

Los Puertos como Empresa. Responsabilidad Social Empresaria de los Consorcios de Gestión de Puertos de la Provincia de Buenos Aires

Adriana Angélica Hernández¹

Palabras clave: *Consortios de Gestión Puertos- Responsabilidad Social Empresaria - Provincia de Buenos Aires*

Sumario

El sistema Portuario Argentino mediante la ley 24.093 establece un sistema descentralizado de los Puertos disponiendo la gestión y administración de estos a las provincias. La Provincia de Buenos Aires crea los Consorcios de gestión de Puertos de naturaleza jurídica ente público no estatal. Los consorcios son Empresas y como tal, responsables del cuidado del ambiente y con responsabilidad Social empresaria. Las constituciones provinciales disponen el dominio eminente sobre el ambiente y los recursos naturales en su territorio incluyendo el subsuelo y el espacio aéreo correspondiente, mar territorial y su lecho, la plataforma continental y los recursos económicos de la zona económica exclusiva. La Constitución de la Provincia de Buenos Aires en su artículo 28 reconoce expresamente la protección al ambiente y lo ubica como un derecho esencial y reconocido constitucionalmente. Estos espacios requieren infraestructura, la que llamamos puertos, instalaciones desde donde salen y operan los buques que transportan mercaderías y pasajeros a bordo. La ley 24.093 descentraliza el sistema portuario otorgando a las provincias la gestión y gobierno. La operatividad de los buques en los Puertos de la República Argentina, su desplazamiento puede producir impacto ambiental negativo. Estudio en este trabajo la responsabilidad que puede tener el Consorcio de Gestión que administra el mismo y cual es la legislación vigente. Entiendo que el mismo es una Empresa. La ley 25.675 define al daño ambiental y establece la responsabilidad de las personas físicas o jurídicas que contaminan el ambiente, resguardado desde el año 1994 por la reforma constitucional que plasma en el artículo 41 este derecho con rango constitucional, estableciendo que se puede plantear a través de la acción de amparo.

I.-INTRODUCCION

La ley 24.922 (art. 4) establece que son de dominio y jurisdicción exclusivos de la Nación, los recursos vivos marinos existentes en las aguas de la Zona Económica Exclusiva argentina y en las plataforma continental argentina a partir de las doce millas. Esta exclusividad se encuentra limitada por la competencia que en materia ambiental la Provincia de Buenos Aires ejerce sobre esta zona y plataforma. Toda navegación por los espacios acuáticos, entendidos estos como mar territorial, zona contigua y su plataforma continental, y la zona económica exclusiva, donde el Estado ejerce soberanía, necesita valerse de la infraestructura necesaria para que los buques puedan desplazarse y realizar operaciones de navegación y comerciales. Llamamos Puertos a las instalaciones y servicios. Estudio en este trabajo los Puertos de la Provincia de Buenos Aires y su tarea de gestión a partir de su creación como ente público no estatal y su responsabilidad social empresaria. La Constitución nacional dispone que las provincia ejerzan el dominio eminente sobre el ambiente y los recursos naturales en su territorio incluyendo el subsuelo y el espacio aéreo correspondiente, mar territorial y su lecho, la plataforma continental y los recursos económicos de la zona económica exclusiva. La Constitución de la Provincia de Buenos Aires en su artículo 28 reconoce expresamente la protección al ambiente y lo ubica como un derecho esencial y constitucional. Luego la ley 25.675 establece la política ambiental de los entes estatales y privados y el resarcimiento ante un daño al que define y describe en su normativa. Estudio en este trabajo los daños ambientales que producen en cercanías de los Puertos de la Provincia de Buenos Aires y sus instalaciones. La ley 11.206 reformada por la ley 13.077, y 11.414, crea los Consorcios de Gestión de Puertos, describe su naturaleza jurídica como entes públicos no estatales. El ente tiene responsabilidad de derecho público, constitucional y otra de derecho privado,

¹ Alumna del Doctorado en Ciencias Jurídicas y Sociales de Universidad del Museo Social Argentino;

ante el daño causado por la operatividad de los buques que operan en su distrito. Lo propio sucede en los Puertos fluviales desde donde ingresan y egresan buques. Los entes de gestión de Puertos son empresa y como tal tienen responsabilidad social empresaria.

