

DECLARACIÓN AMBIENTAL EMAS 2024



Referencia:	DMA-06
Edición:	0
Fecha:	10/10/2025
Nº de páginas:	109

Revisado: Jefe Transición Ecológica	Aprobado: Director General

ÍNDICE:

1	PRESENTACIÓN Y ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA: CARTA DE LA PRESIDENTA	4
2	INTRODUCCIÓN: ANTECEDENTES	6
3	DESCRIPCIÓN DEL PUERTO.....	7
3.1	LOCALIZACIÓN. DATOS FÍSICOS	8
3.2	MARCO LEGAL	9
3.3	MAGNITUDES BÁSICAS DEL TRÁFICO PORTUARIO	11
4	DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL	12
4.1	POLÍTICA AMBIENTAL	12
4.2	CERTIFICACIONES	13
4.3	DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA.....	15
4.4	ORGANIGRAMA.....	16
4.5	ASPECTOS AMBIENTALES	18
4.6	OBJETIVOS Y METAS.....	21
4.6.1	CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS PLANIFICADOS EN 2024	21
4.6.2	OBJETIVOS PLANIFICADOS EN 2025	23
4.7	NECESIDADES Y EXPECTATIVAS DE LAS PARTES INTERESADAS	26
5	GESTIÓN DE RECURSOS NATURALES.....	26
5.1	AGUA.....	26
5.2	ENERGÍA ELÉCTRICA	27
5.3	COMBUSTIBLE.....	29
5.4	CONSUMO DE PAPEL	30
5.5	RESUMEN DE INDICADORES.....	31
5.5.1	INDICADORES EMAS	31
5.5.2	OTROS INDICADORES.....	33
6	ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE	33
6.1	RESIDUOS	33
6.1.1	PROPIOS	34
6.1.2	PROCEDENTES DEL RECINTO PORTUARIO	36
6.1.3	PROCEDENTES DE LOS BUQUES	40
6.2	CONTROL DE CALIDAD DEL AIRE	42
6.2.1	CALIDAD DEL AIRE EN LOS RECINTOS PORTUARIOS	42
6.2.2	CALIDAD DEL AIRE EN EL RECINTO PORTUARIO.....	45
6.2.3	CONCENTRACIONES AMBIENTALES EN EL ENTORNO DEL PUERTO DE VALENCIA	49
6.2.4	DATOS REGISTRADOS EN LAS ESTACIONES METEOROLÓGICAS	51
6.3	RED DE CONTROL DE CALIDAD ACÚSTICA.....	60
6.3.1	RESULTADOS OBTENIDOS EN EL AÑO 2024 SEGÚN LOS VALORES NORMATIVOS DE REFERENCIA.....	62

6.3.2	MAPAS ACÚSTICOS “ESTÁTICOS”	65
6.3.3	MAPAS ACÚSTICOS “PREDICTIVOS”	66
6.4	CALIDAD DE LAS AGUAS	76
6.4.1	CALIDAD DE LAS MASAS DE AGUA EN EL RECINTO PORTUARIO	76
6.4.2	AREAS DE ESTUDIO	77
6.4.3	DETERMINACION DE LAS UNIDADES DE GESTION ACUATICAS PORTUARIAS (UGAP’S)	79
6.4.4	VARIABLES ESTUDIADAS	81
6.4.5	RESULTADOS DEL SEGUIMIENTO DE LA CALIDAD DE LAS AGUAS	85
6.5	GESTIÓN DE DRAGADOS	88
6.6	PLAN DE VIGILANCIA AMBIENTAL	88
6.7	GESTIÓN DE SUELOS	89
6.8	IMPACTO VISUAL	90
6.9	PLAN DE MOVILIDAD	90
6.10	OTRAS ACTUACIONES	91
7	RESPUESTAS ANTE EMERGENCIAS	91
8	PROYECTOS DE INNOVACIÓN Y COOPERACIÓN	93
8.1	PROYECTOS FINALIZADOS	94
8.2	PROYECTOS EN DESARROLLO	98
8.3	PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES	100
8.4	FORMACIÓN	100
9	COMUNICACIÓN Y PUBLICACIONES	101
9.1	COMUNICACIÓN	101
9.2	CHARLAS INFORMATIVAS ESPECÍFICAS DE MEDIO AMBIENTE	101
9.3	COLABORACIÓN Y ASISTENCIA A DIFERENTES FOROS, CURSOS Y SEMINARIOS	101
9.4	PUBLICACIONES	101
10	CONTABILIDAD VERDE	106
10.1	GASTOS AMBIENTALES	106
10.2	INMOVILIZACIONES MATERIALES E INMATERIALES	107
11	INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD	107
12	RECOMENDACIONES DE MEJORA	109
13	VERIFICACIÓN Y VALIDACIÓN	109

1 PRESENTACIÓN Y ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA: CARTA DE LA PRESIDENTA

MAR CHAO
Presidenta de la Autoridad Portuaria de Valencia



En un contexto global marcado por la urgencia climática, la transformación energética y la necesidad de modelos de desarrollo más responsables, la Autoridad Portuaria de València reafirma su compromiso con la sostenibilidad como eje estratégico y transversal. Esta Declaración Ambiental EMAS 2024 no solo refleja los avances técnicos y operativos alcanzados, sino también la voluntad firme de liderar, desde el ámbito portuario, una transición que nos involucre a todos.

Presentación y estrategia de sostenibilidad ambiental de la Autoridad Portuaria

La sostenibilidad y la acción climática constituyen pilares fundamentales de la estrategia de gestión de la Autoridad Portuaria de València (APV). En el marco del ejercicio 2024, Valenciaport ha reafirmado su compromiso con la descarbonización del sistema portuario y la adaptación al cambio climático, integrando la sostenibilidad ambiental como un eje transversal en todas sus líneas de actuación. Esta visión compartida solo es posible gracias a la implicación activa de la comunidad portuaria de los puertos de València, Sagunto y Gandía, que avanza de forma decidida hacia un modelo energético más eficiente y respetuoso con el entorno.

Durante los últimos años, la Autoridad Portuaria de València ha dado un impulso clave al proyecto del hidrógeno verde, consolidando su posición como referente en innovación energética. Estas iniciativas piloto, pioneras en puertos europeos, han permitido desarrollar maquinaria portuaria que usa el hidrógeno como combustible limpio en operaciones logísticas reales.

La hoja de ruta hacia las cero emisiones —articulada a través del Plan Net Zero— sigue avanzando con firmeza, con iniciativas de innovación tecnológica, transición energética y la monitorización y seguimiento medioambiental.

En este contexto, los trabajos en las instalaciones OPS (Onshore Power Supply) de los muelles Costa y Tramed representan un paso decisivo en el objetivo de electrificación de muelles y reducción de emisiones atmosféricas procedentes del tráfico marítimo. Estas infraestructuras permitirán a los buques conectarse a la red eléctrica terrestre durante su estancia en puerto, eliminando la necesidad de mantener activos sus motores auxiliares y contribuyendo de forma significativa a la mejora de la calidad del aire, estando prevista su puesta en funcionamiento en julio de 2026.

En paralelo, se ha lanzado la licitación de la nueva subestación eléctrica del puerto de València, infraestructura esencial para expandir el sistema OPS y avanzar en los objetivos de descarbonización. Esta inversión representa un compromiso decidido por un puerto más sostenible y energéticamente eficiente. Además, se ha puesto en marcha la planta fotovoltaica del silo de Valencia Terminal Europa, un paso firme hacia la autosuficiencia energética del recinto portuario. Esta instalación permite aprovechar la energía solar para el autoconsumo, reduciendo la dependencia de fuentes externas y las emisiones asociadas. Con esta instalación, más la ya en funcionamiento en el dique del muelle de Príncipe Felipe, se espera obtener aproximadamente un 18 % del consumo actual de los puertos de València, Sagunto y Gandía mediante energía autogenerada.

Por otro lado, la Autoridad Portuaria de València continúa promoviendo un modelo de gestión ambiental responsable, en el que la mejora continua es un principio rector. Esta apuesta se traduce en una vigilancia sistemática y rigurosa de los principales aspectos ambientales: calidad del aire, control de vertidos al agua, emisiones acústicas, gestión de residuos y consumo de recursos naturales. La monitorización constante de estos indicadores permite establecer medidas preventivas y correctoras, asegurando así una mejora constante de la calidad ambiental de los entornos portuarios.

El compromiso de la APV se ve respaldado por un sistema sólido de certificaciones ambientales —ISO 14001, EMAS, PERS e ISO 50001— que avala la eficacia del modelo de gestión implantado y refuerza la confianza de la sociedad en nuestra labor. Asimismo, la colaboración activa con organismos internacionales como ESPO y WPCAP permite compartir buenas prácticas y alinear nuestras estrategias con los retos globales del cambio climático y la transición energética.

La estrategia de sostenibilidad ambiental de la Autoridad Portuaria de València es, por tanto, una apuesta decidida a corto, medio y largo plazo. Una estrategia enfocada no solo en alcanzar la neutralidad en carbono, sino también en preservar el entorno natural y potenciar la competitividad del sistema logístico-portuario, apostando por la multimodalidad y por las cadenas logísticas sostenibles y resilientes.

Porque la sostenibilidad no es solo una obligación ética o normativa: es la palanca que nos permite avanzar con visión a largo plazo y la herramienta que nos une. Juntos, más lejos.

2 INTRODUCCIÓN: ANTECEDENTES

La Autoridad Portuaria de Valencia lleva años incorporando criterios de sostenibilidad como eje fundamental en el desarrollo de su estrategia empresarial. En este marco, ha definido sus principales líneas de actuación con el objetivo de avanzar en sus tres puertos, hacia puertos libres de emisiones en 2030, integrando compromisos establecidos en su Política Ambiental y Energética dentro de un enfoque global de Responsabilidad Social Corporativa (RSC). Además, la APV, ha impulsado diversas iniciativas orientadas a alcanzar dicho objetivo y a reforzar su alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) promovidos por Naciones Unidas.

No obstante, este proceso de transformación ha sido posible gracias a la consecución progresiva de diversas etapas clave.

En 1998, la APV puso en marcha el Proyecto ECOPORT, Hacia una Comunidad Portuaria Respetuosa con el Medio Ambiente, financiado por el Programa LIFE de la Comisión Europea. Como resultado de este proyecto, se elaboró una Metodología para la Implantación de Sistemas de Gestión Ambiental en Instalaciones Portuarias. Esta metodología se ha convertido en una referencia nacional e internacional en materia de gestión ambiental portuaria. Con ECOPORT se sentaron las bases para el desarrollo del Sistema de Gestión Ambiental de la organización, cuyo desarrollo y funcionamiento detalla en el presente documento. Además, ya en 1998, la APV dotó a la organización de personal especializado y dedicado a la protección ambiental.

El 12 de abril de 2000, el Consejo de Administración de la APV aprobaba la Política Ambiental, que se ha ido revisando durante estos años y cuya última actualización fue realizada el 11 de noviembre de 2016. Estos años, la APV ha ido ampliando su compromiso con la gestión ambiental, de modo que su Sistema de Gestión Ambiental ha ido madurando y aceptando nuevos retos.

En 2003, la APV se convirtió en el primer puerto español en obtener la Certificación PERS (Port Environmental Review) otorgada por el Lloyds Register y respaldada por la Fundación ECOPORTS y la Asociación Europea de Puertos Marítimos, ESPO.

En 2006, el SGA de la APV fue certificado conforme a la Norma ISO 14001 y en 2008 la entidad fue inscrita en el registro EMAS de la Comunidad Valenciana con el N° 23, siendo también el primer puerto español en obtener dicho registro.

