

**APORTE DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA DE LA SOCIEDAD
PORTUARIA DE SANTA MARTA - SPSM. ANALISIS DESDE UNA PERSPECTIVA
SOCIO - AMBIENTAL**

TUTORA:

BLANCA LUCIA LOBO ALVAREZ

AUTORAS:

LORENA HERNANDEZ

JULIETH CAMACHO

UNIVERSIDAD ANTONIO NARIÑO

FALCULTAD DE CIENCIAS ENONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS

ADMINISTRACION DE EMPRESAS

TRABAJO DE GRADO

SANTA MARTA

2020

Tabla de contenido.

Introducción.....	1
Resultados Esperados.....	3
Delimitación del ejercicio investigativo.....	4
Justificación de la propuesta.....	4
Planteamiento de la problemática	5
Formulación del problema:.....	8
Sistematización del problema	8
Objetivos investigativos	9
Objetivo general.....	9
Objetivos específicos.....	9
Marco referencial.....	10
Marco teórico.....	10
La responsabilidad social empresarial - RSE	10
Marco legal y normativo	14
Enfoques De Desarrollo. Capítulos Conceptuales.....	16
Capitulo I. Análisis de la problemática en materia ambiental que ha ocasionado la Sociedad Portuaria desde su actividad operativa en la bahía de Santa Marta	16
Capitulo II. Definición de la política de responsabilidad social corporativa vigente de la Sociedad Portuaria de Santa Marta	23

Capitulo III. Connotación de los aportes implementados por la Sociedad Portuaria de Santa Marta en materia de Responsabilidad Social Corporativa ambiental.....	26
Aportes consolidados en materia de responsabilidad social corporativa ambiental. Año de estudio 2012	26
Aportes consolidados en materia de responsabilidad social corporativa ambiental. Año de estudio 2013	30
Aportes consolidados en materia de responsabilidad social corporativa ambiental. Año de estudio 2014	33
Aportes consolidados en materia de responsabilidad social corporativa ambiental. Año de estudio 2018	38
Capitulo IV. Identificación de la pertinencia de los aportes realizados hasta el momento en materia de Responsabilidad Social Corporativa por parte de la Sociedad Portuaria, para determinar se estos han compensado el daño ambiental en la bahía de la ciudad	42
Conclusiones generales	45
Referencias	47

Tabla de ilustraciones

Ilustración 1. nube de carbón y vertimiento de minerales en zonas aledañas a la bahía de Santa Marta.....	17
Ilustración 2. Proceso de cargue de carbón	19
Ilustración 3. Nuevos sistemas de transporte de carbón	21
Ilustración 4. Programa de protección a la flora y embellecimiento de las zonas verdes....	27
Ilustración 5. Ubicación coralina en las zonas circundantes al puerto.....	28
Ilustración 6. Indicadores de medición impacto medio ambiental	29
Ilustración 7. indicadores ambientales para el periodo 2013	32
Ilustración 8. Factores e indicadores de desempeño ambiental.....	33
Ilustración 9. Índices de consumo de agua.....	34
Ilustración 10. Índices de consumo de energía.....	35
Ilustración 11. Registros del estudio de la calidad del agua.....	37
Ilustración 12. Parametrización promedio de niveles de material particulado	38
Ilustración 13. Parametrización promedio en consumo de agua	39
Ilustración 14. Parametrización promedio del consumo de energía	40
Ilustración 15. Impacto coralino con la apuesta Acuario arrecifal – Plan adopte	43
Ilustración 16. Manejo de los ductos de desagüe en la zona de la bahía	44

Introducción

Los procesos de responsabilidad social corporativa son de gran relevancia para las organizaciones contemporáneas porque permiten formalizar acciones de ejecución vinculadas con los agentes externos de intervención, situación que potencia la marca y crea empatía con los Stakeholders (Duque, Cardona, & Rendón, 2013). En la actualidad estos procesos son avalados por parte del Instituto Colombiano de Normas Técnicas – ICONTEC, quien dictamina disposiciones de naturaleza normativa para la regulación de programas institucionales de Responsabilidad Social (Lacruz, 2005).

La responsabilidad Social Corporativa define unos lineamientos sobre los cuales se edifica una política externa de acción, como compromiso las empresas asumen posturas de asociación con los agentes de impacto directo y de esta forma emprenden campañas de apoyo y/o ayuda a comunidades vulnerables, para eso se tienen prevista la promoción de empleos, programas de capacitación y el ofrecimiento de productos – servicios que promuevan un apoyo de naturaleza comercial para estas comunidades (Amador, 2018).

Al implementar estos programas la empresa trabaja de manera mancomunada para adherir valor a sus servicios, con ello se contribuye al desarrollo sostenible de estrategias de impacto comunitario, por medio de ello los Stakeholders integran a su política de vinculación programas de apoyo operativo con amplio espectro social, actualmente la Sociedad Portuaria de Santa Marta, con la finalidad de mitigar el impacto que ocasiona su actividad misional, ha emprendido programas externos de extensión aportándole un concepto social a sus operaciones, aprovechando su potenciamiento como terminal portuario al ser uno de los puertos más importantes de Colombia por calado y embarque de buques con amplia capacidad de transporte marítimo (Trujillo & Vélez, 2006).

Por medio del presente trabajo investigativo se pretende reconocer el impacto que ha ocasionado el puerto desde su actividad operativa, así como las acciones que se han llevado a cabo para compensar estos efectos adversos sobre el entorno, una gran parte del impacto ocasionado se ha debido a la movilización que en los últimos años ha habido para el manejo de carbón y otras fibras minerales, esto ha contaminado de gran manera la fauna marina subyacente a la bahía de la ciudad, esta problemática también se presenta con el manejo de combustibles fósiles y otros productos de naturaleza agropecuaria que dejan vestigios residuales a lo largo de toda la cadena de valor de comercialización; desde el punto de vista metodológico para identificar esto se connota la problemática de asociación y se analizan todas las políticas en materia de responsabilidad social que se llevan a cabo para compensar estos daños ocasionados.

La incidencia de los efectos adversos sobre estos procesos requiere de un tratamiento especializado por parte de las instituciones de control para mejorar los esquemas operativos limpios, para muchos expertos en materia medio ambiental, algunas actividades de contaminación tienen un gran impacto sobre el ecosistema de la zona alterando las condiciones de vida de toda la fauna animal y vegetal, es por esto que se ha identificado una necesidad de acción entorno a acciones que simplifique el daño al entorno. Estas nociones se analizarán y contextualizarán para otorgar un análisis certero entorno a la temática acá planteada.

Resultados Esperados

Al realizar el presente documento se observa que por parte de la Sociedad Portuaria de Santa Marta se han emprendido una serie de acciones buscando controlar los efectos nocivos sobre el medio ambiente, de esta manera se ha tomado conciencia sobre el daño medio ambiental que puede generar la actividad que se ejecuta actualmente si no se toman las acciones de control respectivo.

En el puerto de Santa Marta se han llevado a cabo estudios de impacto ambiental buscándose mejorar los procedimientos de cobertura de la actividad operativa, se han emitido informes de gestión en el año 2012, 2013 y 2018, específicamente para tratar como ha sido la vinculación medio ambiental a partir de actividades de mitigación y control eco sistémico. Para el informe del año 2012 se connotaron unos niveles de contaminación del 85%, al realizar acciones de mitigación de riesgos el informe del año 2013 reportó una reducción media de 25 puntos porcentuales, quedando el índice en 60%. Para el último reporte emitido, este índice se redujo ostensiblemente hasta el 23%, gracias a la implantación de muelles biológicos de control en áreas distintas áreas del muelle de abordaje y manejo de mercancía.

En el presente informe se pretende mostrar la evolución de estos resultados y las acciones emprendidas desde el punto de vista institucional para la reducción gradual en los índices de impacto medio ambiental.

Delimitación del ejercicio investigativo

Justificación de la propuesta

En la actualidad la temática del medio ambiente ha recobrado importancia por los acelerados procesos de contaminación que se han acentuado en muchas partes del mundo, ante esto se ha evidenciado una necesidad intrínseca de cuidado y preservación de los recursos no renovables por medio de acciones concretas de mejora, para el caso de la ciudad de Santa Marta este no es un tema que debe pasar desapercibido, hay un tema convulso de manejo sectorial que debe ser atendido por parte de las instituciones de control.

Es importante concientizarse de la importancia que tiene para las organizaciones contemporáneas de adelantar programas de responsabilidad social, dependiendo de la actividad económica su valoración debe incorporar un reconocimiento social, ambiental o estratégico específico, algunos expertos exponen que los altos índices de contaminación han hecho que en los últimos 30 años se hallan acrecentado los niveles de temperatura del planeta, hasta en 2 grados centígrados, por esto se hace necesario emprender acciones que controlen esta perspectiva de desarrollo y mucho más en instituciones con el impacto socio ambiental como el Puerto de Santa Marta.

Sin duda alguna el mayor impacto que ha ocasionado esta actividad ha sido la vulneración de los recursos del sistema submarino, esto como consecuencia, como ya se ha mencionado previamente, de la emisión de minerales, fluidos inflamables y combustibles fósiles, ante esto se ha propuesto una hoja de ruta que delinee aportes en materia de responsabilidad social corporativa para el apartado medio ambiental, simplificando el espectro de actuación negativa y propendiendo por el mantenimiento en la calidad de vida de la zona de cobertura (Perez, Espinoza, & Peralda, 2016).

Tomando como base esta pauta de desarrollo surge la necesidad de implantar a futuro un macro sistema de apertura operativa, para ello se debe indagar si la Sociedad Portuaria de Santa Marta implementa de manera asertiva y sobre todo con un impacto amplio medidas certeras de Responsabilidad Social medio ambiental, incluyéndose esto dentro del espectro de gestión a nivel de sistema interno de control por parte del personal correspondiente. Durante años fueron notorios los niveles de contaminación del área, esto afectó la imagen del sector y los lugareños se dieron cuenta de la implicancia del fenómeno.

Tomando como base esta postura nace la necesidad de implementar acciones correctivas de manera permanente para coaccionar un modelo de gestión fiable a nivel organizativo, para ello se busca incentivar la cooperación interinstitucional con otras empresas de naturaleza comercial similar que permitan un escenario de contribución colectiva a modo de mejorar el medio ambiente, al implantar estas acciones externas las organizaciones no solo se benefician a nivel económico y de imagen, sino que construyen modelos sociales de crecimiento alternativo.

Planteamiento de la problemática

Las empresas, las cuales se entienden como entidades sociales de amplio espectro buscan de manera permanente dinamizar modelos económicos por medio de diversas acciones estratégicas que comprenden diversos panoramas de ejecución, dentro de este escenario se promueven procedimientos normativos que vayan de conformidad con las prácticas socio culturales del área de impacto directo de la actividad comercial, con esto se busca generar legitimación por medio de prácticas socialmente responsables instando al logro relacional y al éxito como sistema de organizativo con los demás actores sociales (Foy, 2010).