II.- ESPACIOS Y PUERTOS. INFRAESTRUCTURA DESCENTRALIZADA A.- SISTEMA PORTUARIO ARGENTINO. LEY 24.093:

1.-El sistema portuario de la República Argentina se estructura a partir de la ley 24.093 que asigna a las Provincias la posibilidad de administrar sus Puertos. En la Provincia de Buenos se crean por ley los Consorcios de gestión y delegaciones, que tienen a su cargo la gestión y gobierno de los puertos. El sistema público se compone de más de doscientos Puertos entre los que se encuentran los públicos, llamados Consorcios y delegaciones, que tienen naturaleza jurídica mixta: son entes públicos no estatales. Su responsabilidad se desprende de su compromiso de gestión y contralor de la actividad y el movimiento de productos que se produce en su distrito y la logística portuaria. El ente y los buques que ingresan y egresan y operan en su sede, interactúan con el ambiente y puede causar daños por los que tendrán que responder si se demuestra la relación causal entre la actividad de contralor y gestión que debe desarrollar y el daño ambiental. Por su naturaleza jurídica mixta (entes públicos no estatales) tienen responsabilidad por los daños ambientales que producen los buques que operan en sus jurisdicciones.

B.- PUERTOS PROVINCIALES. CREACION LEGISLATIVA Y DENOMINACION JURIDICA

Los Consorcios de Gestión de Puertos son parte del Sistema portuario descentralizado que establece la ley 24.093. Fueron creados con motivo de la ley 24.093 (B.O. del 26/6/92) que estableció el “Régimen de las Actividades Portuarias” (RAP), descentralizando la operatoria portuaria y asignando la administración, habilitación, jurisdicción y control de los Puertos a las provincias. La Provincia de Buenos Aires por ley 11.206 reformada por la ley 13.077, ley 11.414 establece los Consorcios de Gestión de Puertos, que son entes públicos no estatales de naturaleza mixta. Estos tienen la administración de todas las operaciones que se realizan en sus distritos. Su actividad produce impacto ambiental por la que deben responder. La Constitución Nacional de la República Argentina reconoce el derecho a vivir en un ambiente sano, cuidado y respetado. La Corte Suprema de Justicia de la Nación plasma el interés individual y colectivo a vivir dignamente. Entiendo que los Consorcios de Gestión de Puertos están comprendidos en esta normativa y consecuentemente deben cuidar el ambiente y tienen responsabilidad social empresaria.

III.- LOS PUERTOS Y EL AMBIENTE

A.- CONCEPTO. DENOMINACION EN LA LEY DE LA NAVEGACION Y DOCTRINA.

La ley 24.093 en su artículo 7mo., define los Puertos al igual que lo hace la ley de la navegación 29. Ambos cuerpos normativos en forma descriptiva indicando que se denominan puertos “a los ámbitos acuáticos y terrestres naturales o artificiales e instalaciones fijas aptos para las maniobras de fondeo, atraque y desatraque y permanencia en buques o artefactos navales para efectuar operaciones de transferencia de cargas entre los modos de transportes acuático y terrestre o embarque y desembarque de pasajeros, y demás servicios que puedan ser prestados a los buques o artefactos navales, pasajeros y cargas. Quedan comprendidas dentro del régimen de esta ley las plataformas fijas o flotantes para alijo o completamiento de cargas”. “Los puertos, las rutas fluvio-marítimas y la infraestructura asociada a ellos, conforman un sistema fundamental para el comercio exterior y, por ende, para la competitividad de la economía en un escenario de globalización” “Sin detrimento de reconocer que los ríos (y por extensión los mares) y los puertos son elementos centrales de la infraestructura fluvial con instalaciones, estructuras y equipos esenciales para el transporte y el desarrollo económico de una región y un país, no podemos dejar de poner de relevancia que los mismos deben protegerse contra la polución y la corrosión. Organizaciones ambientales y ecológicas han mostrado la necesidad de reestructurar la política de protección medio ambiental ya sea de los recursos naturales aledaños a los puertos, tales como el aire ambiental, las

aguas superficiales y subterráneas y el cauce del río, así como también salvaguardar la calidad de vida de los habitantes cercanos a los mismos²

Los puertos son elementos centrales de la infraestructura fluvial con instalaciones, estructuras y equipos esenciales para el transporte y el desarrollo económico de una región y un país pero debemos tomar conciencia del impacto ambiental que la operatoria genera. Si produce un daño el Ente de gestión tendrá que responder, más allá de la responsabilidad que le puede caber al propietario o armador del buque, legislada y plasmada en Pactos y Tratados Internacionales y en la ley de la navegación.

