarrollo sostenible; responsabilidad social

KEY WORDS

Harbours – Sustainability Reports – Sustainable Development – Social Responsibility

RESUMEN

Varios sectores económicos poseen cuestiones únicas relacionadas con la sostenibilidad a la hora de confeccionar sus Memorias de Sostenibilidad. Es por ello que necesitan una Guía propia que complemente las directrices generales de la Global Reporting Initiative (GRI).

En este sentido, GRI ha creado distintos grupos de trabajo, compuestos por diversos expertos voluntarios provenientes de distintos puntos geográficos del mundo, con el objetivo de desarrollar una Guía propia para cada sector. Hasta el momento, estos grupos han establecido 10 Guías sectoriales: (1) Operadores Aeroportuarios; (2) Construcción y Bienes Raíces; (3) Utilidades Eléctricas; (4) Organizadores de Eventos; (5) Servicios Financieros; (6) Procesamiento de Alimentos; (7) Medios de Comunicación; (8) Minería y Metales; (9) ONG; y (10) Petróleo y Gas.

Los puertos, por el impacto que generan en las distintas ciudades donde desarrollan sus actividades y sus problemáticas específicas, deberían contar con una Guía propia, tal como ya lo hacen los aeropuertos, por ejemplo. Sin embargo, y más allá de este vacío, han existido múltiples iniciativas para reportar en el sector portuario a nivel mundial.

En el presente trabajo se expondrán los resultados de un estudio exploratorio realizado sobre Memorias de Sostenibilidad de los principales puertos del mundo, con el objetivo de analizar y conocer la utilización de la Guía en el sector portuario, como así también, identificar y proveer un marco de referencia para un mayor desarrollo en puertos argentinos, donde todavía existe un amplio camino por recorrer. Esto es porque a la fecha existe un solo reporte realizado

bajo las directrices GRI, y proveniente de una concesionaria de terminales de capitales privados.

Las principales conclusiones alcanzadas son las siguientes: (1) algunos puertos metropolitanos reportan bajo los lineamientos GRI, mientras que otros no siguen directrices de ningún tipo, o solamente reportan sus estados financieros; (2) aquellos puertos que realizan Memorias de Sostenibilidad bajo los lineamientos GRI, no siguen un patrón determinado en cuanto a estilos, periodicidad, denominación de los informes, análisis de stakeholders o de materialidad, entre otros aspectos; (3) En Argentina, la temática es aún de carácter incipiente y se enfoca principalmente en el aspecto medioambiental.

ABSTRACT

Several economic sectors face unique sustainability issues when they set out to prepare their sustainability reports. That is why they need a special Guide to supplement the general guidelines provided by the Global Reporting Initiative (GRI) Harbours, due to the impact they generate in the different cities where they operate, should have a special Guide, as airports already have. Notwithstanding this absence, various initiatives have addressed issues related to the reporting of harbours worldwide.

In this paper we reveal the findings of an exploratory research on the sustainability reports of the main harbours worldwide, with the intention of analyzing the use of the GRI guidelines in the sector as well as identifying and proposing a framework for further development in the reporting of argentine harbours, where we have a long way to go yet. We have found only one report using the GRI guidelines; it belongs to a private licensee of terminals.

1. INTRODUCCIÓN

Varios sectores económicos poseen cuestiones únicas relacionadas con la sostenibilidad a la hora de confeccionar sus Memorias de Sostenibilidad. Es por ello que necesitan una Guía propia que complemente las directrices generales de la Global Reporting Initiative (GRI).

En este sentido, GRI ha creado distintos grupos de trabajo, compuestos por diversos expertos voluntarios provenientes de distintos puntos geográficos del mundo, con el objetivo de desarrollar una Guía propia para cada sector. Hasta el momento, estos grupos han establecido 10 Guías sectoriales: (1) Operadores Aeroportuarios; (2) Construcción y Bienes Raíces; (3) Utilidades Eléctricas; (4) Organizadores de Eventos; (5) Servicios Financieros; (6) Procesamiento de Alimentos; (7) Medios de Comunicación; (8) Minería y Metales; (9) ONG; y (10) Petróleo y Gas.

Los puertos, por el impacto que generan en las distintas ciudades donde desarrollan sus actividades y sus problemáticas específicas, deberían contar con una Guía propia, tal como ya lo hacen los aeropuertos, por ejemplo. Sin embargo, y más allá de este vacío, han existido múltiples iniciativas para reportar en el sector portuario a nivel mundial.

Algunos puertos alrededor del mundo realizan periódicamente Memorias o Reportes de Sostenibilidad, comenzando a experimentar sus ventajas. Distinta es la situación en los puertos latinoamericanos, donde el desarrollo sostenible es aún un tema emergente y está siendo abordado principalmente desde una perspectiva medio ambiental y, en contados casos, cubre la dimensión social. Mientras tanto en Argentina, la única administradora portuaria argentina (de capitales internacionales) que ha presentado su Reporte de Sustentabilidad 2012 es Terminales Río de la Plata S.A.¹ (TRP), ubicada en Puerto Nuevo, Buenos Aires.

Es por ello que, con el objetivo de analizar y conocer la utilización de la Guía en el sector portuario, a fin de proveer un marco para un mayor desarrollo de este tipo de informes en puertos argentinos, se expondrán los resultados de un estudio exploratorio realizado sobre Memorias de Sostenibilidad de los principales puertos

¹ Para más información: <http://www.visionsustentable.com.ar/blog/?p=6908#more-6908>. Consultado el 10/10/2014.

del mundo. A tales fines, se consultó la base de datos en línea de la GRI (Sustainability Disclosure Database); tesis de posgrado; y el motor de búsqueda Google.

Además del presente apartado introductorio, este trabajo se ha estructurado del siguiente modo: en primera instancia se describen las distintas iniciativas para reportar, mientras que en la sección 2 se incluye la metodología y conclusiones derivadas de un estudio exploratorio realizado en reportes de sostenibilidad de los principales puertos del mundo. En la sección 3 se realiza una breve descripción de los distintos aspectos analizados en la sección anterior, pero con respecto al Reporte de Sustentabilidad 2012 de TRP, dado que hasta ahora es el único (y el último) realizado en el ámbito portuario argentino bajo los lineamientos GRI. Por último, se exponen las consideraciones finales, contribuciones, y limitaciones, junto con posibles retos de investigación que merecen atención.

2. INICIATIVAS PARA REPORTAR EN EL AMBIENTE PORTUARIO

El desarrollo sostenible aún es un tema emergente en los puertos latinoamericanos y está siendo abordado principalmente desde una perspectiva medio ambiental y, en contados casos, cubre la dimensión social. La mayoría aún se encuentra amoldándose a las consecuencias del proceso de privatización de la década de los '90. Sin embargo, algunos operadores portuarios (empresas privadas que ofrecen el conjunto completo de servicios portuarios a nivel nacional)² o empresas autónomas del Estado³ ya realizan su Reporte de Sustentabilidad.

En Argentina, como en Latinoamérica, los puertos se encuentran aún en proceso de adaptación post privatización. Las preocupaciones enfrentan otras realidades tales como: más y mejor infraestructura para poder recibir barcos con una mayor cantidad de TEUS; mejores accesos viales y ferroviarios; problemáticas ambientales y sociales relacionadas al dragado; entre otras cuestiones.

