



EVOLUCIÓN DE LA INFORMACIÓN CONTABLE MEDIOAMBIENTAL EN LAS SOCIEDADES CONCESIONARIAS DE AUTOPISTAS

TRABAJO FIN DE MASTER

AUTOR

María Araceli Hostalot Domingo

DIRECTORES

Jose Basilio Acerete Gil

María del Mar Gasca Galán

Facultad de Economía y Empresa

Año 2016

ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN.....	Página 2
II.	SECTOR DE LAS AUTOPISTAS.....	Página 3
	A. Primera normativa sobre autopistas.....	Página 3
	B. Estadísticas sobre autopistas.....	Página 4
	C. Mapa empresarial concesional.....	Página 6
	D. La regulación contable y el sector de las empresas concesionarias de autopistas de peaje.....	Página 8
	1) Primer PGC.....	Página 9
	2) Segundo PGC.....	Página 9
	3) Tercer PGC.....	Página 11
III.	EL MEDIO AMBIENTE EN LA CONTABILIDAD.....	Página 13
	A. Antecedentes históricos.....	Página 13
	B. La normativa española de las cuentas anuales.....	Página 14
IV.	ESTUDIO.....	Página 17
	A. Muestra.....	Página 17
	B. Metodología.....	Página 20
V.	RESULTADOS.....	Página 22
VI.	CONCLUSIONES.....	Página 32
VII.	BIBLIOGRAFIA.....	Página 34

I. INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo es evaluar la información medio ambiental contenida en la información contable de las empresas concesionarias de autopistas de peaje en España entre los años 2008 y 2013, bajo el marco del nuevo y actual Plan General de Contabilidad (PGC) (Real Decreto 1514/2007 de 16 de noviembre).

Para ello, hemos tomado como modelo el trabajo *“Environmental disclosure in financial statements: An analysis os Spanish toll motorway concessionaires”* (Acerete, B., Llena, F., Moneva, J.; 2011) que realizaba un estudio similar para el periodo 1999 – 2007 basado en la anterior normativa contable vigente, contenida en la Resolución del ICAC de 2002. Además, hemos ampliado la muestra incluyendo aquellas empresas concesionarias que quedaron fuera por no disponer de información durante un número suficiente de años. Se han mantenido los ítems objeto de estudio, aunque se han incorporado una serie de variables operativas que puedan caracterizar a las concesionarias.

Asimismo, se ha incorporado una segunda muestra formada por la información contable medioambiental de los grupos empresariales en los que se aglutinan las empresas concesionarias individuales.

Estos grupos empresariales, contablemente no se rigen por el PGC, sino por las directrices de las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF). Resulta de interés analizar el comportamiento de estos grupos con respecto a sus sociedades dependientes en materia de información contable medioambiental, puesto que, pese a que se rigen por normativas distintas, el PGC se nutre del espíritu de las NIIF adoptadas por la Unión Europea.

En el tema medioambiental, la adopción de las NIIF no supone ninguna ventaja en cuanto a la contabilidad medioambiental, puesto que en ellas no hay ni una definición de medio ambiente, ni una norma específica sobre contabilidad ambiental; el motivo es que la información medioambiental es considerada como información de carácter complementario, pues no es decisiva a la hora de la toma de decisiones de carácter económico (excepto para aquellos sectores especialmente sensibles) y por tanto se recoge en estados o informes adicionales a las cuentas anuales (Masanet et al, 2008).

Tabla 1: Referencias medioambientales en las NIIF.

NIC1	Los estados o informes adicionales a las cuentas anuales no son objeto de desarrollo por parte de las NIIF.
NIC8	La política contable adoptada para los derechos de emisión debe hacerse pública.
NIC36	El coste de desmantelamiento de un activo debe incluirse en el coste del activo.
NIC37	Se reconocerán como provisiones solo aquellas obligaciones surgidas a raíz de sucesos pasados, cuya existencia sea independiente de las acciones futuras de la empresa. Es el caso de las multas medioambientales o los costes de reparación de daños al medio ambiente.
NIC38	Derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

Fuente: Elaboración propia.

II. SECTOR DE LAS AUTOPISTAS

A. Primera normativa sobre autopistas

Si hay una infraestructura que ha cambiado enormemente a lo largo de la historia esa es el “camino”. No hablamos solo del número de kilómetros existentes, ni de la calidad del firme sino del propio concepto. Con la implantación del automóvil a finales del Siglo XIX, se tuvieron que rediseñar las vías de comunicación, de forma que los caminos pasaron a ser carreteras y después estas pasaron a ser autopistas (la historia de este sector nos dice que la primera autopista o vía rápida destinada en exclusiva para los vehículos de motor fue la *Autostrade* italiana de 1924 entre Milán y Lago de Como), pero aun ahora este concepto sigue evolucionando, pues la diferencia entre autovía y autopista, que conforme a la ley radica en la limitaciones para circular por ellas (no se permite la circulación por las autopistas de determinados vehículos ni de personas), en la actualidad su diferencia estriba en la obligación de pago de peaje por su uso.

La primera referencia que encontramos en la normativa española a la concesión administrativa para la construcción de autopistas, entendida como: “permitir la construcción por particulares de tramos de carreteras, de puentes o túneles y de mejoras de trazado en general y autorizar el cobro de peaje, a los dueños de los vehículos que por ellos transiten” es en la ley de 26 de febrero de 1953 sobre construcción por particulares de carreteras de peaje (“Ley de carreteras”), publicada en el BOE nº 58 de 27 de Febrero de 1953 (Gazeta). El desarrollo de esta ley tomaba como modelo a los Estados Unidos de América en aquellos casos en los que el gran volumen de circulación permitiera la rentabilidad de la obra, dentro de un sistema sin ninguna intervención. Se listaban como obras prioritarias para su desarrollo por concurso:

- Túnel para atravesar la sierra de Guadarrama por debajo del Alto de los Leones.
- Túnel de Orduña, en la carretera de Burgos a Bilbao.
- Autopista de San Sebastián a la frontera francesa por Irún.
- Carretera del Puerto de la Luz de Bañaderos, por la costa, isla de Gran Canaria.
- Acondicionamiento de la carretera de Gando-Arguineguin-Mogán, isla de Gran Canaria

El plazo máximo de concesión se establecería en 75 años. Finalmente, solo una de ellas llegó a su fase de desarrollo: el túnel del Alto de los Leones, que se inauguró en 1963.

Esta ley fue derogada pocos años más tarde, por la ley 55/1960 de 22 de diciembre, de carreteras en régimen de concesión. Esta nueva ley establecía la posibilidad de que la explotación la llevaran a cabo particulares, sociedades, empresas mixtas, corporaciones públicas u organismos autónomos, en aquellos casos en los que el Estado, aun considerando las obras de interés general, no pudiera llevar a cabo su ejecución por la necesidad de invertir los créditos disponibles en obras más urgentes o necesarias. La concesión se otorgaba por concurso público o a instancia de la parte interesada y el plazo máximo de la concesión se establecía en 99 años.

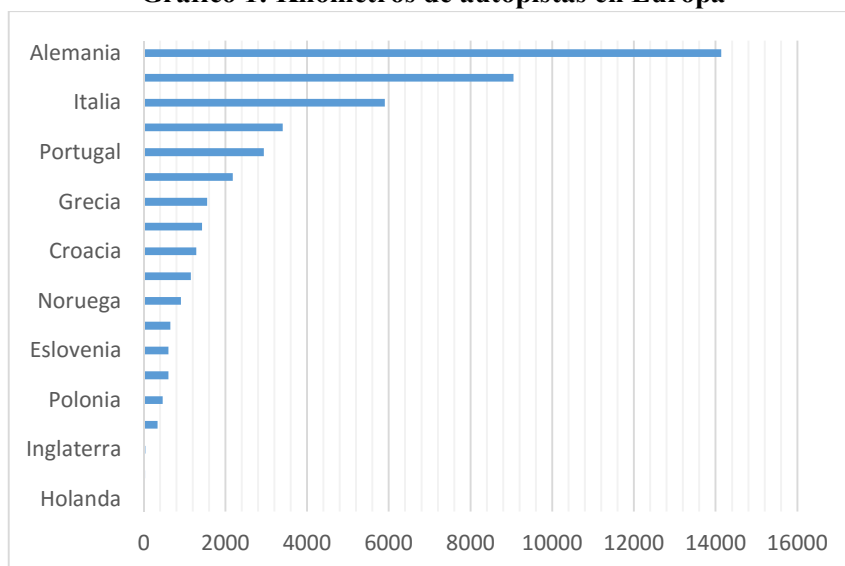
La primera autopista construida bajo este sistema en España fue entre Barcelona y Mataró. En el Decreto-Ley 5/1966, de 22 de julio, sobre Autopistas de Peaje “Barcelona-La Junquera” y “Mongat-Mataró” se daba pie a la publicación del pliego de cláusulas administrativas para la concesión de esta construcción y se establecía un régimen jurídico especial para la sociedad concesionaria. El Decreto 165/1967, de 26 de enero, adjudicaba la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de las autopistas, por un plazo de 37 años, a partir de la publicación de dicho Decreto. El primero de los tramos (de Mongat a Mataró – autopista del Maresme) debía entrar en funcionamiento en octubre de 1969, sin embargo, su inauguración se adelantó al 2 de Julio de 1969.

Con posterioridad, se aprobó la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión. Esta tuvo una gran importancia en la legislación y práctica administrativa, pues se completaba con el Decreto 2015/1973, de 25 de enero, por el que se aprobaba el Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión. Esta legislación, puede considerarse como la piedra angular del desarrollo del sector ya que, pese a las reformas y derogaciones parciales de su articulado, se ha mantenido como normativa sectorial de referencia y plenamente aplicable en la actualidad.

B. Estadísticas sobre autopistas

Como ha quedado patente en el punto anterior, el nuestro es un país con una gran experiencia en la concesión y gestión de autopistas. Otra muestra de ello es nuestra posición frente a países del entorno de la Unión Europea. En cuanto a kilómetros de autopista construidos, nos situamos en cuarto lugar, por detrás de países con mayor tasa de vehículos por habitante: Alemania cuenta con 530 vehículos por cada 1.000 habitantes, Francia tiene 496, Italia es la mayor de toda la UE con 621 vehículos y España cuenta con 476 vehículos.

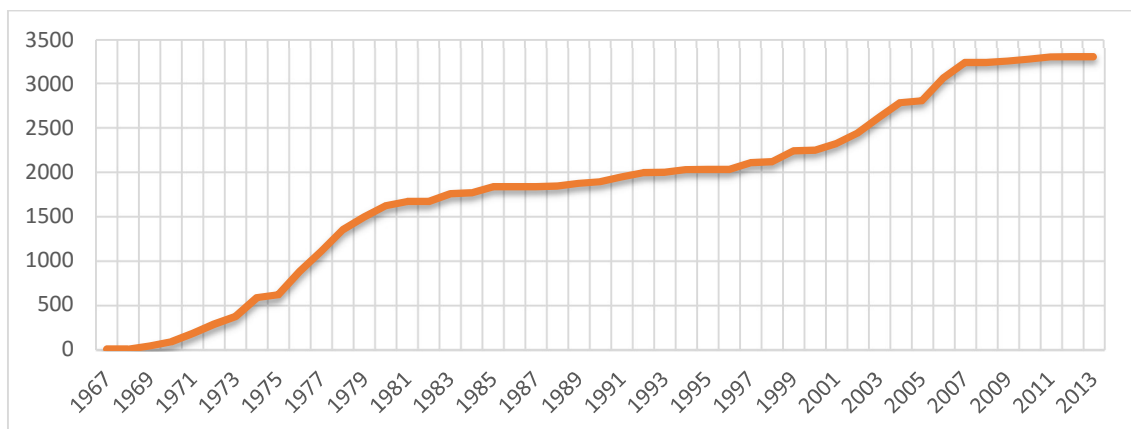
Gráfico 1: Kilómetros de autopistas en Europa



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de ASECAP

En la evolución histórica de las autopistas de peaje entre 1967 y 2013, podemos distinguir cuatro periodos con tasas de crecimientos muy dispares. La explicación de estos periodos puede explicarse por la política de infraestructuras materializada en la construcción de carreteras por los gobiernos de turno (Baeza, 2008):

Gráfico 2: Kilómetros en explotación de las autopistas españolas.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos proporcionados por el Ministerio de Fomento

- **Primer periodo: De 1967 a 1980.** Tasa de crecimiento media anual del 38%

Abarca los últimos años de la dictadura y los años más importantes de la transición. Es entonces cuando se aprueba el programa PANE (Programa de Autopistas Nacionales Españolas), un ambicioso proyecto de 12 años que planeaba la construcción de 3.160 kilómetros de autopistas de peaje. También se redactó el primer pliego de Cláusulas Generales, el cual, pese a haber sufrido algunas modificaciones, sigue estando aun hoy vigente en lo esencial. A partir de 1976 comenzó un periodo de grave desaceleración económica, sobre todo en el sector de las concesiones de autopistas pues los tipos de interés subieron y el tráfico se redujo, lo cual provocó tal aumento de los costes que algunas concesionarias no pudieron asumirlos y tuvieron que ser intervenidas por el Estado.