B.- ESTRUCTURA LEGISLATIVA DE LOS PUERTOS EN LA REPUBLICA ARGENTINA. LAS PROVINCIAS COMO ADMINISTRADORAS DE RECURSOS Y LA CREACION ENTES DE GESTION DE PUERTOS EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

La ley 24.093 (B.O. del 26/6/92). estableció el “Régimen de las Actividades Portuarias” que descentraliza la actividad portuaria y asigna la administración, habilitación, jurisdicción y control de los Puertos a las provincias. El Sistema Portuario de la Provincia de Buenos Aires se estructura por ley 11.206 reformada por la ley 13.077, y por la ley 11.414, que crea los Consorcios de Gestión de Puertos y le asigna la administración de los puertos y terminales marítimo fluviales en todo el territorio provincial. Los Puertos públicos bonaerenses se dividen en Consorcios y Delegaciones. Cada uno de ellos tendrá una operatoria determinada a la cual habrá que aplicarle o no la normativa vigente. Si ocurren daños ambientales en sus distritos, tendrán que responder, más allá de la responsabilidad que le cabe al propietario y/o Armador de un buque si fue este el que produjo un daño. En los Puertos de la provincia de Buenos Aires se desarrollan operaciones que pueden producir daños que tienen consecuencias inmediatas sobre la salud de la población y el ambiente.

C. RESPONSABILIDAD

La ley 24.093 y su decreto reglamentario 769/93, que regula la operatoria portuaria, da lugar a la creación por parte de las provincias de Consorcios de Gestión de Puertos y delegaciones, para administrar los mismos. El cuidado del ambiente está previsto en la Constitución de la Provincia de Buenos Aires y, la Nacional, luego de la reforma de 1994, en el artículo 41 y 43, estableciendo un responsabilidad de derecho constitucional público y habilitando a todo aquel que se siente dañado o siente a otro lesionado, a reclamar mediante la acción de amparo. El Código Civil y Comercial, reformado en el año 2015, alude a la temática ambiental y a los derechos de incidencia colectiva en los artículos 240,241 y 1094. En el año 2002, se sanciona la Ley 25.567 que establece los presupuestos mínimos ambientales. Esta normativa establece detalladamente todo un sistema de resguardo del ambiente y protección de la temática ambiental y el desarrollo sustentable. Trata el derecho a ser resarcido por un daño desde el punto de vista del derecho privado. Describe la política ambiental y el desarrollo de todos los organismos encargados de poner en aplicación la ley.

La Constitución nacional establece el derecho constitucional del cuidado del ambiente. La Provincia de Buenos Aires también alude al derecho a vivir en un ambiente sano en el artículo 28 de su Constitución y el rol del Estado Provincial en su protección y resguardo. No nombra la responsabilidad de los entes públicos pero la Suprema Corte de Justicia ha contemplado y resguardado esta en casos individuales que han llegado a su consideración. Lo propio ha hecho la Corte Suprema de Justicia de la Nación a través de sus resoluciones. Y sentencias ante conflictos puntuales. Se ha expedido en acciones de amparo o medidas cautelares individuales o colectivas. Se aplicará la Constitución Nacional (art. 41), la ley General del ambiente nro. 25.675 y las normas de presupuestos mínimos ambientales que esta establece y suscriba la provincia de Buenos Aires y las normas del Código Civil y Comercial de la Nación, según el caso, el tipo de relación y el daño causado o a producirse.