En consecuencia, ningún puerto (organizado bajo la figura jurídica de ente público no estatal) ha publicado una Memoria de Sostenibilidad. Tampoco la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (ente público estatal en el cual recae el Puerto de Buenos Aires). La única administradora portuaria argentina (de capitales internacionales) que recientemente ha presentado su Reporte de

² Como por ejemplo: "Trabajos Marítimos S.A." (TRAMARSA) en Callao, o "Terminal Internacional del Sur" (Tisur S.A.) en Matarani (Arequipa), ambas de Perú.

³ Como por ejemplo: Empresa Portuaria ARICA, en Chile; y la Sociedad Portuaria de Santa Marta, en Colombia.

Documentos de Trabajo de Contabilidad, Auditoría y Responsabilidad Social

Sustentabilidad 2012, es Terminales Río de la Plata S.A., ubicada en Puerto Nuevo, Buenos Aires. La elaboración del reporte ha seguido los lineamientos que ofrece la GRI, en su versión G3.1, alcanzando un nivel de aplicación C.

No obstante, algunos puertos argentinos están comenzando, poco a poco, a darle relevancia a los impactos que generan en las ciudades en las que desarrollan sus actividades. Algunos de los máximos avances hasta el momento - en cuanto a exposición hacia el público de información económica, medioambiental y social- son los siguientes:

* El Consorcio de Gestión del Puerto de San Pedro que, en su página web, ha publicado un Informe de Gestión que abarca los años 2008-2012⁴ con los principales logros alcanzados en ese período; las sentencias emanadas del Honorable Tribunal de Cuentas de la Provincia de Buenos Aires (desde el 2005 al 2012), que contienen una resolución sobre los estados financieros de dicha institución⁵; y también, un informe de gestión del año 2013, con un resumen de dos páginas de las actividades realizadas a lo largo de ese año, como por ejemplo, el proceso de implementación de la norma ISO 14.001 (finalmente puesta en marcha durante el año 2014)⁶. Además, son mencionadas en su web algunas acciones de RSE para con sus empleados (como la entrega de material escolar, y novedades de acuerdos sindicales, por ejemplo).

* El Ente Administrador puerto Santa Fe (EAPSF) publica una Memoria Ambiental, aunque sin indicadores, donde únicamente se exponen sus actividades relacionadas con el medio ambiente, a partir del año 2011⁷. Además, en su página web publica acciones de RSE referidas por ejemplo a programas de visitas al puerto, adhesión a la típica “Noche de Museos”, entre otros eventos.

* El Ente Administrador del puerto de Rosario (ENAPRO) ha publicado en su página web los objetivos de su Programa Interfaz (el cual busca una mayor integración entre el puerto y la ciudad)⁸, y en su sección “Prensa” se informan los distintos eventos que organiza (cursos, conferencias, convenios, etc.).

* El Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca realiza varias acciones de RSE, las cuales son publicadas periódicamente en su página web y en redes sociales (como por ejemplo, visitas guiadas de escuelas e instituciones;

⁴ Disponible en: <http://www.puertosanpedro.gov.ar/archivos/file/Gestion2008-2012.pdf>. Consultado el 10/10/2014.

⁵ Disponibles en: <http://www.puertosanpedro.gov.ar/ampliado.php?ID=20110829105217>. Consultado el 10/10/2014.

⁶ Para más información: <http://www.puertosanpedro.gov.ar/archivos/noticias2013.pdf>. Consultado el 04/09/2015.

⁷ Disponible en http://www.puertosfe.com/media/memoria_ambiental_puerto.pdf. Consultado el 10/10/2014.

⁸ Extraído de: <http://www.enapro.com.ar/el-puerto-y-la-ciudad/>. Consultado el 05/09/2015.

donaciones a instituciones públicas; e implementación conjunta con la Bolsa de Cereales de la ciudad de Bahía Blanca, de un programa educativo para niños). También, en su página web se expone anualmente su Plan de Gestión Ambiental. En lo que se refiere a información de tipo económica, se exponen en “Anuarios” en versión papel, algunos indicadores (entre los cuales se pueden citar: principales destinos de exportaciones y cantidad de toneladas; variaciones porcentuales de mercaderías exportadas; rankings de productos más exportados de un año a otro).

Muy lejos de esta situación, a nivel internacional, la Unión Europea es pionera en esta temática: la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO⁹) dirigió en febrero de 1996 su primer relevamiento en 281 puertos de 15 países europeos, para conocer los problemas medioambientales más importantes que enfrentaban los puertos europeos en ese momento y para verificar el grado de aplicabilidad de las recomendaciones de su Código de Prácticas Medioambientales. En abril del 2005 se publicaron los resultados de un segundo estudio realizado en el 2004, con la colaboración de la Fundación EcoPorts¹⁰ y la asistencia de la Universidad de Cardiff. En este caso participaron 129 puertos y no solamente se abordaron temas medioambientales que estaban en juego para los puertos de la Unión Europea, sino que también se pudo establecer un benchmarking sobre el desempeño portuario medioambiental con respecto a los resultados de 1996 y se investigó sobre tendencias emergentes. Resulta interesante subrayar que un 69% de los encuestados ya publicaba información medioambiental en sus sitios web, mientras que un 43% producía y publicaba Reportes Anuales sobre el Medio Ambiente.

Posteriormente, en enero del 2010 la ESPO lanzó el proyecto Port PeRformance Indicators: Selection and Measurement¹¹ (PPRISM). El mismo fue cofinanciado por la Comisión Europea y tuvo una duración de 25 meses. Su objetivo era la cooperación entre el mundo académico y la industria portuaria en

⁹ Fundada en 1993 y con una secretaría permanente en Bruselas (Bélgica), representa a las autoridades portuarias, asociaciones portuarias y administraciones portuarias de los puertos marítimos de los Estados miembros de la Unión Europea (UE) y Noruega. ESPO también cuenta con miembros observadores en varios países vecinos de la UE. También, trabaja con una Asamblea General, un Comité Ejecutivo y 8 comités especializados. La organización promueve básicamente los intereses comunes de sus miembros en toda Europa: su misión es influir en las políticas públicas de la UE con el fin de lograr un sector portuario europeo seguro, eficiente y ambientalmente sostenible. Para más información: <http://www.espo.be>.

¹⁰ Desde 1994, la visión de EcoPorts ha sido la de crear una igualdad de condiciones en la gestión ambiental portuaria de Europa a través del intercambio de conocimientos y experiencias entre los profesionales portuarios que conforman su vasta red (servir al principio “puertos que ayudan a puertos”). En enero de 2011 se convirtió en una parte integral de la ESPO, siendo sus herramientas parte de los servicios que esta última provee a sus miembros, a través de una plataforma online (<http://www.ecoport.com>). Sus herramientas más conocidas hasta el momento han sido el SDM (Self Diagnosis Method) o checklist de autodiagnóstico en temas relacionados a la sostenibilidad, y el PERS (Port Environmental Review System) o sistema de evaluación ambiental portuaria.

¹¹ En castellano: Indicadores de Desempeño Portuario: Selección y Medición.

Documentos de Trabajo de Contabilidad, Auditoría y Responsabilidad Social

pos de la identificación de un conjunto de indicadores para poder medir el rendimiento del sector portuario. El resultado final fue la obtención de cinco categorías de desempeño: la tendencia del mercado y de su estructura, el impacto socio-económico, el medio ambiente, la cadena logística y el rendimiento operativo, y la gobernanza. Estas categorías fueron posteriormente utilizadas para construir el Port Performance Dashboard 2013¹², que buscaba reunir en un mismo tablero, datos sobre aproximadamente 79 puertos de 21 países europeos (Maigret, 2014).