- **Segundo periodo: De 1981 a 1996.** Tasa de crecimiento medio anual del 1,24%

Con la entrada en el poder del Partido Socialista (1982), se dejaron de lado las concesiones para la construcción de autopistas de peaje y se centraron en la construcción de carreteras de alta capacidad gratuitas, es decir de autovías, mediante el desdoblamiento de carreteras existentes (autovías de primera generación). Con la aprobación de la Constitución Española, se delimitaban las competencias en materia de carreteras de las Comunidades Autónomas: las carreteras cuyo itinerario se desarrollara íntegramente por el territorio de la comunidad autónoma, podía ser asumida exclusivamente por ella. Esto dio lugar a la construcción de autopistas de peaje de titularidad autonómica en comunidades como Cataluña o Galicia.

- Tercer periodo: De 1997 a 2007. Tasa de crecimiento medio anual del 3,99%

Con la llegada al poder del Partido Popular en 1996 se aprobó un nuevo Programa de Autopistas de Peaje por el que se modificaban las autovías proyectadas y se transformaban en autopistas. El motivo, fue cambiar el sistema de financiación de este tipo de infraestructuras, que pasaron de ser sufragadas por impuestos a ser financiadas por los propios usuarios; esto permitía compaginar la creación de infraestructuras con las políticas de reducción del gasto y endeudamiento público para cumplir con los objetivos de Maastricht.

- Cuarto periodo: De 2008 a 2013. Tasa de crecimiento medio anual del 0,32%

Este tramo tiene connotaciones tanto políticas como económicas. La grave crisis económica que nos afecta desde el año 2008 ha provocado una grave caída en la demanda del tráfico, lo que ha llevado a la quiebra a las autopistas más recientes, en particular. A esto hemos de sumarle problemas como, el aumento en el coste de las expropiaciones (caso de las radiales de Madrid), la construcción de itinerarios alternativos de autovías libres de peaje (caso del Eje Aeropuerto, concebido inicialmente para dar servicio único a la nueva terminal T4 y que finalmente compite con un acceso gratuito y con la propia línea de metro) o los retrasos en la tramitación de actuaciones por parte de las administraciones públicas (caso de la autopista Madrid – Toledo, que fue concebida como un itinerario alternativo a la A-4 pasando por Ciudad Real y enlazando posteriormente con la A-4 en las cercanías de Córdoba. Al quedarse en Toledo, se quiebra la viabilidad de la concesión).

A finales de 2014, en España había construidos y en explotación 3.307 kilómetros de los cuales el 84,07 % habían sido concedidos por la administración general del Estado, el 10,63 % por las comunidades y organismos autónomos y el restante 5,30 % había sido concedido por parte de entidades locales.

Autores como Morera y Sánchez (2012) defienden que, la amplitud actual de la red de vías de alta capacidad en España hace difícil pensar que se pueda seguir construyendo mucho más, puesto que la red de carreteras está prácticamente completada y es suficiente para atender las necesidades actuales del país. Es por ello que defienden el modelo de la autopista Bilbao-Behobia, que pese a haber terminado su concesión en el año 2003, pasó a manos de las diputaciones forales de Vizcaya y Guipúzcoa que continúan cobrando el peaje con el que conservar la vía y generar ingresos para acometer nuevas obras.

C. Mapa empresarial concesional.

Las sociedades concesionarias de autopistas de peaje tienen unas características muy peculiares, en parte, debido a que son negocios a largo plazo, aunque con una vida limitada, en principio, al periodo de explotación. La vida útil de estas entidades se divide en tres etapas (Lence, 2012):

- Etapas de construcción: Las inversiones a realizar son tan importantes que exigen aportaciones muy elevadas de recursos propios y niveles de endeudamiento claramente superiores a los del resto de periodos.
- Etapas de maduración: El nivel de tráfico crece paulatinamente, por lo que inicialmente los ingresos son insuficientes para hacer frente a los gastos de explotación y financieros; en España, esta circunstancia dio lugar a la confección de una regla de registro de los gastos financieros única en el mundo, en aplicación del principio de correlación de ingresos y gastos.
- Etapas de madurez: A partir del segundo tercio de vida de la concesión (Moreno, 2012), es cuando los ingresos comienzan a ser suficientes para cubrir los gastos operativos y financieros. Los resultados mejoran de forma continuada al incrementarse tanto el tráfico como las tarifas.

Hasta comienzos del siglo XXI, habían sido pocos los movimientos en el accionariado de las sociedades concesionarias de autopistas en España. Si bien es cierto que ya se habían llevado a cabo ciertas operaciones de fusión entre empresas relacionadas (fusión de Acesa-Aecesa-Acasa, la fusión de Bética-Aumar y la fusión de Europistas-Eurovías), estas habían sido propiciadas por la Delegación de Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje para dar estabilidad a las concesiones. Destaca la creación en el año 1984 de la Empresa Nacional de Autopistas, S.A. (ENA) de capital 100% estatal con motivo de la necesidad de rescatar las sociedades AUDASA, AUCALSA y AUDENASA, las cuales se encontraban en una situación económica crítica. Esta actuación tranquilizó a los mercados financieros internacionales y favoreció al resto de las sociedades concesionarias en la negociación de la financiación que necesitaban.

Con la entrada en el siglo XXI se produce un cambio absoluto en el mapa empresarial del sector, que conlleva la concentración de concesionarias de autopistas en los grandes conglomerados de gestión de infraestructuras de transporte actuales:

- En el año 2000, SACYR e IBERPISTAS compraron al 50% la Sociedad Concesionaria Vasco-Aragonesa, titular de la concesión Bilbao-Zaragoza, a los Bancos y Cajas de Ahorro propietarios de la compañía.
- En el año 2002, ACESA lanzó una OPA sobre Iberpistas y se quedó con la compañía y todas sus concesiones y participaciones.
- En el año 2003, ACESA y AUREA se fusionan, dando lugar a ABERTIS.
- En el año 2004, se privatiza ENA, siendo SACYR quien la compra a través de ITINERE.
- En el año 2005, ABERTIS se hace con el 100% de AULESA y FCC con la mayoría del capital de ACEGA.

- En el año 2006, el grupo Isolux – Corsán lanzó una OPA que fue respondida por otra de un grupo liderado por SACYR – ITINERE, que finalmente se quedó con la sociedad.
- En el año 2007, se crea GLOBALVIA por fusión de las participaciones de infraestructuras de FCC y Caja Madrid.
- En el año 2009, un grupo liderado por CITIGROUP lanzó una OPA sobre ITINERE que resultó exitosa. En esta operación, ABERTIS adquirió el otro 50% de AVASA que tenía ITINERE.
- En el año 2012, ABERTIS en alianza con el banco BTG Pactual, cerró un acuerdo con la Generalitat para gestionar los túneles de Vallvidrera y del Calí.

En las últimas dos décadas, las grandes constructoras han aumentado su porcentaje de participación en las sociedades concesionarias que fundaron y de esta manera han conseguido desplazar en la participación en el capital social a las entidades financieras y a las administraciones públicas.

Tabla 2: Evolución de los grupos institucionales de accionistas

Año	AA.PP.	Concesionarias	Empresas constructoras/gestoras de infraestructuras	Cajas de Ahorro (*)	Bancos	Otros
1995	28.2	2.5	13.9	20.3	12.0	23.1
1996	26.9	2.7	16.1	21.3	10.1	22.9
1997	29.1	2.6	14.7	23.3	7.7	22.6
1998	29.2	2.8	14.6	21.8	7.9	23.7
1999	27.2	4.2	15.8	25.3	8.0	19.5
2000	25.2	12.0	20.0	20.4	3.8	18.6
2001	25.9	10.7	19.4	19.2	4.8	20.0
2002	27.0	6.2	20.4	18.2	1.7	26.5
2003	7.6	6.9	30.9	20.4	4.0	30.2
2004	7.1	13.5	38.0	18.3	0.5	22.6
2005	6.9	14.1	71.3	5.1	0.5	2.1
2006	6.6	15.0	71.6	4.9	0.2	1.7
2007	7.7	14.7	66.0	6.3	0.2	5.1
2008	7.6	14.9	55.1	11.9	0.4	10.1
2009	12.9	17.1	49.3	11.0	0.4	9.3
2010	12.9	17.1	49.1	6.1	0.1	14.7
2011	13.9	16.0	48.5	6.4	0.6	14.6
2012	14.1	13.8	63.2	6.5	0.0	2.4
2013	2.5	15.7	74.6	7.2	0.0	0.0

Fuente: Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje (varios años)

(*) Aunque las cajas de ahorro tras la reforma del sistema financiero español han tenido un cambio radical en cuanto a su configuración de negocio y han pasado a ser/integrarse en bancos, mantenemos su particularidad, ya que las inversiones que mantienen en el sector se originaron bajo su estructura tradicional.

D. La regulación contable y el sector de las empresas concesionarias de autopistas de peaje.

Las peculiaridades de las empresas concesionarias de autopistas de peaje que se han descrito en los apartados anteriores, condicionan en gran medida las normas de registro contable aplicables. Es por ello que para cada nuevo Plan General Contable aprobado (tres hasta la fecha), se ha elaborado una adaptación sectorial.

1. Primer PGC

El Primer Plan General de Contabilidad en la normativa española, fue aprobado mediante el Real Decreto 530/1973, de 22 de febrero. Este era de aplicación voluntaria para las empresas, por el convencimiento de que su conveniencia técnica haría que todas ellas se fueran uniendo paulatinamente. No obstante, se dejaba la puerta abierta a su aplicación obligatoria en los casos que se determinaran.

Pese a la novedad de su elaboración, no aplica los cambios reclamados por la sociedad por motivos de tradición y falta de legislación. Se mantiene una contabilidad tradicional en lugar de un sistema más operativo, se mantiene el sistema contable estático pese a que el sistema de flujos proporciona más información, no se adopta el sistema de valoración por reposición pues en el resto de Europa todavía no era una realidad y no se hace referencia a las actividades entre las empresas del mismo grupo, pues no estaban todavía reguladas en la jurisdicción española. La mayor muestra de internacionalización de este Plan es tomar como referencia el modelo francés a la hora de estructurar el texto.

Este Plan General de Contabilidad, fue adaptado a las necesidades de las Sociedades Concesionarias de autopistas de peaje mediante la Orden del Ministerio de Hacienda de 30 de junio de 1977, en vigor desde el 1 de enero de 1978.

La necesidad de esta adaptación se justificaba por la disociación temporal entre los costes financieros (muy elevados durante los años más próximos al comienzo de la explotación) y los ingresos de explotación (con un claro sentido ascendente). Por este motivo, se permitía a las sociedades concesionarias revalorizar su activo inmovilizado hasta el límite marcado por el incremento del I.P.C. del ejercicio anterior, con el objeto de absorber los saldos negativos en el resultado del ejercicio producidos por la insuficiencia de los ingresos para compensar los intereses de los capitales de terceros durante la primera fase del periodo de explotación (se entiende terminada al aparecer el primer ejercicio con resultado positivo).

Para la obtención de la financiación necesaria y siempre con la autorización del ministerio de Hacienda (previo informe de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje), las empresas concesionarias podían recurrir a la financiación extranjera, así como a la emisión de obligaciones, bonos u otros títulos semejantes. Se incorporan cuentas específicas para su control pormenorizado, tanto para la gestión interna de la sociedad, como para proporcionar información al exterior.

2. Segundo PGC

La incorporación de nuestro país en la Comunidad Económica Europea obligó a la armonización de las leyes mercantiles en lo concerniente a la contabilidad, mediante la cuarta Directiva sobre Cuentas Anuales de 1978, la séptima directiva sobre Cuentas Consolidadas de 1983 y la octava directiva sobre Auditoría de Cuentas de 1984. Mediante el Real Decreto 1643/1990, de 20 de diciembre, se aprobaba el primer Plan General de Contabilidad de aplicación obligatoria para todas las empresas cualquiera que fuera su forma jurídica, individual o societaria a partir del 1 de enero de 1991. Para su redacción, se respetó la estructura del texto antiguo, introduciendo las menores modificaciones posibles.