² Benvenuto, Maricel (diciembre 2013). Los Puertos fluvio- marítimos y su impacto al medio ambiente humano y natural. Trabajo desarrollado en el marco del programa de Infraestructura Regional para la integración Instituto de Desarrollo Regional. Rosario. Santa Fé. Diciembre 2013

IV.- LA PROTECCION DEL AMBIENTE COMO DERECHO CONSTITUCIONAL

A.- El artículo 41 de la Constitución Nacional de 1994: La Constitución Nacional de la República Argentina en su artículo 41 reconoce el derecho que tiene todo ciudadano a pedir reparación de un daño ambiental en forma individual o colectiva. La Constitución de la Provincia de Buenos Aires en su artículo 28 reconoce expresamente la protección al ambiente y lo ubica como un derecho esencial y reconocido constitucionalmente. La Provincia ejerce el dominio eminente sobre el ambiente y los recursos naturales en su territorio incluyendo el subsuelo y el espacio aéreo correspondiente, mar territorial y su lecho, la plataforma continental y los recursos económicos de la zona económica exclusiva.

La Corte Suprema de Justicia ha reconocido a quién padece un daño efectivo el derecho a ser resarcido³ “No es excesivo afirmar, desde la perspectiva de las ideas, que todo daño infligido al ambiente es, además de un menoscabo material y tangible, también un daño inmaterial a nuestro acervo. Por ello, el daño genera, de acuerdo a nuestro sistema constitucional, la obligación de recomponer”.⁴

Este derecho incluye los daños que se pueden producir en los Puertos. En la provincia de Buenos Aires el movimiento de productos produce impacto ambiental que puede o no producir daño resarcible con consecuencias directas en la salud de la población, el comercio y la bio diversidad del ambiente que rodea la infraestructura. La ley 24.093 y su decreto reglamentario 769/93 regula la operatoria portuaria, da lugar a la creación de los Consorcios de Gestión de Puertos que administran los mismos pero omite referirse a los daños ambientales. Se aplicará la Constitución Nacional (art. 41), la ley General del ambiente nro. 25.675 y las normas del Código Civil y Comercial de la Nación.

V.- LOS PUERTOS Y EL AMBIENTE.

A. GESTION Y GOBIERNO DE UN ENTE PORTUARIO PROVINCIAL.

a.- Los Consorcios de Gestión de Puertos fueron creados por la ley de la provincia de Buenos Aires nro. 11.206, posteriormente reformada por la ley 13.077. Luego la ley 11.414 establecía que la administración de los puertos se llevaría a cabo a través de entes de derecho público no estatales, creando las entidades “Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca” y “Consortio de Gestión de Puerto de Quequén”. La Provincia de Bs. As. dictó estas leyes, en el marco de la ley nacional 24.093 que al establecer el régimen de actividades portuarias en nuestro país, permitía a las provincias administrar los puertos que estén en sus territorios y crear entes públicos no estatales para su explotación. Entiendo que los Consorcios también tienen responsabilidad Social empresaria por la cual deben responder y actuar. La creación de los Consorcios más nuevos, como el de Dock Sud y San Nicolás contempla entre la estructura del Consorcio una Sección dedicada a esta función incluyendo los servicios con la comunidad donde se asienta el Puerto. Por su parte, la responsabilidad por daño ambiental del Consorcio esta prevista en su estatuto que establece pautas de buenas prácticas ambientales para cuidar la salud de la población y prevenir riesgos. Los Consorcios de Gestión de Puertos son responsables y deben indemnizar a quién sufra daños sociales y ambientales según la legislación vigente. Esto, más allá del derecho del particular a reclamar a la Provincia quién mantiene la titularidad del dominio sobre sus puertos de conformidad al artículo 124 de la Constitución nacional⁵.

³ 3“Caso Mendoza, Beatriz Silvia c/ Estado Nacional y otros s/ Daños y perjuicios Cuenca Matanza- Riachuelo” (2006). Corte Suprema Justicia Nación. (Junio 2006).

⁴ 4 Rosatti, Horacio D. Desarrollo Sustentable y Concepto de Nación. (2007). Capítulo VII. Páginas 73 a 83. Rubinzal Culzoni. Editores. Santa Fé