Ese mismo año, la Autoridad Portuaria de Valencia recibió el galardón de Empresa Ecoexcelente en Ecofira a propuesta del Centro de Tecnologías Limpias (CTL) de la Conselleria de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda, en reconocimiento a su compromiso con la sostenibilidad.

Además, la APV ha suscrito diversos compromisos internacionales de carácter voluntario, como la Declaración de Sydney para del Desarrollo Sostenible de las Ciudades Portuarias, auspiciada por la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (noviembre de 2006) y la “Declaración de los Puertos del Mundo por un Clima Mejor”, firmada en Rotterdam en julio de 2008.

En su esfuerzo continuado por la mejora ambiental y la reducción de gases de efecto invernadero, la APV calcula e inscribe desde 2008 la Huella de Carbono del Puerto de Valencia en el Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de CO₂, creado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, obteniendo el sello de “cálculo”. En esta misma línea, en 2016, la entidad alcanzó la certificación de su Sistema de Gestión Energético conforme a la norma ISO 50001, integrando sus Políticas ambiental y energética en una única Política Ambiental y Energética.

Como resultado y continuidad de este recorrido, la APV continúa desarrollando numerosas iniciativas de carácter ambiental, energético y de lucha contra el cambio climático participando activamente en diversos proyectos de I+D con objeto de mejorar el desempeño de sus actividades, así como actuar de motor para la mejora ambiental de las empresas de la Comunidad Portuaria. Entre estas actuaciones cabe destacar:

- **La mejora de las herramientas y las políticas de control y medición** de los principales aspectos ambientales derivados de la actividad portuaria en los puertos que gestiona, tales como consumos de energía, agua, y otros recursos.
- **Sustitución progresiva de vehículos** por otros de mejor comportamiento ambiental, así como la renovación de alumbrado en los edificios y viales mediante la instalación de otros más eficiente energéticamente.
- **Seguimiento ambiental mediante el Plan de Vigilancia Ambiental** destinado a controlar los efectos de los aspectos ambientales generados por las obras de Ampliación del Puerto de Valencia y Sagunto.
- **Creación del proyecto ECOPORT III**, evolución del ECOPORT II cuyo objetivo es evaluar los niveles de eco-eficiencia de la Comunidad portuaria Valenciaport y la establecer estrategias de mejora del desempeño energético-ambiental mediante la definición de indicadores como la huella de carbono.
- **Mantenimiento del Sistema de Gestión Ambiental y Energético**, que garantiza una gestión eficiente de los recursos, y contribuye a mejorar, año tras año, la información contenida en esta Declaración favoreciendo un proceso de mejora continua de nuestro comportamiento ambiental y energético.
- **Impulso a la implantación de energías renovables** en los recintos portuarios, con propósito de descarbonizar las actividades que en ellos se desarrollan y reducir la huella de carbono asociada.
- **Desarrollo del “Plan Zero-emisiones”** en el puerto de Valencia, con el objetivo de alcanzar un modelo de puerto neutro en carbono.
- **Inscripción y actualización de la Huella de Carbono en el Registro del Ministerio para la Transición Energética y el Reto Demográfico**, habiendo obtenido el “sello reduzco” en 2019, que reconoce los avances en la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero.

3 DESCRIPCIÓN DEL PUERTO

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV), bajo la denominación comercial de Valenciaport, es el organismo público responsable de la gestión y administración de tres puertos de titularidad estatal situados a lo largo de 80 kilómetros en el borde oriental del Mediterráneo español: Sagunto, Valencia, y Gandía.

La privilegiada situación geoestratégica de Valenciaport en el centro del Arco Mediterráneo Occidental, en línea con el corredor marítimo este-oeste que atraviesa el Canal de Suez y el Estrecho de Gibraltar, posiciona a Valenciaport como primera y última escala de las principales compañías marítimas de línea regular entre América, Cuenca Mediterránea y Lejano Oriente.

3.1 LOCALIZACIÓN. DATOS FÍSICOS

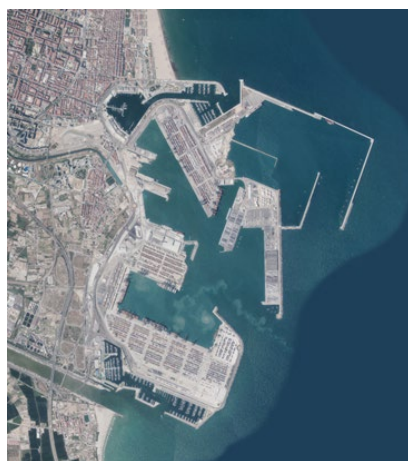
Los Puertos de Sagunto, Valencia y Gandía están situados geográficamente en la Vertiente Ibérica Mediterránea, con un clima mediterráneo subtropical de inviernos moderados y veranos bastante calurosos.

<i>Puerto</i>	<i>Situación</i>	<i>Superficie Total</i>	<i>Superficie flotación</i>	<i>Muelles. atraque</i>	<i>Línea</i>
Sagunto	longitud 0° 13' W latitud 39° 39' N	2.397.800 m ²	2 206 000 m ²	14 muelles 5.801 m línea de atraque	
Valencia	longitud 0° 18,1' W (*) latitud 39° 26,9' N	5.626.534 m ²	5.985.000 m ²	27 muelles 13.554 m línea de atraque	
Gandía	longitud 0° 9' W latitud 38° 59' N	245.000 m ²	284 000 m ²	6 muelles 1.573 m línea de atraque	

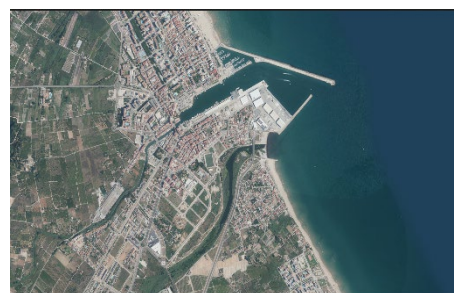
(*) Coordenadas referidas al Faro ubicado entre la confluencia del dique Norte y Este.



Puerto de Sagunto 2023



Puerto de Valencia 2023



Puerto de Gandía 2023

3.2 MARCO LEGAL

El régimen legal de las Autoridades Portuarias se describe en el Real Decreto 2/2011, de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La Autoridad Portuaria de Valencia es una entidad de Derecho Público, con personalidad y patrimonio propios, independientes de los del Estado, dependiente del Organismo Público Puertos del Estado, que tiene a su cargo la administración, gestión, control y explotación de los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía. Tiene como principales funciones el ordenamiento del dominio público portuario, el otorgamiento de concesiones y autorizaciones, la planificación, proyectar y construir las obras necesarias, la vigilancia y policía dentro de la zona de servicio del puerto y el mantenimiento de las señales de ayuda a la navegación, entre otras.

La ley dota de competencia exclusiva sobre los Puertos de Interés General a la Administración del Estado (art.149.1. 20ª de la Constitución) y establece la designación de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias a las Comunidades Autónomas. Los órganos de la Autoridad Portuaria de Valencia son los siguientes:

- a) De gobierno:
 - Consejo de Administración
 - Presidente
- b) De gestión:
 - Director
- c) De asistencia
 - Consejo de Navegación y Puerto

Con relación al comportamiento frente a disposiciones jurídicas, la Autoridad Portuaria de Valencia dispone de una sistemática de identificación y evaluación periódica de requisitos legales y otros requisitos de carácter ambiental. De esta manera se asegura el cumplimiento entre otras, de la actualización de autorizaciones pertinentes en materia ambiental, así como de sus obligaciones ambientales de carácter periódico.

La APV considera imprescindible el cumplimiento de la legislación vigente, y muy especialmente en materia ambiental, cumpliéndose los requisitos ambientales asociados a aspectos ambientales tales como:

- Residuos: Mediante el control de la producción de residuos peligrosos y no peligrosos, así como el adecuado almacenamiento, etiquetado, separación, transporte y gestión de dichos residuos mediante transportistas y gestores debidamente autorizados para los mismos.
- Emisiones: disponiéndose de los correspondientes registros de control de Inspecciones de vehículos, así como el control de otro tipo de emisiones tales como las que puede generar la caldera existente en la organización.

- Vertidos, a pesar de no ser un aspecto representativo ya que los vertidos existentes en las instalaciones son de carácter doméstico procedentes de los aseos y duchas instaladas en la organización, se controla el mismo.
- Ruidos, disponiendo de mediciones periódicas de ruido que evidencian el cumplimiento de requisitos legales de aplicación en esta materia.

Asimismo, tal y como se refleja en la Política Ambiental y Energética, la APV se compromete al cumplimiento de los requisitos legales tanto ambientales, como energéticos y otros que sean de aplicación, fomentando su cumplimiento entre el personal de la propia Autoridad Portuaria y de las concesiones ubicadas en el recinto portuario a través de actividades formativas.

Entre las autorizaciones y obligaciones ambientales más representativas, cabe destacar:

- Inscripción como Pequeño Productor de Residuos Peligrosos nº 3631/P02/RP/CV
- Inscripción como Poseedor de Residuos en puerto de Valencia nº 363/P05/CV
- Inscripción como Poseedor de Residuos en puerto de Gandía nº 364/P05/CV
- Inscripción como Poseedor de Residuos en puerto de Sagunto nº 365/P05/CV
- Plan de recepción y manipulación de desechos procedentes de los buques
- Plan Interior Marítimo
- Autorización de vertido a dominio público marítimo-terrestre, de aguas procedentes de planta climatización puerto de Valencia (VERMAR 217)
- Permiso de vertido a red municipal de saneamiento de Valencia (RES. 118-R)

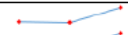
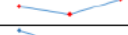
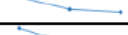
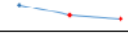
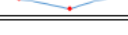
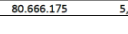


Edificio del Reloj

3.3 MAGNITUDES BÁSICAS DEL TRÁFICO PORTUARIO

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO APV. Datos acumulados.

Diciembre 2024

	2023	2024	Dif.24/23	Δ24/23	Δ24/23 mes ant	Evolución 24/23
TOTAL TRÁFICO (t) (1+2) (1)	76.746.424	80.666.175	3.919.751	5,11%	4,63%	
<i>(Toneladas)</i>						
1. TOTAL GRANEL	7.762.519	6.204.346	-1.558.173	-20,07%	-22,99%	
<i>Líquido</i>	5.296.951	3.442.040	-1.854.911	-35,02%	-39,19%	
<i>Sólido</i>	2.465.568	2.762.306	296.738	12,04%	12,48%	
2. TOTAL MERC. GRAL.	68.983.905	74.461.829	5.477.924	7,94%	7,85%	
<i>No containerizada</i>	15.310.254	15.645.129	334.875	2,19%	1,66%	
<i>Containerizada</i>	53.673.651	58.816.700	5.143.049	9,58%	9,64%	
BUQUES.: NÚMERO	7.575	7.437	-138	-1,82%	-2,12%	
G.T.	302.475.851	302.259.213	-216.638	-0,07%	-0,41%	
ESTRUCTURA DEL TRÁFICO (t)	76.746.424	80.666.175	3.919.751	5,11%	4,63%	
<i>Carga / Descarga</i>	46.365.309	46.107.020	-258.289	-0,56%	-1,39%	
<i>Carga</i>	23.720.684	23.650.877	-69.807	-0,29%	-0,50%	
<i>Descarga</i>	22.644.625	22.456.143	-188.482	-0,83%	-2,30%	
<i>Tránsito Marítimo</i>	30.381.115	34.559.155	4.178.040	13,75%	14,04%	
CONTENEDORES (TEU)	4.796.985	5.475.773	678.788	14,15%	14,05%	
<i>Llenos</i>	3.656.202	4.113.041	456.839	12,49%	12,46%	
<i>Carga</i>	870.031	871.176	1.145	0,13%	0,32%	
<i>Descarga</i>	823.003	910.265	87.262	10,60%	10,43%	
<i>Tránsito</i>	1.963.168	2.331.600	368.432	18,77%	18,74%	
<i>Vacíos</i>	1.140.783	1.362.732	221.949	19,46%	19,12%	
<i>Carga</i>	344.863	471.040	126.177	36,59%	32,73%	
<i>Descarga</i>	410.678	467.566	56.888	13,85%	14,12%	
<i>Tránsito</i>	385.242	424.126	38.884	10,09%	12,10%	
PASAJEROS LÍNEA REGULAR Y CRUCEROS						
<i>Total pasajeros</i>	1.558.180	1.606.382	48.202	3,09%	3,41%	
<i>Línea regular</i>	776.900	832.315	55.415	7,13%	7,24%	
<i>Cruceros</i>	781.280	774.067	-7.213	-0,92%	-0,23%	
VEHÍCULOS EN REG. DE MERCANCÍA RoRo (uds.)						
<i>Total</i>	643.151	579.401	-63.750	-9,91%	-11,51%	

MAGNITUDES BÁSICAS DE TRÁFICO APV. Datos acumulados.