La estabilidad del propio modelo depende de las acciones que se emprendan buscando una aprobación social satisfactoria por medio de una demanda permanente de los productos y/o servicios que se ofrecen, debido a esto las posibilidades laborales se limita al ejercicio social y por ende las discusiones en materia estratégica cuestionan prácticas que atenten contra esta estabilidad; la discusión en torno al fenómeno de desarrollo sostenible y a nuevos esquemas de relacionamiento medio ambiental, impone una necesidad concreta a nivel técnico teniendo en cuenta las nuevas tendencias de desarrollo a lo largo del siglo XXI, sobre todo en materia tecnológica y procedimental para algunas actividades en escenarios de comercio internacional (Trujillo & Vélez, 2006)

Un análisis microbiológico efectuado por (Ramos, Vidal, Vildary, & Saavedra, 2008) en la bahía de Santa Marta, mostró los altos niveles de contaminación que presentan las muestras de agua recolectadas, estas muestran elevados índices de concentración coliforme como consecuencia de los residuos minerales arrojados durante la operación normal en puerto, por esta razón, estos investigadores llegaron a la conclusión que se expone un alto grado de polución afectándose consecuentemente actividades de ejercicio libre como el buceo, la natación y/o la pesca artesanal.

La ciudad de Santa Marta a raíz de toda esta problemática ha visto afectada su calidad como destino por los altos niveles de contaminación sobre todo en las playas del sector de la bahía, destruyéndose consecuentemente las perspectivas de desarrollo que tiene esta zona justamente por la influencia que tiene el puerto en actividades de cargue y descargue de elementos y sustancias peligrosas, que sin duda alteran las condiciones en todo el balneario turístico. Esta situación ha instado a la denuncia ciudadana pues los residentes de la ciudad buscan salvaguardar los recursos naturales, se busca mitigar los altos niveles de contaminación

que sufre el mar de la zona como consecuencia del vertimiento del polvillo del carbón y otros minerales nocivos.

Trabajos investigativos adelantados por el Nature Reports Oceanics permitieron demostrar que el polvillo del carbón tiene el poder de ocasionar la muerte coralina una vez penetra la superficie del océano, paralelamente esto ocasiona la muerte de miles de especies teniendo un impacto realmente irreversible, estas acciones reducen el crecimiento proyectado del ecosistema submarino si se establecen espectros de correlación simbiótica en aguas que no cuentan con la presencia de vestigios contaminantes (El Espectador, 2013)

Demostrándose los niveles de toxicidad de las partículas de polvo contaminante en la superficie del mar, estas investigaciones hacen precisiones de tipo biomolecular para demostrar los escenarios de impacto a futuro de no tomarse las acciones oportunas, para esto se tomaron estudios en diversos peces y algas acuáticas previendo escenarios de experimentación con superficies expuestas a la influencia de altas concentraciones de partículas contaminantes, los resultados exponen un escenario disparate de prospección natural así como un relacionamiento inverso espacios libres de contaminación demostrando que el impacto está creciendo y que las acciones deben guardar una concordancia de mitigación directamente proporcional.

Los científicos exponen una necesidad real de establecer prospectos de acción y mitigación para manejar los efectos adversos que estas prácticas tienen con los sistemas submarinos, por esta razón se hace imperativo la implementación de planes de manejo ambiental por medio de programas de Responsabilidad Social Corporativo buscando correlacionarse escenarios que propendan por un mejor aprovechamiento de la actividad desarrollada disponiéndose de mejores instalaciones para el manejo de la carga potencialmente contaminante. Ante este escenario surge

la necesidad de esquematizar el presente marco investigativo de naturaleza descriptiva, entendiendo las acciones que se vienen implementando para el manejo satisfactorio de toda esta problemática expuesta.

Formulación del problema:

¿Cuáles son los aportes en materia de Responsabilidad Social Corporativa que lleva a cabo la Sociedad Portuaria de Santa Marta desde una perspectiva socio – ambiental?

Sistematización del problema

- ¿Es posible analizar la problemática en materia ambiental que ha ocasionado la Sociedad Portuaria desde su actividad en la bahía de Santa Marta?
- ¿Cuenta el puerto con una política de Responsabilidad Social Corporativa vigente buscando mitigar el impacto adverso que tiene su actividad en materia medio ambiental para la ciudad de Santa Marta?
- ¿Qué aportes en los últimos años ha venido implementando la Sociedad Portuaria de Santa Marta en materia de Responsabilidad Social Corporativa ambiental?
- ¿Los aportes realizados hasta el momento en materia de Responsabilidad Social Corporativa por parte de la Sociedad Portuaria han compensado el daño ambiental ocasionado a la bahía de Santa Marta?

Objetivos investigativos

Objetivo general

Analizar el aporte en materia de Responsabilidad Social Corporativa que lleva a cabo la Sociedad Portuaria de Santa Marta desde una perspectiva socio – ambiental.

Objetivos específicos

- Analizar la problemática en materia ambiental que ha ocasionado la Sociedad Portuaria desde su actividad operativa en la bahía de Santa Marta
- Definir la política de responsabilidad social corporativa vigente en materia socio ambiental de la Sociedad Portuaria de Santa Marta
- Connotar los aportes que en los últimos años ha venido implementado la Sociedad Portuaria de Santa Marta en materia de Responsabilidad Social Corporativa ambiental
- Identificar el espectro operativo - estratégico para observar si los aportes realizados hasta el momento en materia de Responsabilidad Social Corporativa por parte de la Sociedad Portuaria han compensado el daño ambiental en la bahía de la ciudad de Santa Marta.

Marco referencial

Marco teórico

La responsabilidad social empresarial - RSE

La responsabilidad social empresarial se ha convertido en uno de los temas más álgidos en el mundo empresarial por la complejidad que supone su implementación técnica, de hecho, desde la antigüedad ya se empezaba a acuñar una tendencia de desarrollo centrada en los principios de claridad y filantropía, bajo estos supuestos se empezaron a edificar la normativa que rige la implementación de esta temática (Duque, Cardona, & Rendón, 2013)

En el último tiempo las preocupaciones en torno a la ejecución de programas de extensión buscando crear una visión más estructural de los modelos organizativos bajo una perspectiva confiable instaron a la prestación de acciones bajo una óptica participativa que se relacionada directamente con la conceptualización del modelo de Responsabilidad Social Empresarial. (Gonzales, 2014), propone el estudio de esquemas alternativos de desarrollo a modo de integrar gestiones empresariales bajo acciones de responsabilidad económica, medio ambiental y social.

Bajo esta consideración debe compartirse una visión laboral integradora bajo la mira del principio de cooperación interinstitucional, entre más recursos posea la empresa y mayor sea su espectro de ejecución más comprometida debe estar con la formulación de acciones que permitan compensar daños sobre el entorno de impacto directo de la actividad comercial. (Duque, Cardona, & Rendón, 2013), connotaron una visión mucho más holística del concepto bajo el cual se permitieron desarrollar la realidad operativa de empresas que ejercen programas de responsabilidad social VS las que no lo hacen; llegaron a la conclusión que entre mayor fuese su vinculación con los actores externos mayor grado de impacto tenía esta acción sobre el concepto

de marca justificando esto en el incremento de réditos económicos con el paso del tiempo siendo un objetivo estructura del modelo.

Bajo una mira integral la aplicación de la responsabilidad social empresarial como modelo de desarrollo empresarial permite la introspección hace esquemas de macro gestión que facilite el impacto empresarial hacia programas de alianza estratégica, se plantea entonces una preocupación entorno a la disposición de recursos para la distribución de acciones que permitan la simplicidad del modelo, una empresa no responsable limita su marco estratégico y deja de lado el pensar del empleado, durante este proceso de transformación no existen elementos que insten a la formulación de planes complementarios de cobertura social; en el pasado, las empresas se repartían las utilidades posterior al proceso de ejecución y planificación sin medir el impacto real de la propuesta, hoy en día se cuentan con directrices de medición bajo las cuales se reconoce la pertinencia del concepto.

Actualmente a nivel empresarial solo se observa una preocupación entorno al desarrollo de acciones sobre procesos productivos, y se deja de lado el reconocimiento sobre el proceso entre los empleados que son los que facilitan las acciones de vinculación, la empresa debe ser consciente de su compromiso con demás compañías que hacen parte de su círculo económico, bajo esto se accionan unos componentes variados que tienen una cobertura amplia.

Como primera cobertura se encuentra el modelo económico, en esta la empresa dispone de recursos monetarios, y algunas veces de recursos técnicos, para ponderar un panorama que le permita lograr una rentabilidad sostenible en el tiempo, se parte del supuesto que entre mayor capacidad tenga la empresa será capaz de ofrecerle a la comunidad una mejor apuesta desde lo estratégico.

Paralelamente se apertura una visión legal buscando el cumplimiento de la normatividad asociada al programa a desarrollar, así como una visión ética que permite la preservación moral de la institución que implementa las acciones de responsabilidad social evitando a toda costa la mitigación de efectos adversos desde el punto de vista social.

Entorno a la implementación total del modelo también existe una responsabilidad de tipo filantrópico que tiene en su noción fáctica un voluntariado que se ajusta a las actividades culturales que se llevan a cabo desde el punto de vista social, se espera el desarrollo de obras que se adapte a las necesidades reales de la comunidad. De acuerdo a lo remarcado por (Aguilera & Puerto, 2012), el crecimiento de la empresa está sustentado en iniciativas de emprendimiento social, con esto se espera tener un posicionamiento más sólido de la marca y ponderar buenas acciones para mejorar de manera gradual la imagen empresarial desde una noción social, se espera captar la lealtad del usuario mediante la introspección laboral.

En perspectiva la empresa por medio de este programa puede generar una buena reputación entre los distintos grupos de interés – Stakeholders, los cuales evalúan el impacto real de esa apuesta teniendo en cuenta los requerimientos sociales vigentes, una organización responsable se compromete con el desarrollo de acciones en el marco de la Responsabilidad Social Empresarial tomando en cuenta un reconocimiento social honesto con altos estándares de vocación técnica. En este caso puntual la comunicación juega un papel prioritario, es supremamente importante establecer un marco de control de los estándares de masificación, tanto a nivel interno como externo, para transmitir los resultados periodo a periodo y de manera gradual, asegurando el desarrollo de un modelo óptimo.

Estas comunicaciones juegan un rol fundamental en la consolidación empresarial en tanto asegura una correcta transmisibilidad de la información disponible, con esto se refleja de cara al cliente un compromiso real por medio del cual se contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades de cobertura. Se prospecta un compromiso permanente que debe ser controlado bajo el triple factor de asociación, a nivel económico, a nivel social y a nivel medio ambiental; el trasfondo de la apuesta incorpora un interés comercial en el tiempo bajo el cual se espera que el cliente pueda fidelizarse de una mejor manera con el producto o servicio que ofrece la empresa.