La adaptación de este Plan General de Contabilidad al sector de las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje se llevó a cabo mediante la Orden de 10 de diciembre de 1998 de aplicación a los ejercicios posteriores al 1 de enero de 1999. La necesidad de adaptación para este sector, se debe a las particularidades del negocio de estas empresas. Por ejemplo, vuelve a hacer referencia a la supuesta disociación temporal entre los costes financieros (muy elevados en los primeros años debido al endeudamiento necesario para llevar a cabo las inversiones) y los ingresos de explotación (previsiblemente, se incrementan a media que la concesión madura), lo que provocaría unas pérdidas que no serían asumibles por ninguna empresa.

Puesto que las inversiones de estas sociedades son ineludibles (servicio público) no pudiendo seleccionar otras más rentables o demorarlas en el tiempo y que el precio por la prestación del servicio está regulado, se determina un criterio de imputación a resultados de los gastos financieros diferente al del resto de sectores económicos: únicamente la parte de los gastos financieros que se considera relacionada con los ingresos producidos, siempre y cuando esté asegurada la recuperación vía precios de estos gastos, se imputará el ejercicio como gasto en la cuenta de pérdidas y ganancias. Si los gastos financieros efectivos del ejercicio fueran superiores, entonces se diferirá su imputación a la cuenta de resultados, lo que se considera una fuente de capitalización de gastos financieros, algo no permitido para el resto de empresas del panorama nacional (e internacional).

Las modificaciones en los modelos de las cuentas anuales, no son sino un reflejo de la normativa de la época que amplía los límites para el uso de los modelos abreviados, pese a lo cual y debido a las características de estas sociedades, solo es de aplicación a algunas empresas concesionarias en un periodo inicial de la fase de construcción. En el caso de la Memoria, se obliga a informar sobre conceptos como la duración del periodo concesional, las características de la explotación, de los tramos de autopista y de las diferencias de cambio en moneda extranjera, así como, sobre aspectos medioambientales de la concesión, siendo una de las primeras adaptaciones sectoriales que exigían revelar este tipo de información.

Por último, se introduce el concepto de “Fondo de Reversión”, ya que estas sociedades invierten en un determinado inmovilizado el cual revertirá a la administración sin coste alguno, al finalizar el plazo de la concesión. Esto supondrá para la empresa incurrir en una gran pérdida por el valor del activo más los gastos adicionales necesarios para su reversión. Esta pérdida no debe imputarse en el año de la reversión, sino que deberá registrarse sistemáticamente como un gasto a lo largo del periodo de la concesión en función de los gastos que se esperaban obtener en el futuro, de forma que al final del periodo se haya constituido un “Fondo de Reversión” por el importe de la pérdida estimada.

3. Tercer PGC

El actual Plan General de Contabilidad, fue aprobado mediante el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre. Se ha mantenido la estructura de su predecesor, ya que la amplia aceptación de este así lo aconsejaba con el objeto de facilitar el aprendizaje y uso de los nuevos criterios, así como mantener nuestra tradición contable. Es de aplicación obligatoria a todas las empresas independientemente de su forma jurídica, individual o societaria y entró en vigor el 1 de enero de 2008.

En este Real Decreto se recoge que en el plazo de un año desde la entrada en vigor del mismo, se emplazaba al Ministerio de Economía y Hacienda a aprobar las adaptaciones sectoriales para las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje y para las empresas del sector de abastecimiento y saneamiento de aguas. Algo más tarde del plazo señalado, se aprobó la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda 3362/2010 de 23 de diciembre, de aplicación para todas las empresas concesionarias que formalicen acuerdos de concesión con una entidad concedente a partir del 1 de enero de 2011. Esta adaptación solo regula lo concerniente al acuerdo de concesión, pues la contabilización del resto de actividades a realizar queda regulada por la normativa general.

La calificación y posterior tratamiento del activo objeto de la concesión es la piedra angular en torno a la cual gira toda la adaptación. Hasta el momento, siempre se había considerado la infraestructura como un inmovilizado material, pero a partir de entonces, pasa a valorarse en función de la contraprestación recibida. Es por ello que se establecen tres modelos diferenciados en función de los términos del acuerdo de concesión:

1. Activo financiero: La contraprestación recibida dará lugar al reconocimiento de un activo financiero cuando la empresa tenga un derecho incondicional al cobro de una cantidad determinada a cambio de los servicios que presta. Es decir, cuando la empresa no soporte el riesgo de demanda al que está sometido con carácter general el prestador de un servicio. Luego la empresa es titular del derecho de cobro, independientemente de la utilización que los usuarios hagan del servicio. Por todo ello el activo financiero se incluirá en la categoría de préstamos y partidas a cobrar y se amortizará a lo largo de su vida útil, que en este caso será el periodo concesional.

2. Inmovilizado intangible: La contraprestación recibida dará lugar al reconocimiento de un inmovilizado intangible cuando la empresa reciba el derecho a cobrar tarifas en función del grado de utilización del servicio. La entidad concedente controla el uso físico de la infraestructura, luego ella decide el servicio que presta, a quien se lo presta y el precio al que lo presta. La empresa no registra la infraestructura como un inmovilizado material puesto que lo que realmente controla, es el derecho a explotar el servicio y a cobrar por ello. En cuanto al método de amortización, se establece como patrón de consumo la demanda del servicio público, pero en caso de que no pueda aplicarse con la suficiente fiabilidad, se seguirá el reparto lineal a lo largo del periodo concesional.
3. Modelo mixto: La normativa permite acudir a uno de los modelos anteriores en el caso de que la naturaleza del mismo suponga, al menos, un 90 % de la contraprestación recibida.

Este novedoso tratamiento de la autopista como un activo financiero o inmovilizado intangible surge de las directrices recogidas en la normativa contable internacional emitida por el *International Financial Reporting Interpretation Committee* (IFRIC) órgano perteneciente al *International Accounting Standards Board* a través de la interpretación IFRIC 12 *Service Concession Arrangements*.

En el caso particular del sector tradicional de autopistas, cuyas sociedades son de peaje convencional (pago por el usuario), sujetas por tanto a riesgo de demanda, la clasificación del activo sigue el modelo de Inmovilizado Intangible (solo una empresa concesionaria de la muestra opta por el modelo del Activo Financiero, lo que supone una anomalía manifiesta).

Por otra parte, desaparece el Fondo de Reversión, ya que la amortización del activo subyacente, la carretera, se ajusta al periodo de concesión. A pesar de la amortización de la normativa contable española o la normativa contable internacional que no permite la capitalización de gastos financieros una vez que un inmovilizado entra en funcionamiento, esa posibilidad se mantiene en la nueva adaptación sectorial.

III. EL MEDIO AMBIENTE EN LA CONTABILIDAD

A. Antecedentes históricos.

Como así defienden Archel y Lizarraga (2001), la creciente preocupación que los temas relacionados con el medio ambiente suscitan entre amplias capas de la población, afectan sobre manera al mundo empresarial, convertido muchas veces en el ojo del huracán en el que se centran todas las miradas que le atribuyen una gran responsabilidad en la aparición y agravamiento de problemas tales como la contaminación atmosférica, la desaparición de la capa de ozono, la desertización de amplias zonas del planeta, la lluvia ácida, la desaparición de las especies y un largo etcétera.

Esta presión sobre las industrias, obliga a adoptar códigos de conducta acordes con los valores ecológicos de los ciudadanos, mediante sistemas de producción limpios y respetuosos con el medio ambiente, al tiempo que se comunican al exterior las medidas ambientales adoptadas y los logros alcanzados.

La elaboración y divulgación de información de carácter medioambiental ha estado, sin embargo, escasamente regulada, por lo que la misma tiene generalmente, un carácter voluntario. En los años 70, los informes financieros tradicionales en los países occidentales en ocasiones se complementaban con informes sociales. En los años 80, la atención se centró en conceptos medioambientales como las emisiones de gases o la producción de desechos, dejando a un lado los intereses sociales. Desde los años 90, las prácticas e investigaciones medioambientales, comenzaron a considerar la dimensión social y medioambiental como un todo, que se plasmaba en un informe aparte de los informes financieros de las entidades (Hahn & Kühnen; 2013).

Una de las recomendaciones surgidas de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo (CNUMAD), también denominada como “Cumbre de la Tierra”, celebrada en junio de 1992 en Río de Janeiro (Brasil), identifica el derecho a la información como un aspecto prioritario para conseguir un desarrollo sostenible, entendido como, aquel que permite satisfacer las necesidades de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas.

En este sentido, el Quinto Programa Comunitario de Acción en materia de medio ambiente “Hacia un desarrollo sostenible” (FEE, 1995) realiza una apuesta por la transparencia informativa de las empresas que deberán reflejar en sus informes anuales la política medioambiental desarrollada.

Esta tendencia, derivó en el desarrollo de estándares voluntarios de información a proporcionar por las empresas, recogidos por la Global Reporting Initiative (GRI). Esta se constituye en 1997, como iniciativa del PNUMA (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente) y CERES (coalición estadounidense, cuyo origen se sitúa en la elaboración de los Principios Valdez, a raíz del desastre provocado en las Costas de Alaska al partirse el petrolero Exxon Valdez). Es la creadora de la Guía para

la elaboración de Memorias de Sostenibilidad de aplicación general (versiones G1:2000, G2:2002, G3:2006, G3.1:2011 y la actual G4:2013) y adaptaciones para los sectores del automóvil, servicios financieros, minería y metales, agencias públicas, tour operadores y telecomunicaciones. Para ello, ha contado con la participación de diversas administraciones públicas, empresas, trabajadores, organismos profesionales y académicos.

B. La normativa española de las cuentas anuales.

El primer texto de la normativa española con rango de ley que cita el medio ambiente como objeto de la información contable es la Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del sector eléctrico, en ella se cita la protección del medio ambiente, como uno de los objetivos de la contabilidad, más concretamente, en el artículo 20, apartado 2 de la citada ley, se dice que “Entre las especialidades contables a establecer por el Gobierno para las empresas que realicen actividades eléctricas se concederá especial atención a la inclusión en las cuentas anuales de la información relativa a las actuaciones empresariales con incidencias sobre el medio ambiente, con el objetivo de integrar progresivamente los criterios de preservación del entorno en los procesos de decisión de las empresas.”

Los citados criterios de información fueron regulados por el Real Decreto 437/1998, de 20 de marzo, por el que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas del sector eléctrico. En especial se introducen las cuentas del subgrupo 14 “Provisiones para actuaciones medioambientales”, que recogen las obligaciones legales o contractuales de la empresa o sus compromisos, para prevenir, reducir o reparar los daños al medio ambiente. Así mismo introduce una serie de obligaciones en cuanto a información a proporcionar en la Memoria.

- Criterios de valoración e imputación a resultados de los importes destinados a fines medioambientales, en especial, el criterio para diferenciar entre gastos del ejercicio y mayor valor del activo. También se debe informar del método de estimación y cálculo de las provisiones.
- Descripción y características del inmovilizado material, cuyo fin sea la minimización del impacto ambiental y la protección y mejora del medio ambiente, indicando su valor contable y la correspondiente amortización acumulada.
- Gastos incurridos en el ejercicio cuyo fin sea la protección y mejora del medio ambiente, diferenciando entre aquellos de carácter ordinario y aquellos de naturaleza extraordinaria.
- Riesgos y gastos cubiertos por las provisiones medioambientales, en especial, los derivados de litigios en curso e indemnizaciones.
- Contingencias relacionadas, incluyendo los riesgos transferidos a otras entidades, sistema de evaluación de la estimación y factores de los que depende. También se indicarán las razones que impiden la evaluación, indicando los riesgos máximos y mínimos.

Pocos meses más tarde, fue aprobada la Orden de 10 de diciembre de 1998, por la que se adaptaba el Plan General de Contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje, la cual ya incorporaba todas estas novedades.

El 30 de mayo de 2001, la Comisión Europea, emitió una recomendación con la que pretendía aclarar y asesorar sobre los conceptos de reconocimiento, medición y publicación de las cuestiones medioambientales en las cuentas y los informes anuales de las empresas. Según la propia Comisión, seguía siendo poco frecuente que las empresas incluyeran datos medioambientales en las cuentas e informes anuales, pese a que en muchos casos tenían que hacer frente a costes medioambientales para la adquisición de equipos de prevención y saneamiento de residuos.