Diciembre 2024

	VALENCIA			GANDÍA			SAGUNTO			APV		
	2023	2024	Δ24/23	2023	2024	Δ24/23	2023	2024	Δ24/23	2023	2024	Δ24/23
TOTAL TRÁFICO (t) (1+2) (1)	67.612.832	72.889.406	7,80%	194.472	166.715	-14,27%	8.999.120	7.610.054	-14,87%	76.746.424	80.666.175	5,11%
<i>(Toneladas)</i>												
1. TOTAL GRANEL	3.277.155	2.971.408	-9,33%	4.136			4.481.228	3.232.938	-27,86%	7.762.519	6.204.346	-20,07%
<i>Líquido</i>	1.527.237	1.205.707	-21,05%				3.769.714	2.236.333	-40,68%	5.296.951	3.442.040	-35,02%
<i>Sólido</i>	1.749.918	1.765.701	0,90%	4.136			711.514	996.605	40,07%	2.465.568	2.762.306	12,04%
2. TOTAL MERC. GRAL.	64.335.677	69.917.998	8,68%	190.336	166.715	-12,41%	4.457.892	4.377.116	-1,81%	68.983.905	74.461.829	7,94%
<i>No containerizada</i>	11.179.056	11.601.315	3,78%	190.336	166.715	-12,41%	3.940.862	3.877.099	-1,62%	15.310.254	15.645.129	2,19%
<i>Containerizada</i>	53.156.621	58.316.683	9,71%				517.030	500.017	-3,29%	53.673.651	58.816.700	9,58%
BUQUES.: NÚMERO	6.228	6.210	-0,29%	60	52	-13,33%	1.287	1.175	-8,70%	7.575	7.437	-1,82%
G.T.	270.724.573	276.567.203	2,16%	453.536	497.760	9,75%	31.297.742	25.194.250	-19,50%	302.475.851	302.259.213	-0,07%
ESTRUCTURA DEL TRÁFICO (t)	67.612.832	72.889.406	7,80%	194.472	166.715	-14,27%	8.999.120	7.610.054	-14,87%	76.746.424	80.666.175	5,11%
<i>Carga / Descarga</i>	37.275.974	38.402.751	3,02%	194.472	166.715	-14,27%	8.894.863	7.537.554	-15,26%	46.365.309	46.107.020	-0,56%
<i>Carga</i>	21.007.014	21.210.173	0,97%	78.690	13.078	-83,38%	2.634.980	2.427.626	-7,87%	23.720.684	23.650.877	-0,29%
<i>Descarga</i>	16.268.960	17.192.578	5,68%	115.782	153.637	32,70%	6.259.883	5.109.928	-18,37%	22.644.625	22.456.143	-0,83%
<i>Tránsito Marítimo</i>	30.336.858	34.486.655	13,68%				44.257	72.500	63,82%	30.381.115	34.559.155	13,75%
CONTENEDORES (TEU)	4.739.127	5.425.650	14,49%	0	0		57.858	50.123	-13,37%	4.796.985	5.475.773	14,15%
<i>Llenos</i>	3.620.336	4.077.962	12,64%				35.866	35.079	-2,19%	3.656.202	4.113.041	12,49%
<i>Carga</i>	845.067	844.681	-0,05%				24.964	26.495	6,13%	870.031	871.176	0,13%
<i>Descarga</i>	812.610	901.692	10,96%				10.393	8.573	-17,51%	823.003	910.265	10,60%
<i>Tránsito</i>	1.962.659	2.331.589	18,80%				509	11	-97,84%	1.963.168	2.331.600	18,77%
<i>Vacíos</i>	1.118.791	1.347.688	20,46%				21.992	15.044	-31,59%	1.140.783	1.362.732	19,46%
<i>Carga</i>	341.267	469.915	37,70%				3.596	1.125	-68,72%	344.863	471.040	36,59%
<i>Descarga</i>	392.282	453.647	15,64%				18.396	13.919	-24,34%	410.678	467.566	13,85%
<i>Tránsito</i>	385.242	424.126	10,09%							385.242	424.126	10,09%
PASAJEROS LÍNEA REGULAR Y CRUCEROS												
<i>Total pasajeros</i>	1.558.180	1.606.382	3,09%	0	0		0	0		1.558.180	1.606.382	3,09%
<i>Línea regular</i>	776.900	832.315	7,13%	0	0		0	0		776.900	832.315	7,13%
<i>Cruceros</i>	781.280	774.067	-0,92%							781.280	774.067	-0,92%
VEHÍCULOS EN REG. DE MERCANCÍA RoRo (uds.)												
<i>Total</i>	478.902	387.982	-18,99%	0	0		164.249	191.419	16,54%	643.151	579.401	-9,91%

4 DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL

4.1 POLÍTICA AMBIENTAL

POLÍTICA AMBIENTAL Y ENERGÉTICA DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

El transporte marítimo constituye un soporte fundamental del sistema de intercambio de bienes y mercancías. La moderna gestión portuaria y la competencia de los mercados ha dado lugar a que las empresas portuarias concentren y aumenten el volumen de su actividad y por lo tanto utilicen cantidades crecientes de recursos, por lo que resulta cada vez más importante la incorporación de los criterios de ecoeficiencia en su gestión. La Autoridad Portuaria de Valencia (APV), como gestora de una de las principales áreas portuarias de la región mediterránea, asume como un objetivo prioritario, dentro de su estrategia, el desarrollo sostenible, conjugando el respeto al entorno con el crecimiento económico y social de la actividad portuaria, en los puertos de su competencia.

A tal fin, la APV se compromete al mantenimiento de un sistema de gestión ambiental y energético que además de integrar en las responsabilidades de la gestión sostenible a todos los componentes de su Organización, tienda a extender este compromiso ético a todas las empresas implantadas en el dominio público que gestiona y haga partícipe de esta Política Ambiental y Energética a clientes, proveedores, y demás empresas del sector. Este compromiso se refleja, concretamente, en:

- Integrar las consideraciones ambientales y energéticas en los procesos de planificación, ordenación, gestión y conservación del dominio público portuario, sirviendo en el establecimiento de metas y objetivos de mejora de ambos sistemas.
- Analizar y evaluar sistemática y periódicamente las actividades, productos y servicios de la empresa que puedan interactuar con el medio ambiente, con el fin de conocer y gestionar el riesgo ambiental que pudiera generar.
- Medir, controlar y gestionar el consumo de recursos naturales y energía, incorporando criterios de ecoeficiencia en general y de eficiencia energética en particular, a fin de conseguir un adecuado desempeño ambiental y energético de los servicios prestados.
- Cumplir con los requisitos legales ambientales, energéticos y otros requisitos suscritos que le sean de aplicación, intentando, cuando sea posible, ir más allá de lo estrictamente reglamentario.
- Prevenir y minimizar las emisiones, los consumos, los vertidos, el ruido y los residuos generados como consecuencia de su actividad, tratando de valorizar al máximo posible los residuos generados.
- Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad.
- Facilitar una adecuada formación e información al personal de la Organización, con el objetivo de crear una mayor concienciación y sensibilización que favorezca el desarrollo de la presente política.

La APV dentro del compromiso voluntario adquirido de favorecer la sostenibilidad ambiental en los recintos que gestiona, impulsa iniciativas en la Comunidad Portuaria a la que sirve:

- Mantenimiento de un foro de participación, de las empresas portuarias, para establecer objetivos e iniciativas ambientales comunes, facilitar la formación de los trabajadores de las empresas portuarias, poner en común inquietudes y/o necesidades vinculadas a proyectos, comunicación y aspectos normativos que en definitiva ayuden a mejorar el comportamiento ambiental de todas las empresas participantes.
- Facilitar la adopción de las mejores tecnologías disponibles a las empresas de la Comunidad Portuaria a través de la participación en proyectos.
- Ayudar y facilitar la implantación de mejoras de eficiencia energética en las empresas de la Comunidad Portuaria.
- Evaluar y medir periódicamente el impacto que generan las actividades que se desarrollan en los recintos portuarios a través del cálculo de la Huella de Carbono.
- Asimismo, se redactarán Memorias periódicas que contendrán una revisión de las actuaciones ambientales que serán difundidas para su conocimiento tanto a clientes, proveedores, empresas del sector, a los miembros de la propia Organización y demás partes interesadas.

Esta Política Ambiental y Energética será hecha pública, y remitida a todos los integrantes de la APV para su participación en la mejora del Sistema de Gestión Ambiental y Energético.

La misma será actualizada, a través de un proceso de mejora continua, cuando sea conveniente.

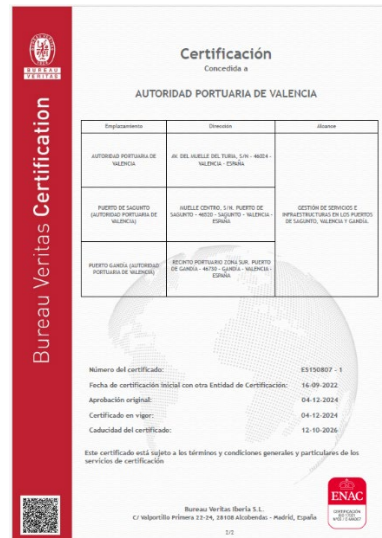
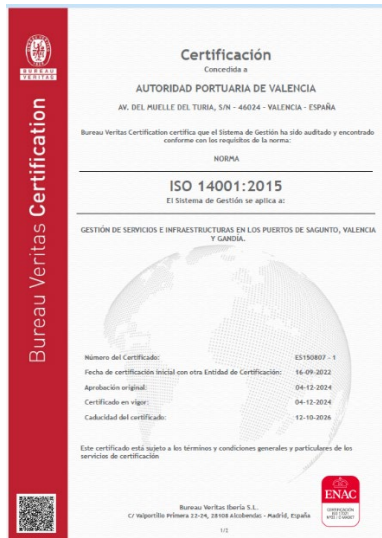
Aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Valencia el 12 de abril de 2000, y revisada el 14 de mayo de 2015 y realizada la última actualización el 11 de noviembre de 2016 para integrar aspectos energéticos.