Justamente el enfoque ambientalista refleja un reconocimiento del cuidado ambiental sobre el cual debe edificarse una política operativa y relacional que permita en el tiempo la incorporación de un prospecto de crecimiento sostenible. Al respecto para (Perez, Espinoza, & Peralda, 2016), el enfoque social en programas de Responsabilidad Civil debe valorar un conjunto de reglas que puedan definir el actuar de la empresa, estas prácticas se adoptan de manera libre y voluntaria con la finalidad de preservar el modelo cultural de la empresa y exponer un modelo asociativo que conserve la disposición de recursos disponibles, claves para el ejercicio del esquema operativo. Estas no son prácticas innecesarias, al contrario, revelan una vocación externa bajo la cual se definen marcos de conducta indispensables para la supervivencia empresarial, cuando se descuida este factor se corren riesgos de percepción externa y se reducen las perspectivas de credibilidad y lealtad desde los clientes, siendo esto un factor negativo para el futuro estratégico del negocio.

Para la vocación medio ambiental la reducción del impacto negativo entorno a este modelo repercute en los modelos de extracción y utilización de los recursos disponibles, la explotación de la materia prima entonces requiere de una disposición amplia a nivel del consumo de energía

y elementos técnico de apoyo. Por esta razón el medio ambiente juega un papel importante en el fenómeno de Responsabilidad Social Corporativa, todas las organizaciones independientemente de su objeto social deben definir un esquema funcionalmente sostenible con capacidad de brindar respuestas técnicas a las necesidades del entorno empresarial.

Marco legal y normativo

El principio de Responsabilidad Social Empresarial – RSE se encuentra regido por la normativa ISO 26000, en esta se señalan los siguientes objetivos:

- Garantizar la implantación de un modelo sostenible que cree relaciones sólidas entre la empresa y su entorno
- Promover desde diversas posiciones gerenciales un marco sobre el cual pueda diseñarse un esquema operativo que coordine iniciativas de apertura externa para la solución oportuna de unas necesidades sociales
- Reforzar competencias organizacionales para contribuir efectivamente a la reducción de impactos sociales, económicos y ambientales.
- Fortalecer el esquema empresarial para asegurar una cadena de valor interna sólida que permita la implementación eficiente de modelos técnicos de socialización.

Todas las acciones que permitan asumir una postura de vinculación con la comunidad por medio de la mitigación de impactos empresariales sobre todo a nivel social y ambiental, deben incorporar un esquema normativo que pueda servir de guía para edificar alternativas de mejora para el reforzamiento de las perspectivas de crecimiento empresarial impulsando el apoyo a las iniciativas sociales que requieren un tratamiento inmediato. Para el caso de esta normativa se orientan las siguientes nociones:

- Conceptualización organizativas entorno al desarrollo del modelo
- Antecedentes de implementación
- Principios sobre los cuales se edifica la propuesta
- Fundamentación técnico – operativa
- Materiales requeridos y otros recursos de apoyo de la propuesta
- Marco de implementación del protocolo comunicativo

La responsabilidad técnica de la organización debe centrarse en la aplicabilidad de unas políticas de influencia buscando:

- La comunicación de un desempeño en el tiempo para relacionar cada acción con su propósito estratégico
- La identificación de las partes interesadas para el diseño de una apuesta sólida que responda a sus necesidades de manera satisfactoria

La normativa ISO 26000 propende por una ayuda empresarial en forma de contribución para el desarrollo eficiente de modelos ejecutorios sustentados en una normatividad de base, se hace obligatorio entonces la proyección de unas actividades de Responsabilidad Social sobre las que se pretenden desarrollar instrumentos de falibilidad técnica para llevar a cabo nuevas apuestas. En cuanto al desarrollo de la norma, su implementación garantiza la diversificación del modelo ejecutorio por parte de la empresa hacia un espectro social que debe tratarse y para ello su evaluación económica, ambiental y legal debe asegurar una visión de logro a largo plazo.

Enfoques De Desarrollo. Capítulos Conceptuales

Capitulo I. Análisis de la problemática en materia ambiental que ha ocasionado la Sociedad Portuaria desde su actividad operativa en la bahía de Santa Marta

La bahía de la ciudad de Santa Marta se ha visto impactada de manera negativa por los diversos escenarios de contaminación suscitados como causa de las actividades que se llevan a cabo por parte de la Sociedad Portuaria de Santa Marta. El carbón ha sido uno de los principales contaminantes y ha afectado en los últimos años grandes áreas de este sitio emblemático dentro de esta urbe, este mineral si bien permite el desarrollo industrial de muchos sectores económicos, en caso de no manejarse correctamente, puede alterar las condiciones zonales cuando se vierte a superficies delicadas.

Previamente se han conocido unos resultados investigativos que han desarrollado científicos colombianos sobre las condiciones de las playas en el país, en donde se muestran unos resultados preocupantes en materia de contaminación como consecuencia de malos manejos institucionales por parte de empresas que tienen influencia cercana. Para el caso de la zona costera local en el litoral samario, se registraron altas concentraciones de minerales pesados e hidrocarburos complejos los cuales se asociaron al transporte portuario, el investigador académico Jesús Oliveros, reconocido docente de la Universidad de Cartagena, encontró altos niveles de contaminación con un estudio in situ, y su conclusión arrojó malos manejos entorno al manejo de la carga de carbón por los buques transportistas; para el especialista, la composición química molecular de este elemento está cargado de moléculas cancerígenas, situación que puede ocasionar grandes efectos adversos para la salud pública de las áreas de influencia.

Por medio de un video grabado por biólogos marinos del centro de investigaciones marinas de la capitanía de puerto de Santa Marta en la Dirección General Marítima – DIMAR, se observó y denunció una situación irregular de tratamiento en zonas aledañas a la bahía de la ciudad que expuso un manejo al aire libre de polvillo de minerales| contaminantes, con esto se instó al vertimiento de este material al mar y por lo tanto esta situación ocasionó un gran impacto al ecosistema marino. Esta noticia fue reportada por el canal RCN bajo el titular, *“Las autoridades investigan la presencia de una nube de carbón que se expande sobre el mar”* (RCN Televisión, 2015).



Ilustración 1. nube de carbón y vertimiento de minerales en zonas aledañas a la bahía de Santa Marta

Fuente: Canal RCN (2015)

Esta nube de minerales se desarrolla cuando se da el cargue en los barcos asignados para el transporte marítimo, cuando no se toman las medidas necesarias técnicas y de bioprotección, las fuertes brisas que soplan en esta zona del atlántico hacen que estas partículas contaminantes se esparzan y viertan por medio de mar y aire. Las investigaciones indicaron que el polvillo de carbón ocasionó miles de muerte a toda la flora y fauna de la zona, sobre todo entre el área coralina y la población de peces que transita por el sector, según el estudio se permitió concluir que este impacto en los últimos 5 años redujo ostensiblemente el crecimiento de a más de la mitad de la población marina. (El Espectador, 2016).

En la actualidad el cargue de este mineral se lleva a cabo, desde el muelle de carga, a menos de 200 metros de distancia de la zona de mayor riesgo de la bahía de la ciudad de Santa Marta, se ejecutan procesos inseguros y no se siguen unos protocolos de planificación bajo instrumentos de seguridad, de esta forma el transporte deja vestigios de carbón con lo que se afecta la estabilidad de la zona de influencia.

De acuerdo a lo publicado por (Montes, 2014), a expensas de estudios regulativos en materia de cargue desde el enero del 2016 hasta enero del 2019 cerca de 50 buques habían reportado inconsistencias en materia de manejo de minerales y demás elementos potencialmente contaminantes de naturaleza agroindustrial, oportunamente se establecieron los protocolos de cobertura para mitigar impactos a gran escala, en muchos de estos buques las cargas se efectuaban por medio de palas mecánicas y otras barcazas mecánicas.

En la ciudad a causa del viento muchos productos de carga se esparcen a la superficie del mar hasta llegar a zonas de la bahía con afluencia de personas y turistas, muchas personas han

manifestado su malestar por esta situación y por el gran impacto medio ambiental que tiene sobre la estética del lugar.

Estudios investigativos de la Corporación Autónoma Regional del Magdalena – Corpamag, de la Dirección General Marítima – Dimar y el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras – Invemar, lograron demostrar que el polvo del carbón al quedar suspendido superficialmente sobre el agua debilita el crecimiento coralino y limita el crecimiento de las poblaciones de peces de la zona. Hernando Valencia, director científico del acuario mundo marino de la ciudad de Santa Marta, expresa su preocupación por la situación logística del puerto en cuanto al cargue de mercancía, esto ha traído una gran problemática de salud ambiental, se han detectado sobre la superficie animales muertos a causa de la falta de oxígeno, ante esto se deben diseñar apuestas técnicas de manejo medio ambiental promovidas por la sociedad portuario para mitigar el impacto negativo sobre la superficie costera.



Ilustración 2. Proceso de cargue de carbón

Fuente: Saldarriaga (2012)

Como se observa en la imagen, el impacto del viento tiene influencia directa en el movimiento brusco de las embarcaciones y ello provoca que se precipite al mar parte de la carga en caso de que no se establezcan las medidas necesarias de manejo técnico, el polvillo se revuelve con los nutrientes de la zona a nivel marino y ello causa las consecuencias de las que se ha venido tocando hasta este punto. Se ha podido observar que muchas de las especies que son consumidas, originarias de la zona, cuenta con vestigios de esta contaminación y ante ello los comerciantes han tenido que implementar acciones de limpieza buscando ofrecer un producto en óptimas condiciones.

En áreas aledañas a la de la bahía de Santa Marta, como en el sector de pozos colorados, Taganda o El Rodadero, zonas por donde transitan embarcaciones de carga provenientes del puerto, se han visto afectadas, ante ello la alcaldía de la ciudad ha venido implementando acciones de limpieza contando con el apoyo de la Invermar para reducir los puntos que presentan mayores niveles de contaminación. El programa de limpieza marina en estos sectores ha mostrado un impacto positivo en los últimos 2 años, se tienen previsto campañas complementarias de educación al usuario para el manejo de los recursos de la zona y para instar al compromiso ciudadano de recoger residuos en caso de encontrarse sobre la zona elementos potencialmente nocivos.

Los diversos medios de transporte también contribuyen a acrecentar los niveles de contaminación de la zona, por el sector también se cuentan conexiones por vía férrea, estos en su tránsito emiten altos niveles de CO₂ y expulsan partículas tipo polvillo de minerales como el carbón, más de 200 vagones de extracción directa desde las minas del Cerrejón o la Jagua de Ibirico, con ruta directa hasta el puerto de la ciudad de Santa Marta, presentan altos índices de impacto y esto las autoridades competentes lo han detectado, ya se vienen adelantando las

acciones respectivas para el control de este efecto buscando un mejor manejo logístico de toda esta operatividad.

Si bien los protocolos que se han venido implementando en materia de seguridad logística han formalizado una hoja de ruta en los últimos dos años, aun se deben accionar estrategias complementarias que permitan un mejor control de la capacidad de cargue y transporte, algunas empresas como Drummond y Fenoco ya han venido implementando programas de manejo en sus redes de transporte y operaciones buscando contribuir con las medidas de control, entre estas acciones se encuentra el cargue raso evitando la carga a tope de superficie, con esto se evita que el producto escape hacia el exterior de por el viento o el movimiento del medio de transporte; igualmente se han puesto carpas desechables de protección y se ha empleado en el último tiempo sistemas de palas mecánicas para el manejo de altos volúmenes de carga a granel, constantemente se disponen de sistemas de humedad para consolidar de una mejor manera el minera a modo de evitar un levantamiento del mismo por condiciones externas..