Con el objeto de subsanar las lagunas del texto de adaptación del Plan General de Contabilidad, tomando como referente la recomendación de la Comisión Europea y en desarrollo del anteriormente citado Real Decreto 437/1998, de adaptación del PGC a las empresas del sector eléctrico; el Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas (ICAC) dictó la Resolución de 25 de marzo de 2002, por la que se aprueban normas para el reconocimiento, valoración e información de los aspectos medioambientales en las cuentas anuales. Esta desarrolla los aspectos relativos a la contabilidad del medio ambiente de aplicación obligatoria en las cuentas anuales de las empresas:

- Norma primera: Se establece la obligación de informar sobre aquellas cuestiones relacionadas con el medio ambiente necesarias para que las cuentas anuales individuales y consolidadas, ofrezcan la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados del sujeto contable.
- Norma tercera: Se define la actividad medioambiental como cualquier operación cuyo propósito principal sea prevenir, reducir o reparar el daño sobre el medio ambiente, de manera que se entiende por medio ambiente: el entorno físico-natural, incluidos el aire, el agua, la tierra, la flora, la fauna y los recursos no renovables, tales como los combustibles fósiles y los minerales.
- Norma novena: Información mínima que se debe suministrar en la Memoria de las cuentas anuales, siempre que sea significativa:
 - Apartado 4: “Normas de valoración”.
 - Apartado 15: “Situación fiscal”. Se incluye información sobre las deducciones por inversión en medidas para reducir el impacto medioambiental.
 - Apartado 22: “Información sobre medio ambiente”. Se incluye el importe íntegro de las responsabilidades de naturaleza medioambiental, así como de subvenciones de esta naturaleza recibidas.

El actual Plan General de Contabilidad del 2008 (Real Decreto 1514/2007 de 16 noviembre) recoge estas directrices, aunque modifica algunas:

- Se amplía a toda una serie de cuentas contables las referentes a provisiones tanto de largo como de corto plazo para obligaciones legales, contractuales o implícitas de la empresa o compromisos adquiridos de cuantía indeterminada, para prevenir o reparar daños sobre el medio ambiente.
- Las alusiones a este tema que se han de realizar en la Memoria quedan recogidas en los apartados:
 - Aparatado 4: “Normas de registro y valoración”. Mantiene su redacción.
 - Apartado 15: “Situación fiscal”. Queda suprimido.
 - Apartado 22: “Información sobre medio ambiente”. Se añade la información sobre las inversiones realizadas y de las compensaciones pendientes de recibir de terceros.

Tabla 3: Información medioambiental a incluir en la Memoria.

	RD 437/1998	RESOLUCION 2002	RD 1514/2007
Normas de valoración	Criterios de valoración/imputación. Gasto del ejercicio/Mayor valor del activo Estimación/cálculo de provisiones.	Criterios de valoración/imputación. Gasto del ejercicio/Mayor valor del activo Estimación/cálculo de provisiones.	Criterios de valoración/imputación. Gasto del ejercicio/Mayor valor del activo Estimación/cálculo de provisiones.
Situación fiscal		Deducciones por inversión.	
Información sobre medio ambiente	Equipos e instalaciones más significativos. (Valor contable y amortización acumulada) Gastos ordinarios/extraordinarios. Riesgos cubiertos por las provisiones (En especial de litigios e indemnizaciones) Contingencias (Incluye riesgos transferidos)	Equipos e instalaciones más significativos. (Valor contable y amortización acumulada) Gastos ordinarios/extraordinarios. Riesgos cubiertos por las provisiones (En especial de litigios e indemnizaciones) Contingencias (Incluye riesgos transferidos) Responsabilidades de naturaleza ambiental Subvenciones recibidas	Equipos e instalaciones más significativos. (Valor contable y amortización acumulada) Destino de los gastos incurridos. Riesgos cubiertos por las provisiones (En especial de litigios e indemnizaciones) Contingencias (Incluye riesgos transferidos) Inversiones realizadas. Compensaciones a recibir de terceros.

Fuente: Elaboración propia.

IV. EL ESTUDIO

A. Muestra

La población objeto de estudio de este trabajo, está constituida por dos muestras, debido a las características de cada una de ellas.

MUESTRA A: Empresas individuales españolas concesionarias de autopistas.

Esta muestra está formada por la población total de estas entidades que han ejercido su actividad dentro del periodo de estudio, puesto que disponemos de información financiera del intervalo 2008-2013 en los que se centra este estudio. Sin embargo, hay que resaltar que han sido excluidas aquellas concesiones que funcionan mediante el sistema de peaje sombra, aquellas concesiones para las que ha vencido la duración de sus concesiones y por tanto han revertido la titularidad de las infraestructuras a la entidad pública que regulaba la concesión, las concesiones de túneles de peaje y aquellas concesiones de tan reciente creación que no disponen de información para todos los ejercicios del periodo.

La muestra está constituida por las siguientes 24 empresas:

Tabla 4. Empresas concesionarias individuales.

Nombre	Año Apertura	Año final	Duración	Longitud (km)	IMD(*)	Ingresos peaje 2013 (millones €)	Resultado 2013 (millones €)
ACESA	1969	2021	54	478,3	30.676	676,7	354,8
EUROPISTAS	1971	2018	54	84,3	17.586	60,4	20,9
IBERPISTAS	1972	2024	56	69,6	24.430	112,5	23,2
AUMAR	1974	2019	50	467,6	16.166	239,3	70,1
AUDENASA	1976	2029	56	112,6	17.186	36,7	13,5
AVASA	1978	2026	63	294,4	11.223	122,0	21,4
AUDASA	1979	2048	75	218,9	20.658	125,2	29,3
AUCALSA	1983	2050	75	86,8	7.511	34,4	-1,1
AUTEMA	1989	2037	50	43,1	16.056	82,7	32,3
AUCAT	1992	2039	50	56,3	24.119	78,4	22,4
AUTOESTRADAS	1997	2045	50	57,8	8.977	13,5	3,9
AUSOL	1999	2054	55	102,2	25.229	41,5	6,7
AUSUR	2001	2048	50	76,6	17.329	9,0	-6,9
CASTELLANA	2002	2036	35	50,8	6.478	17,3	-10,3
ACEGA	2002	2074	75	56,6	5.559	8,5	-1,4
AULESA	2002	2055	55	38	3.656	4,8	-1,6
HENARSA	2003	2039	39	85,5	4.588	12,1	-20,8
ACCESOS	2004	2049	50	91,4	8.295	17,0	-21,9
MADRIDSUR	2004	2065	65	99,1	4.652	12,3	3,1
EJE AEROPUERTO	2005	2027	25	8,8	17.880	3,7	-19,0
MADRID LEVANTE	2006	2042	38	177	3.389	12,2	-4,8
CIRALSA	2007	2042	40	53,5	5.293	4,9	-49,2
AUCOSTA	2007	2042	38	114	2.737	6,8	-19,7
MADRID TOLEDO	2006	2042	38	81	749	1,6	-17,6
MEDIA			51,5	125,2	12.518	72,2	17,8
TOTAL				3.004,2	300.422	1.733,5	427,3

Fuente: Elaboración propia a partir de los informes de la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje (varios años)

(*) IMD: Intensidad Media Diaria (en número de vehículos)

En la tabla también incluimos información sobre ciertas magnitudes que caracterizan su actividad.

Las empresas difieren mucho unas de otras: mientras las más jóvenes no llegan a 10 años de vida (CIRALSA y AUCOSTA), la más veterana está muy cerca del medio siglo (ACESA). Por su parte, los contratos de mayor duración (AUDASA, AUCALSA y ACEGA) son tres veces superiores al más breve (EJE AEROPUERTO), el cual es incluso la mitad del periodo de duración medio. Además, tres de las concesionarias (ACESA, EUROPISTAS y AUMAR) están a menos de 5 años de finalizar su contrato de concesión y por tanto de tener que revertir sus activos a la entidad que aprobó la construcción, en concreto EUROPISTAS finalizará la concesión del tramo de la autopista AP1, el próximo año 2018.

El número de kilómetros de la concesión es también una diferencia notable entre las empresas, pues las cuatro concesionarias de mayor longitud (ACESA, AUMAR, AVASA y AUDASA) suponen el 50% del total de kilómetros en explotación, situando así la media en poco más de 125 kilómetros, cifra que dista mucho de los 8,8 kilómetros de EJE AEROPUERTO o incluso de los 38 kilómetros de AULESA. Sin embargo, las concesiones más largas (exceptuando ACESA) no son las más transitadas (AUSOL, IBERPISTAS, AUCAT y EJE AEROPUERTO).

Respecto a los datos económicos del ejercicio 2013, vemos que 12 de las 24 empresas presentan resultados negativos, agrupándose principalmente entre las empresas más jóvenes (CIRALSA, ACCESOS y HENARSA). Pese a todo, el resultado medio del sector es positivo con 17,8 millones de euros en beneficios.

MUESTRA B: constituida por los grupos empresariales de los que forman parte las empresas individuales de la muestra A, de los que analizamos sus cuentas consolidadas.

En la Tabla 5, se detalla la composición del capital social en el año 2013, de las sociedades individuales citadas anteriormente.

A lo largo del periodo de estudio, las únicas modificaciones en la composición del accionariado se producen en la empresa AUSUR, en la que la empresa constructora dominante pierde 20 puntos en favor de bancos y cajas de ahorro y en la empresa HENARSA, en la que un 5% de las acciones se desplazan de los bancos y cajas, a la empresa matriz ACS.

Tabla 5: Accionistas de las empresas concesionarias de autopistas.

NOMBRE	2013	NOMBRE	2013
ACESA	100 % Abertis	EUROPISTAS	100 % Itinere
IBERPISTAS	100 % Abertis	AUMAR	100 % Abertis
AUDENASA	50 % Itinere 50 % Gobierno Navarra	AUTEMA	76 % Ferrovial 24 % Abertis
AVASA	100 % Abertis	AUDASA	100 % Itinere
AUCALSA	100 % Itinere	AUCAT	100 % Abertis
AUTOESTRADAS	100 % Itinere	CASTELLANA	100 % Abertis
AUSOL	80 % Ferrovial 20 % Unicaja	AUSUR	53 % Constructoras 47 % Bancos y Cajas
ACEGA	19 % Itinere 30 % FCC 51 % Bancos y Cajas	HENARSA	65 % Acs 30 % Abertis 5 % Bancos y Cajas
AULESA	100 % Abertis	EJEAEROPUERTO	100 % OHL
ACCESOS	20 % Acs 25 % Sacyr 35 % Abertis 20 % Bancos y Cajas	MADRIDSUR	55 % Ferrovial 35 % Sacyr 10 % Grupos Inversores
MADRIDLEVANTE	52 % Ferrovial 40 % Sacyr 5 % Grupos Inversores	MADRID TOLEDO	100 % Constructoras
AUCOSTA	15 % Ploder 18 % FCC 31 % Bancos y Cajas 36 % Ausur	CIRALSA	50 % Acs 12 % FCC 13 % Bancos y Cajas 25 % Abertis

Fuente: Elaboración propia de acuerdo con los datos recopilados de las cuentas anuales.

Conforme a estos datos se ha elaborado una muestra constituida por los siguientes siete grupos:

1. ABERTIS: Abertis Infraestructuras, S.A. y sociedades dependientes.
Para el año 2013, representa el 33'92 % del accionariado total de estas empresas.
2. A.C.S.: Actividades de construcción y servicios, SA y sociedades dependientes.
Para el año 2013, representa el 5'63 % del accionariado total de estas empresas.
3. FCC: El grupo FCC está constituido por la sociedad matriz Fomento de Construcciones y
Para el año 2013, representa el 2'5 % del accionariado total de estas empresas.
4. FERROVIAL: Ferrovial, S.A. y sus sociedades dependientes.
Para el año 2013, representa el 10'96 % del accionariado total de estas empresas.
5. ITÍNERE: Itínere Infraestructuras, SA y sociedades dependientes.
Para el año 2013, representa el 19'54 % del accionariado total de estas empresas.
6. OHL: Obrascón Huarte Lain, SA y Sociedades dependientes.
Para el año 2013, representa el 4'16 % del accionariado total de estas empresas.
7. SACYR: El grupo Sacyr (anteriormente denominado Sacyr Vallehermoso).
Para el año 2013, representa el 4'16 % del accionariado total de estas empresas.

En conjunto, esta muestra de 7 grupos consolidados, suponen el 80'87 % del total del accionariado de las empresas individuales objeto de estudio de este trabajo. Estos datos justifican la necesidad de llevar a cabo la comparación que planteamos entre concesionaria y grupos de gestión de infraestructuras de transporte.