Aurelio Martínez Estévez
Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia

4.2 CERTIFICACIONES

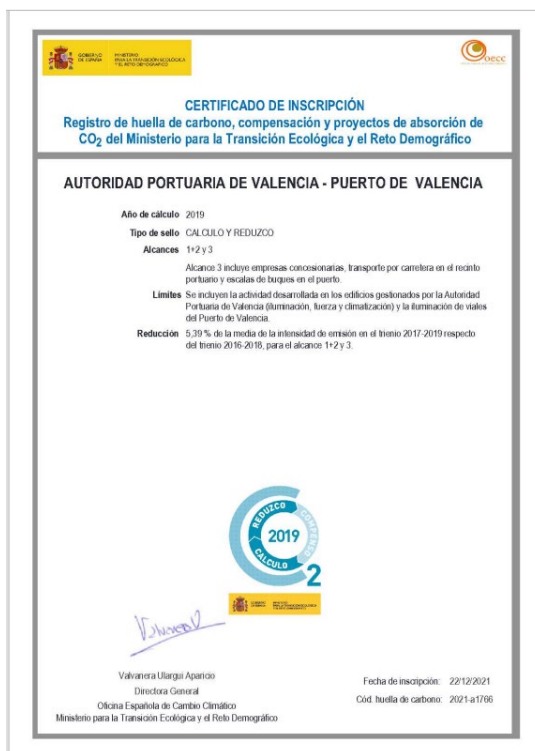


La Autoridad Portuaria de Valencia se encuentra dentro de las entidades certificadas mediante el modelo PERS (Port Environmental Review System)



Desde el año 2006 la Autoridad Portuaria de Valencia está certificada por la norma ISO 14001.

Certificado de Inscripción en el Registro Huella de Carbono del sello calculo reduzco del Ministerio de Transición Ecológica del año 2019



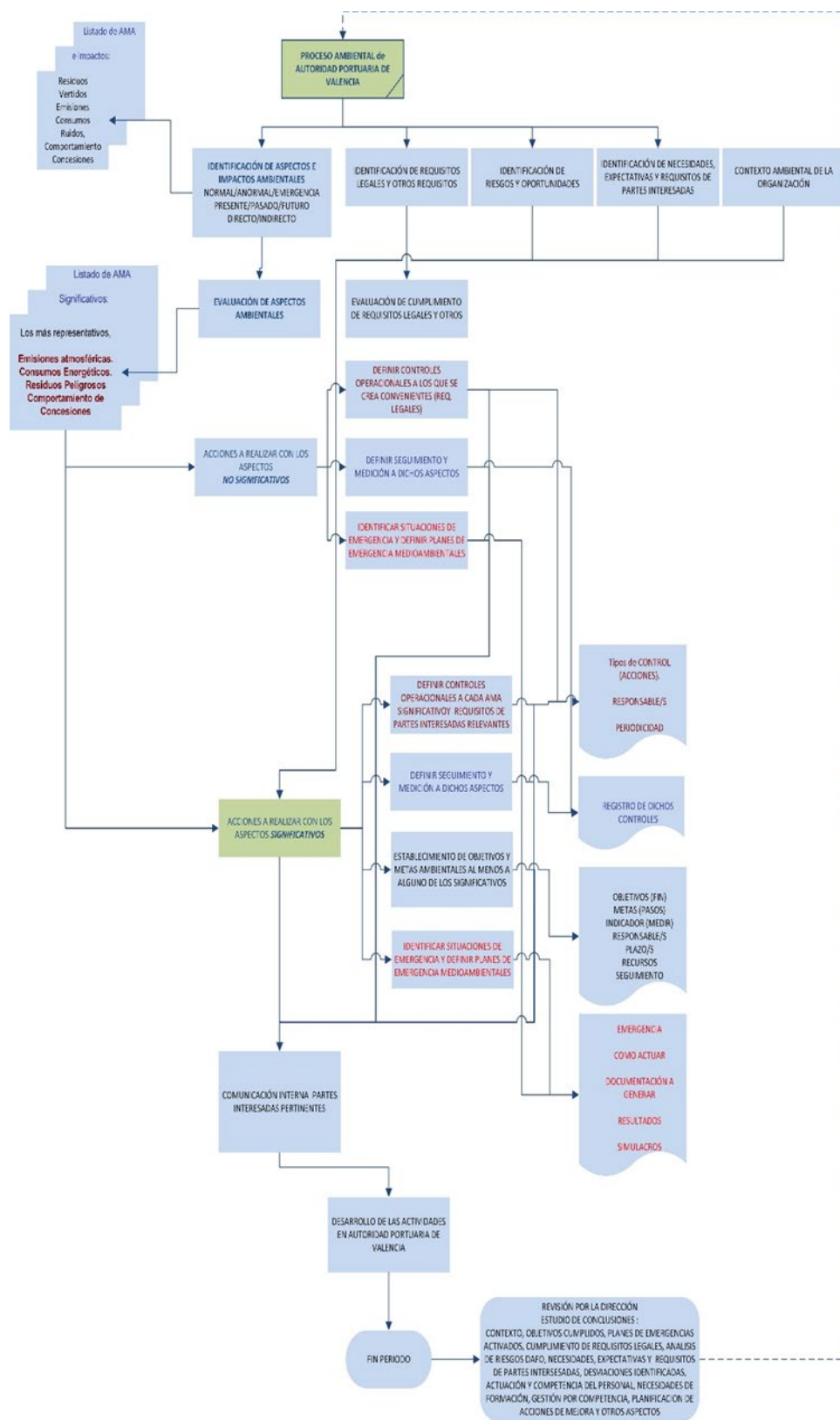


Desde el 15 de enero de 2008 la Autoridad Portuaria de Valencia fue registrada por la Consellería de Infraestructura, Territorio y Medio Ambiente con el número ES-CV 000023 en cumplimiento de su Sistema de Gestión Ambiental de acuerdo a los Reglamentos (CE) 1221/2009 y 761/2001

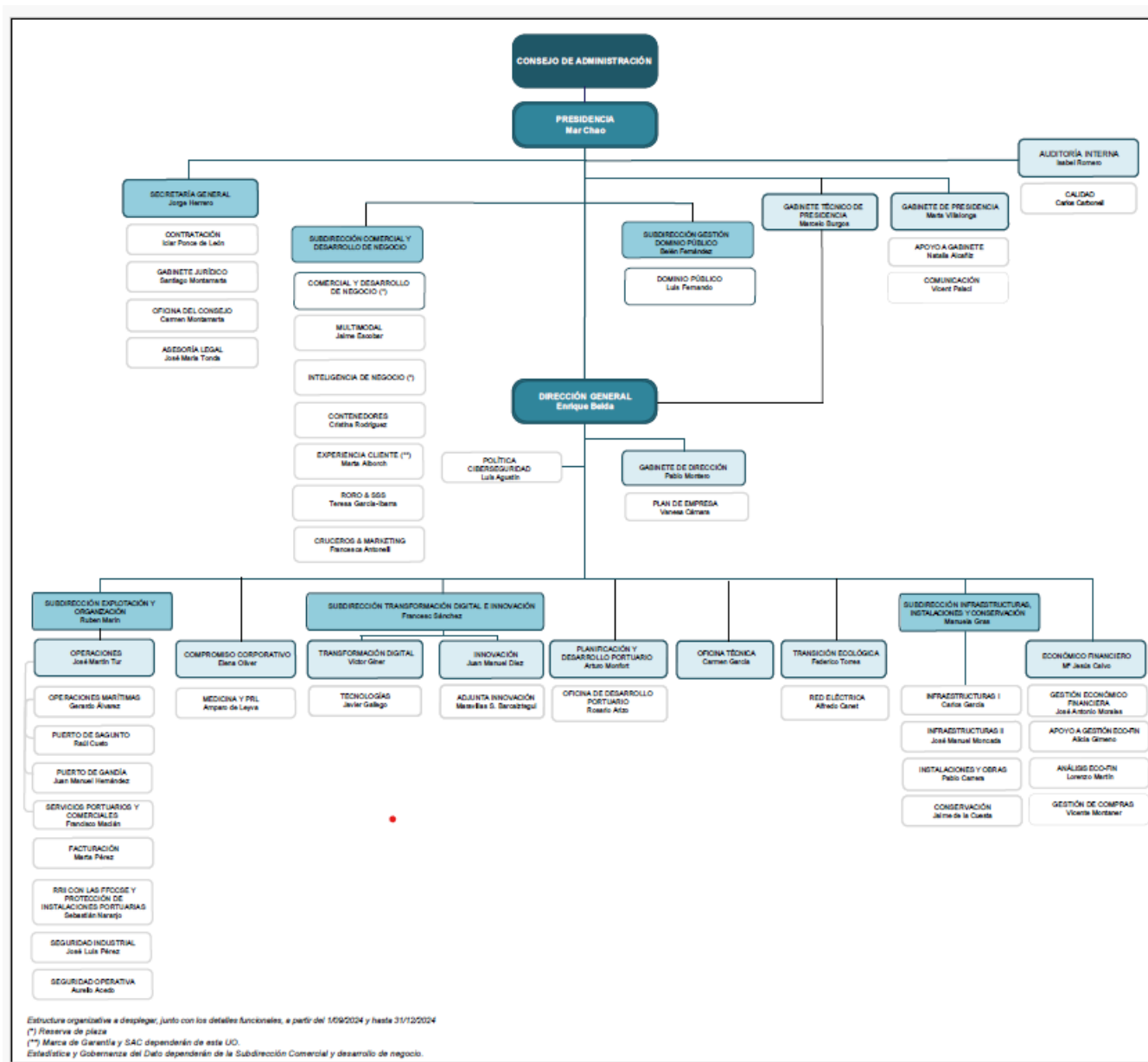


En 2016 la Autoridad Portuaria de Valencia obtuvo la certificación ISO 50001 para el puerto de Valencia.

4.3 DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA



4.4 ORGANIGRAMA



Estructura organizativa a desplegar, junto con los detalles funcionales, a partir del 1/09/2024 y hasta 31/12/2024
(*) Reserva de plaza
(**) Marca de Garantía y SAC dependerán de este UO.
Estadística y Gobernanza del Dato dependerán de la Subdirección Comercial y desarrollo de negocio.

Las responsabilidades dentro del Sistema de Gestión son las siguientes:

- **Consejo de Administración** es el responsable de:
 - Aprobar la política ambiental de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- **Director General** es el responsable de:
 - Revisar el Sistema de Gestión Ambiental y energético y aprobar el Acta de Revisión.
- **Jefe del Área Transición Ecológica** es el responsable de:
 - Revisar/Aprobar la documentación que constituye el Sistema de Gestión Ambiental y Energética (Manual, Procedimientos e Instrucciones), así como los objetivos y el Programa de Gestión Ambiental y Energético, antes de su aprobación.