Continuando con el proyecto PPRISM, comenzó en septiembre del 2013 el proyecto PORTOPIA (también dirigido por ESPO y cofinanciado por la Comisión Europea) que se focalizó en el estudio del desempeño de los sistemas administrativos de los puertos, y de los indicadores que los mismos producen. El objetivo más importante de esta iniciativa es la creación de una plataforma de conocimientos sobre sostenibilidad, para el aprendizaje y la mejora de toda la industria portuaria y sus stakeholders (Maigret, 2014).

En la actualidad existe un grupo de trabajo con asiento en la ciudad de Bruselas, conformado por integrantes de la IAPH y PIANC¹³, que se ocupa principalmente de brindar un esquema básico sobre aquellas tendencias en la construcción de reportes de sostenibilidad a nivel portuario y sus beneficios; de guiar el proceso de definición de objetivos y metas a la hora de realizar un reporte de este tipo; colaborar en la identificación de aquellos stakeholders más relevantes; y de definir indicadores específicos de la actividad para poder informar sobre el desempeño de la RSE y realizar benchmarking. Su último aporte ha sido una publicación que se titula “Sustainable Ports – A Guide for Port Authorities”¹⁴, cuyo propósito es el de crear conciencia acerca de las ventajas de implantar una filosofía “puerto verde” a través de herramientas y orientaciones que muestran cómo llevar a cabo medidas y estrategias ambientales proactivas. Cabe destacar también que este grupo de trabajo, junto a ESPO, ARUP¹⁵, varios puertos

¹² En castellano: Tablero de Desempeño Portuario.

¹³ The World Association for Waterborne Transport Infrastructure

¹⁴ En castellano: “Puertos Sustentables – Una Guía para Autoridades Portuarias”.

¹⁵ Empresa formada por diseñadores, planificadores, ingenieros, consultores y especialistas técnicos que ofrecen un amplio rango de servicios profesionales. Su última creación, desarrollada para reportar en puertos españoles se denomina SuPort (Sustainable Ports) y se trata de una herramienta desarrollada por su staff madrileño, que provee de un marco para la toma holística de decisiones en el ámbito portuario, para brindar apoyo al desarrollo de proyectos y comunicar resultados. Para más información: http://www.arup.com/News/2014_10_October/16_October_Participating_at_PIANC_WG174.aspx. Consultada el 01/09/2015.

individuales, y Transnet¹⁶ brindan su apoyo a GRI para el desarrollo de una guía sectorial¹⁷.

No se pueden dejar de citar algunas iniciativas españolas, por el avance que representan en estas cuestiones. A continuación se resumen sus aspectos más salientes (Maigret, 2014):

- El proyecto INDAPORT, que duró hasta el 31 de marzo del 2004 y cuyo objetivo fundamental fue el desarrollo de un "Cuadro de Mando" que utilizara el Sistema de Indicadores Ambientales específico para entornos portuarios, desarrollado por el Ente Público Puertos de Estado, la Autoridad Portuaria de Valencia y el Ministerio de Ciencia y Tecnología. Esta herramienta fue clave para la definición de estrategias acordes con la realidad medioambiental, facilitando la toma de decisiones en materia de política ambiental portuaria.
- El Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana (FEPORTS) inició en 2006 el proyecto MESOSPORT, financiado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio a través del programa PROFIT, y en el que participaron Puertos del Estado, las Autoridades Portuarias de A Coruña y Valencia, y colaboraron la Universitat de València, la Autoridad Portuaria de Gijón y la Fundación Valenciaport. Este proyecto resultó en la "Guía para la elaboración de memorias de sostenibilidad en el Sistema Portuario Español" (2008), con la que se pretendió contribuir a mejorar la comunicación acerca de la gestión de los puertos comerciales. En la misma se proponen una serie de pautas y recomendaciones concretas –basadas en los lineamientos GRI- con objeto de facilitar el proceso de elaboración de las memorias de sostenibilidad.
- El 29 de marzo del 2011, Puertos del Estado (Ministerio de Fomento) puso en marcha un ambicioso proyecto para dotar al sistema de una fiable herramienta para evaluar anualmente sus resultados en materia de sostenibilidad, con el fin de revisar de forma continua los avances de las 28 autoridades portuarias en aspectos tanto económicos como sociales, ambientales e institucionales, entre otros. Para ello, hasta 120 indicadores de sostenibilidad comparables evalúan el progreso de las distintas autoridades portuarias en relación con su entorno, mediante un sistema de comunicación transparente y dinámico.

¹⁶ Entidad estatal en la que recaen los puertos nacionales, las terminales portuarias, ferrocarriles, mantenimiento de stock de rieles de ferrocarril, oleoductos y gasoductos de Sudáfrica.

¹⁷ Extraído del suplemento Water Transportation. Ports and Services (en castellano: "Transporte acuático. Puertos y Servicios") de la publicación de GRI Sustainability Topics for Sectors: What do stakeholders want to know? (en castellano: "Tópicos sobre Sustentabilidad para Sectores: ¿Qué desean saber los grupos de interés?"), presentada en mayo del 2013.

Para más información: <https://www.globalreporting.org/resourcelibrary/sustainability-topics.pdf>. Consultada el 28/08/2015.

3. MEMORIAS DE SOSTENIBILIDAD EN PUERTOS DEL MUNDO

Durante el año 2014 y primer semestre del 2015 se realizó un estudio exploratorio en las memorias de sostenibilidad de los principales puertos del mundo. A tales fines se analizó en total la situación de 47 puertos¹⁸. La búsqueda se realizó a través de Google, utilizando las siguientes opciones de “palabras clave”: “memoria de sostenibilidad”; “annual report”; “sustainability report”. Todas estas fueron combinadas con el nombre de cada puerto en particular.

En una primera etapa, se utilizó como guía¹⁹ el ranking expuesto en la Tabla N° 2 de ciudades-puerto más representativas a nivel mundial. El mismo fue construido por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD) en el 2013 a partir de la conjunción de otros dos rankings: el top 125 de los puertos más grandes (en relación al tonelaje de cargas) y el top 60 de las áreas con mayor cantidad de habitantes por m2

¹⁸ Dicho número comprende tanto Autoridades Portuarias como concesionarias de terminales portuarias, en algunos casos.

¹⁹ Se tomó como guía esta tabla dado que se considera que aquellos puertos que operan anualmente mayores tonelajes de carga, pueden llegar a ser aquellos que, con sus actividades provoquen un impacto mayor en las ciudades en las que se hallan insertos / sean cercanos, y más si estas metrópolis presentan un alto índice de habitantes por m2

| | Top 20 metros-areas | Top 40 metros-areas | Top 40 metros-areas |
|----------------------|---|-------------------------------|--|
| Top 20 ports | Shanghai, Osaka-kobe | Guangzhou, Shenzhen, Hong Kon | |
| Top 40 ports | Sao Paulo-Santos, New Yok, Los Angeles/Long Beach | Madras | |
| Top 60 ports | Tokyo | Bangkok | |
| Top 80 ports | Mumbai | | |
| Top 100 ports | Kolkata, Karachi | London, Jakarta | Barcelona |
| Top 125 ports | Manila, Istanbul | | Ho ChiMinh City, Chittagong, Miami/Tampa, Philadelphia |

Tabla N° 1: Metrópolis y puertos más grandes del mundo.

Fuente: OECD, 2013.