B. La metodología

En este trabajo se analiza la información medioambiental proporcionada por las empresas y grupos en sus cuentas anuales e informes de gestión, en el periodo comprendido entre los años 2008 y 2013. Estos informes se han obtenido de los registros mercantiles oficiales en el caso de las empresas individuales (antes gran parte se podían obtener directamente de las páginas web de las empresas, pero al comenzar el proceso de concentración en grandes grupos empresariales, esta información desapareció) y de la base de datos de la Comisión Nacional del Mercado de Valores y las páginas web oficiales en el caso de los grupos.

Para la obtención del *Índice de Divulgación Medioambiental - IDM*, se han dado valores 0 y 1 a los diferentes componentes, según las concesionarias proporcionasen o no la información requerida en sus estados financieros. Sin embargo, ha habido situaciones que se han valorado con 0'5 por proporcionar alguna información, pero sin ser completa. Para el cálculo del índice, se han sumado las puntuaciones obtenidas por las entidades y dividido por el número máximo de ítems (13) multiplicado por cien, de esta manera tenemos la valoración que alcanza cada una de las entidades concesionarias, siendo 100 el valor máximo que pueden alcanzar.

$$IDM_{it} = \frac{\sum_{j=1}^x X_j}{X} \times 100$$

Como indicábamos al inicio de este trabajo, otro de los objetivos es poder llevar a cabo una actualización y comparación con los resultados obtenidos por el trabajo de 2011 de Acerete, Llena y Moneva, para empresas de este sector entre los años 1999 y 2007. Tomando como modelo los 14 elementos evaluados del trabajo original, hemos mantenido 13 de ellos, puesto que el ítem referente a la amortización del inmovilizado material ha sido imposible de conservar, ya que este valor aparece descontado en el valor del inmovilizado, en su caso.

Los ítems finalmente analizados son los siguientes:

1. **Informe de Gestión:** Valor 0/1 en caso de hacer referencia en el mismo a algún apartado relacionado con actuaciones referentes al medio ambiente.
2. **Nota 4:** Valor 0/1 en caso de incluir en la Memoria la nota de “Normas de valoración”, con los criterios de valoración de gastos y provisiones medioambientales.
3. **Nota 22:** Valor 0/1 en caso de incluir en la Memoria una nota específica de “Información sobre medio ambiente”.
4. **Inmovilizado material:** Valor 0/1 en caso de incluir el valor contable de los equipos e instalaciones más significativos del inmovilizado material, para la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medio ambiente.
5. **Gastos:** Valor 0/1 en caso de indicar los gastos incurridos en el ejercicio, cuyo fin sea la protección y mejora del medio ambiente.

6. **Riesgos:** Valor 0/1 en caso de indicar los riesgos cubiertos por las provisiones medioambientales. Se ha valorado con 0,5 la alusión a la inexistencia de provisiones y con 1 la alusión a las pólizas de seguro de responsabilidad civil.
7. **Contingencias:** Valor 0/1 en caso de indicar las contingencias relacionadas con la protección y mejora del medio ambiente.
8. **Inversiones:** Valor 0/1 en caso de informar sobre las inversiones realizadas durante el ejercicio por razones medioambientales. Se ha valorado con 1 en caso de indicar, específicamente, que no se ha realizado ninguna inversión de este tipo durante el ejercicio.
9. **Activos medioambientales:** Valor 0/1 en caso de incluir una descripción de los equipos e instalaciones más significativos, para la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medio ambiente.
10. **Valor de las Provisiones:** Valor 0/1 en caso de indicar el valor de las provisiones medioambientales acumuladas en un ejercicio.
11. **Dotación de las provisiones:** Valor 0/1 en caso de indicar el importe aportado en un ejercicio, al valor acumulado de las provisiones.
12. **Aplicación de las provisiones:** Valor 0/1 en caso de indicar el fin al que se han destinado o se prevén destinar las provisiones medioambientales acumuladas.
13. **Pasivos medioambientales:** Valor 0/1 en caso de indicar los pasivos medioambientales recogidos en el balance de la entidad.

Entre las diversas técnicas existentes de análisis multivariante, hemos optado por utilizar el Análisis Cluster y el Análisis de Escalamiento Multidimensional (MDS). Puesto que nuestro objetivo es encontrar una clasificación en la que las empresas se ubiquen en un pequeño número de grupos homogéneos, hemos llevado a cabo un análisis Cluster, método de análisis multivariante particularmente adecuado para buscar similitudes entre individuos de una muestra.

Para complementar e interpretar los resultados alcanzados con el análisis Cluster y obtener una representación gráfica de los grupos obtenidos, hemos realizado un análisis de Escalas Multidimensionales (MDS). El objetivo es describir geométricamente las relaciones entre distintos objetos.

Para intentar explicar hasta qué punto está asociado el valor que toman las distintas variables con la posición en el espacio que le corresponde a cada entidad, hemos llevado a cabo un análisis Pro-Fit.

V. RESULTADOS

Tras el análisis de las cuentas anuales de las empresas de la muestra, llama la atención la poca importancia otorgada a la información contable sobre medio ambiente (la mayoría de los informes anuales dedican no más de cuatro párrafos a este tema y en ocasiones extremas incluso apenas una línea) en empresas de un sector con tanto impacto como son las infraestructuras de transporte, donde un pequeño cambio como pueda ser la implantación de un sistema de señalización que permita reducir la velocidad de circulación en función de las condiciones del tráfico, pueden reducir enormemente las emisiones de CO₂ de un vehículo a la atmósfera (Sampedro *et al.*, 2009).

No solo es poco el espacio dedicado al medio ambiente, sino también la importancia del mismo, como manifiesta el hecho de que 19 de las 24 empresas mantengan la misma redacción de la Nota sobre Medio Ambiente a lo largo de los años y que las 5 restantes solo lo hayan cambiado en una ocasión o que las cuentas de los dos grupos de consolidación más grandes (Abertis e Itínere) acaben el periodo redactando este punto de manera totalmente simétrica. También es una muestra de falta de dedicación a este aspecto, el hecho de que el 42 % de las empresas se refieran con los mismos términos a “...las pólizas de seguro de responsabilidad civil suscritas...” para justificar la falta de provisiones.

Tabla 6: Cálculo del IDM para las empresas de la muestra A.

CONCESIONARIA	IDM13	IDM12	IDM11	IDM10	IDM09	IDM08	IDM07
G1-ACESA	46	46	46	46	46	46	46
G2-EUROPISTAS	31	31	31	31	31	31	23
G1-IBERPISTAS	46	42	35	35	35	35	27
G1-AUMAR	38	46	38	38	38	38	31
G2-AUDENASA	31	31	31	31	31	31	27
G1-AVASA	42	46	50	50	50	58	37
G2-AUDASA	31	31	31	31	31	31	35
G2-AUCALSA	31	31	31	31	31	31	27
G3-AUTEMA	31	31	31	31	31	31	39
G1-AUCAT	46	38	31	31	31	31	39
G2-AUTOESTRADAS	31	31	31	31	31	31	27
G3-AUSOL	69	69	58	58	58	50	46
AUSUR	27	35	35	35	35	35	23
G1-CASTELLANA	42	42	38	38	38	38	35
G4-ACEGA	38	38	38	38	38	38	42
G1-AULESA	38	38	31	35	31	50	31
G5-HENARSA	35	35	35	35	38	38	42
G6-ACCESOS	31	31	27	27	27	27	31
G3-MADRID SUR	12	12	12	12	12	12	19
G7-EJE AEROPUERTO	8	8	8	8	8	8	18
G3-MADRIDLEVANTE	12	12	12	12	12	12	15
G5-CIRALSA	12	12	11	11	11	4	
G4-AUCOSTA	54	54	54	54	54	54	
MADRID TOLEDO	15	15	15	15	23	31	

Con el objeto de facilitar la comparación e identificación de las empresas y grupos que forman parte de la muestra, a cada grupo se le ha asignado un código, de manera que el nombre de cada una de las empresas individuales va precedido por el código correspondiente al grupo al que pertenecen.

Tabla 7: Cálculo del IDM para las empresas de la muestra B.

CONCESIONARIA	IDM13	IDM12	IDM11	IDM10	IDM09	IDM08
ABERTIS-G1	42	42	42	42	42	42
ITINERE-G2	31	31	31	31	31	31
FERROVIAL-G3	46	46	38	38	38	38
ACS-G4	46	46	38	38	38	38
FCC-G5	54	54	54	54	54	50
OHL-G6	0	0	0	0	0	0
SACYR-G7	50	50	50	50	50	42

Una vez calculado el *Índice de Divulgación Medioambiental* (véase Tabla 6 y 7) para las empresas de ambas muestras, vemos que en las empresas individuales no se ha producido una evolución notable a lo largo del periodo, pues el 54% de ellas mantienen las mismas puntuaciones a lo largo de los años, mientras que tan solo el 25% de las empresas mejoran, frente al 21% que empeoran sus resultados. El caso de los grupos es diferente, pues en ningún caso se empeoran los resultados, mientras que 4 de ellos mejoran y solo 3 de ellos mantienen resultados idénticos a lo largo del periodo de estudio.

El periodo 2007-2008 es en el que se manifiesta el efecto del cambio en la normativa contable, en él podemos observar como la mayoría de las empresas individuales se adaptan de manera satisfactoria a este cambio, 18 empresas incrementan la valoración del IDM. No obstante, no todas ellas mejoran sus resultados, una empresa mantiene la misma puntuación que bajo la anterior normativa y dos concesionarias han reducido su valoración, lo que es llamativo.

Tabla 8: IDM medio de las empresas de las muestras.

NOMBRE	IDMM (08-13)	IDMM (99-07)		NOMBRE	IDMM (08-13)	IDMM (99-07)	
ACESA	46	32	▲	AULESA	37	22	▲
EUROPISTAS	31	16	▲	HENARSA	36	30	▲
IBERPISTAS	38	23	▲	MADRID SUR	12	14	▼
AUMAR	40	19	▲	EJE AEROPUERTO	8	15	▼
AUDENASA	31	24	▲	MADRID LEVANTE	12	12	
AVASA	49	33	▲	CIRALSA	10		
AUDASA	31	24	▲	AUCOSTA	54		
AUCALSA	31	27	▲	MADRID TOLEDO	19		
AUTEMA	31	20	▲	MEDIA	33	23	▲
AUCAT	35	25	▲	ABERTIS	42		
AUTOESTRADAS	31	23	▲	ITINERE	31		
AUSOL	60	40	▲	FERROVIAL	41		
AUSUR	33	11	▲	ACS	41		
CASTELLANA	40	23	▲	FCC	53		
ACEGA	38	27	▲	OHL	0		
ACCESOS	28	24	▲	SACYR	49		

Es decepcionante que más de un 90% de las empresas de las muestras tenga un IDM medio por debajo de 50 puntos de los 100 posibles. En ambas muestras los resultados son muy similares, si bien en los grupos es un poco menos decepcionante:

En el caso de las sociedades individuales, son dos las que se sitúan por encima de los 50 puntos (AUSOL y AUCOSTA), pese a lo cual el IDM medio es de 33 puntos. La empresa con mejor valoración es AUSOL, que no solo incluye los puntos de información requeridos, sino que describe cada una de las actuaciones realizadas en cada tramo de la autopista y el importe individualizado de cada uno. En contraposición encontramos a la empresa EJE AEROPUERTO que, si bien incluye en la memoria los dos apartados requeridos, estos no se extienden más de 4 líneas en las que no aportan información de ningún tipo.

Al abrir la perspectiva temporal y comparar el periodo 1999-2007 con el periodo 2008-2013, vemos como los resultados mejoran de manera considerable en casi todas las empresas en las que es posible la comparación, tan solo difieren las empresas con menor número de periodos disponibles entre los años 1999 y 2007.

En el caso de los grupos, solo hay uno que supera los 50 puntos (FCC), pese a lo cual el IDM medio es de 37 puntos. Los polos opuestos de la muestra son FCC con una valoración de 53 puntos y OHL con la sorprendente cifra de 0 puntos, ya que no realiza ningún tipo de alusión sobre el medio ambiente ni en las cuentas anuales ni en el informe de gestión.

Si observamos más detalladamente los resultados de los ítems estudiados a lo largo del periodo vemos lo siguiente:

Tabla 9: Comparativa de los ítems de las empresas individuales.