- Asegurarse de que el Sistema de gestión ambiental y energético es conforme con los requisitos de estas Normas Internacionales.
- Informar a la alta dirección sobre el desempeño del sistema de gestión ambiental, incluyendo su desempeño ambiental.
- Será el responsable de la creación del equipo de gestión energética.
- **Responsable de Medio Ambiente o persona designada**, es el responsable de:
 - Mantener al día el Sistema de Gestión Ambiental y Energético y la documentación del mismo, realizar la propuesta de objetivos, metas y programas ambientales, verificar las acciones correctivas y preventivas, así como elaborar el Programa de Auditoría y supervisar la realización de las auditorías de medio ambiente.
 - Identificar y evaluar los aspectos ambientales derivados de las actividades y servicios de la Autoridad Portuaria de Valencia, así como los del recinto portuario, con el fin de centrar el control en aquellos que resulten significativos.
 - Identificar los requisitos legales y otros requisitos que son de aplicación a la Autoridad Portuaria de Valencia en materia ambiental, así como verificar su cumplimiento.
 - Identificar los posibles accidentes y situaciones de emergencia que puedan tener consecuencias ambientales y establecer medidas preventivas y pautas de actuación. Realizar, junto con el Jefe de Seguridad Integral, el seguimiento de las medidas preventivas establecidas para cada situación de emergencia mediante la realización de simulacros. Cumplimentar el Informe de Emergencia.
 - Gestionar las tareas de seguimiento, supervisar el cumplimiento de los objetivos ambientales de la Autoridad Portuaria de Valencia, las operaciones de control operacional en relación con la gestión de vertidos, residuos, consumos de recursos, ruido y emisiones a la atmósfera.
 - Detectar las necesidades de formación del personal de la Autoridad Portuaria de Valencia en materia ambiental, y colaborar con el Director de Recursos Humanos en la elaboración de las Fichas de Puestos de Trabajo y del Programa de Formación Ambiental.
 - Velar por la formación del personal que trabaja en nombre de la Autoridad Portuaria de Valencia, mediante la elaboración y distribución de un Manual de Buenas Prácticas Ambientales.
 - Realizar una tarea de continuo apoyo y asesoramiento al resto de Departamentos implicados en la gestión ambiental.
 - Tramitar la gestión de las quejas de partes interesadas relativas a los aspectos ambientales de las actividades y servicios de la Autoridad Portuaria de Valencia, así como de gestionar las comunicaciones internas y externas de contenido ambiental.
 - Elaborar el Informe de Revisión del Sistema de Gestión Ambiental.
 - En resumen, asegurarse de que el sistema de gestión ambiental se establece, implementa y mantiene de acuerdo a los requisitos de la norma y reglamento, así como de informar a la alta dirección sobre el desempeño del sistema de gestión ambiental para su revisión, incluyendo las recomendaciones para la mejora.

Para cualquier información adicional, se puede contactar en el siguiente correo: medioambiente@valenciaport.com

4.5 ASPECTOS AMBIENTALES

La Autoridad Portuaria de Valencia, dentro de su Sistema de Gestión Ambiental, de un *Procedimiento para la identificación y evaluación de Aspectos Ambientales (PMA-03)* que, desde la perspectiva del ciclo de vida, establece la metodología para identificar y evaluar los aspectos ambientales asociados a sus actividades y servicios, así como los generados en el recinto portuario, ya sea de forma directa como de forma indirecta.

Este procedimiento contempla la identificación de aspectos ambientales directos e indirectos, en condiciones normal y anormal de operación, así como la detección de aspectos ambientales potenciales basada en el análisis de accidentes y situaciones de emergencia ocurridas en el pasado y en el análisis de las instalaciones y de las actividades desarrolladas.

Se considera:

Aspecto Ambiental Directo: Elemento de las actividades, productos o servicios de una organización que puede interactuar con el medio ambiente.

Aspecto Ambiental Indirecto: El que se genera como consecuencia del desarrollo de las actividades y sobre los que la organización no tiene pleno control en la gestión.

Aspectos Ambientales significativos son los primeros a tener en cuenta a la hora de definir objetivos y metas encaminados a reducir el impacto de esos aspectos.

Impacto Ambiental: Cualquier cambio en el medio ambiente, ya sea adverso o beneficioso, como resultado total o parcial de los aspectos ambientales de una organización.

Condiciones normales: Las condiciones de producción habituales o rutinarias.

Condiciones anormales: Las condiciones que, aun siendo controladas, son especiales, tales como el mantenimiento, la limpieza, los arranques, las paradas, etc.

Situaciones de emergencia: Situaciones incontroladas, lo que incluye tanto incidentes como accidentes.

Para la evaluación de los aspectos ambientales directos, se resume la metodología usada según el procedimiento correspondiente del SGA. Se analiza por separado cada uno de ellos, usando la metodología antes mencionada, que utiliza los criterios de Frecuencia con la que se genera el aspecto ambiental y de Severidad, la cual viene determinada por el cálculo de la Peligrosidad y la Cantidad del aspecto.

La Frecuencia para cada tipo de aspecto se clasifica de acuerdo a tres categorías: Baja, Media y Alta. Tanto la Cantidad como la Peligrosidad, que establece la Severidad, se clasifican en las categorías Baja, Moderada, Media y Alta. Se consideran significativos aquellos aspectos en cuya evaluación, la severidad recaiga en la zona Alta, independientemente de la Frecuencia, tal y como se observa en la siguiente tabla.

		Severidad			
		Baja	Moderada	Media	Alta
Frecuencia	Baja				
	Media				
	Alta				

Para los aspectos ambientales indirectos se utilizan los criterios de Frecuencia con la que se genera el aspecto ambiental y Consecuencias que valora la magnitud para cada uno de los aspectos identificados. La Frecuencia se clasifica según la categoría de: Baja, Media y Alta, y las Consecuencias se clasifican en las categorías: Impacto bajo, Impacto medio e Impacto alto.

Así, resultarían significativos aquellos aspectos cuya consecuencia tenga un Impacto alto o con un Impacto medio con una frecuencia Alta, tal y como se muestra en la siguiente tabla.

		Consecuencias		
		Impacto bajo	Impacto medio	Impacto alto
Frecuencia	Baja			
	Media			
	Alta			

En cuanto a los aspectos ambientales identificados en situación de emergencia, se procede a su evaluación según los criterios Frecuencia, Magnitud del Impacto y Sensibilidad del medio y se asignan puntuaciones definidas previamente en la metodología establecida en el SGA. Así se obtiene la puntuación total como la suma de las puntuaciones asignadas según cada criterio y para cada aspecto. Una vez valorados todos los aspectos identificados, se procede a jerarquizarlos por su puntuación en orden decreciente. Son considerados significativos el 20% de los mismos que poseen la puntuación más alta. En el caso de que haya algún aspecto que no se encuentre dentro de este segmento, pero tenga los mismos puntos que el último aspecto considerado significativo, este aspecto se considerará también significativo.

Los posibles aspectos que las actividades de la Autoridad Portuaria de Valencia pueden tener, de forma general sobre el medio ambiente, tanto de forma directa como indirecta, así como los objetivos establecidos relacionados con ellos, se resume en la siguiente tabla:

Directos:	Obj.	Indirectos	Obj.	POSIBLE IMPACTO AMBIENTAL
Generación de Residuos.		Generación de Residuos en el Recinto Portuario		Contaminación del suelo, olores, deterioro del paisaje.
Emisiones a la atmósfera		Emisiones derivadas de operaciones portuarias en el Recinto Portuario	Nº 76	Contaminación atmosférica y cambio climático
Calidad del Agua		Comportamiento ambiental de las Concesiones		Afectación a la biodiversidad
Ruido, Impacto visual		Ruido en los viales del Recinto Portuario		Alteraciones en la biodiversidad y en las personas
Consumo de agua		Consumo de agua en el Recinto Portuario		Agotamiento de recursos
Consumo de energía eléctrica	Nº 79 Nº 82	Consumo de energía eléctrica en el Recinto Portuario	Nº 79 Nº 82	Agotamiento de recursos
Consumo de materias primas		Consumo de materias primas en el Recinto Portuario		Agotamiento de recursos

Además de los aspectos ambientales anteriormente descritos, se establece el aspecto ambiental “comportamiento ambiental de concesiones”. La evaluación se realiza utilizando como criterio, el porcentaje de concesiones que se encuentren en los distintos niveles definidos en Ecoport.

Siguiendo los criterios de evaluación establecidos en el “Procedimiento para la Identificación y Evaluación de los Aspectos Ambientales”, a continuación, se muestran los aspectos ambientales significativos

Aspectos Significativos				
Directos:	Obj.		Obj.	Indirectos
Consumo de energía eléctrica*	Nº 79 Nº 82		Nº 79 Nº 82	Comportamiento ambiental de las Concesiones

(*) El aspecto directo “Consumo de energía eléctrica” no sale significativo en la Evaluación debido a la compra de energía proveniente de recursos renovables y la disminución del consumo. Pero se ha estimado considerarlo como significativo para seguir actuando en la mejora de la eficiencia energética.

El inventario de aspectos se revisa cada año, actualizando aquellos que se considera necesario.

Se establecen objetivos (ver punto 4.6) para la mejora de los principales aspectos y sobre todo de los aspectos significativos.

En caso de obras de interés general la identificación y evaluación de la significancia de los aspectos ambientales se realiza según un Estudio de Impacto Ambiental, y la Declaración de Impacto Ambiental y el Plan de Vigilancia Ambiental se encargan de realizar un seguimiento de los mismos.

4.6 OBJETIVOS Y METAS

4.6.1 CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS PLANIFICADOS EN 2024

Los objetivos planificados y llevados a cabo durante 2024 se diferencian por colores según la leyenda descrita a continuación y han sido los siguientes:

	Objetivo planteado en años anteriores que aún no ha finalizado.
	Objetivo que se plantea en el presente año, pero tiene vinculación con alguno planteado en años anteriores.
	Objetivo que se plantea nuevo en el año.

Nº 59 Instalación de una subestación eléctrica en el Puerto de Valencia.

Licitada y adjudicada la construcción de la subestación, tras recibir los permisos necesarios.

Continúa el objetivo según estaba previsto, durante 2025

Nº 70 Mejora de la eficiencia energética mediante la implantación de placas fotovoltaicas en instalaciones del Puerto de Valencia y Gandía.

Se han ejecutados las tres instalaciones fotovoltaicas prevista que tienen fondos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR):

- **Planta fotovoltaica en Príncipe Felipe:** Adjudicado el proyecto se ha llevado a cabo la ejecución de las obras previstas.
- **Planta fotovoltaica en el Silo de Valencia Terminal Europa (VTE):** finalizado el proceso de licitación se han ejecutado las obras durante 2024.
- **Planta fotovoltaica Gandía:** una vez finalizado el proceso de licitación y adjudicado el proyecto, se han llevado a cabo las obras de la instalación.

Se finaliza por tanto el objetivo.

Nº 76 Implantación de un sistema OPS (Onshore Power Supply) en el puerto de Valencia.

En el marco del Plan Cero Emisiones del Puerto de Valencia, se pretende poner en marcha un sistema de electrificación de buques. Este sistema permitirá suministrar energía eléctrica desde tierra a los buques atracados, evitando el uso de sus motores auxiliares durante su estancia en el puerto, contribuyendo a la reducción de emisiones contaminantes.

Gracias a la capacidad eléctrica proporcionada por la nuevas subestaciones, se habilitarán puntos de conexión OPS para cruceros y ferris atracados en el muelle Transversal Poniente (Pasajeros 1) y en el futuro muelle Perfecto Palacio del puerto de Valencia (Pasajeros 2).

Se contempla también la instalación de puntos de suministros de OPS para buques comerciales, principalmente portacontenedores, que operan en el muelle Transversal Costa del Puerto de Valencia.

Los proyectos Pasajeros 1 y Transversal Costa, cuentan con Fondos del Mecanismo Recuperación y Resiliencia (MRR).

El proyecto Pasajeros 2 se ejecutará en una fase posterior.

Se han iniciado las obras de Tranversal Costa y se tiene previsto el inicio de Pasajeros 1 a principios de 2025.

Se continúa el objetivo en 2025 como estaba previsto.

Nº 78 Redacción del Proyecto Constructivo de la acometida a ST2 desde la subestación de AQUA y conexión entre la ST1 y ST2.

Se ha trabajado en redacción de los documentos necesarios para poder licitar el proyecto.

Se continúa en 2025 según lo previsto.