Ilustración 3. Nuevos sistemas de transporte de carbón

Fuente: El Espectador (2016)

El sector hotelero se ha declarado directamente afectado por esta situación y ante ello se han emitido acciones legales para instar a las instituciones que llevan a cabo estas acciones a controlar sus esquemas operativos, este gremio ha elevado una voz de alerta al gobierno nacional para que se adelanten las acciones respectivas por parte del ministerio de ambiente y desarrollo sostenible buscando control el impacto que estos procedimientos tienen sobre su sector, el cual está directamente influenciado y afectado.

Del mismo modo algunas acciones populares se han venido instaurando en los últimos años ante el Departamento Administrativo Distrital de Sostenibilidad Ambiental – Dadsa, para el emprendimiento de acciones de control que permitan un mejor manejo de todos los protocolos de acción para empresas operadoras de actividades altamente contaminante, sobre todo para la Sociedad Portuaria y algunas empresas de naturaleza minera que tienen influencia sobre los procesos que se ejecutan en la ciudad.

De manera paralela ante esta ola de denuncias el Departamento Administrativo Distrital de Medio Ambiente – Dadma, ha venido implementando programas de cobertura administrativa para supervisar las acciones de estas empresas que se consideran desde su actividad misional como altamente contaminantes. Por medio de una resolución la entidad ha promulgado disposiciones para impedir que se lleve a cabo el cargue de elementos como el carbón al aire libre, las empresas que no acaten tales medidas serán acreedores a una fuerte sanción económica por parte del distrito y se establecerán adicionalmente las acciones administrativas que correspondan dependiendo de su falta.

Capítulo II. Definición de la política de responsabilidad social corporativa vigente de la Sociedad Portuaria de Santa Marta

La responsabilidad que subyace del ejercicio operativo por parte de una empresa como la Sociedad Portuaria dispone de una gran cantidad de mecanismos de planificación que buscan accionar elementos que respalden acciones de mitigación frente a potenciales efectos negativos sobre el entorno de influencia directa de la actividad comercial que se lleva a cabo, ante esto se ha venido comprometiendo con el cumplimiento de programas de respaldo social y medio ambiental con proyectos paralelos de desarrollo sostenible como esquemas de educación a la población afectada en políticas medio ambientales, sin duda todo un compromiso de acción en pro del entorno y del desarrollo económico de la región.

La política de gestión ambiental de la Sociedad Portuaria de Santa Marta está fundamentada en modelos de desarrollo sostenible, se espera esquemas limpios de respaldo por medio de planes estratégicos y sectoriales de desarrollo que reduzca el impacto adverso sobre todo a nivel de emisiones atmosféricas. De manera paralela se han emprendido acciones administrativas, operativas, de comercialización portuaria, logística, seguridad y servicios de atención al cliente desde el terminar marítimo del puerto para llegar de una manera responsable a toda la sociedad, se emprendieron acciones de socialización por medio de informes periódicos por medio de los cuales se muestran los resultados de las acciones emprendidas a nivel de manejo del agua (control de vertimiento de residuos), aire (control de emisiones) y el suelo (control de cargas a granel).

De acuerdo a lo expuesto por la (Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM, 2012), el control de los efectos ocasionado por las actividades operativas de manejo directo con el entorno deben ser accionados de manera responsable por medio de políticas de control y para ello deben

disponerse de recursos técnicos y presupuestales que permitan reducir de manera considerable el uso de energía disponible, así como materia prima y otros elementos de apoyo para grandes volúmenes de carga pesada. El puerto al respecto se ha propuesto los siguientes objetivos:

1. Desarrollo de programas de reciclaje tanto en la zona operativa como en las áreas alternas al puerto
2. Reducción en el empleo de recursos como el agua para acciones de transporte interno de mercancía y cargue a embarcaciones por medio de efectos a chorro.
3. Control de las emisiones de material particulado a lo largo de todo el terminal marítimo
4. Especificación de exigencias técnicas de control para grandes cargas y canaletas de transporte cubiertas para material inflamable o esparcible
5. Establecimiento de redes de cooperación con clientes autoridades locales, proveedores y otros actores para el cumplimiento de una normatividad ambiental que propenda por el uso limpio de los recursos disponibles.
6. Controlar la demanda de productos e insumos técnicos de naturaleza no reciclable
7. Revisión periódica de la política ambiental implementada, así como de los instrumentos de control empleados durante el proceso
8. Establecimiento de canales de socialización a la comunidad sobre las acciones que se han venido implementando en materia de acciones sociales y medio ambientales.
9. Revisión permanente de los resultados en todos los procesos de auditorías sobre el modelo de planeación estratégica en materia medio ambiental implementado
10. Asignación de recursos para respaldar el desarrollo de la propuesta y planes futuros de desarrollo de energía limpia

11. Publicación del programa de responsabilidad ambiental en la plataforma web de la empresa y en todas las redes sociales dispuestas para tal finalidad.

Hasta el momento la política de gestión en materia ambiental por parte de la empresa ha tenido una orientación estratégica de construcción de marca, se le apunta al mejoramiento permanente de modelos de vinculación con la comunidad por medio de planes de apertura programada, para ello se pretende como acción inicial reducir impactos ambientales provenientes desde la propia operatividad del modelo, para posteriormente emprender campañas de socialización, con se expone anteriormente, para transmitir un espíritu de responsabilidad y compromiso con el entorno.

Para el cumplimiento del objetivo fundamental se ha dispuesto de una política evaluativa superior la cual le apunta al control permanente de las acciones que se adelantan a nivel técnico y logístico, estas estrategias al ser implementadas por parte de la empresa coaccionan elementos de cuidado y se realizan actividades de fundamentación social bajo normativas internacionales. Lo crucial en este apartado es la estandarización del modelo y el uso de una política ambiental que institucionalice una hoja de ruta para el fortalecimiento de la actividad misional de este ente de importante desarrollo para todo el departamento del Magdalena.

Capítulo III. Connotación de los aportes implementados por la Sociedad Portuaria de Santa Marta en materia de Responsabilidad Social Corporativa ambiental

Aportes consolidados en materia de responsabilidad social corporativa ambiental.

Año de estudio 2012

A continuación, se relaciona el primer informe publicado por la sociedad portuaria de manera concreta sobre las acciones puntuales que se ejecutaron para este primer año de control y publicación de resultados.

Acciones de implementación en materia de ruido ambiental

El ruido a nivel industrial está considerado como un importante factor de contaminación pues altera las condiciones normales de operación en una determinada zona, si bien esta problemática no presenta una prevalencia permanente como algunas actividades de polución y/o contaminación física directa, puede ocasionar graves daños en materia auditiva para los operarios de la empresa y para toda el área aledaña de influencia de la actividad.

Para tal efecto la Sociedad Portuaria ha establecido escenarios de monitoreo en temática de ruido, se seleccionaron varias áreas de medición de mayor a menor impacto y se tuvo en cuenta la ubicación y los elementos de apoyo técnico para asignar herramientas concretas de control; inicialmente se obtuvieron resultados favorables, posterior a los protocolos de mejora, manejándose estándares de acuerdo a lo dispuesto para tal finalidad en la resolución No. 0627 de 2006 del ministerio de ambiente. En el apartado No. 9 se estipulan los niveles máximos permisibles en materia de emisión de ruido, al respecto la Sociedad Portuaria expuso resultados positivos producto de esta medición.

Acciones de implementación en materia de protección y conservación del entorno natural

Desde el año 2008 la Sociedad Portuaria ha venido emprendiendo campañas de reforestación y enriquecimiento de la flora nativa adyacente al cerro Ancón, así como otras áreas con abundante vegetación en zonas cercanas al terminal portuario. Estas acciones contemplaron la intervención de cerca de 5 hectáreas por medio de la siembra de árboles autóctonos de la zona, se implementaron mecanismos de medición topográfica para el monitoreo de las condiciones de estas implantaciones. Para el año 2012, periodo objeto de este estudio, la empresa efectuó en el marco del programa de protección a la flora una inversión cercana a los \$30.000.000 para adelantar iniciativas de embellecimiento y manejo de todas las áreas verdes (Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM, 2012).

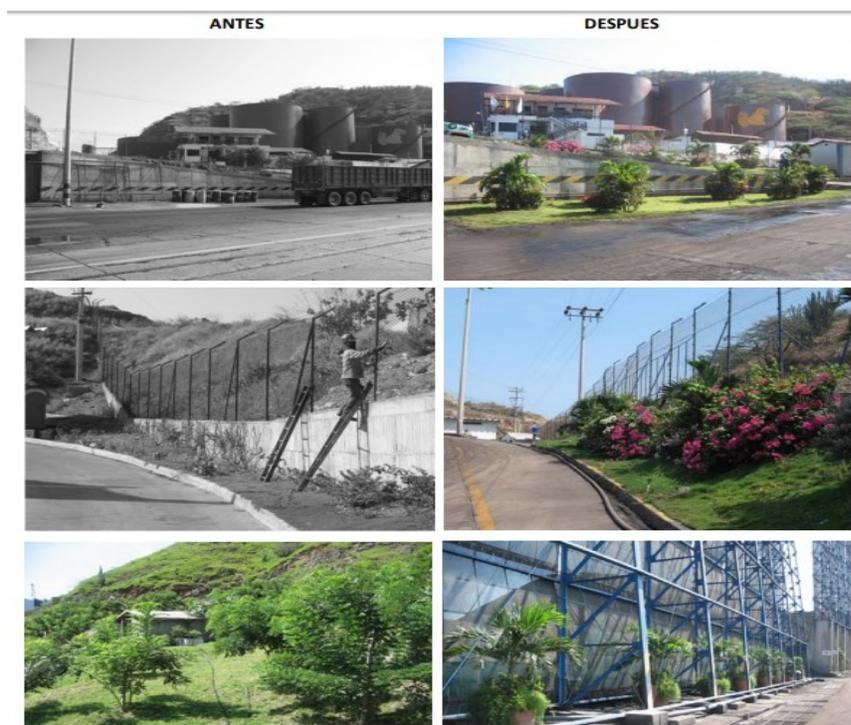


Ilustración 4. Programa de protección a la flora y embellecimiento de las zonas verdes

Fuente: Sociedad Portuaria (2012)

Acciones de implementación en materia de calidad del agua de mar y sedimentos marinos

Durante el año 2012, tanto la Sociedad Portuaria de Santa Marta como la empresa Carbosan establecieron un marco de cooperación para ejecutar plenas de limpieza submarinas buscando controlar el vertimiento de residuos contaminantes al lecho marino, por medio de este tipo de actividades se buscaba contribuir al desarrollo de la zona coralina la cual se había visto muy afectada hasta ese momento por la actividad portuaria sobre todo en el transporte de minerales como el carbón. Esta inversión ejecutada en todo el marco del plan ascendió aproximadamente a \$90.000.000 (Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM, 2012).