Concesionarias (n=24)	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Media
Nota 4	17,5	21	21	21	20,5	20,5	20,3
Nota 22	19,5	19,5	20,5	20,5	19,5	20,5	20,0
Inmovilizado	4	4	3,5	4,5	4,5	4,5	4,2
Gastos	15,5	16	16	15,5	15,5	16,5	15,8
Riesgos	6,5	6,5	6	6	6	6,5	6,3
Contingencias	6,5	7	6,5	6,5	6	7,5	6,7
Inversiones	6,5	6	6	6	5,5	8,5	6,4
Descripción activos	2	2	2	2	2	1	1,8
Valor provisiones	1	1	0	0	0	0	0,3
Dotación provisiones	8,5	9,5	8,5	8,5	8	8,5	8,6
Aplicación provisiones	0	0	0	0	0	0	0
Pasivos medioambientales	0	0	0	0	0	0	0
Informe de Gestión	11	12	8,5	8,5	7,5	8,5	9,3

Desde un primer momento podemos ver como ninguno de los apartados recogidos por la legislación vigente está presente en la totalidad de empresas de la muestra. Destaca sobre todo el apartado de la memoria referente a las “normas de valoración” pues aun siendo básico para poder interpretar los datos proporcionados por las empresas sobre este tema, solo está presente a principio del periodo en 20,5 de las 24 cuentas anuales, valor que se reduce de manera considerable en el último ejercicio de la muestra hasta 17,5.

El apartado de la memoria referente a la “Información medioambiental” mantiene una senda muy similar a la del apartado anterior, tan solo 20 de las 24 empresas presentan, de media, este apartado. La información más habitual a presentar (15,8 empresas de media) es el valor de los gastos imputados a la cuenta de pérdidas y ganancias por este concepto, en contraposición con la descripción y valoración de los activos destinados a la minimización del impacto ambiental (2 y 4 empresas respectivamente), así como el valor de las provisiones acumuladas (tan solo una empresa en los dos últimos ejercicios) y el destino final de las provisiones que no se presenta en ningún caso.

En cuanto al contenido del informe de gestión, pese a ser definido por la Ley de Sociedades de Capital (R.D. L. 1/2010 de 2 de julio) como “*una exposición fiel sobre la evolución de los negocios y la situación de la sociedad, junto con la descripción de los principales riesgos e incertidumbres a los que se enfrenta*”, tan solo 9,3 de las 24 empresas informan sobre asuntos relacionados con el medio ambiente. Si bien este porcentaje ha ido aumentando a lo largo del periodo, destaca que el contenido medioambiental del informa de gestión de estas empresas apenas llega a reproducir lo ya dicho en las correspondientes notas de la Memoria.

Tabla 10: Comparativa de los ítems de los grupos empresariales.

Grupos consolidados (n=7)	2013	2012	2011	2010	2009	2008	Media
Nota 4	3	3	3	3	3	3	3,0
Nota 22	6	6	6	6	6	6	6,0
Inmovilizado	1	1	1	1	1	1	1,0
Gastos	2	2	2	2	2	2	2,0
Riesgos	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
Contingencias	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3	3,4
Inversiones	0	0	0	0	0	0	0
Descripción activos	2	2	2	2	2	2	2,0
Valor provisiones	3,5	3,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2,2
Dotación provisiones	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Aplicación provisiones	0	0	0	0	0	0	0
Pasivos MA	2	2	2	2	2	2	2,0
Informe de Gestión	5	5	5	5	5	4	4,8

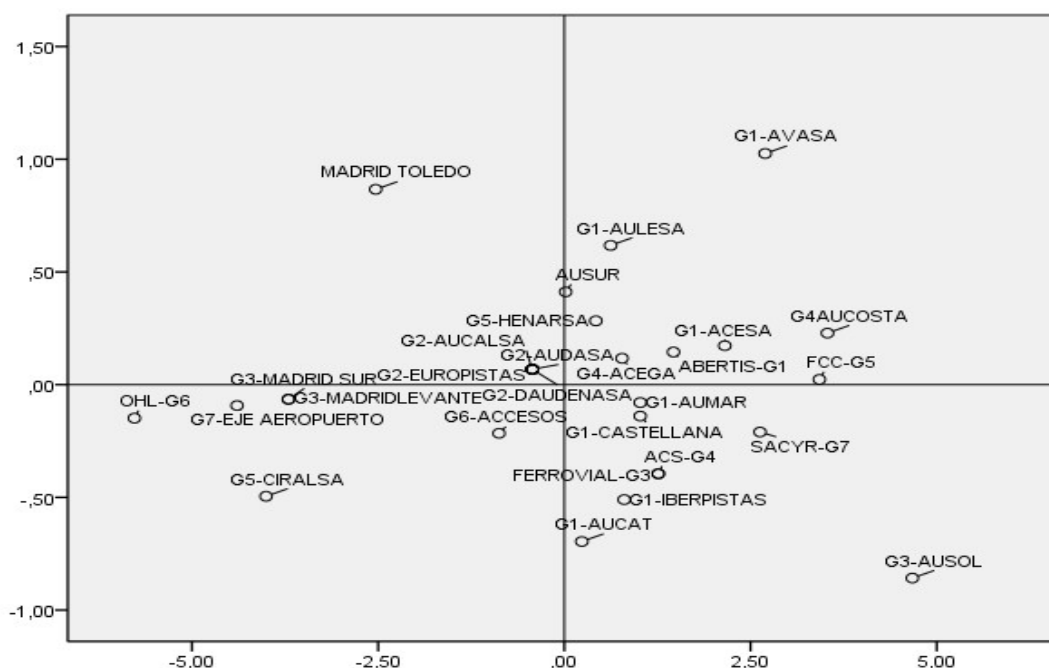
En el caso de los grupos empresariales, vemos como la inclusión del apartado de la Memoria sobre “Información medioambiental” puede considerarse unánime pues, aunque aparece en 6 de los 7 grupos de la muestra, esto es debido a que uno de ellos (O.H.L.) no recoge ningún apartado específico ni aporta información de ningún tipo sobre esta materia.

Tan solo dos de los grupos describen sus activos destinados a la minimización del impacto medioambiental y solo uno de ellos da valor a esos activos. Al contrario que con las empresas individuales, el ítem dedicado a los gastos medioambientales es uno de los menos habituales (29% de los casos) y en ningún caso se informa de las inversiones realizadas en el año por este concepto. Sí es una semejanza el tema de la aplicación o destino de las provisiones acumuladas, pues ninguna de las empresas de la muestra, ya sea individual o grupo empresarial, aporta información sobre la misma.

Los resultados obtenidos del estudio de los grupos empresariales resultan paradójicos puesto que, todos ellos cuentan con una división de negocio denominada “Medio Ambiente”. Esta división de negocio queda fuera de nuestro análisis porque se trata de una actividad empresarial equivalente a la construcción de autopistas, de la que se detallan los ingresos, los activos y los resultados de la misma. Sin embargo, no se trata de una actividad de protección o minimización del impacto ambiental provocado por la actividad de la empresa, sino la descripción del servicio prestado a otras empresas.

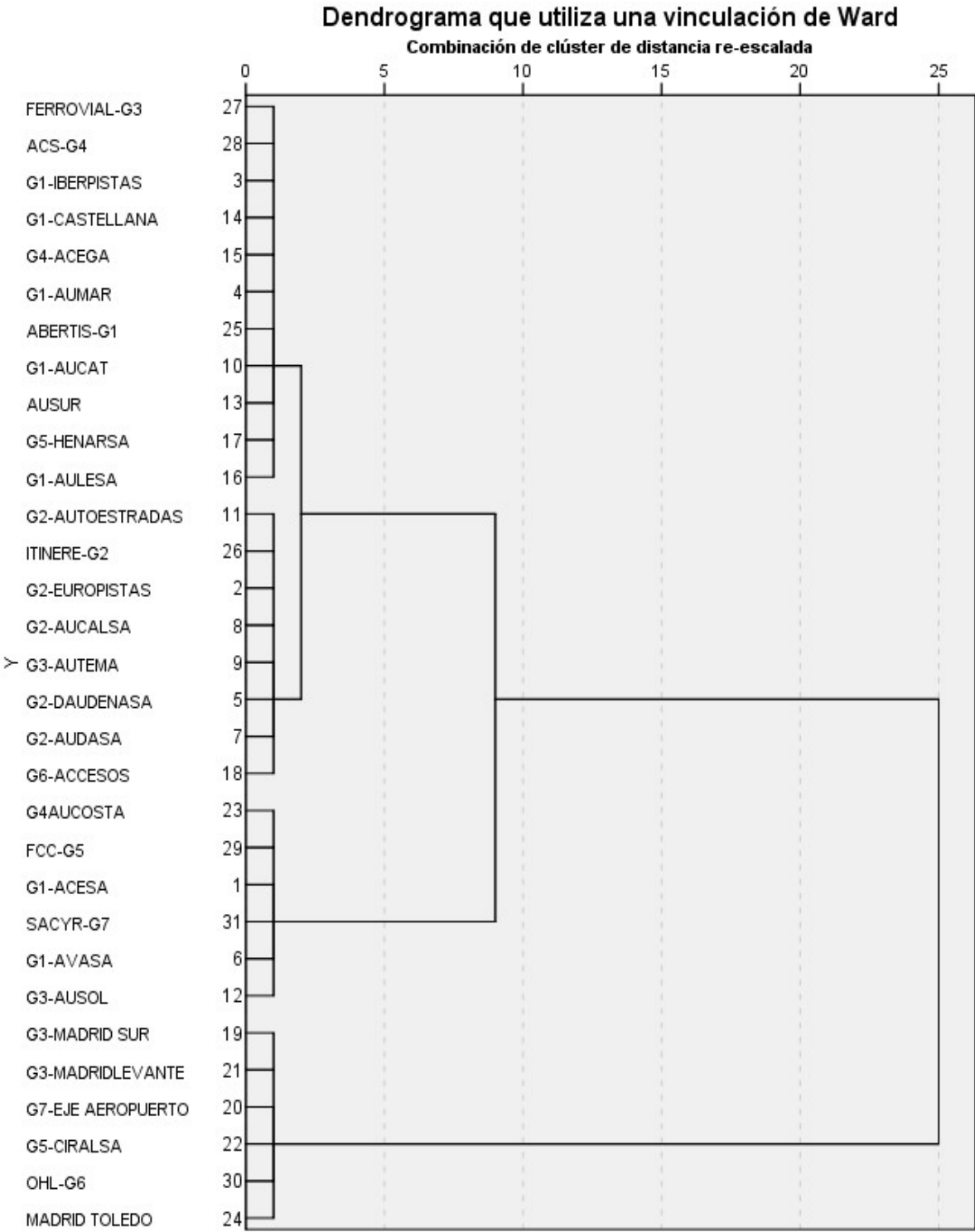
Para gestionar de manera más eficaz el volumen de información recabada y así obtener conclusiones sobre la información medioambiental divulgada por las 24 empresas concesionarias, así como la puesta en relación de las mismas con los grupos empresariales en los que se integran, hemos realizado un análisis de Escalamiento Multidimensional (MDS) en función del IDM calculado en cada año de la muestra.

Figura 1: Resultado del MDS



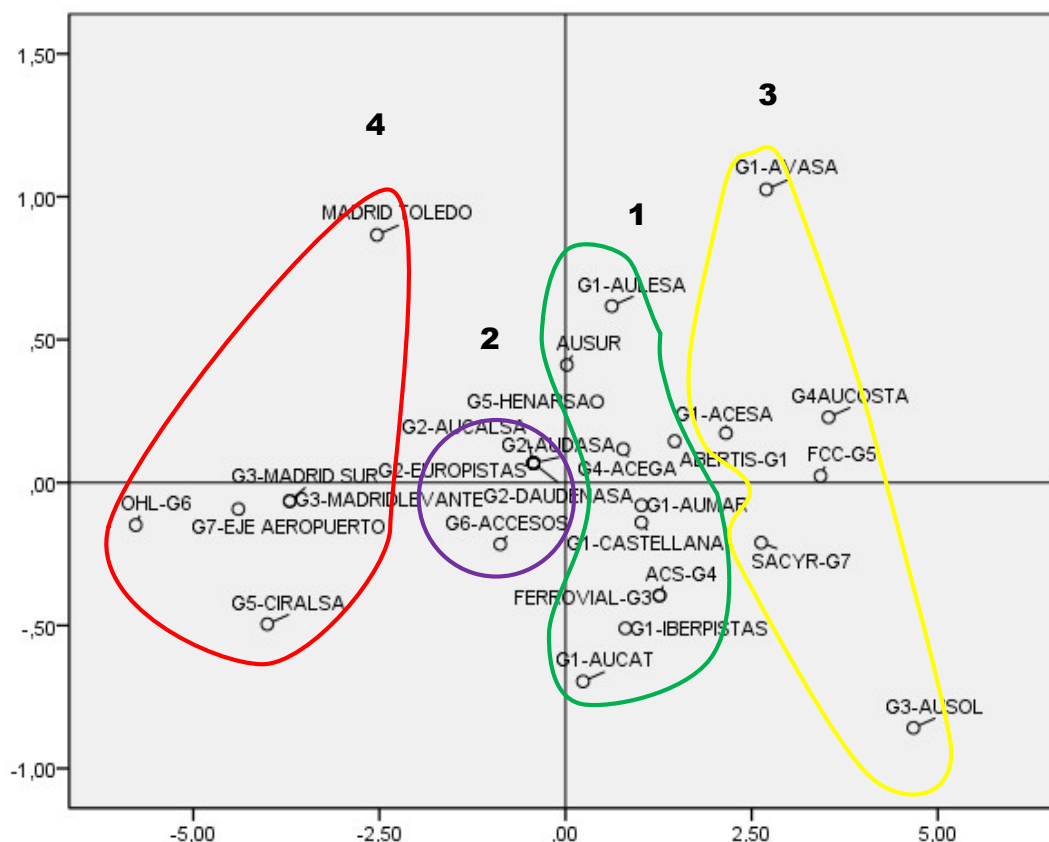
Simultáneamente, aplicamos el análisis Cluster sobre los IDM para obtener una representación gráfica que nos ayude a concluir el grado de homogeneidad del sector de las autopistas de peaje españolas, respecto a la presentación de información contable medioambiental, así como la correlación entre la información medioambiental presentada por los grupos consolidados en los que se incluyen las concesionarias y la revelada por estas.