Nº 79 Instalación de luminarias LED en los viales del puerto de Gandía, con el objetivo de reducir el consumo eléctrico en al menos un 15%

El proyecto tiene como objetivo la sustitución de las actuales lámparas de vapor de sodio de los viales públicos del Puerto de Gandía, por otras de tipo LED, más eficientes y menos contaminantes. El proyecto está en proceso de licitación.

Se continúa en 2025 según lo previsto.

Nº 80 Establecimiento de una plataforma tecnológica en el puerto de Valencia para implementar soluciones innovadoras como implementación de energía undimotriz y energía fotovoltaica flotante.

Dentro del proyecto RENMARINAS se tiene prevista la instalación en el Puerto de Valencia, de una plataforma de ensayos para conexión, test y vertido a la red eléctrica del Puerto de Valencia de demostradores tecnológicos de generación renovable marina.

Concretamente se instalará una plataforma fotovoltaica flotante en el puerto de Valencia y una plataforma undimotriz en el puerto de Sagunto.

Se ha iniciado la preparación de pliegos para llevar a cabo el proyecto de instalación.

Se continúa en 2025 según lo previsto

Nº 81 Obtención de la Declaración de Impacto Ambiental para la instalación de un parque eólico en el puerto de Valencia.

Una vez presentado el anteproyecto a Consellería, se está trabajando en la obtención de la DIA.

Se están redactando los pliegos para licitar el control de avifauna, incluyendo los requerimientos que hizo Consellería.

Continúa el objetivo en 2025

Nº 82 Instalación de un piloto fotovoltaico sobre el dique de la Ampliación Norte (Proyecto Renewport).

La APV está trabajando en el proyecto europeo Renewport financiado con fondos INTERREG EURO MED. Su participación consiste en la instalación de un piloto fotovoltaico vertical en el puerto de Valencia. Se está trabajando en la licitación del proyecto.

Continúa el objetivo en 2025

4.6.2 OBJETIVOS PLANIFICADOS EN 2025

Los objetivos planificados para el 2025 abordan los principales aspectos ambientales asociados con las actividades de la APV, así como con los procesos desarrollados y que tienen implicaciones de carácter ambiental. A continuación, se detallan los objetivos planificados:

Nº 59 Instalación de una subestación en el Puerto de Valencia (ST1).

Este objetivo se lleva a cabo con la finalidad de dar cobertura a las previsiones futuras de uso y poder planificar y mejorar el sistema energético en el Puerto de Valencia que permitirá entre otras medidas, la conexión eléctrica a buques atracados, disminuyendo así las emisiones ya que se evitará el uso de combustibles fósiles (motores auxiliares) al usar energía eléctrica que en el caso de APV es 100% renovable.

Situación de partida: Disposición de información actual relativa a la gestión energética en el Puerto de Valencia.

Situación prevista: Alternativas de actuación viables para hacer frente a la demanda futura de energía en el puerto de Valencia.

Resultado: Gestión Energética del puerto. **Líneas de la Política:** Integrar las consideraciones ambientales y energéticas en los procesos de planificación, ordenación, gestión y conservación del dominio público portuario, sirviendo en el establecimiento de metas y objetivos de mejora de ambos sistemas.

Nº 76 Implantación de tecnologías OPS en el puerto de Valencia

Se pretende llevar a cabo las instalaciones necesarias para poner en marcha un sistema Onshore Power Supply (OPS) que permita a los buques atracados, conectarse a la red eléctrica, lo que permitirá la desconexión de los motores auxiliares y por tanto la disminución de emisiones y ruidos.

Situación de partida: participación en proyectos de I+D+i sobre desarrollo de OPS.

Situación prevista: implantar la tecnología OPS dentro del puerto de Valencia.

Resultado: reducción de las emisiones y el ruido que producen los motores de los buques durante su estancia en el puerto. **Líneas de la Política:** Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad.

Nº 78 Instalación de la Acometida entre Subestación 1 y Subestación 2 en el puerto de Valencia

Esta instalación se ha planificado con el fin de dotar al puerto de un sistema redundante para que, en caso de fallo en una de las subestaciones, se pueda mantener el servicio necesario para la actividad y servicios portuarios.

Situación de partida: tras el estudio de demanda futura, se vio que no existía capacidad de suministro demandado a medio plazo. Se empezó a trabajar en la instalación de las dos subestaciones.

Situación prevista: poder suministrar la energía demandada tanto a las instalaciones portuarias como a los servicios solicitados, sin fallos de servicio.

Resultado: aumentar la capacidad eléctrica del puerto de Valencia, y la garantía de suministro, en caso de fallo de una de las subestaciones. **Líneas de la Política:** Integrar las consideraciones ambientales y energéticas en los procesos de planificación, ordenación, gestión y conservación del dominio público portuario, sirviendo en el establecimiento de metas y objetivos de mejora de ambos sistemas.

Nº79 Instalación de luminarias LED en los viales del puerto de Gandía, con el objetivo de reducir el consumo eléctrico en al menos un 15%

Se pretende seguir avanzando en la reducción de consumo energético cambiando las luminarias actuales en los viales del Puerto de Gandía, por luminarias LED.

Situación de partida: Se dispone del control necesario para conocer el consumo en viales y calcular el ahorro.

Situación prevista: llevar a cabo las acciones necesarias para poder reducir el consumo eléctrico con respecto al año anterior en la zona de viales del puerto de Gandía.

Resultado: Mejora de la eficiencia energética. **Líneas de la Política:** Medir, controlar y gestionar el consumo de recursos naturales y energía, incorporando criterios de ecoeficiencia en general y de eficiencia energética en particular, a fin de conseguir un adecuado desempeño ambiental y energético de los servicios prestados.

Nº 80 Establecimiento de una plataforma tecnológica en el Puerto de Valencia para implementar soluciones innovadoras: implementación de energía undimotriz y energía fotovoltaica flotante.

El objetivo pretende implementar soluciones innovadoras en materia de nuevas tecnologías que nos permitan mejorar la eficiencia energética y el nivel de autoconsumo

Situación de partida: se ha elaborado un Plan cero emisiones en el que se pretende alcanzar las cero emisiones netas en 2030 mediante la implantación iniciativas que incluyen nuevas tecnologías.

Situación prevista: crear una plataforma tecnológica que nos permita la incorporación a la red eléctrica de la energía generada en una instalación fotovoltaica flotante y una de energía undimotriz.

Resultado: mejora de la eficiencia energética y reducción de emisiones. **Líneas de la Política:** Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad.

Nº 81 OBJETIVO: Obtención de la Declaración de Impacto Ambiental para la instalación del parque eólico en el puerto de Valencia (Origen 2023)

Este objetivo pretende poder poner en marcha un parque eólico en el puerto de Valencia, ejecutando el anteproyecto eólico del objetivo 73 finalizado en 2022.

Situación de partida: Se ha realizado un anteproyecto para instalaciones eléctricas en el Puerto de Valencia.

Situación prevista: obtener los permisos pertinentes para poder ejecutar el proyecto del parque eólico.

Resultado: Poder ejecutar el proyecto eólico en el puerto de Valencia. **Líneas de la Política:** Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad.

N 82 Instalación de un piloto fotovoltaico sobre el dique de la Ampliación Norte (Proyecto Renewport)

La Autoridad Portuaria de Valencia está trabajando en un proyecto con fondos europeos, para la instalación de un piloto de fotovoltaica vertical, que se instalará en el contradique de la dársena Norte.

Situación de partida: se ha elaborado un Plan cero emisiones en el que se pretende alcanzar las cero emisiones netas en 2030 mediante la implantación iniciativas que incluyen nuevas tecnologías.

Situación prevista: crear una plataforma tecnológica que nos permita la incorporación a la red eléctrica de la energía generada en una instalación fotovoltaica flotante y una de energía undimotriz.

Resultado: mejora de la eficiencia energética y reducción de emisiones. **Líneas de la Política:** Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad.

Nº 83 Implantación de un Sistema de Gestión de la Energía

Dada la relevancia de los proyectos de Transición Energética puestos en marcha por la APV, es necesaria la implantación de un Sistema de Gestión de la Energía, que permita conocer gestionar en todo momento

Situación de partida: se ha elaborado un Plan cero emisiones en el que se pretende alcanzar las cero emisiones netas en 2030 mediante la implantación iniciativas que incluyen nuevas tecnologías.

Situación prevista: crear una plataforma tecnológica que nos permita la incorporación a la red eléctrica de la energía generada en una instalación fotovoltaica flotante y una de energía undimotriz.

Resultado: mejora de la eficiencia energética y reducción de emisiones. **Líneas de la Política:** Usar y propiciar el uso de las mejores tecnologías que sean viables en cada actividad.

4.7 NECESIDADES Y EXPECTATIVAS DE LAS PARTES INTERESADAS

A continuación, se detallan las necesidades y expectativas detectadas a las partes interesadas:

PARTES INTERESADAS PERINENTES	NECESIDADES/EXPECTATIVAS		REQUISITO	ACCION
CLIENTES	NE	Mantener los principios de protección del Medio Ambiente y mejora energética	SI	SEGUIMIENTO SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL EMAS
CLIENTES	EX	Dar el mejor servicio al mejor precio manteniendo criterios ambientales y energéticos	NO	PUESTA A DISPOSICIÓN DE MEDIDAS Y MEDIOS AMBIENTALES
CLIENTES	EX	Mantener el certificado de garantía de origen proveniente de energías renovables del suministro eléctrico	SI	INCLUSIÓN EN PLIEGO DE SUMINISTRO ELÉCTRICO
CLIENTES	EX	Aumentar certificaciones/proyectos para la mejora en materia ambiental y energética	SI	PROMOCIÓN DE NUEVAS CERTIFICACIONES Y PROYECTOS DE INNOVACIÓN AMBIENTALES Y ENERGÉTICOS
PROVEEDORES	NE/EX	Mantener la Política de Compras fortaleciendo exigencias ambientales y energéticas	SI	DEFINICIÓN CRITERIOS AMBIENTALES. LEY CONTRATOS SECTOR PÚBLICO. EMAS, 14001, 140064, 50001
SUBCONTRATISTAS	NE/EX	Mantener la Política de Contratación fortaleciendo exigencias ambientales, de eficiencia energética	SI	DEFINICIÓN CRITERIOS AMBIENTALES. LEY CONTRATOS SECTOR PÚBLICO. EMAS, 14001, 140064, 50001
TRABAJADORES	EX	Consolidación y promoción en la organización. Mejora de la Formación Ambiental considerada para promoción.	NO	PLAN DE FORMACIÓN AMBIENTAL
ADMINISTRACION PUBLICA	NE	Cumplimiento de requisitos legales y otros en materia ambiental y energética.	SI	IDENTIFICACION Y EVALUACION DE REQUISITOS LEGALES PERIÓDICO
ADMINISTRACION PUBLICA	EX	Mantener proactividad en la gestión ambiental, EMAS	SI	SEGUIMIENTO SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL EMAS
ADMINISTRACION PUBLICA	EX	Mantener el interés de las empresas portuarias por la implantación de medidas de mejora ambiental y energética.	No	GRUPO ECOPORT Y PROYECTOS DE INNOVACIÓN
COMPETENCIA	EX	Mantener el nivel de exigencia ambiental y de mejora en la eficiencia energética	SI	PROMOCIÓN DE NUEVAS CERTIFICACIONES Y PROYECTOS AMBIENTALES/EFICIENCIA ENERGÉTICA
VECINOS	EX	Minimización de molestias ambientales	NO	CONTROL DE ASPECTOS AMBIENTALES Y FOMENTO DE ACTIVIDADES DE COMUNICACIÓN/INFORMACIÓN SOCIAL