En base a una consulta efectuada principalmente en la base de datos de la GRI, se detectó que los puertos que reportan siguiendo los lineamientos GRI son:

- Puerto de Shanghai (China)
- Puerto de Tianjin (China)
- Puerto de New York y New Jersey (Estados Unidos)
- Puerto de Los Ángeles (Estados Unidos)
- Santos Brasil Participações (compañía privada que desarrolla sus actividades en el puerto de Santos, Brasil)

Documentos de Trabajo de Contabilidad, Auditoría y Responsabilidad Social

Informan sobre sostenibilidad, aunque no siguiendo los lineamientos GRI, los siguientes:

- Puerto de São Paulo-Santos (compañía Docas de Estado de São Paulo, Brasil)
- Puerto de Mumbai (India)
- Puerto de Manila (Islas Filipinas)
- Puerto de Londres (Inglaterra)
- Puerto de Barcelona (España)

Por último, los que reportan pero solamente sus estados financieros son:

- Puerto de Long Beach (Estados Unidos)²⁰
- Puerto de Miami (Estados Unidos)
- Puerto de Tampa (Estados Unidos)
- Puerto de Philadelphia (Estados Unidos)

El resto de los puertos que se citan en la tabla no reportan, o si lo hacen, es sólo a nivel de sus concesiones a empresas privadas, y no siguen los lineamientos GRI (como por ejemplo, los casos de Pakistan International Container Terminal, en Karachi²¹; y Hutchinson Port Holdings Limited²², en Jakarta y Bangkok²³. También, algunos prefieren informar sus acciones de responsabilidad social empresarial / medioambientales a través de sus páginas web y no en forma de reporte, como los puertos de Shenzhen, Chittagong y Tokio.

En una segunda etapa, se avanzó sobre aquellos puertos que no figuran entre los primeros puestos de ciudades-puertos más representativas a nivel mundial, pero que sí realizan sus memorias de sostenibilidad de acuerdo a los lineamientos GRI, y son:

²⁰ Tuvo una única iniciativa en el 2005 de reportar sobre sus acciones relacionadas a la sustentabilidad: <http://www.polb.com/civica/filebank/blobdload.asp?BlobID=2878>. Consultado el 14/07/2014.

²¹ Disponible en <http://www.pict.com.pk/docs/AR-14.pdf>. Consultado el 3/06/2015.

²² Ambas terminales informan sus acciones de RSE en sus páginas web, por ejemplo en Bangkok: <http://www.hph.com/en/webpg-116.html>. Consultado el 03/06/2015

²³ Una gran cantidad de países asiáticos utilizan apoyo financiero en sus puertos, en forma de BOT (build-operate-transfer). Se trata de una entidad privada recibe una concesión por parte de un sector (público o privado) para financiar, diseñar, construir y operar una instalación, por el plazo que dure el contrato. Esto permite que el promotor del proyecto pueda recuperar sus gastos de inversión, operación y mantenimiento del mismo. Fuente: Wikipedia.).

- Puerto Metro-Vancouver (Canadá)
- Puerto de La Coruña (España)
- Puerto de Ferrol-San Cibrao (España)
- Puerto de Islas Baleares (España)
- Puerto de Castellón (España)
- Puerto de Brisbane (Australia)
- Puerto de Amberes (Bélgica)
- Puertos de Estocolmo (Suecia)
- Puerto de Sines (Portugal)
- Puerto de Rotterdam (Holanda)
- Puerto de Hamburgo (Alemania)
- Puerto de Bremen y Bremerhaven (Alemania)
- Puerto de Singapur (Malasia)
- Tisur (Perú)
- Tramarsa (Perú)
- Transnet (Sudáfrica)
- Sociedad Portuaria de Santa Marta (Colombia)

A continuación se presentan las conclusiones derivadas del análisis realizado.

- 1) Estilos:** son muy variados, es decir, no siguen un estándar predeterminado, ni en la estructura de los informes, ni en las dimensiones que tratan. - Algunos informes de sustentabilidad se publican por separado de sus estados financieros, como por ejemplo Tianjin (2013) que publica un “Informe de Responsabilidad Social Corporativa”; y la Sociedad Portuaria de Santa Marta (2013) con su “Informe de Responsabilidad Ambiental”. - En los casos de Mumbai (2014) o Londres (2014), por ejemplo, no se publican informes de sustentabilidad propiamente dichos, sino más bien informes de tipo administrativo – también por separado de sus estados financieros- en donde se detallan algunas acciones de RSE y medio ambiente. Aquí, los reportes toman el nombre de “Informe Administrativo” (“Administrative Report”) y “Anuario” (“Annual Review & Accounts”), respectivamente. - La estructura de algunos reportes sigue los lineamientos del modelo de Reporte Integrado (IIRC), como en el caso de Transnet (2014) y Santos Brasil Participações (2014).
- 2) Procedencia:** la mayoría de las memorias de sostenibilidad que cumplen con los requisitos GRI, son europeas y principalmente provienen de España y del norte de Europa: Rotterdam, Hamburgo, Bremen y Bremerhaven, Amberes y Estocolmo.

3) Denominación de los informes:

También es muy variada y sin un estándar. Las denominaciones más utilizadas son Sustainability Report (Reporte de Sostenibilidad), Memoria de Sostenibilidad (la elegida principalmente por los puertos españoles) y Annual Report (Reporte Anual).

4) Área que abarcan:

Todos los reportes analizados comprenden únicamente a la autoridad portuaria, salvo los siguientes casos: - El único (y primer puerto europeo) que realizó un reporte de sostenibilidad que comprende a todas las organizaciones que trabajan en su zona de influencia, es el puerto de Amberes.

- Puertos del Estado (organismo público español) publica todos los años una Memoria de Sostenibilidad del Sistema Portuario de interés general, que resume los principales aspectos económicos, medioambientales y sociales de las 28 autoridades portuarias que nuclea²⁴.

- Transnet, ya que comprende varias actividades como son los puertos nacionales, las terminales portuarias, ferrocarriles, mantenimiento de stock de rieles de ferrocarril, oleoductos y gasoductos de Sudáfrica.

²⁴ Disponibles en: <http://www.puertos.es/es-es/estadisticas/Paginas/MemoriasAnuales.aspx>. Consultado el 21/06/2015.

5) Indicadores de Desempeño más utilizados:

De acuerdo a lineamientos GRI G3.1: se compararon 13 Memorias de Sostenibilidad provenientes de los puertos de: Castellón, Ferrol- San Cibrao, La Coruña, Shanghai, Bremen, Tianjin, y Los Angeles. Todos estas Memorias datan del ejercicio 2013. También se incluyeron Estocolmo (2014), Amberes (2012), Hamburgo (2012), Tisur (2012), Santa Marta (2011), y Brisbane (2008).

En promedio se reportaron 43 indicadores (tomándose tanto los informados en forma completa como los informados en forma parcial). Los cinco puertos que presentaron un mayor número de indicadores fueron:

| | |
|----|-------------------|
| 81 | Castellón / Tisur |
| 70 | Ferrol-San Cibrao |
| 68 | La Coruña |
| 48 | Shanghai |
| 45 | Santa Marta |

Tabla N° 2: Memorias con mayor cantidad de indicadores G3.