⁵ 5 Decretos del PEN 2074/90 y 906/9. Dichos decretos fueron dictados como complemento de las leyes de “Emergencia” y de “Reforma del Estado” nro. 23.696 (Emergencia administrativa) y 23.697 (Emergencia económica), que a través del PEN 1185/89

b.- Los “Consortio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca” y “Consortio de Gestión de Puerto- Quequén” fueron los primeros en crearse por ley nro. 11.206, posteriormente reformada por la ley 13.077 y luego, la ley 11.414 de la Provincia de Buenos Aires, que establecía que la administración de los puertos se llevaría a cabo a través de entes de derecho público no estatales, creando las entidades y asignándole autonomía de funcionamiento y de gestión. Estas leyes se dictan porque la ley 24.093 (B.O. del 26/6/92) que estableció el “Régimen de las Actividades Portuarias” (RAP), le asignaba a las provincias la habilitación, administración y operatoria portuaria, la jurisdicción y el control de la operatoria portuaria, descentralizando el Sistema nacional (decretos del PEN 2074/90 y 906/91). En su artículo 11 la ley 24.093 establecía que a solicitud de las provincias o municipios en cuyos territorios se sitúen puertos de propiedad del Estado Nacional, éste les transferirá a título gratuito el dominio o la administración portuaria. La jurisprudencia ha fijado pautas respecto a la naturaleza jurídica de los entes de gestión de Puertos en “Consortio de gestión del Puerto de Bahía Blanca c/ Pentamar S.A. y H.A.M. Sucursal Argentina S.A. s/ Proceso Urgente de medida auto satisfactiva y medida cautelar” en Causa B- 64.475 del 23/10/2002, S.C.B.A., ha fijado pautas e indemnizaciones.⁶

B. CONSORCIOS DE GESTION EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

El sistema portuario provincial, cuenta con dos estructuras administrativas diferentes:

1.1 Los consorcios de gestión: A partir del año 1992, con la transferencia de Nación a Provincia se crean estos entes públicos no estatales, que cuentan con independencia jurídica, económica y de gestión. Estos consorcios tienen fiscalización externa del Estado Provincial sin menoscabo de la individualidad jurídica que poseen. Su función es gestionar y administrar los Puertos, cuya titularidad continúa en cabeza de la Provincia que mantiene el derecho de dominio sobre sus Puertos e instalaciones Portuarias. Todos estos organismos, están presididos por un representante del estado provincial, directores de cada municipio, empresas privadas y sindicatos. En la actualidad funcionan: Bahía Blanca (1993). Quequén (1993), La Plata (1999), Mar del Plata (1999) y San Pedro (2005). Este consorcio tiene un directorio presidido por un representante del estado provincial, directores y todos nombran en su estatuto la vinculación estratégica con la comunidad en la que se encuentran. Cada ente tiene una característica propia. Así, el puerto de Bahía tiene gran movimiento de cereales y oleaginosas, combustibles, fuel oil, fertilizantes y manufacturas agropecuarias. El puerto de Quequén, se caracteriza por el movimiento de granos, cebada y soja, el de Mar del Plata, se caracteriza por la industria pesquera, el de La Plata, por el movimiento de combustibles, productos químicos, arena y vehículos. San Pedro, de granos, cítricos y arroz.

1.2 Las delegaciones portuarias. Son entes dependientes de la estructura administrativa del Estado Provincial. Son entidades más nuevas que los Consorcios de Gestión, la mayoría de ellas unidades portuarias de Río. Su estructura es más dependiente del Estado Provincial pero moderna. En sus estatutos se plasma el cuidado del ambiente entre sus principales objetivos, y se promueven buenas prácticas ambientales. Delegación Portuaria de Olivos (2015): Se caracteriza por operaciones de cereales y cítricos. Delegación Portuaria de Dock Sud (2019): Tiene gran movimiento de contenedores, arena y combustible. Su estatuto contempla la vinculación con la comunidad que se divide en dos servicios esenciales de vinculación con la comunidad: Ambiental y Responsabilidad Social

(Anexo I) preveían la Privatización, Descentralización y Provincialización de los puertos que hasta ese entonces administraba el Estado Nacional, reformando así el Sistema Portuario Nacional. El Decreto del PEN 2074/90 disponía la posibilidad de que la administración General de Puertos (AGP) podía dar en concesión las obras y servicios sobre los puertos existentes en la Provincia de Buenos Aires. Si bien la RAP es de 1992, con anterioridad se realizaron acuerdos con las respectivas provincias para establecer la

⁶ Barone, Matías. Los puertos en la provincia de Buenos Aires a 20 años de la “provincialización”. (2012). Revista Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales U.N.L.P. Año 13/nro.46. ISSN007511.

empresaria, incorporando principios modernos y mostrando la preocupación en el cuidado de ambiente por parte del Ente.

transferencia de la administración y explotación, sirviendo la norma referida de un soporte jurídico final respecto de tales consideraciones

Delegación Portuaria de San Nicolás (2019): En ella se desarrolla gran movimiento de fertilizantes y todo lo relacionado con la industria siderúrgica. Delegación Portuaria de Coronel Rosales: En esta Delegación se embarca el petróleo crudo.