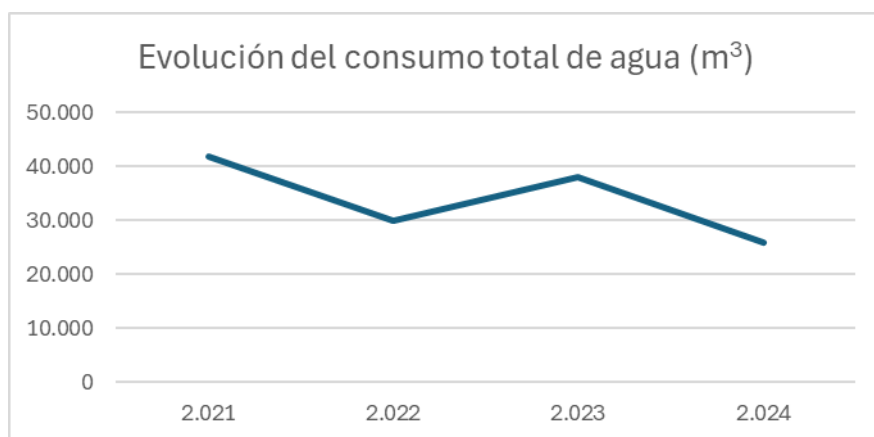
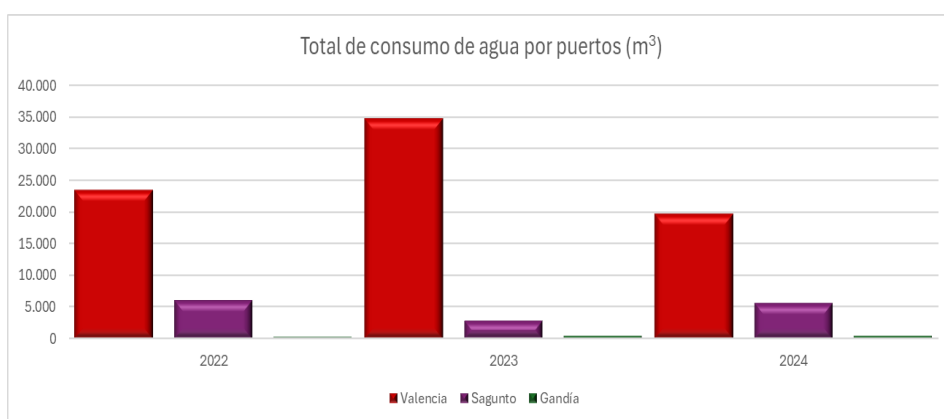
5 GESTIÓN DE RECURSOS NATURALES

5.1 AGUA

El consumo de agua de la APV corresponde al consumo registrado en edificios y riego de jardines. El consumo total de agua de la APV durante 2024 ha sido de 25.838 m3, lo que ha supuesto una reducción de entorno al 32% con respecto al año anterior, debido principalmente a la reducción de zonas de riego tras las obras ejecutadas y subsanación de un área con averías recurrentes, gracias a la modificación de los nuevos trazados.

El consumo por puertos se ha distribuido de la siguiente manera:

Consumo m3	2.022	2.023	2.024
Valencia	23.594	34.755	19.836
Sagunto	6.031	2.870	5.598
Gandía	370	422	404
TOTAL	29.995	39.047	25.838



En Valencia, donde se produce el mayor consumo debido a las dimensiones del puerto. En el puerto de Sagunto, también se produce una reducción del consumo. En Gandía, el consumo es bastante estable, aunque se ha producido un leve aumento respecto al año anterior.

5.2 ENERGÍA ELÉCTRICA

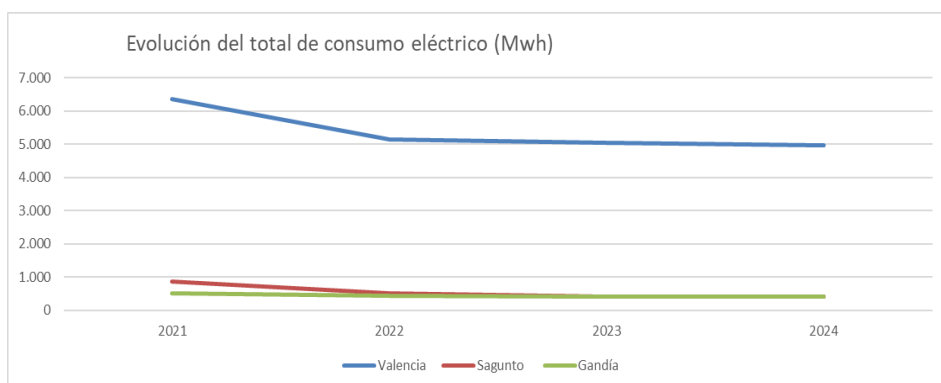
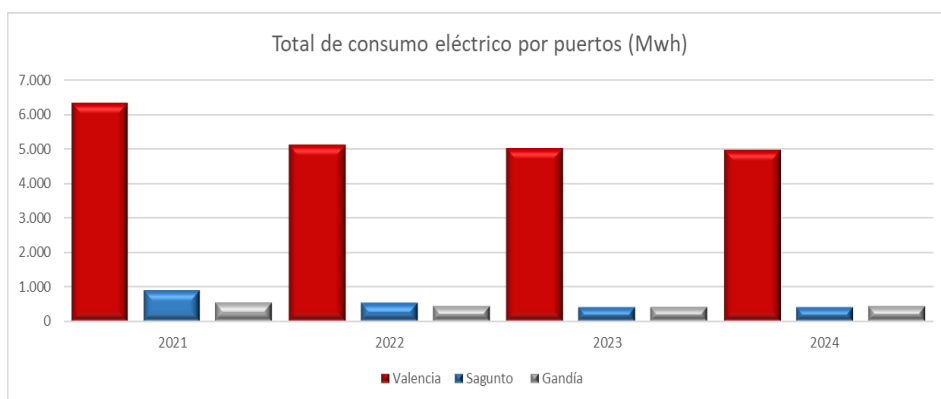
Durante el 2024, el consumo total de energía de la Autoridad Portuaria de Valencia que incluye edificios y viales de los recintos tres portuarios, ha sido de 5.783.779 kWh (5.783,778 Mwh), lo que supone una ligera disminución del 1,17% con respecto a 2023.

Cabe destacar que se han instalado plantas fotovoltaicas tanto en el puerto de Valencia como en el de Gandía, de las cuales se viene realizando seguimiento de datos desde enero de 2024. En conjunto, estas instalaciones han generado un total de 3.296.735 kWh, de los cuales 60.725 kWh corresponden a la producción de las placas fotovoltaicas instaladas en septiembre de 2023 en el inversor de clima de los edificios del puerto de Valencia, lo que supone un relativo respecto al número de plantilla media, de 124,43.

El resto de la energía generada por las instalaciones fotovoltaicas se vierte a la red general del puerto y no es posible identificar al usuario final. Por este motivo, únicamente se ha tenido en cuenta, para efectos de relativización e indicadores, la energía generada y consumida directamente por la APV..

El consumo se distribuye por puertos, tal y como se muestra a continuación:

Electricidad (MWh)	2021	2022	2023	2024
Valencia	6.353	5.142	5.041	4.969
Sagunto	870	516	409	400
Gandía	518	440	402	415
Total	7.564	6.099	5.853	5.784



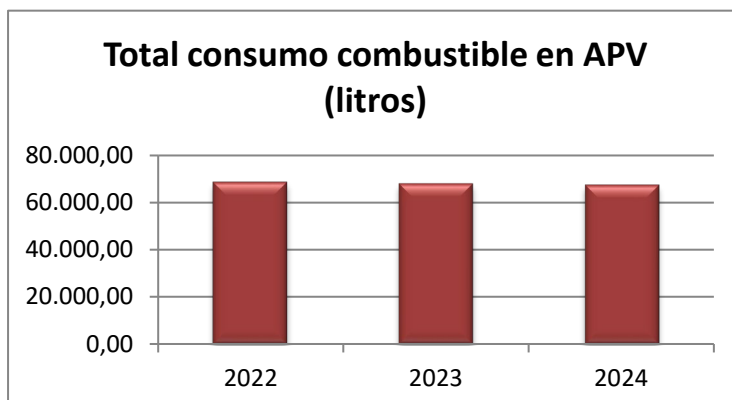
En cuanto a la procedencia de la energía eléctrica consumida, durante 2024 la empresa suministradora, ha certificado que la energía proviene exclusivamente de fuentes 100% renovables. El consumo certificado por la empresa suministradora corresponde a toda la Autoridad Portuaria, que incluye el suministro de energía eléctrica total de los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, así como las empresas con instalaciones en los recintos portuarios.



5.3 COMBUSTIBLE

Durante 2023, el consumo de combustible de los vehículos de la APV en los puertos que gestiona ha sido de 38.128,70 litros de Gasolina, 28.929,45 litros de Gasóleo. El consumo total es de 67.058,15 litros. La evolución de estos se incluye a continuación:

Combustible (litros)	2022	2023	2024
Gasolina	38.195,69	36.207,51	38.128,70
Gasóleo	30.305,92	31.697,62	28.929,45
TOTALES	68.501,61	67.905,13	67.058,15



El consumo de combustible no se especifica por puertos debido a que el servicio se centraliza en Valencia.

El parque móvil de la APV durante 2024 se mantiene estable con un vehículo menos respecto al año anterior. Hay un total de 63 vehículos de servicio, entre turismos, furgonetas y camiones. Del total de dicha flota, 12 vehículos son eléctricos y 3 híbridos. El total de vehículos eléctricos supone el 25,40% de la flota total de vehículos, lo que supone un 2% más que el año anterior se ha incrementado el parque móvil en dos vehículos en total.

Además de los automóviles de la APV, se cuenta con diversos grupos electrógenos y otros equipos auxiliares que consumen combustible. Dichos grupos se utilizan para generar energía eléctrica en aquellas zonas de los muelles que lo requieran.

5.4 CONSUMO DE PAPEL

En la APV, se ha venido sustituyendo desde 2010 el papel convencional, por el “ecológico” (Triotec IQ) que tiene la garantía de que está certificado por el Forest Stewardship Council (FSC). Con la compra de papel FSC se garantiza al consumidor, que el papel ha sido producido de manera sostenible, y que con su uso contribuye a la conservación de los bosques y al respeto del medio ambiente.

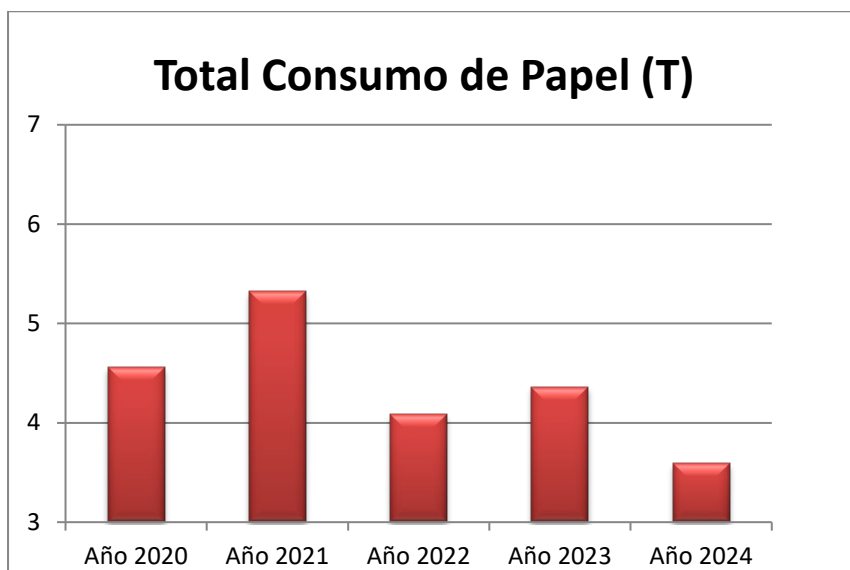
- La fibra virgen para su elaboración se obtiene de forma respetuosa con el medio ambiente, manteniendo la biodiversidad de los ecosistemas forestales y garantizando que los bosques se puedan aprovechar por las generaciones futuras.
- El blanqueado se realiza totalmente sin cloro.
- Se respetan los derechos de las comunidades locales que viven del bosque o trabajan en el mismo.