Fuente: Elaboración propia

Documentos de Trabajo de Contabilidad, Auditoría y Responsabilidad Social

Los 10 indicadores más utilizados fueron:

| Indicador | Cantidad | Denominación |
|-----------|----------|---|
| EN3 | 13 | Consumo directo de energía desglosado por fuentes primarias. |
| EC1 | 12 | Valor económico directo generado y distribuido, incluyendo ingresos, costes de explotación, retribución a empleados, donaciones y otras inversiones en la comunidad, beneficios no distribuidos y pagos a proveedores de capital y a gobiernos. |
| EN4 | 12 | Consumo indirecto de energía desglosado por fuentes primarias. |
| LA1 | 12 | Desglose del colectivo de trabajadores por tipo de empleo, por contrato, por región y por sexo. |
| LA2 | 11 | Número total de empleados y tasa de nuevas contrataciones y rotación media de empleados, desglosados por grupo de edad, sexo y región. |
| LA7 | 11 | Tasas de absentismo, enfermedades profesionales, días perdidos y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región y por sexo. |
| LA10 | 11 | Promedio de horas de formación al año por empleado, desglosado por sexo y por categoría de empleado |
| SO1 | 11 | Porcentaje de operaciones donde se han implantado programas de desarrollo, evaluaciones de impactos y participación de la comunidad local. |
| EC6 | 10 | Política, prácticas y proporción de gasto correspondiente a proveedores locales en lugares donde se desarrollen operaciones significativas. |
| EC8 | 10 | Desarrollo e impacto de las inversiones en infraestructuras y los servicios prestados principalmente para el beneficio público mediante compromisos comerciales, pro bono, o en especie. |

Tabla N° 3: 10 indicadores GRI G3 más utilizados

Fuente: Elaboración propia

Documentos de Trabajo de Contabilidad, Auditoría y Responsabilidad Social

- De acuerdo a lineamientos GRI G4: se compararon 8 Memorias de Sostenibilidad provenientes de los puertos de: Islas Baleares, Sines, Tramarsa, que datan del ejercicio 2013; y Rotterdam, Santos Brasil Participações, Transnet, Metro-Vancouver, Singapur, que pertenecen al ejercicio 2014. En promedio se reportaron 32 indicadores G4, siendo Santos Brasil Participações la organización que mayor número presentó (55), seguido de Singapur (43) e Islas Baleares (38). Los 10 indicadores más utilizados fueron:

| Indicador | Cantidad | Denominación |
|-----------|----------|--|
| G4-EC1 | 8 | Valor económico directo generado y distribuido. |
| G4-EC7 | 7 | Desarrollo e impacto de la inversión en infraestructuras y los tipos de servicios. |
| G4-EC8 | 7 | Impactos económicos indirectos significativos y alcance de los mismos. |
| G4-LA6 | 7 | Tipo y tasa de lesiones, enfermedades profesionales, días perdidos, absentismo y número de víctimas mortales relacionadas con el trabajo por región y por sexo. |
| G4-LA7 | 6 | Trabajadores cuya profesión tiene una incidencia o un riesgo elevados de enfermedad. |
| G4-LA11 | 6 | Porcentaje de empleados que reciben evaluaciones regulares del desempeño y de desarrollo profesional, desglosado por sexo y por categoría profesional. |
| G4-SO2 | 6 | Centros de operaciones con efectos negativos significativos, posibles o reales, sobre las comunidades locales. |
| G4-EC3 | 5 | Límite de las obligaciones de la organización debidas a programas de prestaciones sociales. |
| G4-EC4 | 5 | Ayudas económicas otorgadas por entes del gobierno. |
| G4-EN12 | 5 | Descripción de los impactos más significativos en la biodiversidad de áreas protegidas o áreas de alto valor en términos de diversidad biológica no protegidas que se derivan de las actividades, los productos y los servicios. |

Tabla N° 4: 10 indicadores GRI G4 más utilizados

Fuente: Elaboración propia

6) **Análisis de Stakeholders:**

En la mayoría de los casos analizados, los puertos realizan un gráfico en forma de flor en sus Memorias para describirlos (la autoridad portuaria en el centro y sus grupos de interés alrededor). Algunos van un paso más allá, y detallan cada una de sus expectativas por separado, con la frecuencia y modo en que establecen contacto, como Bremen (2013:33-39), Ferrol (2013:39), Santa Marta (2011:22), Tramarsa (2013:18), Singapur (2014:39), entre otros; o cómo responden ante sus inquietudes, uniéndolo con los aspectos materiales de la organización (Transnet, 2014:22-26). En otros casos, los grupos de interés son incluidos en la Misión y Visión de la Autoridad Portuaria, como Islas Baleares (2013:94).

7) **Análisis de Materialidad:**

En general, no se detectan análisis detallados, tratándose a la materialidad como “la principal preocupación de nuestros grupos de interés” (Ferrol-San Cibrao, 2013:23), o “nuestros grupos de interés y sus inquietudes” (La Coruña, 2013:24). Muchas veces, esta enunciación es desarrollada a partir de lo exigido por las normas legales aplicables (Castellón, 2013:107); o se nombra a quiénes han contratado para desarrollar un análisis de este tipo (Bremen, 2013:19).

Las autoridades portuarias que sí comunican su análisis de Materialidad generalmente lo hacen bajo la modalidad de listado de aspectos materiales, más bien que de matriz. Rotterdam ha desarrollado una matriz de materialidad (2014:131) muy interesante, en la que describe en su eje de ordenadas a aquellos aspectos en donde existe un potencial de mejora, y en su eje de abscisas al grado de interés de sus stakeholders (porcentaje). De esta forma, en su cuadrante I se encuentran aquellos aspectos que, de acuerdo con los grupos de interés, tienen un potencial superior a la media de mejora (compromiso para: optimizar la eficiencia de la cadena de suministro de los flujos de tráfico; posicionar al puerto como una obra atractiva y lugar de aprendizaje; mejorar la accesibilidad de los acuerdos modales con las empresas; realizar nuevas inversiones; la sostenibilidad y el clima; y asegurar ambiente limpio y atractivo alrededor del puerto de Rotterdam).

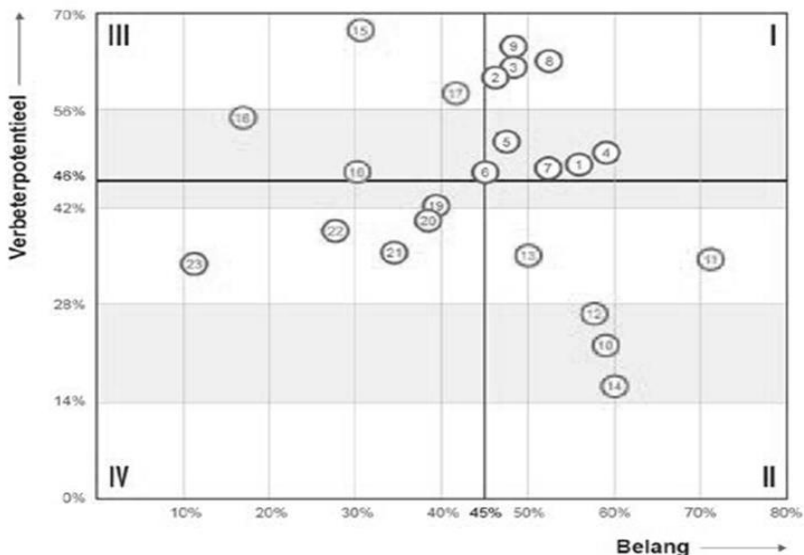


Gráfico N° 1: Matriz de Materialidad del Puerto de Rotterdam
Fuente: Informe Anual 2014, Pág. 131.