Ilustración 5. Ubicación coralina en las zonas circundantes al puerto

Fuente: Sociedad Portuaria (2012)

Como parte de los controles establecido en materia medio ambiental por parte de la Sociedad Portuaria se caracterizaron algunas condiciones biológicas, microbiológicas y fisicoquímicas del agua de la zona de operaciones de la actividad, así como de todo el sector de la bahía y otros sitios de la ciudad como El Rodadero, Taganga y Pozos Colorados, con esto se pretendía estudiar posibles efectos adversos que sufrió el agua de mar por la influencia de la actividad portuaria. A partir de estas mediciones, en caso de que se arrojaran estándares adversos, se preveía desarrollar un marco de acción para el tratamiento oportuno. Los siguientes indicadores demuestra el impacto de la actividad, se evidencia el desempeño obtenido entorno a los diferentes factores medio ambientales implementados y evaluados para este primer periodo.

8. INDICADORES AMBIENTALES



Aspecto Ambiental	Indicador	Unidad de Medida	Valor 2012	Meta	Indice	Cumplimiento
1. SOCIOECONOMICO - Movimiento de Recursos Económicos						
Inversión en Protección Medio Ambiente	Monto de inversion en medio ambiente/ Ingresos Totales	%	0,66	0,76	Positivo	Parcial
2. Habitat/Pérdida en el Ecosistema						
Accidentes al Ecosistema	Número de Accidentes al Ecosistema	UNIDAD	0	0	Negativo	Si
Sanciones Por Falta Contra el Medio Ambiente	Sanciones Por Falta Contra el Medio Ambiente	UNIDAD	0	0	Negativo	Si
3. Residuos Sólidos						
Indice de Reciclaje	Total Material Reciclado (kg)/ TotalToneladas Movilizadas	%	1,98	0,9	Positivo	Si
Indice de Residuos No Reciclable anual	Total Residuos No Reciclables (kg)/ Total Toneladas Movilizadas	%	7,81	6,35	Negativo	No
Indice de Residuos Peligrosos anual	Total Residuos Peligrosos (kg)/ Total Toneladas Movilizadas	%	0,66	1,7	Negativo	Si
4. Consumo de Agua						
Indice de Consumo de Agua anual SPSM	Total m ³ de agua/Total Toneladas Movilizadas	%	3,94	5	Negativo	Si
Indice de Consumo de Agua mensual SPSM	((Consumo del mes actual m ³ / consumo en m ³ del mismo mes del año anterior)-1)*100	%	-33	5	Negativo	Si
5. Consumo de Energía						
Indice de Consumo Anual de Energía	Total KW consumidos / Total Toneladas Movilizadas	%	185,08	130	Negativo	No
6. Emisión de Material Particulado						
Calidad de Aire Monitor Invemar	Promedios Geométricos Monitor Invemar	ug/m3.	61,9	90,16	Negativo	Si
límite máximo diario establecido por la autoridad ambiental 293,00 ug/m ³ en el monitor TSP anual (2011) del Invemar	Datos del monitor TSP de Invemar	ug/m3.	179,3	279,88	Negativo	Si

Ilustración 6. Indicadores de medición impacto medio ambiental

Fuente: Sociedad Portuaria (2012)

Aportes consolidados en materia de responsabilidad social corporativa ambiental.

Año de estudio 2013

A nivel estructural el programa de ejecución contemplaba para el año 2013 con los siguientes objetivos de implementación y planificación:

1. Identificar los puntos de mayor consumo de energía en las instalaciones de la empresa
2. Evitar el vertimiento de agua con residuos (escorrentía) al mar
3. Desarrollar un programa de reciclaje
4. Minimizar emisiones de material particulado en las áreas alternas al terminal marítimo
5. Minimizar el consumo de agua
6. Proveer servicios de extensión social para contribuir al desarrollo ecosistémico de la zona de impacto directo de la actividad

Buscando el cumplimiento y la parametrización de todos estos objetivos estructurales la empresa dispuso indicadores de control a nivel logístico y operativo, a partir de los cuales se podían implementar estrategias de compensación del entorno, en caso de requerirse.

12. INDICADORES AMBIENTALES



Indicador	Formula	Unidad de Medida	Valor 2013	Meta	Índice	Cumplimiento
1. SOCIOECONOMICO - Movimiento de Recursos Económicos						
Inversión en Protección Medio Ambiente	Monto de inversión en medio ambiente/ Ingresos Totales	%	0,68	0,76	Positivo	Parcial
2. Hábitat/Pérdida en el Ecosistema						
Accidentes al Ecosistema menor	Número de Accidentes al Ecosistema	UNIDAD	1	3	Negativo	SI
Accidentes al Ecosistema Mayor	Número de Accidentes al Ecosistema	UNIDAD	0	0	Negativo	SI
Accidentes al Ecosistema-Desastre	Número de Accidentes al Ecosistema	UNIDAD	0	0	Negativo	SI
Sanciones Por Falta Contra el Medio Ambiente	Sanciones Por Falta Contra el Medio Ambiente	UNIDAD	0	0	Negativo	SI
3. Residuos Sólidos						
Índice de Reciclaje	Total Material Reciclado (kg)/ Total Toneladas Movilizadas	%	2,22	1,98	Positivo	Si
Índice de Residuos No Reciclable anual	Total Residuos No Reciclables (kg)/ Total Toneladas Movilizadas	%	10,23	8,15	Negativo	No
Índice de Residuos Peligrosos anual	Total Residuos Peligrosos (kg)/ Total Toneladas Movilizadas	%	1,57	1,06	Negativo	Si
Índice de Consumo de Papel	Consumo de Resmas de Papel Anual	%	1	1	Negativo	SI
4. Consumo de Agua						
Índice de Consumo de Agua anual SPSM	Total m ³ de agua/Total Toneladas Movilizadas	%	0,05	0,05	Negativo	Si
5. Consumo de Energía						
Índice de Consumo Anual de Energía	Total KW consumidos / Total Toneladas Movilizadas	%	1,61	1,76	Negativo	Si
6. Emisión de Material Particulado						
Calidad de Aire Monitor Invemar	Promedios Geométricos Monitor Invemar	ug/m3.	65,3	90,16	Negativo	Si

límite máximo diario establecido por la autoridad ambiental 293,00 µg/m ³ en el monitor TSP anual (2011) del Inveamar	Datos del monitor TSP de Inveamar	ug/m ³ .	167,3	279,88	Negativo	Si
7. Derrame de Sentinas y Aguas de Lastre						
Calidad de Agua de Mar y Sedimentos (Demanda Bioquímica de Oxígeno)	Promedio Anual de la Demanda Bioquímica de Oxígeno (DBO)	mg-L-1	2,5	3	Negativo	Si
Calidad de Agua de Mar y Sedimentos (Demanda Química de Oxígeno)	Promedio Anual de la Demanda Química de Oxígeno (DBO)	mg-L-1	16	20	Negativo	Si
Índice de Coliformes Totales	Valor Anual del Monitoreo Coliformes Totales	(microorganismos/100ml)	9872	0	Negativo	No
Índice de Coliformes Fecales	Valor Anual del Monitoreo Coliformes Fecales	(microorganismos/100ml)	4265	0	Negativo	No
Índice de sólidos Suspendidos Totales	Valor Anual del Monitoreo Sólidos Suspendidos Totales (SST)	mg-L-1	20,6	17	Negativo	Si
Índice de Grasas y Aceites	Valor Anual del Monitoreo de Grasas y Aceites	mg-L-1	0,05	10	Negativo	Si
8. SocioAmbiental						
Comunicación a las Autoridades y Comunidades	% de efectividad de las comunicaciones en cuanto a obras y medidas ambientales >=75%	%	75%	>=75%	Positivo	Si
GS1 Información y Comunicación al área de Influencia Directa-CARBOSAN	(# de Talleres ejecutados / # talleres Programados)	UNIDAD	25	10	Positivo	Si
GS1 Información y Comunicación al área de Influencia Directa-CARBOSAN	(Informar >=100 personas sobre el conocimiento del Plan de Manejo Ambiental de Carbosan)	UNIDAD	842	>=100%	Positivo	Si
ICA Índice de Quejas y Reclamos	(<3 quejas recibidas en el año 2013)	UNIDAD	1	<3	Negativo	Si
ICA Beneficio Social	(# de Proyectos Desarrollados / # de Proyectos Presupuestados)	UNIDAD	14	10	Positivo	Si
ICA Agradecimientos	Recibir durante el año 2013 >=5 agradecimientos por empresa SPSM-Carbosan	UNIDAD	19	10	Positivo	Si

Ilustración 7. indicadores ambientales para el periodo 2013

Fuente: Sociedad Portuaria (2013)

Aportes consolidados en materia de responsabilidad social corporativa ambiental.

Año de estudio 2014

Tomando como base el análisis de los impactos ambientales se han establecido prioridades técnicas en materia de gestión ambiental por parte de la empresa para la definición de un programa fácilmente planificable y la ejecución de unos objetivos que demarcaran unas necesidades concretas; se estipularon unos indicadores de control, unos programas de acción y unas metas de cumplimiento a través de acciones concretas de gestión ambiental sustentándolo en la normativa ISO 26000. (Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM, 2014). Bajo estos parámetros se identifican los aspectos ambientales sobre los que se diseña la política de vinculación organizacional, para ello se analiza el desempeño de cada área, se identifican planes de mitigación y se procede con el diseño de la política individual de RSE en materia ambiental.