Figura 2: Resultado del Cluster



Al combinar los resultados de ambos análisis, obtenemos el siguiente gráfico:

Figura 3: Análisis MDS y Cluster.

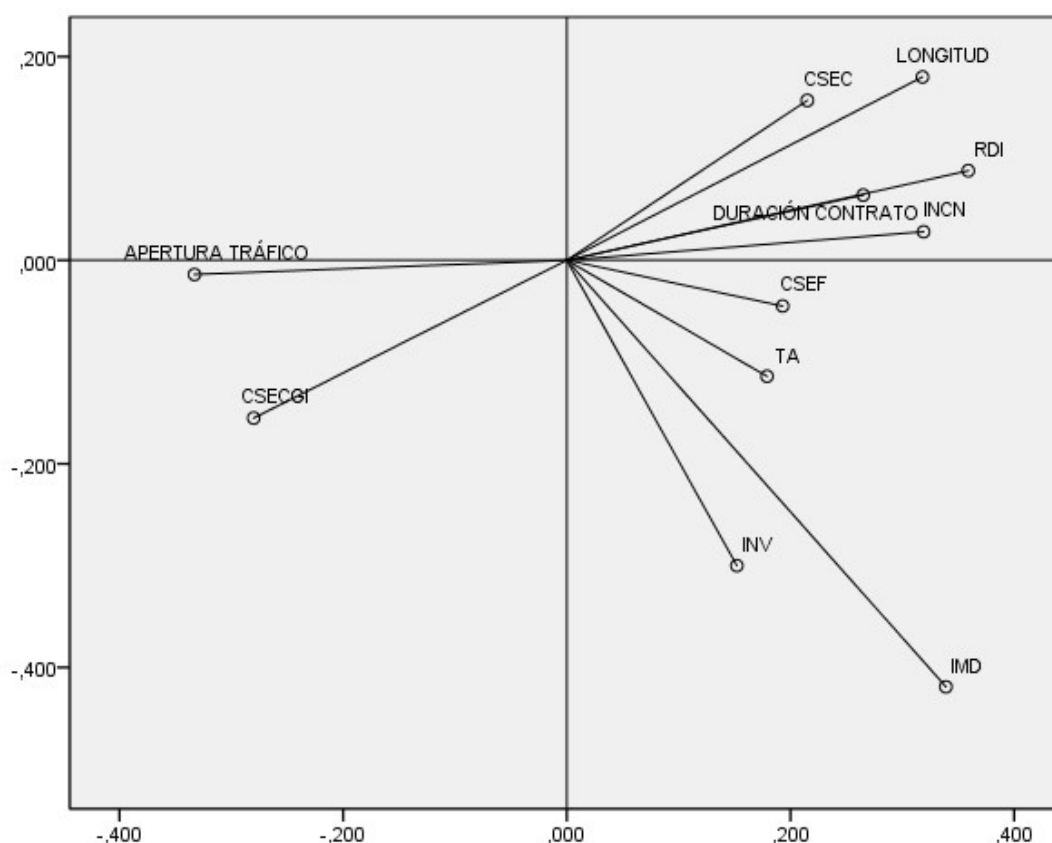


En un primer análisis visual podemos apreciar cuatro grupos de concesionarias, si bien parece que los grupos 1 y 2 podrían agruparse en uno solo pues resulta complicado su diferenciación.

Para poder comprender mejor los resultados obtenidos, es necesario un análisis *Pro-Fit* (Property Fitting) o ajuste de propiedades que nos permita relacionar el valor de cada variable con la posición de los objetos en el espacio. Así, hemos tomado como variables:

- Longitud de la autopista.
- Porcentaje de participación en el capital social por parte de empresas constructoras y gestoras de infraestructuras (CSECGI).
- Porcentaje de participación en el capital social por parte de empresas concesionarias (CSEC).
- Porcentaje de participación en el capital social por parte de entidades financieras (CSEF).
- Valor de la Inversión en la autopista (INV).
- Importe Neto de la cifra de negocios (INC�).
- Resultado Después de Impuestos (RDI).
- Duración del contrato de la concesión.
- Año de apertura al tráfico de la autopista.
- Intensidad Media Diaria (IMD)
- Total del Activo (TA).

Figura 4: Análisis Pro-Fit



Como comentábamos con anterioridad, los Grupos 1 y 2 que aglutinan a más del 60% de empresas de las muestras (19 de las 31 empresas), están muy cerca uno del otro y por tanto resultan difíciles de diferenciar, sin embargo, un estudio en detalle de las variables que hemos considerado que caracterizan a las empresas, nos permite apreciar las peculiaridades de cada uno de ellos:

- El Grupo 1 está formado por aquellas empresas que sin alcanzar el umbral del IDM medio de 50 puntos sobre los 100 posibles, más cerca quedan de este umbral, además, en la mayoría de los casos (excepto AUSUR, HENARSA y AULESA) su trayectoria a lo largo del periodo es creciente o cuanto menos estable.

Estas empresas también tienen el mayor porcentaje de participación de entidades financieras en su capital social de entre los cuatro grupos.

Son tres los grupos empresariales que forman parte:

- FERROVIAL que no acompaña a ninguna de las empresas que forman parte de él (aunque una de ellas se sitúa en el grupo afín).
- ACS que coincide con 1 de las 2 empresas de las que forma parte (la empresa restante se sitúa en el grupo de las empresas con mejor valoración).

- ABERTIS que, aun siendo el grupo más numeroso, están presentes 5 de las 7 empresas que lo forman (las dos empresas restantes se sitúan entre las mejores valoradas de la muestra).
- El Grupo 2 está formado por empresas con resultados idénticos hasta el punto de que tres de ellas (AUTOESTRADAS, ITINERE y AUTEMA) no aparecen en la representación gráfica del análisis MDS, pues quedan superpuestas con las demás: Todas ellas (a excepción de ACCESOS) presentan unos IDM idénticos a lo largo del periodo, en todos los años la puntuación es de 31 puntos sobre los 100 posibles.
Además, estas empresas no tienen presencia de entidades financieras en su capital social y la duración de los contratos de concesión es más alta que la del resto de grupos, siempre por encima de los 50 años.
- ITINERE es el único grupo empresarial que aparece, junto con todas las empresas individuales en las que tiene una posición de control, además de AUTEMA y ACCESOS.

Los dos grupos restantes suponen los polos opuestos de la muestra:

- El grupo 3 está formado por el 20% de las empresas que mejores resultados obtienen a la hora de valorar la información medioambiental que hacen pública en sus cuentas anuales, pese a que no todas ellas alcanzan el umbral de los 50 puntos. Estas empresas son además las más antiguas de la muestra, a excepción del curioso caso de la empresa AUCOSTA, que se sitúa en este grupo siendo la más moderna de las concesiones estudiadas.
Son dos los grupos empresariales que forman parte de este bloque:
 - FCC que no acompaña a ninguna de las empresas que forman parte de este grupo.
 - SACYR que no acompaña a su única representante, pues EJE AEROPUERTO se encuentra en el grupo 4.
- Finalmente, el grupo 4 está formado por el 20% de las empresas con menor valor del IDM y por tanto las empresas que menos información medio ambiental presentan en sus cuentas anuales. Las concesiones de este grupo son las de más reciente apertura al tráfico (entre 2004 y 2006) y su capital social está dominado por empresas constructoras y gestoras de infraestructuras.
 - OHL es el único grupo empresarial que aparece, el cual, además de ser el sujeto de la muestra que peores resultados ofrece, no se corresponden con ninguna de las empresas individuales a las que acompaña.

Tabla 10: Resultado de los análisis realizados

	CONCESIONARIA	IDMM	Longitud	CSECGI	CSEC	CSEF	INV	INCN	RDI	Duración	Apertura	IMD	TA
Grupo 1	FERROVIAL-G3	41											
	ACS-G4	41											
	G1-IBERPISTAS	38	69,6	100	0	0	526	112,5	23,2	56	1972	24.430	1.269
	G1-CASTELLANA	40	50,8	0	100	0	479	17,3	10,3	35	2002	6.478	400
	G4-ACEGA	38	56,6	49	0	51	247	8,5	-1,4	75	2002	5.559	290
	G1-AUMAR	40	467,6	100	0	0	1862	239,3	70,1	50	1974	16.166	585
	ABERTIS-G1	42											
	G1-AUCAT	35	56,3	0	100	0	505	78,4	22,4	50	1992	24.119	491
	AUSUR	33	76,6	53	0	47	348	9,0	-6,9	50	2001	17.329	359
	G5-HENARSA	36	85,5	65	30	5	813	15,1	-20,8	39	2003	4.588	759
	G1-AULESA	37	38	0	100	0	114	4,8	-1,6	55	2002	3.656	120
Grupo 2	G2-AUTOESTRADAS	31	57,8	100	0	0	45	13,5	3,9	50	1997	8.977	52
	ITINERE-G2	31											
	G2-EUROPISTAS	31	84,3	100	0	0	399	60,4	20,9	54	1971	17.586	239
	G2-AUCALSA	31	86,8	0	100	0	654	34,4	-1,1	75	1983	7.511	696
	G3-AUTEMA	31	43,1	76	24	0	492	82,7	32,4	50	1989	16.056	638
	G2-AUDENASA	31	112,6	0	50	0	230	36,7	13,6	56	1976	17.186	224
	G2-AUDASA	31	218,9	0	100	0	1502	125,2	29,4	75	1979	20.658	1.387
	G6-ACCESOS	28	91,5	45	35	20	259	17,0	-21,9	50	2004	8.295	1.422
Grupo 3	G4-AUCOSTA	54	114	33	36	31	75	6,8	-19,7	38	2007	2.737	500
	FCC-G5	53											
	G1-ACESA	46	478,3	100	0	0	2685	676,7	354,8	54	1969	30.676	2.077
	SACYR-G7	49											
	G1-AVASA	49	294,4	0	100	0	1121	122,0	21,4	63	1978	11.223	840
	G3-AUSOL	60	102,2	80	0	20	721	41,5	6,7	55	1999	25.229	850
Grupo 4	G3-MADRID SUR	12	99,1	90	0	10	1277	12,3	3,1	65	2004	4.652	1.103
	G3-MADRIDLEVANTE	12	177	95	0	5	535	12,2	-4,8	38	2006	3.389	463
	G7-EJE AEROPUERTO	8	8,8	100	0	0	475	3,7	-19,0	25	2005	17.880	413
	G5-CIRALSA	10	53,5	62	25	13	448	5,2	-115,9	40	2007	5.293	391
	OHL-G6	0											
	MADRID TOLEDO	19	81	100	0	0	545	4,3	-17,6	38	2006	749	582

VI. CONCLUSIONES

Es evidente el creciente interés que el medio ambiente despierta en amplias capas de la sociedad actual. Esta dirige su mirada acusatoria hacia las empresas, como principales causantes de la degradación medioambiental. El suministro de información sobre las acciones llevadas a cabo y los recursos utilizados son la única forma de que disponen estas empresas para legitimarse ante sus detractores.