Otro puerto que realiza un análisis detallado de sus aspectos materiales es el de Singapur (2014:10), el cual identifica seis aspectos, clasificándolos entre aquellos de impacto interno y externo:

- Transporte Marítimo Seguro, Eficiente y Sustentable (externo)
- Sustentabilidad Medioambiental (interno y externo)
- Sustentabilidad Financiera (interno)
- Contribución Económica (externo)
- Apoyo Internacional y Compromiso hacia la Comunidad (interno y externo)
- Nuestra Gente y Cultura (interno y externo)

Documentos de Trabajo de Contabilidad, Auditoría y Responsabilidad Social

Resumiendo, en general los 5 aspectos más señalados como materiales son:

1. Performance medioambiental – impactos en las operaciones del puerto sobre ecosistemas, industrias y comunidades que rodean al puerto

2. Conservación de las fuentes de energía / Energía renovable

3. Solidez Financiera / Crisis financiera global y su impacto en el puerto / Atracción de nuevos capitales y financiamien

4. RR.HH.: promover el cumplimiento de sus derechos básicos (incluida la salud y seguridad), desarrollo de capacidades y atracción de nuevos talentos

5. Cumplimiento normativo / Relaciones gubernamentales

Tabla N° 5: Materialidad en Puertos del Mundo
Fuente: Elaboración propia

8) Continuidad en los reportes:

Todos los puertos poseen continuidad en sus publicaciones, con excepción de:

- La Sociedad Portuaria de Santa Marta, que en los años 2008, 2010 y 2011 realizaba un “Informe de Sostenibilidad”, con indicadores GRI para las tres dimensiones: económica, social y medioambiental; para pasar a publicar en el 2012 y 2013 un “Informe de Responsabilidad Ambiental” en el que sólo se muestran indicadores medioambientales.
- El Puerto de Brisbane, cuyo último reporte data del período 2008-2009. De allí en más, y probablemente por pasar a manos privadas en el 2010, se discontinuó su realización.

9) Periodicidad:

Todos los reportes son anuales, con excepción de Amberes, Hamburgo y Los Angeles, que son bianuales.

10) Gobierno Corporativo:

- En el caso de las entidades portuarias públicas (o con una participación estatal mayoritaria) es destacable la información que proporcionan algunas de ellas sobre su dimensión institucional (organigramas, composición de distintos comités, etc.), o al menos las intenciones de

informar en el corto plazo sobre sus buenas prácticas. En este sentido, algunos aspectos destacables son:

- El Puerto de São Paulo-Santos (compañía Docas de Estado de São Paulo – CODESP) expresó en su última Memoria (2013:26) que en la próxima se implementarán indicadores de desempeño para conocer más en detalle la gestión de su Gobierno Corporativo.
- El Puerto de Rotterdam posee la política de “cumplir o informar” (2013:79) y cuenta con un Código que resume sus buenas prácticas de Gobierno Corporativo
- Transnet (2014:17) cuenta con un Comité de Auditoría que se encarga de la revisión y evaluación del grado de la integridad y eficacia de la contabilidad, las finanzas, cumplimiento y otros sistemas de control. Además posee un Comité de Riesgos (para adecuar y gestionar los riesgos de la compañía) y un Comité del Gobierno Corporativo y Nominaciones, que asegura que todas las comisiones del Directorio estén remuneradas adecuadamente para poder cumplir sus mandatos.

-En el caso de las concesionarias privadas de terminales privadas, como por ejemplo Tramarsa (2013:8) se observó que no sólo expone su organigrama y estructura de gobierno, sino que también, dedica un apartado a detallar sus políticas tanto de su sistema de gestión, como de anticorrupción.

11) Nivel de Adherencia GRI:

Los puertos que obtuvieron los niveles de adherencia más altos (de acuerdo a las directrices G3.1 en sus últimos reportes son La Coruña, Ferrol-San Cibrao, Castellón y Tisur (A); y Bremen (B+). Mientras tanto, los puertos bajo análisis que realizaron sus Memorias bajo directrices G4, lo hicieron en accordance Islas Baleares, Rotterdam, Metro Vancouver, Santos Brasil Participações y Singapur.

También, es importante la mención “GRI Materiality Matters” que realizó GRI al Puerto de Islas Baleares y al Puerto de Sines, en sus últimas Memorias de Sostenibilidad²⁵.

²⁵ Este nuevo servicio brindado por GRI consiste en comprobar si las declaraciones más críticas en los informes (basados en las directrices G4) pueden ser encontradas fácilmente por los lectores, reflejando así un mayor énfasis de G4 en la necesidad de que las organizaciones se centren - tanto en el proceso de presentación de informes como en su informe final - sobre esos temas que son de mayor importancia a nivel negocio, como así también para sus principales interesados.

Fuente: <https://www.globalreporting.org/information/news-and-press-center/Pages/Materiality-Matters-GRIs-new-check-service-.aspx>. Consultado el 30/04/2015.

4. SITUACIÓN EN ARGENTINA

A continuación se realizará una breve descripción de los distintos aspectos analizados en el apartado anterior, pero con respecto al Reporte de Sustentabilidad 2012 de TRP, dado que hasta ahora es el único (y el último) realizado en el ámbito portuario argentino bajo los lineamientos GRI.

TRP posee la concesión de la operación portuaria de la Terminal de Contenedores y la Terminal de Cruceros Benito Quinquela Martín. Provee servicios de operación de terminal de contenedores y carga general de las Terminales 1, 2 y 3 del Puerto Nuevo, desde noviembre de 1994 hasta octubre de 2019. Está conformada por DP World²⁶ (responsable del gerenciamiento y casa matriz), Latin American Infrastructure Fund y otros socios internacionales. TRP se define a sí misma como una “de las compañías más avanzadas en materia de Desarrollo Sustentable dentro del grupo económico, a través de la adhesión y compromiso con los diez principios del Pacto global de las Naciones Unidas desde 2010, además del desarrollo de otras actividades” (2012:22).

²⁶ DP World posee un Reporte Anual (Annual Report & Accounts 2014) que se encuentra publicado en la GRI Disclosure Database (<http://static.globalreporting.org/report-pdfs/2015/0009564bea0064c16839951f60efc180.pdf>). Aunque informa sobre sostenibilidad, no se encuentra realizado bajo los lineamientos GRI.