ASPECTO AMBIENTAL	IMPACTO ASOCIADO	REQUISITO LEGAL APLICABLE
Generación de Residuos Sólidos	Contaminación del suelo/ Contaminación del Agua /Afectación flora y fauna marina	Decreto Ley 2811 de 1974; Ley 9 de 1979; Decreto 1713 de 2002; Decreto 605 de 1996; Resolución 541 de 1994; Ley 1259 de 2008; Resolución 1512 de 2012; Decreto 2676 de 2000
Emisiones de material Particulado	Contaminación del AireL	Ley 9 de 1979; Decreto 948 de 1995; Resolución 601 de 2006; Resolución 909 de 2008; Decreto 3083 de 2007; Ley 29 de 92 Protocolo de Montreal; Resolución 650 de 2010; Resolución 1309, Art. 5 (Adicional Parágrafo del Art. 48 de la R. 909 de 2008); Resolución 610 de 2010;
Consumo de Agua	Agotamiento de los recursos naturalesD	Decreto Ley. 2811 de 1974; Ley 99 de 1993; Ley 373 de 1997; Decreto 3102 de 1997.
Consumo de Energía	Agotamiento de los recursos naturales	Resolución 1809 de 2010; Decreto 2501 de 2007; Decreto 2331 de 2007; Ley 697 de 2001.
Generación de Residuos Especiales	Contaminación del Suelo, Contaminación del agua de Mar/ Afectación Flora y Fauna Marina	Resolución 930 de 1996; Resolución 2309 de 1986; Decreto 4741 de 2005; Resolución 1362 de 2007;
Emisión de Gases y Humos	Contaminación del AireL	Ley 9 de 1979; Decreto 948 de 1995; Resolución 601 de 2006; Ley 29 de 1992.
Generación de aguas de escorrentía contaminadas	Contaminación del Agua /Afectación flora y fauna marina	Ley 9 de 1979; Decreto 1541 de 1978; Decreto 3930 2010

Ilustración 8. Factores e indicadores de desempeño ambiental

Fuente: Sociedad Portuaria (2014)

Lineamientos en la temática de consumo de agua

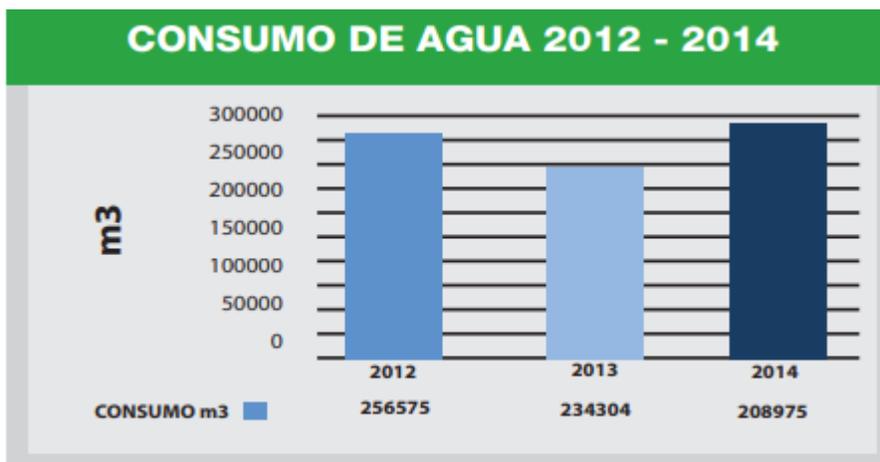


Ilustración 9. Índices de consumo de agua

Fuente. Sociedad Portuaria (2014)

Para el año 2014 la terminal portuaria incrementó de manera moderada el consumo de agua aproximadamente en un 6,5% en comparación con los años anteriores, esto se debió a la implementación de nuevas prácticas de desarrollo verde, correlativamente los índices de utilización del preciado líquido en torno a la actividad disminuyeron en un 10%, se cumplió a cabalidad con el programa estipula en materia de ahorro de agua establecida por el comité de control (Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM, 2014). Algunas de las prácticas sobresalientes en el marco de este plan de desarrollo son las siguientes:

- Utilización de productos químicos biodegradables para el control de todas las emisiones producidas por la actividad
- Empleo de canaletas de recirculación de agua en algunos puntos de almacenamiento. Esto se utilizaba en procesamientos de lavado de maquinaria pesada y riego de algunas zonas verdes

- Capacitación a los empleados sobre manejo de residuos y control de vectores contaminantes
- Programas de control de vertimientos
- Programas de control de fugas

Lineamientos en la temática de consumo de energía

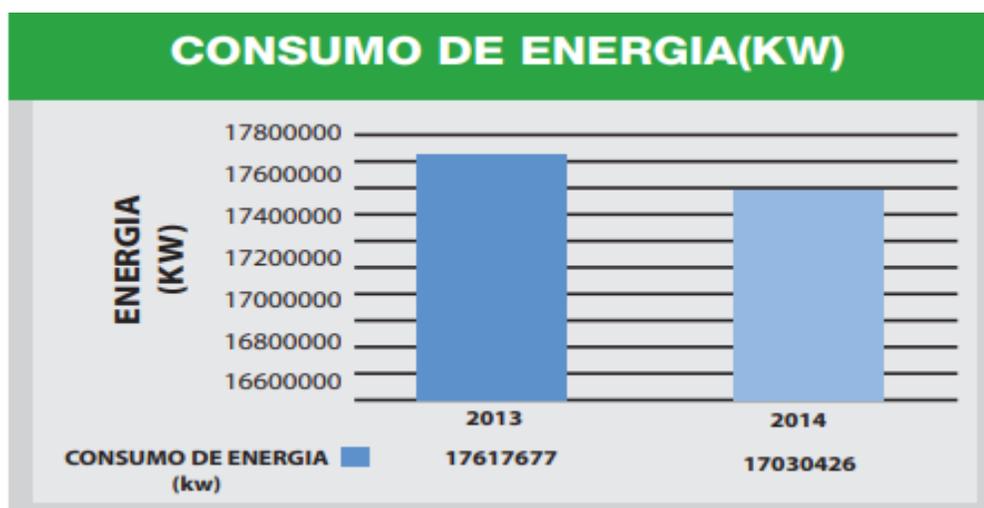


Ilustración 10. Índices de consumo de energía

Fuente: Sociedad Portuaria (2014)

En promedio hubo un decrecimiento en el índice de consumo de energía para el periodo 2013 – 2014 como consecuencia de los nuevos estándares de planificación adoptados en materia utilización energética; la reducción estimada fue del 3,5% (Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM, 2014). Este resultado permitió desde el punto de vista técnico la implementación de los siguientes modelos de control ambiental:

- Optimización de la plataforma operativa del terminal portuario 1 y 2, con áreas de control de vertimiento de residuos

- Implementación de un sistema integral de regeneración energética en 3 subterminales de contenerización
- Cambio de las luminarias en los terminales 1, 2, 3 y 4 para utilizar un menor consumo de energía

Lineamientos en la temática de biodiversidad del lecho marino

Para la Sociedad Portuaria de Santa Marta ha sido crucial la implementación de modelos de desarrollo con la finalidad de evitar el impacto negativo sobre el lecho marino, las distintas especies sufren estas acciones, por lo tanto, se hace necesario la instauración de un completo sistema periódico de tipo evaluativo de los sedimentos marinos buscando connotar la riqueza biológica y su nivel de afectación para actividades de alto impacto.

Para la realización del índice control de calidad medio ambiental el estudio preliminar se basó en la correlación de índices estructurales de manejo marino, en un contexto biológico, su gestión permitía determinar la influencia total y parcial de la actividad desarrollada, a nivel de actividad técnica, sobre la fuente directa de influencia. El estudio contemplaba un amplio estudio en la cantidad de especies de la zona y se contemplaron escenarios relacionales entre registros históricos y actuales para tomar conclusiones sobre muestreos aleatorios, en el tiempo la relación aumentaba en la medida que se implementaran acciones de apertura microbiológica, este era, como anteriormente se muestra, uno de los objetivos prioritarios para la empresa (Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM, 2014).

Lineamientos en la temática de calidad fisicoquímica del agua marina

El éxito del modelo durante su implementación estuvo sustentado en la introducción de esquemas trimestrales de monitoreo a las fuentes de agua marina de condicionantes biológicos,

microbiológicos y fisicoquímicos, estos resultados se parametrizaron bajo estándares internacionales de manejo normativo (Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM, 2014).

Para la determinación de la calidad del agua en las zonas estipuladas para el control por parte de la Sociedad Portuaria, el personal de apoyo técnico tuvo en cuenta 10 parámetros de medición: Nivel de salinidad, nivel de grasas, PH, índice de coliformes, niveles de grasas y aceites, niveles de oxígeno, sólidos totales y demanda de oxígeno (biológica y química). Estos indicadores mostraron resultados alentadores en los cuatro periodos de análisis, las condiciones observadas determinaron la pertinencia del programa implementado a la fecha así como la incidencia de los procesos sobre la calidad del programa de Responsabilidad Social en materia medio ambiental aplicado hasta el momento.

PUNTO 1 - PLAYA DE SANTA MARTA			
PARAMETERS	UNIDADES	PROMEDIO PROFUNDIDAD SUPERFICIE	PROMEDIO PROFUNDIDAD MEDIA
PH	PH UNITS	8.2	8.2
SALINIDAD	US P	34.3	34.2
OXÍGENO DISUELTO	%	111.3	114.8
SÓLIDO TOTALES	g.L - 1	36475	35700
SÓLIDOS SUSPENDIDOS TOTALES	mg L-1	36475	<8
GRASAS & ACEITES	mg L-1	<0,67	<0,67
DBO	mg L-1.i	<5	<5
DQO	mg L-1.i	<20	<5
COLIFORMES FECALES	NMP / 100 ml	12	402
COLIFORMES TOTALES	NMP / 100 ml	3009	3009

Ilustración 11. Registros del estudio de la calidad del agua

Fuente: Sociedad Portuaria (2014)

Aportes consolidados en materia de responsabilidad social corporativa ambiental.

Año de estudio 2018

Para este periodo la empresa se propuso en el marco de su programa de desarrollo técnico el cumplimiento de unos objetivos estratégicos de base sobre los cuales estaba remarcada la política de preservación medio ambiental y sostenibilidad técnico – operativa. Para este periodo los objetivos estratégicos fueron los siguientes:

1. Cumplimiento de los rangos de emisión e inmisión del aire bajo un prospecto de estandarización a nivel de concentración

Para el cumplimiento de esta meta se parametrizaron unas concentraciones bajo un promedio de 48,6ug/m³ de material particulado.

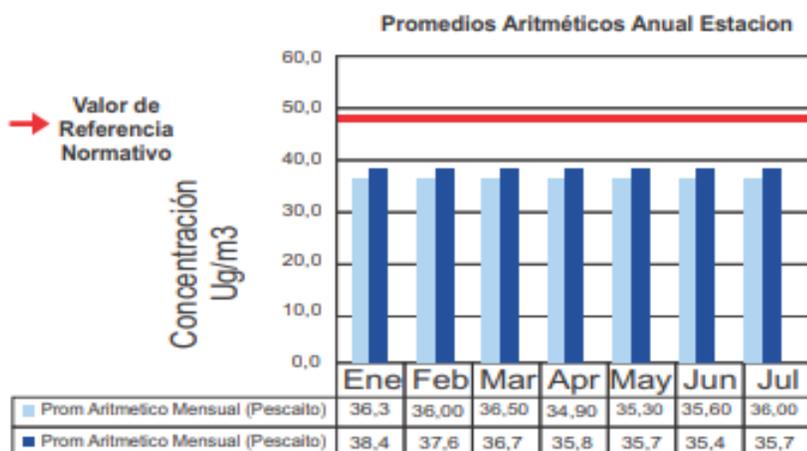


Ilustración 12. Parametrización promedio de niveles de material particulado

Fuente: Sociedad Portuaria (2018)

2. Sostenimiento en la tasa de absorción y consumo de agua

El análisis presentó rangos de análisis disímiles, para el caso del control de las emisiones de agua se preveía un rango menor o igual 0.050m³/ton, en todos los meses de medición se presentó este supuesto pero en el mes de junio llegó al rango de 0.057 m³/ton.