A lo largo de este trabajo hemos analizado como, bajo el marco de la contabilidad medioambiental del sector de las empresas concesionarias de autopistas en España, desde el cambio normativo de 2008 y hasta 2013, las empresas han mantenido sus niveles de información estables, ya que tan solo en 5 de los 31 casos el IDM se ha reducido, mientras que entre los ejercicios 1999 y 2007 las mejorías en todas las empresas que formaban parte de la muestra, eran patentes.

A pesar del paso del tiempo y del comportamiento estable de los resultados, estos distan mucho de ser perfectos, pues se dedica muy poco espacio a los temas medioambientales en las cuentas anuales de las empresas, además de que en la mayoría de los casos las notas de la Memoria se mantienen invariables durante los distintos ejercicios e incluso se repiten en empresas diferentes. Este es un factor del que ya adolecían las empresas en el estudio de 2011.

Los apartados de la Memoria “Normas de valoración” e “Información sobre medio ambiente” son los ítems más valorados entre las empresas individuales, pues solo en 1 ó 2 de los casos no se incorporan en las cuentas anuales. Dentro de la nota 22, el apartado con mejores resultados es el dedicado a los “Gastos medioambientales” ya que hay casos en los que las empresas no solo los describen y cuantifican, sino que aparecen desglosados por partidas y actuaciones. La Nota 22 es también el ítem que mejores resultados ofrece en el caso de los grupos consolidados pues solo falta en OHL. En contraposición a todo lo anterior se sitúa el ítem referente a la “Aplicación de las provisiones” que no está presente en ninguna empresa, ni individual ni consolidada. Estos resultados son los mismos si tomamos la muestra desde 1999.

Respecto a la información medioambiental contenida en el Informe de Gestión, el número de concesionarias que recogen algún dato ha aumentado a lo largo del periodo hasta estar presente en más de la mitad de empresas de la muestra pues, aunque no es obligatorio citar el medio ambiente, este es un documento que permite a las empresas dar a conocer sus actividades. No obstante, la información proporcionada en la mayoría de los casos (como ya se citó en el anterior trabajo), no es más que un mero resumen de la información contenida en la Memoria, por lo que no mejora la calidad de la información. En este sentido, llama la atención el caso de los grupos de consolidación pues, aunque no todos incorporan anotaciones medioambientales en el informe de gestión que deben presentar como parte de las cuentas anuales, en muchos de los casos existe una división medioambiental del negocio, de la cual informan en las cuentas

anuales, pero como fuente de financiación, pues son parte del negocio. Además, todos ellos editan extensos y coloridos informes dedicados a las actividades y medidas medioambientales llevadas a cabo, que ponen a disposición del público al publicarlos en sus páginas webs.

Pese a las mejoras en la presentación de la información en el conjunto del periodo 1999 a 2013, como demuestra la mejora de 10 puntos en el Índice de Divulgación Medioambiental medio de cada uno de los periodos, las empresas mantienen su posición con respecto al resto de la muestra. Así, AVASA y AUSOL que eran las empresas con las mejores valoraciones de acuerdo al trabajo de 2011 lo siguen siendo en este y lo mismo ocurre con las empresas MADRID SUR, MADRID LEVANTE y EJE AEROPUERTO como las peor valoradas. Las 3 nuevas incorporaciones se sitúan en lados opuestos de la clasificación, pues mientras CIRALSA y MADRID TOLEDO se encuentran entre las empresas con menor valor del IDM (característica común entre las empresas más recientes), la empresa AUCOSTA rompe con todas las premisas establecidas al situarse como la segunda empresa con mejores resultados aun siendo la empresa más joven de toda la muestra. Además, la mayoría de las empresas (60%) se siguen situando en un punto medio poco definido del que solo ha salido la empresa ACESA.

Por otra parte, con la introducción en el análisis de los grupos empresariales, vemos como los dos grandes grupos del sector de las autopistas de peaje: ABERTIS e ITINERE, mantienen características muy similares a los de las empresas que forman parte de ellos. Hasta tal punto son similares que, no solo el Índice de Divulgación Medioambiental los sitúa en los mismos grupos de clasificación, sino que en el caso de ITINERE este valor es exactamente el mismo para las empresas individuales que para el grupo consolidado.

Todo esto nos lleva a pensar que la información proporcionada en los estados financieros es concebida como información útil para la toma de decisiones y que la inclusión de información está condicionada por la materialidad que supone para conseguir ese objetivo. Esto es un serio problema en cuanto a temas medioambientales, pues estos tienen impactos económicos que en ocasiones son muy difíciles o imposibles de valorar en términos monetarios. En una sociedad medioambientalmente responsable y mentalizada como la que sería deseable, este debería ser un tema de revisión, de manera que todo tipo de información medioambiental, tanto cualitativa como cuantitativa, debería ser publicada.

En conclusión, el periodo de adaptación a la normativa contable medioambiental ha terminado. Tras más de una década desde la Resolución del ICAC de 2002 y habiendo pasado más de cinco años desde la entrada en vigor de la adaptación sectorial del último PGC aprobado, han quedado perfectamente establecidos y clarificados los puntos sobre los que se ha de informar en las cuentas anuales de las empresas del sector. Pese a ello, ni tan siquiera el 10% de las empresas proporcionan la mitad de la información que por ley se les requiere.

VII. BIBLIOGRAFIA

- Acerete, B., Llena, F. y Moneva, J.M. (2011) Environmental disclosure in financial statements: An analysis of Spanish toll motorway concessionaires. *Transportation Research Part D*, 16, 377-383.
- Archel Domench, P. y Lizarraga Dallo, F. (2001). Algunos determinantes de la información medioambiental divulgada por las empresas españolas cotizadas. *Revista de contabilidad*, 4 (7), 129-153.
- Association Européenne des concessionnaires d'Autoroutes et d'ouvrages à Peage (ASECAP): www.asecap.com
- Baeza Muñoz, M.A. (2008). *Planificación económico-financiera de las concesiones de autopistas de peaje. Un estudio empírico del caso español*. (Tesis doctoral). Departamento de economía financiera y contabilidad. Universidad de Granada.
- Cañibano Calvo, L. (1990). EL proyecto del plan general de contabilidad. Nuevos conceptos básicos y modificaciones mas sobresalientes con respecto al PGC de 1973. *Revista española de financiación y contabilidad*, XX (63), 317-349.
- Decreto 165/1967, de 26 de enero, por el que se adjudica la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de las autopistas Barcelona-La Junquera y Mongat-Mataró. B.O. del E. Núm. 31, de 6 de febrero de 1967.
- Decreto 530/1973, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad. B.O. del E. Núm. 79, de 2 de Abril de 1973.
- Decreto-Ley 5/1966, de 22 de julio, sobre Autopistas de Peaje “Barcelona-La Junquera” y “Mongat-Mataró”. B.O. del E. Núm. 175, de 23 de julio de 1966.
- Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje (varios años), *Informe sobre el sector de Autopistas de Peaje en España*. Ministerio de Fomento.
- Freedman, M. y Patten, D. (2004). Evidence on the pernicious effect of financial report environmental disclosure. *Accounting Forum*, 28, 27-41.
- Gamble, G., Hsu, K., Jackson, C. y Tollerson, C. (1996). Environmental Disclosure in Annual Reports: An International Perspective. *The International Journal of Accounting*, 31 (3), 293-331.
- Guidry, R. y Patten, D. (2012). Voluntary disclosure theory and financial control variables: An assessment of recent environmental disclosure research. *Accounting Forum*, 36, 81-90.
- Hahn, R. y Kühnen, M. (2013). Determinants of sustainability reporting: a review of results, trends, theory and opportunities in an expanding field of research. *Journal of Cleaner Production*, 59, 5-21.
- Lalana Soto, J.L. (2004). *Las primeras autopistas españolas (1925/1936)*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

- Lence Moreno, R. (2012) La contabilidad de las concesionarias de autopistas. Morera Bosch, J.M. y Prior Perna, J. (Eds.), *Las autopistas de peaje en España*. ASETA, Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, túneles, puentes y Vías de Peaje. Págs. 64-76.
- Ley de 26 de febrero de 1953 sobre construcción por particulares de carreteras de peaje. B.O. del E. Núm. 58, de 27 de febrero de 1953.
- Ley 55/1960, de 22 de diciembre, de carreteras en régimen de concesión. B.O. del E. Núm. 307, del 23 de diciembre de 1960.
- Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico. B.O. del E. Núm. 285, de 28 de noviembre de 1997.
- López-Gordo, M. G. y López-Gordo, J. F. (2012). Responsabilidad medioambiental e información financiera. Especial referencia al caso español. *Cuadernos de Contabilidad*, 13 (32), 159-173.
- Lopez Vazquez, J. (2011). Nuevas normas contables para concesionarias de infraestructuras públicas. *Técnica Contable*, 740, 47-49.
- Lorraine, N. H., Collison, D. J. y Power, D. M. (2004). An analysis of the stock market impact of environmental performance information. *Accounting Forum*, 28, 7-26.
- Masanet Lodrá, M.J., Llull Gilet, A., Rovira Val, M.R. (2008). La información medioambiental en el marco conceptual de las NIIF y en la regulación española. Su aplicación al caso de los pasivos. *Revista de Contabilidad y Dirección*, 7, 135-162.
- Mayor Menéndez, P. (2012) Legislación reguladora de las autopistas de peaje: algunas reflexiones. Morera Bosch, J.M. y Prior Perna, J. (Eds.), *Las autopistas de peaje en España*. ASETA, Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, túneles, puentes y Vías de Peaje. Págs. 31-39.
- Ministerio de fomento: www.fomento.gob.es
- Morera-Bosch, J. M. y Sánchez-Brazal, J. (2012). Las autopistas de peaje en España. Reseña histórica. Morera Bosch, J.M. y Prior Perna, J. (Eds.), *Las autopistas de peaje en España*. ASETA, Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, túneles, puentes y Vías de Peaje. Págs. 13-29.
- Oficina Europea de Estadísticas: <http://ec.europa.eu/eurostat>
- Orden de 30 de junio de 1977 por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las Sociedades Concesionarias de Autopistas de peaje. B.O. del E. Núm. 213 de 6 de septiembre de 1977.
- Orden de 10 de diciembre de 1998 por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las sociedades concesionarias de autopistas, túneles, puentes y otras vías de peaje. B.O. del E. Núm. 306, de 23 de diciembre de 1998.
- Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas. B.O. del E. Núm. 317, de 30 de diciembre de 2010.

- Prior, D. (2008). *Principales cambios producidos en el nuevo Plan General de Contabilidad*. IX Congreso Nacional de Finanzas. Barcelona.
- Prior Perna, J. (2012) Características económico-financieras de las concesionarias. Morera Bosch, J.M. y Prior Perna, J. (Eds.), *Las autopistas de peaje en España*. ASETA, Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, túneles, puentes y Vías de Peaje. Págs. 41-42.
- Prior Perna, J. y Gonzalez Carazo, J. L. (2012). Nacionalizaciones, rescate y extinción de ccesiones. Morera Bosch, J.M. y Prior Perna, J. (Eds.), *Las autopistas de peaje en España*. ASETA, Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, túneles, puentes y Vías de Peaje. Págs. 109-113.
- Real Decreto 1643/1990, de 20 de diciembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad. B.O. del E. Núm. 310, de 27 de diciembre de 1990.
- Real decreto 437/1998, de 20 de marzo, por el que se aprueban las normas de adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas del sector eléctrico. B.O. del E. Núm. 69, de 21 de marzo de 1998.
- Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad. B.O. del E. Núm. 278, de 20 de noviembre de 2007.
- Recomendación de la comisión de 30 de mayo de 2001, relativa al reconocimiento, la medición y la publicación de las cuestiones medioambientales en las cuentas anuales y los informes anuales de las empresas. D.O. de las C. E. Núm. 156, de 13 de Junio de 2001.
- Resolución de 25 de marzo de 2002, del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas, por la que se aprueban normas para el reconocimiento, valoración e información de los aspectos medioambientales en las cuentas anuales. B.O. del E. Núm. 81, de 4 de abril de 2002.
- Rubio Lacoba, S., Chamorro Mera, A. y Miranda González, F.J. (2006). Un análisis de la investigación sobre contabilidad medioambiental en España. *Cuadernos de gestión*, 6 (2), 29-43.
- Sampedro Rodríguez, A., Miralles Olivar, E., Peña Gonzalez, E. de la, Real Suarez, E. del, Aizpurua Giraldez, N. (2009). Reducción de las emisiones contaminantes del transporte por carretera a través de un diseño y explotación eficiente. *Estudios de construcción y transportes*, 111, 75-90.