Todas estas delegaciones portuarias de naturaleza mixta no estatal tienen un delegado que depende de la estructura del Estado Provincial. En su estatuto cuentan todos entre su finalidad institucional con el cuidado del ambiente. La delegación Puerto Dock Sud tiene una oficina de responsabilidad social empresaria de la Delegación de interacción con la comunidad donde se asienta. Tanto los Consorcios de Gestión de Puertos, como las Delegaciones, conocen y saben que las operaciones que se desarrollan en sus sedes muchas veces tienen un impacto ambiental y se vislumbra en sus estatutos el cuidado que deben resguardar. Cualquier práctica implica un riesgo. Deben indemnizar a quién sufra daños sociales y ambientales según la legislación vigente. Esto, más allá del derecho del particular a reclamar a la Provincia titular del dominio de sus puertos (art. 124 Constitución Nacional)

VI- RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIA DEL ENTE PORTUARIO

A. La Responsabilidad Social Empresaria es una forma de gestión y trabajo para que las operaciones que realice la empresa sean sustentables en lo económico, lo social y lo ambiental, reconociendo los intereses de los distintos grupos con los que se relaciona y buscando la preservación del medio ambiente y el resguardo de las generaciones futuras. “Es una visión de negocios que integra el respeto por las personas, los valores éticos, la comunidad y el ambiente con la gestión misma de la empresa, independientemente de los productos o servicios que ésta ofrece, del sector al que pertenece, de su tamaño o nacionalidad”⁷.

A.1- Concepto. Denominación

Implica el compromiso consciente y congruente de cumplir integralmente con la finalidad de la empresa, tanto en lo interno como en lo externo, considerando las expectativas económicas, sociales y ambientales de todos sus participantes demostrando respeto por la gente, los valores éticos, la comunidad y el medio ambiente, contribuyendo así a la construcción del bien común y al cuidado y resguardo de la salud de la población. Hasta hace unos años se decía que la responsabilidad de la empresa era fundamentalmente generar utilidades. Actualmente además de generar utilidades para sus accionistas, la empresa debe tomar en cuenta que sus actividades afectan, positiva y negativamente, la calidad de vida de sus empleados y de las comunidades en las que realiza sus operaciones. Lo mismo ocurre en un Puerto que es un Ente público no estatal. Por eso afirmo que los puertos tienen compromiso en su gestión, en su forma de hacer negocios. Es necesario incorporar el concepto de responsabilidad social empresaria a la forma de gestionar un puerto. La responsabilidad social es un tema que no está restringido solamente a las acciones sociales o ambientales desarrolladas por el Consorcio, sino que implica también diálogo e interacción con los diversos organismos públicos relacionados con el mismo, y con la comunidad. La responsabilidad social empresaria se ha convertido en una nueva forma de gestionar una empresa cuidando que sus

⁷ 7 Cajiga Calderón, Juan Felipe. (2009). “El concepto de Responsabilidad Social Empresaria” Centro Mexicano para la Filantropía. México.

operaciones sean sustentables en lo económico, pero también en lo social y ambiental, reconociendo los intereses de los distintos grupos con los que se relaciona.

A.2- Diferencias con la responsabilidad civil: Esta es la obligación de responder ante hechos o situaciones, mientras que, la responsabilidad social empresarial, se define como la obligación de responder ante la sociedad en lo general y ante algunos grupos en lo específico. La doctrina dice que “la responsabilidad social empresarial es la capacidad de entender y dar respuesta al conjunto de solicitudes que los diversos grupos que constituyen el entorno hacen a la empresa. Incluye también expectativas de conducta, legales, de gestión y públicas. Se ha convertido en una forma de gestión y de hacer negocios en la cual la empresa se ocupa de que sus operaciones sean sustentables en lo económico, lo social y lo ambiental, reconociendo los intereses de los distintos grupos con los que se relaciona y buscando la preservación del medio ambiente y el desarrollo sostenible de las generaciones futuras”. Las organizaciones deben identificarse con lo que representa la responsabilidad social, con el rol de la empresa en su participación activa en el entorno en donde se desenvuelve, de acuerdo a su misión y compromiso social. Aquí se incluyen las Sociedades Comerciales, a las Pequeñas empresas y las Personas Jurídicas de naturaleza pública no estatal, entiendo que los Consorcios de gestión de Puertos también están comprendidos.