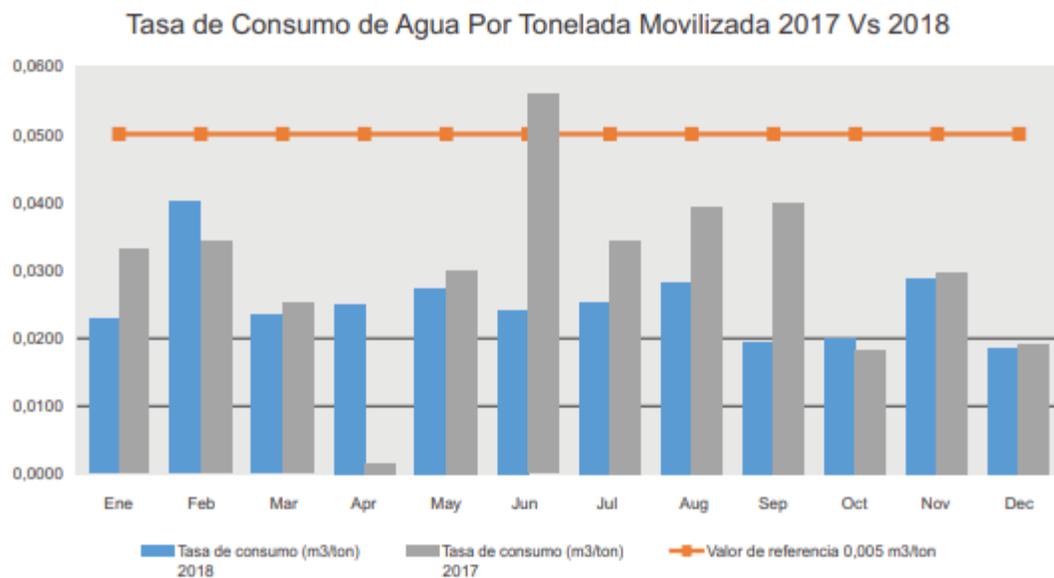


Ilustración 13. Parametrización promedio en consumo de agua

Fuente: Sociedad Portuaria (2018)

Para la obtención de este indicador se hizo necesario la determinación de un índice perimetral entre el consumo de agua y las toneladas totales movilizadas en cada periodo de análisis. A nivel general el índice mostró un cumplimiento moderado sobre la meta establecida, con un comportamiento general estándar por debajo del límite 0.050m³/ton.

3. Sostenimiento de las tasas relacionales entre consumo de energía y la movilización de carga

En el cumplimiento de los parámetros técnicos la meta a valorar partió de un supuesto base de consumo de energía de 2.0 Kw/ton. Al igual que la anterior variable de medición, el análisis presentó rangos de análisis disímiles, para el caso del control de las emisiones de agua se preveía un rango menor o igual 0.050m³/ton, en todos los meses de medición se presentó este supuesto pero en el mes de junio llegó al rango de 0.055 m³/ton.

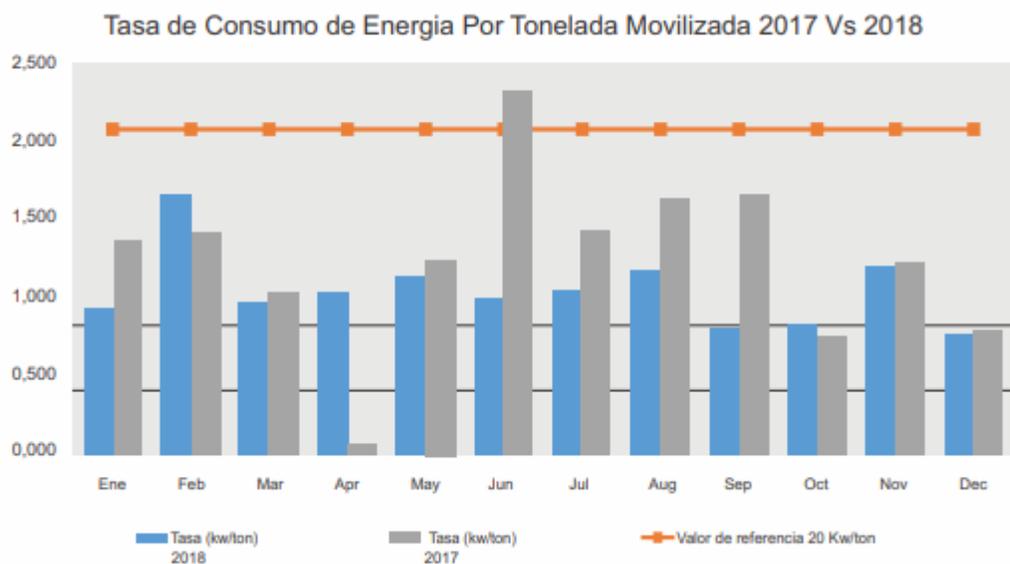


Ilustración 14. Parametrización promedio del consumo de energía

Fuente: Sociedad Portuaria (2018)

A nivel general el estudio permitió constatar el incremento leve para el año 2018 del consumo de energía, este fue del 13% respecto al programa de energización desarrollado en el periodo anterior, y un 5% más que el desarrollado para el periodo 2016. Este incremento se debió al proyecto de manejo de tanques líquidos con una planta de manejo de operaciones de almacenamiento y operaciones de recibido de mercancía con productos agroindustriales de gran demanda como el café, el plátano y la palma (aceite).

Consideraciones generales del estudio de planificación medio ambiental

Durante la implementación de las medidas de conservación y restauración de los elementos del entorno, el esquema asociativo que se estableció con otras empresas de la ciudad le permitió a la sociedad portuaria reducir a nivel general el impacto de la utilización de los recursos potencialmente contaminantes en el área directa de influencia a nivel social y económico, la bahía de la ciudad, así como otras zonas como El Rodadero, el balneario de Taganga y el área de Pozos Colorados.

Actualmente esta terminal portuaria no promueve la pesca en las zonas de acceso a los muelles 1, 2 y 3, del mismo modo se disponen de estaciones de control sobre las áreas coralinas buscando convertir el asentamiento de la zona noroccidental del puerto en un importante asentamiento para cardúmenes de peces. Semestralmente el puerto efectúa mediciones sobre zonas de fondeo para definir el impacto real sobre los sedimentos marinos y bentos acuáticos detectados en los muelles de manejo de carga a granel, estos son el 4, 6 y 7.

Entorno al esquema en materia de RSE se observa un cumplimiento general del modelo supuesto, las metas y los objetivos de largo plazo se han cumplido y se han implementado propuestas de desarrollo sostenible por medio de operaciones de control de vertimiento de residuos y emisiones atmosféricas, los marcos de acción han brindado aportes más que interesantes en materia de niveles de contaminación biológica y micromolecular. El reto a futuro de la apuesta radica en la implantación de un modelo secuencial de transporte mecánico de mercancía entre la zona de embarque y carga, se espera controlar la problemática de la polución por medio de puntos de control en distintas áreas, para ello se tiene previsto fortalecer las redes de monitoreo y control satelital por medio de una infraestructura técnica más robusta.

Capítulo IV. Identificación de la pertinencia de los aportes realizados hasta el momento en materia de Responsabilidad Social Corporativa por parte de la Sociedad Portuaria, para determinar se estos han compensado el daño ambiental en la bahía de la ciudad

La ciudad de Santa Marta es reconocida por su belleza y la presencia de la actividad portuaria ha contribuido a su desarrollo comercial, pero en los últimos años se vio afectada en materia medio ambiental por el vertimiento de residuos y grandes cantidades de material particulado, situación que en muchas ocasiones afectó el lecho marino y las áreas circundantes a la empresa objeto de estudio en el presente trabajo.

Algunas problemáticas conexas presentadas ha sido la contaminación del sector por la influencia de fuentes hídricas provenientes del área urbana, por momentos se sienten fuertes olores por la presencia de desagües y otras fuentes de vertimiento de residuos sólidos, desde el año 2014 la Sociedad Portuaria en el marco de todo el plan de recuperación socio ambiental de su sector de influencia ha venido realizando convenios de asociación con otras instituciones para la adopción de medidas de restablecimiento ambiental, se pudo formalizar desde el año 2015 una alianza con el acuario Mundo Marino, ubicado en el sector turístico del Rodadero, se pretendía en su momento emprender un proyecto de restauración de la zona urbana en el control de aguas residuales y el mantenimiento del ecosistema coralino por medio de programas de conservación y protección contra actividades de contaminación.

El programa denominado Acuario arrecifal – Plan adopte, ha tenido gran éxito, actualmente adicional a la recuperación del sector se han venido emprendiendo capacitaciones de concientización con toda la ciudadanía. Adicionalmente este convenio le permitió al puerto oficializar una política externa de impacto socio ambiental con una apuesta de cobertura total a toda la zona de influencia de la actividad.

En el siguiente gráfico se observa el impacto logrado en el sistema coralino gracias a la implementación de este programa.