Documentos de Trabajo de Contabilidad, Auditoría y Responsabilidad Social

| | |
|--|--|
| Estilo | Se publica por separado de sus propios estados financieros (no se encuentran disponibles en línea) y de los pertenecientes a la casa matriz. |
| Procedencia | Argentina. |
| Denominación del Informe | <i>Reporte de Sustentabilidad</i> , lo cual da una idea de estar más relacionado con lo medioambiental que con lo social y económico. No obstante, abarca los tres aspectos (social-económico-medioambiental). |
| Área que abarca | Expresan: "Presentamos información cuantitativa y cualitativa de nuestras instalaciones de la Terminal de contenedores, de la Terminal de pasajeros y de nuestras oficinas administrativas, ubicadas en Av. Ramón Castillo entre Av. Comodoro Py y Av. de los Inmigrantes, Puerto Nuevo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires." (2012:18) |
| Indicadores de Desempeño más utilizados | Del total de los indicadores GRI G3.1 se reportó un 32%, aprox., representado por: - <i>Desempeño Económico</i> : de los 9 indicadores que propone GRI G3.1, solamente informan el EC6, y en forma parcial (Política, prácticas y proporción de gasto correspondiente a proveedores locales en lugares donde se desarrollen operaciones significativas). - <i>Desempeño Ambiental</i> : de los 30 indicadores que propone GRI G3.1, se reportan en forma completa 9 indicadores (por ejemplo, EN3 y EN4), y 5 en forma parcial (por ejemplo, EN21 y EN22, ambos relacionados con el tratamiento de residuos y aguas residuales; y EN29, que trata sobre los impactos ambientales del transporte de productos y bienes utilizados). - <i>Desempeño Social (indicadores LA, DH, SO y RP)</i> : sobre un total de 42 indicadores GRI G3.1, únicamente se informaron parcialmente 10 (uno de ellos es LA10), y 6 en forma completa (es el caso de SO1). |
| Análisis de Stakeholders | Sus grupos de interés son descritos en forma genérica y breve (2012:35). Se observa una concientización de la organización hacia la importancia del diálogo: realizan un mapeo periódico para conocer sus expectativas e inquietudes específicas, y establecen mecanismos de comunicación (<i>newsletters</i> trimestrales para su público interno). |
| Análisis de Materialidad | Realizan una breve descripción de los pasos que debe tener en cuenta toda organización a la hora de analizar sus aspectos más relevantes (2012:18). No realizan ningún tipo de enumeración sobre los suyos propios. |
| Continuidad en los reportes | Se establece una "obligación de comunicar anualmente , los avances en la gestión del desarrollo sustentable de nuestra organización" (2012:18). Sin embargo, hasta la fecha no se conocen los reportes correspondientes al 2013 ni al 2014. |
| Periodicidad | Anual. Se comprende desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2012, y, en algunos casos, se comunican datos y hechos relevantes hasta la fecha de publicación (2012:18). |
| Gobierno Corporativo | Se trata de un apartado muy completo del reporte. Seguramente por ser una organización privada, no sólo detalla su estructura de gobierno y organigrama, sino que también, expone y explica sus políticas de delación o denuncias; de conducta y normas éticas; de conflicto de interés y fraude; y prácticas de buen gobierno corporativo –en cuanto a auditorías y controles- (2012:25-31). |
| Nivel de Adherencia | Se utilizaron los lineamientos GRI G3.1, alcanzando un nivel "C". |

Tabla N° 6: Reporte de Sustentabilidad TRP 2012 – Aspectos más relevantes.

Fuente: Elaboración propia

5. CONCLUSIONES

En el presente trabajo se realizó una revisión bibliográfica de las principales iniciativas y características de reportes de sostenibilidad en el ámbito portuario a nivel mundial, con el objetivo de analizar y conocer la utilización de la Guía GRI en el sector para identificar y proveer un marco para un mayor desarrollo de esta temática en puertos argentinos.

Como pudo observarse en la sección 2, los reportes de sostenibilidad en los puertos metropolitanos (aquellos que provocan un mayor impacto en las ciudades en las que se hallan insertos) son aun pocos. La gran mayoría únicamente reporta sus estados financieros y algunas acciones de RSE en sus páginas web.

Resultan importantes otras iniciativas provenientes de puertos que no son metropolitanos, que a pesar de no seguir un patrón común (en cuanto a información suministrada), y de no contar con una guía sectorial que brinde soluciones a problemáticas inherentes a sus actividades, implementan la guía GRI, adaptándola a sus necesidades. Entre todas las propuestas, como pudo observarse, se destacan las del norte de Europa y las españolas, siendo el más innovador hasta el momento el Puerto de Amberes, dado que es el único y primer puerto europeo que realizó un reporte GRI comprensivo de todas las organizaciones que trabajan en su zona de influencia.

Más allá que la Junta GRI ha decidido establecer un período de transición de 2 años para que las empresas informantes avancen desde la aplicación de las versiones G3/G3.1 a la G4, es alentador el pasaje en forma voluntaria de un período a otro, de reportes con lineamientos G3.1 a G4. Esto implica una mayor sensibilización de los puertos hacia aspectos como su materialidad, grupos de interés, y cadena de valor. Sin embargo, se observa que la cantidad promedio de indicadores de desempeño informados disminuyó (de 43 a 32); y por otra parte, los puertos que ya cumplen con G4 tienden a reportar una mayor cantidad de indicadores de desempeño de tipo económico, y a utilizar los procedimientos del reciente IIRC para reportes integrados. Esto puede deberse no sólo a que se trata de lineamientos relativamente actuales y en consecuencia de gradual implementación y adecuación; sino también a un mayor interés de los puertos a mostrar su capacidad financiera o económica de generar valor en el largo plazo, para atraer nuevas inversiones.

En Argentina, como pudo observarse en las secciones 1 y 3, la temática es aún de carácter incipiente y se enfoca principalmente en el aspecto medioambiental. Es probable que uno de los motivos sea la vigencia y obligatoriedad a nivel nacional, de la Ley General Ambiental, que en su artículo 2 prevé la participación ciudadana, que busca asegurar el libre acceso de este tipo de información por parte de la población²⁷.

En el presente trabajo solamente se pudo analizar el Reporte de Sostenibilidad del ejercicio 2012 de una sola organización: TRP. Comparándola con la situación de otros puertos a nivel mundial que reportan de acuerdo a las normas GRI, se concluye que serían necesarios más indicadores de desempeño de tipo económico, un análisis más profundo de sus aspectos materiales, una mayor consideración de sus directivos hacia su periodicidad, y una exposición más detallada de las expectativas, dilemas y atributos de sus stakeholders.

Más allá de las críticas esbozadas en el apartado anterior, es destacable la iniciativa de esta empresa, y se espera que en un futuro cercano sean más los puertos argentinos que resulten sensibilizados por este tipo de cuestiones y se animen, en forma voluntaria, a construir sus propios reportes de sostenibilidad, comenzando así a experimentar sus beneficios.

Finalmente, en relación con las limitaciones de este estudio caben destacar: el idioma empleado por algunas memorias (particularmente las provenientes de China y Holanda, que no se encuentran disponibles en inglés); el análisis de la frecuencia de uso de otros indicadores que no son de desempeño y que también son propuestos por GRI; y la cantidad de aspectos que fueron considerados por cada memoria (hubiera sido interesante, por ejemplo, la incorporación de un análisis pormenorizado de los informes de verificación externa o aseguramiento de los mismos). Como posibles retos de investigación que merecen atención, podría plantearse la realización de un estudio pormenorizado de las características y necesidades de los principales puertos argentinos para que éstos puedan gradualmente adaptar sus sistemas administrativos y/o ambientales para relevar indicadores, y construir en el corto plazo sus propios reportes de sostenibilidad de acuerdo a las buenas prácticas que se utilizan a nivel mundial.

²⁷ Ley General del Ambiente N° 25.675 (LGA), publicada en el Boletín Oficial el 28 de noviembre del 2002. Artículo N° 2, incisos c) e i): "...Organizar e integrar la información ambiental y asegurar el libre acceso de la población a la misma..."

6. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Autoridad Portuaria de A Coruña (2013). Memoria de Sostenibilidad. Recuperado el 24 de noviembre de 2014 de:

<http://database.globalreporting.org/reports/view/22922>.

Autoridad Portuaria de Baleares (2013). Memoria de Sostenibilidad. Recuperado el 17 de enero de 2015 de: <http://database.globalreporting.org/reports/view/23091>.

Autoridad Portuaria de Castellón (2013). Memoria de Sostenibilidad. Recuperado el 15 de enero de 2015 de: <http://database.globalreporting.org/reports/view/22614>.

Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao (2013). Memoria de Sostenibilidad. Recuperado el 15 de enero de 2015 de:

<http://database.globalreporting.org/reports/view/22657>.

Bremenports GmbH & Co. KG für das Sondervermögen Hafen (2013). Sustainability Report. Recuperado el 6 de enero de 2015 de:

<http://database.globalreporting.org/reports/view/25932>.

Empresa Portuaria ARICA (2014). Memoria 2014. Recuperado el 7 de septiembre de 2015 de:

http://www.puertoarica.cl/www/descargas/Memorias/memoria_2014.pdf.

FACPCE (2012). Resolución Técnica N° 36. Normas Contables Profesionales: Balance Social. Recuperado el 2 de febrero de 2014 de

<http://www.consejo.org.ar/elconsejo/documentos/Rt36.pdf>.

GRI (2011). Guía para la Elaboración de Memorias de Sostenibilidad. Versión 3.1. Recuperado el 29 de junio de 2013 de:

<https://www.globalreporting.org/Pages/resource-library.aspx?resSearchMode=resSearchModeText&resLangText=Spanish>.

GRI (2013). Reporting principles and Standard Disclosures. Recuperado el 4 de febrero de 2014 de <https://www.globalreporting.org/resourcelibrary/GRIG4-Part1-Reporting-Principles-and-Standard-Disclosures.pdf>.

Hamburg Port Authority (2012). Sustainability Report 2011/2012. Recuperado el 25 de junio de 2014 de <http://database.globalreporting.org/reports/view/16586>.

IAPH (2013). Sustainable Ports – A Guide for Port Authorities. Recuperado el 10 de enero de 2015 de http://www1.iaphworldports.org/pdf/PIANC_WG150.pdf.

IIRC (2013). Basis for conclusions. International <IR> Framework. Recuperado el 14 de diciembre de 2014 de <http://integratedreporting.org/wp-content/uploads/2013/12/13-12-08-Basis-for-conclusions-IR.pdf>.

Maigret, A. (2014). Sustainability Reporting in the Port Sector. Is GRI the way forward? (Tesis de Maestría). Recuperado el 5 de enero de 2015 de: <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=4696778&fileId=4696779>.

MPA Singapore (2014). Annual Report. Recuperado el 25 de mayo de 2015 de: http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/about_mpa/annual_reports.page.

Mumbai Port Trust (2014). Administration Report. Recuperado el 3 de abril de 2015 de: <http://mumbaiport.gov.in/index2.asp?slid=900&sublinkid=553&langid=1>.

OECD (2013). The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report. Recuperado el 22 de noviembre de 2014 de: <http://www.oecd.org/gov/regional-policy/Competitiveness-of-Global-Port-Cities-Synthesis-Report.pdf>.

Philippine Ports Authority (2013). Annual Report. Recuperado el 21 de junio de 2015 de: <http://www.ppa.com.ph/>.

Philadelphia Regional Port Authority (2008). Financial Report. Recuperado el 10 de diciembre de 2014 de: http://www.philaport.com/aboutus/financial_reports.htm.

Port de Barcelona (2013). Memoria Anual. Recuperado el 3 de abril de 2015 de: <http://www.portdebarcelona.cat/memoria2013/esp/index.html>.

Port Metro Vancouver (2014). Sustainability Report. Recuperado el 21 de junio de 2015 de: <http://portmetrovancouver.com/en/about/corporate/accountability.aspx>.

Porto de Santos Autoridade Portuária (2014). Relatório Anual. Recuperado el 21 de junio de 2015 de: <http://201.33.127.41/down/relatorio/Relatorio2014.pdf?2>.

Porto de Sines (2013). Relatório de Sustentabilidade. Recuperado el 24 de marzo de 2015 de: <http://database.globalreporting.org/reports/view/24104>.

Port of Anwerp (2012). Sustainability Report. Recuperado el 4 de enero de 2015 de:

Documentos de Trabajo de Contabilidad, Auditoría y Responsabilidad Social

http://www.sustainableportofantwerp.com/sites/default/files/Sustainability_report_2012.pdf.

Port of Brisbane (2009). Annual Report. Recuperado el 25 de junio de 2014 de: <http://database.globalreporting.org/reports/view/4563>.

Port of London Authority (2014). Annual Report. Recuperado el 18 de junio de 2015 de: <https://www.pla.co.uk/Media-Centre/Publications>.

Port of Long Beach (2014). Comprehensive Annual Financial Report. Recuperado el 21 de junio de 2015 de: <http://www.polb.com/civica/filebank/blobdload.asp?BlobID=12645>.

Port of Miami (2014). Comprehensive Annual Financial Report. Recuperado el 21 de junio de 2015 de: <http://www.miamidade.gov/portmiami/annual-reports.asp>.

Port of Rotterdam (2014). In transitie. Jaarverslag 2014. Recuperado el 14 de marzo de 2015 de: <http://database.globalreporting.org/reports/view/26643>.

Ports of Stockholm (2014). Annual Report. Recuperado el 22 de junio de 2015 de: http://www.stockholmshamnar.se/siteassets/trycksaker/ports_of_stockholm_annual_report_2014.pdf

Rodríguez de Ramírez, M. del C. (2013). Balance Social. ABC de una herramienta clave para la rendición de cuentas. Buenos Aires: Errepar S.A.

Santos Brasil Participações S.A. (2014). Relatório de Sustentabilidade. Recuperado el 21 de junio de 2015 de: <http://database.globalreporting.org/reports/view/27136>.

Sociedad Portuaria de Santa Marta (2011). Informe de Sostenibilidad. Recuperado el 14 de enero de 2015 de: <http://database.globalreporting.org/reports/view/13987>.

Sociedad Portuaria de Santa Marta (2013). Informe de Responsabilidad Ambiental. Recuperado el 14 de enero de 2015 de: <http://database.globalreporting.org/reports/view/23901>.

SIPG (2013). Sustainable Development Report. Recuperado el 23 de abril de 2015 de: http://www.mqi.org.cn/CSRReport_Show.asp?ID=6677.

Documentos de Trabajo de Contabilidad, Auditoría y Responsabilidad Social

Tampa Port Authority (2014). Comprehensive Annual Financial Report. Recuperado el 21 de junio de 2015 de: <https://www.tampaport.com/about-port-tampa-bay/about-port-tampa-bay/port-financial.aspx>.

The Port Authority of New York & New Jersey (2013). Annual Report. Recuperado el 26 de diciembre de 2014 de: <http://www.panynj.gov/corporate-information/annual-reports.html>.

The Port of Los Angeles (2013). Sustainability Report. Recuperado el 27 de diciembre de 2014 de: <http://portoflosangeles.org/environment/sustainability.asp>.

Tramarsa (2013). Reporte de Sostentabilidad. Recuperado el 22 de junio de 2014 de: <http://www1.tramarsa.com.pe/es-PE/responsabilidad-social/reporte-de-sostenibilidad/>.

Transnet (2014). Sustainability Report. Recuperado el 17 de enero de 2015 de: <http://database.globalreporting.org/reports/view/21484>.

Tianjin Port (2013). Corporate Social Responsibility Report 2013. Recuperado el 1 de julio de 2014 de: <http://database.globalreporting.org/reports/view/19884>.

TISUR (2012). Reporte de Sostenibilidad. Recuperado el 22 de junio de 2015 de: <http://database.globalreporting.org/reports/view/16531>.