“El desarrollo económico y social mejora las condiciones de vida de las comunidades. En el caso de México, es claro que aún existen innumerables asuntos por resolver para construir un entorno que ofrezca a toda la sociedad los efectores que necesita. Al ser el proceso de globalización una realidad en el mundo, las comunidades de negocios disfrutan, día con día, de mayor influencia, y sus aportes son cada vez más significativos en la construcción de una sociedad más justa y de una economía con crecimiento sostenible que permita aminorar y erradicar la pobreza que enfrenta un importante segmento de la población. Las empresas no podrán ser prosperas en un país que no crece”.⁸ “Todas las empresas en todas las actividades económicas tienen un sistema de comportamiento organizacional a través del cual formulan, diseñan y aplican los conocimientos sobre la forma en que las personas que las conforman actúan y se desempeñan, con la intención de comprender la conducta y las relaciones humanas que se dan en su interior. El sistema de comportamiento organizacional incluye el conjunto de valores, ideas y metas de la compañía, los cuales se vinculan a las dinámicas grupales y a la comunicación que existe entre los integrantes que trabajan para alcanzar dichas metas y objetivos. Para fortalecer una adecuada comunicación y relaciones entre los integrantes, es vital promover buenos principios y prácticas que generen un estímulo positivo en el área de talento humano, motivando a los trabajadores a realizar sus actividades con el mayor empeño posible, encaminados a cumplir con los propósitos y expectativas de la compañía. En este sentido, el diseño de estrategias que le permitan a las empresas capacitar constantemente a sus empleados, es vital para incentivar una mayor comunicación entre las distintas áreas, de tal manera que se identifiquen los problemas y las faltas a tiempo, promoviendo estrategias conjuntas para darle solución”.⁹

A.3- Contenido y funciones: “La responsabilidad social empresaria incluye una forma de gestión que implica: 1.- Ofrecer productos y servicios que respondan a necesidades de sus usuarios, contribuyendo al bienestar. 2.- Tener un comportamiento que vaya más allá del cumplimiento de los mínimos reglamentarios, optimizando la forma y contenido la aplicación de todo lo que le es

⁸ 8 AliARSE. Alianza por la responsabilidad social empresaria en Mexico. Centro Mexicano para la filantropia (2021)

⁹ 9 Sierra Pacheco, Gabriel (2019). “Análisis sobre los aspectos ambientales en las terminales portuarias que provocan un impacto ambiental en el medio ambiente”. Trabajo de grado presentado en la de Administración de Bogotá en el primer semestre de 2019.

exigible. 3.-Impregnar de ética todas las decisiones de directivos y personal con mando, y formar parte consustancial de la cultura de la empresa. 4.- Fomentar las relaciones con los trabajadores, que han de ser prioritarias para la empresa, asegurando unas condiciones de trabajo seguras y saludables. Respetar con esmero el medio ambiente. 5.- Procurar la integración con la comunidad de la que forma parte, respondiendo con la sensibilidad adecuada y las acciones sociales oportunas a las necesidades planteadas, atendíéndolas de la mejor forma posible, y estando en equilibrio sus intereses con los de la sociedad”.¹⁰⁹

Casi todas las Provincias han creado Consorcios para administrar y gestionar sus Puertos. Estos Entes son empresas y como tales deben contemplar su comunidad y cuidar el ambiente donde desarrollan sus actividades. Tienen responsabilidad Social Empresaria.

¹⁰ Remache Rubio, Mónica. Silvia Villacis- Torres, Nilton A. Guayta- Toapanta. “La responsabilidad social empresaria vista desde un enfoque teórico. (2018), Dom. Cien. ISSN 2477-8818, Vol. 4, número 1, enero 2018, pp. 550- 568. Revista Científica Ciencias económicas y empresariales.