ANTES

DESPUES

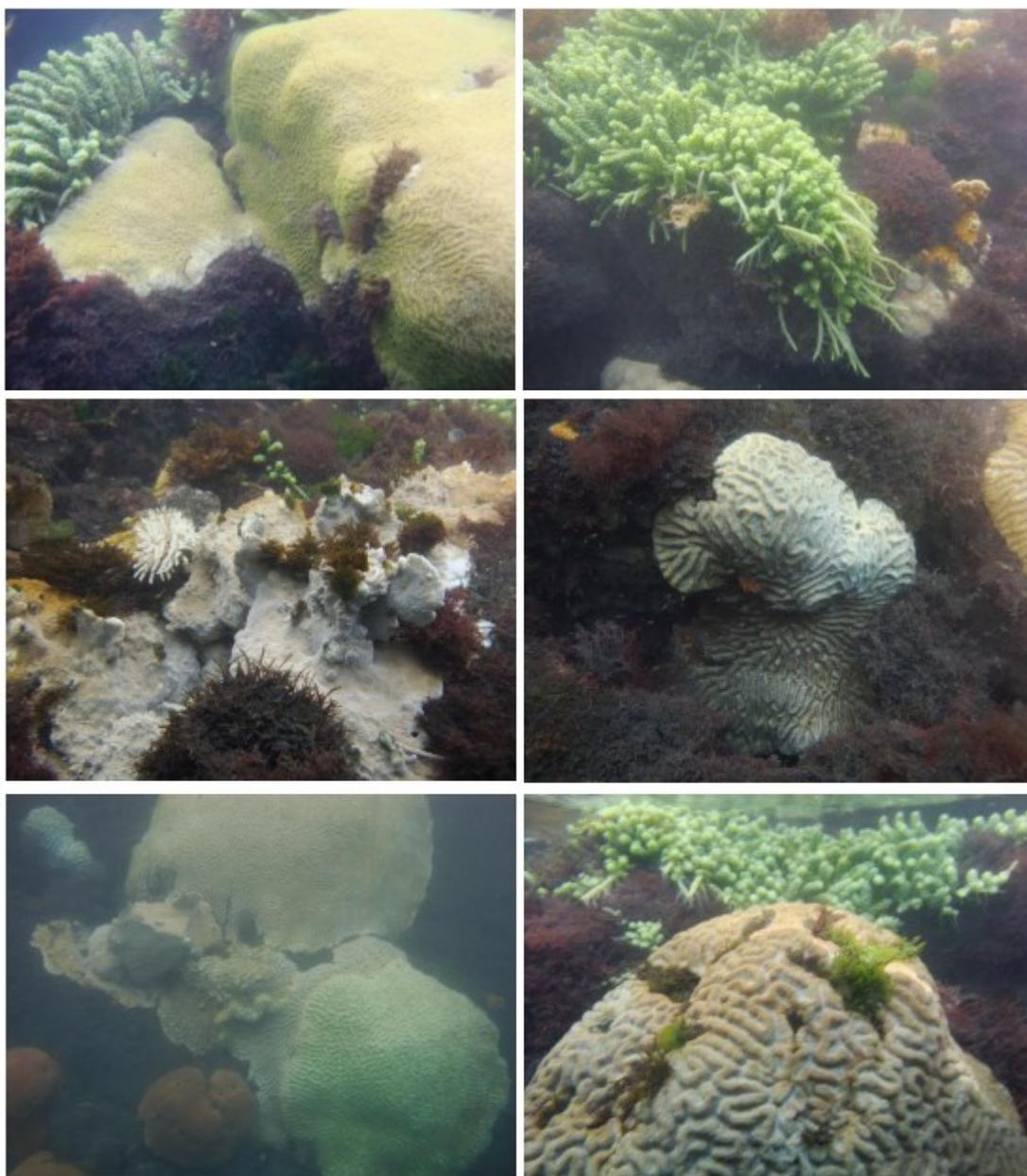


Ilustración 15. Impacto coralino con la apuesta Acuario arrecifal – Plan adopte

Fuente: Sociedad Portuaria (2014)

En el siguiente gráfico se observa otro de los grandes aportes realizados en el marco del programa asociativo adelantado con el acuario Mundo Marino, el manejo de los ductos de desagüe en la zona histórica de la ciudad los cuales provocan olores desagradables y una acentuamiento en la percepción entorno a los niveles de contaminación por parte del público local y los visitantes a la ciudad de Santa Marta.

ANTES

DESPUÉS



Ilustración 16. Manejo de los ductos de desagüe en la zona de la bahía

Fuente: Sociedad Portuaria (2014)

Conclusiones generales

La responsabilidad Social Corporativa como fenómeno estratégico se ha convertido en un programa que asegura la prevalencia de fenómenos sociales de manejo organizativo con miras a la formalización de estrategias valorativas que permitan mitigar potenciales daños o efectos adversos sobre el entorno de influencia directa de la actividad comercial. Esta estrategia de desarrollo se ha visto que ha tenido un impacto positivo desde la iniciativa del sector portuario, se han encaminado esfuerzos para la reducción de la actividad contaminante y para ayudar al mejoramiento en la calidad de los recursos disponibles de toda el área de cobertura.

Estos esfuerzos se han orientado de manera prioritaria a la promoción de una cultura de asociación interinstitucional para promover esquemas participativos que coadyuven por la formulación de planes de tratamiento buscando el desarrollo social y ambiental de la ciudad de Santa Marta, empresas del sector energético, minero y agroindustrial han diseñado redes de cooperación con la Sociedad Portuaria para adelantar estas iniciativas, muy oportunas para la visión de crecimiento de largo plazo que se tiene tomando en consideración prospectivas estratégicas.

Sin duda la continuidad de los procesos de implementación técnica han demandado nuevas iniciativas, a futuro la entidad portuaria se ha comprometido con el desarrollo de un ambicioso sistema de apoyo a la comunidad por medio de planes sociales como educación, salud o vivienda, complementando de manera asertiva la vinculación que se viene llevando a cabo a nivel económica e institucional, sin duda esto ayudará al desarrollo de nuevos marcos de gestión para el desarrollo de este destino turístico con amplio potencial en el plano nacional e internacional.

Para destacar está el hecho de que el esquema asociativo que se estableció con otras empresas de la ciudad le permitió a la sociedad portuaria reducir a nivel general el impacto de la utilización de los recursos potencialmente contaminantes en el área directa de influencia a nivel social y económico, la bahía de la ciudad, así como otras zonas como El Rodadero, el balneario de Taganga y el área de Pozos Colorados. A partir de esta iniciativa se contribuyó a la reducción en los niveles de polución, contaminación de residuos, emisiones de sustancias peligrosas y se ayudó a la modernización de redes públicas manejo de residuos, sin duda toda una apuesta agresiva que ha tenido un impacto positivo.

Referencias

- Aguilera, A., & Puerto, D. (2012). Crecimiento empresarial basado en la responsabilidad social. *Pensamiento y gestión. Scielo. RCD Uninorte*, 1-26.
- Alianza empresarial para el desarrollo - AED. (2017). *Dimension ambiental*. Obtenido de AED United Way: <https://www.aedcr.com/dimension/dimension-ambiental>
- Amador, F. (2018). *Analisis de las acciones desarrolladas fundadas por la sociedad portuaria de santa marta en el barrio san martin en el marco de RSE*. Santa marta, Magdalena. <http://repositorio.unimagdalena.edu.co/jspui/handle/123456789/760>: Repositorio digital de la universidad del magdalena.
- Burges, j. (3 de octubre de 2018). *¿minería de carbon contaminan las playas de santa marta?* Obtenido de Periódico digital Vanguardia: <https://www.vanguardia.com/opinion/columnistas/jairo-puente-bruges/mineria-de-carbon-contamina-playas-de-santa-marta-KBv1446639>
- Duque, Y., Cardona, M., & Rendón, J. (12 de 2013). Responsabilidad Social Empresarial: Teorías, índices, estándares y certificaciones. *Cuadernos de Administración*. Obtenido de http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/122747/Cancino_Morales_2008.pdf
- El Espectador. (5 de 4 de 2013). *Prohíben transporte de carbon por las calles de santa marta*. Obtenido de El Espectador: <https://www.elespectador.com/noticias/nacional/prohiben-transporte-de-carbon-calles-de-santa-marta-articulo-414251>
- El Espectador. (18 de mayo de 2016). *El polvo del carbon si mata corales*. Obtenido de El Espectador: <https://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/el-polvo-de-carbon-si-mata-corales-articulo-632878>

Foy, P. (2010). El Derecho y la responsabilidad socioambiental. *Núm. 64 (2010): Defensa de la Autonomía Universitaria. Pontificia Universidad Católica del Perú.*

García, A. (23 de julio de 2019). *¿Qué es la responsabilidad social empresarial?* Obtenido de <https://rockcontent.com/es/blog/responsabilidad-social-empresarial/>

Gestión de recursos humanos - GNR. (2017). *Impacto ambiental.* Obtenido de <https://www.grn.cl/impacto-ambiental.html>

Gonzales, R. (2014). *analisis de riesgo ambiental que presenta el transporte de carbon por parte de la empresa DROMMUND en la bahia de sanra marta.* Cartagena, Bolivar: Facultad de ciencias administrativas y contables. Universidad de san buenaventura seccional cartagena.

International Organization of Standarization - ISO. (2011). *ISO 26000:2010. Guía de responsabilidad social.* Obtenido de <https://www.iso.org/obp/ui#iso:std:iso:26000:ed-1:v1:es>

International Organization of Standarization - ISO. (20 de Abril de 2015). *ISO 14001: La importancia de la política ambiental.* Obtenido de <https://www.nueva-iso-14001.com/2015/04/iso-14001-la-importancia-de-la-politica-ambiental/>

Lacruz, F. (2005). La empresa ambientalmente responsable. Una visión de futuro. *Economía, núm. 21. .*

Legiscomex. (2014). *El puerto de santa marta se convirtio en el terminal maritimo mas importante de colombia.* Obtenido de

<https://www.legiscomex.com/Documentos/santamarta-terminal-maritimo-importante-colombia-actualizacion>

Martinez, Y. (7 de abril de 2014). *La responsabilidad social empresarial*. Obtenido de <https://www.eoi.es/blogs/mintecon/2014/04/07/la-responsabilidad-social-empresarial-rse/>

Montes, J. (2 de 9 de 2014). Polvo de carbon: cancer del mar. https://www.elcolombiano.com/historico/polvo_de_carbon_cancer_del_mar-PFEC_204946. Obtenido de <https://cedetrabajo.org/blog/polvo-de-carbon-cancer-del-mar/>

Perez, G., & Bedoya, D. (2005). Las estrategias de responsabilidad social en la expansión global, nuevo paradigma de la gestión. *Gestión y Ambiente*, vol. 8, núm. 2. Universidad Nacional de Colombia.

Perez, M. J., Espinoza, C., & Peralda, B. (2016). responsabilidad social empresarial y su enfoque ambiental: una vision sostenible al futuro. *Scielo. Revista Universidad y Sociedad; versión On-line ISSN 2218-3620*.

Phs Serkonten. (2018). *¿Qué es la contaminación ambiental? Causas y efectos de la polución ambiental*. Obtenido de <https://www.phsserkonten.com/sanidad-ambiental/contaminacion-ambiental/>

Puerto de Santa Marta. (2014). *Responsabilidad social empresarial. Informes de gestión*. Obtenido de <http://www.puertodesantamarta.com/Empresa/ResponsabilidadSocial>

Raffino, M. (23 de 01 de 2020). *Medio ambiente*. Obtenido de Concepto: www.concepto.de/medio-ambiente

Ramos, L., Vidal, L., Vilardry, S., & Saavedra, L. (13 de marzo de 2008). Análisis de la contaminación económica (coliforme totales y fecales) en la bahía de Santa Marta, caribe colombiano. *Acta Biológica Colombiana*, vol. 13. Universidad Nacional de Colombia Sede Bogotá. Obtenido de <https://www.redalyc.org>

RCN Televisión. (19 de Marzo de 2015). *noticias RCN*. Obtenido de Biologos marinos denuncian contaminación por carbón en Santa Marta: <https://noticias.canalrcn.com/nacional-regiones-caribe/biologos-marinos-denuncian-contaminacion-carbon-santa-marta>

Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM. (2012). *informe de sostenibilidad ambiental No. 1*. Santa Marta, Magdalena: Institucional. Obtenido de <http://www.puertodesantamarta.com/Empresa/ResponsabilidadSocial>

Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM. (2013). *informe de sostenibilidad ambiental No. 2*. Santa Marta, Magdalena: Institucional.

Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM. (2014). *informe de sostebilidad ambiental No. 3*. Santa Marta, Magdalena: Institucional.

Sociedad Portuaria de Santa Marta - SPSM. (2018). *Informe de sostenibilidad No. 4*. Santa Marta, Magdalena: Institucional.

Trujillo, M., & Vélez, R. (2006). Responsabilidad ambiental como estrategia para la perdurabilidad empresarial. *Universidad & Empresa*, vol. 5, núm. Universidad del Rosario.

Urroz, F. (17 de Agosto de 2010). *¿Qué son los stakeholders?* Obtenido de
<https://www.guioteca.com/rse/que-son-los-stakeholders/>