El papel consumido en la APV es 100% papel ecológico.

Durante 2024 se han consumido 3,59 t de papel, lo que supone una disminución del 17,75 % con respecto al año anterior.

Durante los últimos años, se han llevado a cabo medidas destinadas a la reducción del consumo de papel, tales como el plan de austeridad implantado en la APV, concienciación a empleados, configuración de impresoras para impresión a doble cara, reutilización de papel para borradores. Se sigue una tendencia a la baja a pesar del ligero incremento con respecto al año anterior.

El consumo de papel no se especifica por puertos ya que el servicio de compra de papel se centraliza en Valencia.



5.5 RESUMEN DE INDICADORES

5.5.1 INDICADORES EMAS

Siguiendo los requisitos del Reglamento (CE) No 1221/2009 del Parlamento y del Consejo de 25 de noviembre de 2009 relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), así como de su modificación por el Reglamento UE 2018/2026, se proponen los siguientes indicadores:

*plantilla media 2024 = 488. Dato facilitado por Capital Humano

Indicador 2023	Total anual	Relativo
Consumo eléctrico	5.783,778 Mwh	11,852 (MWh/trabajador)
Consumo de agua 100% de red	25.838 m3	52,946 (m3/trabajador)
Consumo de combustible total*	646,694 Mwh	1,325 Mwh/trabajador
Superficie Total	3.387.893 m2	6.942,40 (m2 Superficie total/trabajador)
Superficie total sellada	2.901.497 m2	5.945,69 (m2 Superficie total sellada/trabajador)
Superficie total en el centro orientada según la naturaleza	48.656,95 m2	99,71 (m2 Superficie total jardines/trabajador)
Superficie total no sellada	486.396 m2	996,71 (m2 Superficie total no sellada/trabajador)

Papel	3,59 t	0,007 (t/ trabajador)
Residuos Peligrosos	3,93 t	0,008 (t/ trabajador)
Residuos No Peligrosos	14,40 t	0,029(T/ trabajador)
Emisiones CO₂ Equivalente ** (directas)	166,92 tCO ₂ eq	0,342 (t CO ₂ eq/ trabajador)
Emisiones CO₂ Equivalente ** (indirectas)	0 t CO ₂ eq	0 (t CO ₂ eq/ trabajador)
Emisiones totales CO₂ Equivalente** (directas + indirectas)	166,24 tCO ₂ eq	0,340 (t CO ₂ eq/ trabajador)

En cuanto a la evolución anual de los indicadores relativos calculados podemos observar:

N.º trabajadores 2022: 454

N.º trabajadores 2023: 467

N.º trabajadores 2024: 488

Indicador relativo	2022	2023	2024
Consumo eléctrico	13,853	12,532	11,852
Consumo de agua	66,068	85,471	52,946
Consumo de combustible	1,456	1,406	1,325
Superficie Total	9.374,98	7.840,02	6.942,40
Superficie total sellada	8.303,62	6.798,49	5.945,69
Superficie total en el centro orientada según la naturaleza	107,17	104,19	99,71
Superficie total no sellada	1.071,36	1.041,53	996,71
Papel	0,008	0,009	0,007
Residuos Peligrosos	0,019	0,007	0,008
Residuos No Peligrosos	0,558	0,012	0,029
Emisiones CO₂ equivalente** (directas) (t CO₂)	0,37	0,36	0,340
Emisiones CO₂ equivalente** (indirectas) (t CO₂)	0	0	0

* Consumo de combustible: para el cálculo de Mwh se utilizan los factores de conversión en el cálculo de ahorro de energía y reducción de emisiones de IDAE. Así, se calcula la equivalencia de 1 tep de gasóleo y de gasolina en litros, y su equivalencia en kWh.

****Emisiones CO2 Equivalente:** La Autoridad Portuaria de Valencia como organización, no genera emisiones de CO2 más allá de las asociadas a los vehículos propios de los que dispone (emisiones directas) y emisiones indirectas, asociadas al consumo energético. Para el cálculo del total de emisiones en T CO2 eq se ha utilizado como fuente, los factores de conversión referentes a los años 2017, 2018 y 2019 publicados en las calculadoras de huella de carbono de alcance 1+2 para organizaciones v.11 del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente para los años correspondientes.

5.5.2 OTROS INDICADORES

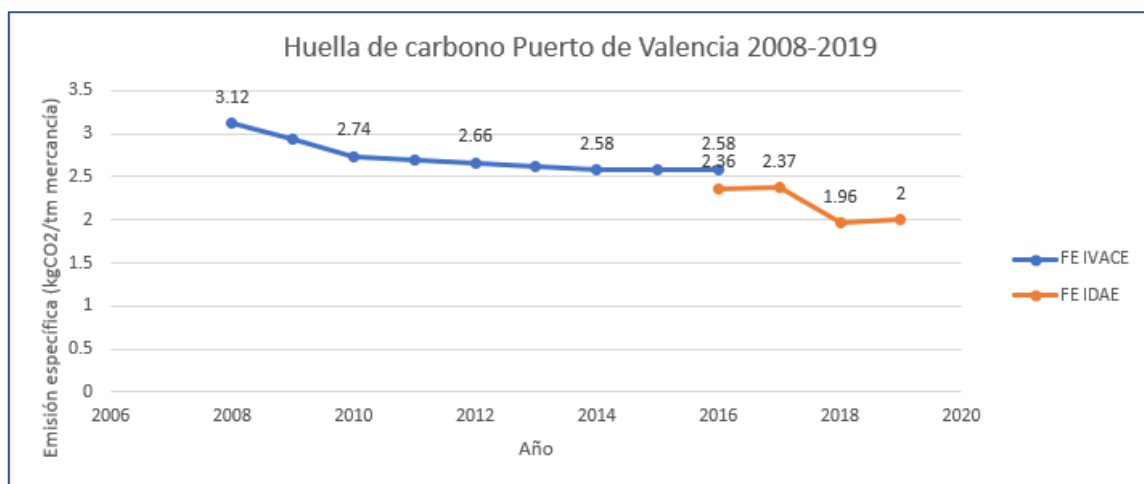
Desde el año 2008, se ha venido calculando cada dos años, la Huella de Carbono de todo el puerto de Valencia. Dichos cálculos se han realizado según el estándar de la ISO 14064 y han sido validados por entidad certificadora. Además, se han inscrito en el Registro de la Huella de Carbono del Ministerio de Transición Ecológica obteniéndose el sello “calculo” hasta 2016. Dicho sello, recoge los esfuerzos de las organizaciones españolas en el cálculo y reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero que genera su actividad.

Durante 2021, se realizaron los cálculos de la Huella de Carbono, desde 2016 hasta 2019, para la obtención del sello “reduzco”, que ha sido otorgado por el Ministerio de Transición Ecológica.

A continuación, se muestra la evolución de las emisiones, mercancía movida y Huella de Carbono desde el año 2016 hasta el 2019.

Año	2016	2017	2018	2019
Emisiones (kgCO2)	151.646.059	159.982.010	139.048.413	147.072.720
Toneladas (t)	64.361.045	67.489.331	70.778.376	73.715.925
Huella de Carbono (kgCO2/t)	2,36	2,37	1,96	2,00

En la siguiente gráfica, se puede evidenciar la evolución de la Huella de Carbono.



6 ESTADO DEL MEDIO AMBIENTE

6.1 RESIDUOS

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) asume un firme compromiso con la gestión ambientalmente responsable de los residuos generados en el desarrollo de su actividad.

Como productor de residuos, la APV se encarga directamente de gestionar aquellos que se originan por su propia actividad.

Asimismo, la APV asume de forma indirecta la responsabilidad de garantizar una gestión adecuada de los residuos generados en los recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandía, actuando en este caso bajo la figura de Poseedor, y velando porque su tratamiento se realice conforme a la normativa ambiental vigente.

6.1.1 PROPIOS

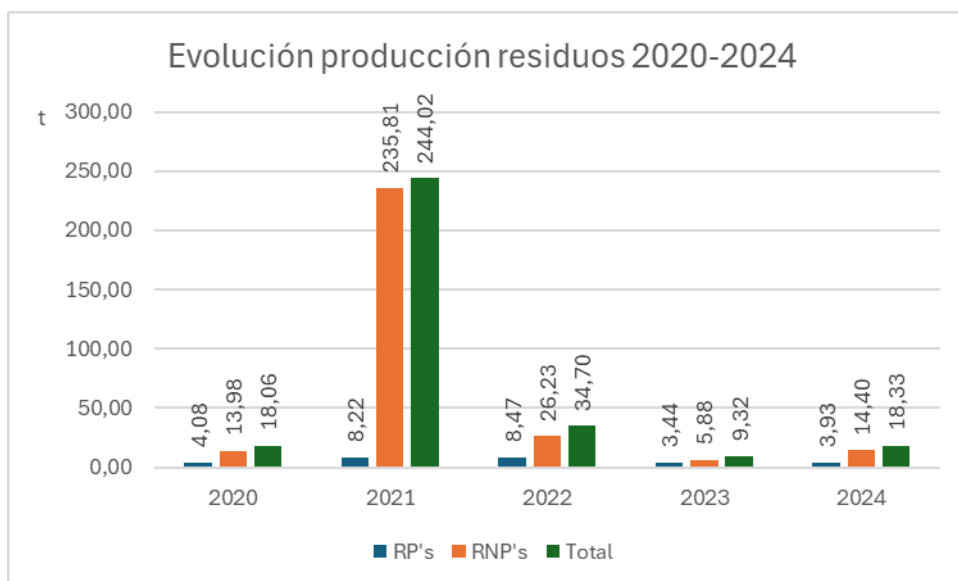
La APV produce residuos como consecuencia de la actividad que desarrolla en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía. En el puerto de Valencia, los residuos se producen en las oficinas, en los talleres y en la clínica, mientras que, en los puertos de Sagunto y Gandía, los residuos se producen por la actividad realizada en las oficinas y por parte del personal propio de la APV dedicado a tareas de mantenimiento.

Tal y como viene previsto en la Ley 7/2022, del 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, para los residuos peligrosos que se producen directamente por la actividad de la empresa, la APV cumple la figura de Productor de residuos con el número de inscripción 3631/P02/RP/CV y 21384/P02/CV para los residuos sanitarios producidos en la clínica ubicada en la calle Muelle de la Aduana S/N.

El total de residuos generados por la propia actividad de la APV en 2024 ha sido de 18,33 t, de los cuales 14,40 t corresponden a residuos no peligrosos y 3,93 t a residuos peligrosos.

En el gráfico nº1 se puede observar la evolución de la producción de residuos generados por la APV de 2020 a 2024, ambos inclusive:

Gráfico 1



Como se puede observar en el mismo, en los últimos dos años, la evolución de la producción de los residuos peligrosos se ha mantenido estable mientras que la cantidad de residuos no peligrosos ha aumentado en general respecto al ejercicio 2023.

A continuación, en los gráficos 2 y 3 se exponen los datos de cantidades y tipología de residuo, tanto peligrosos como no peligrosos, producidos por la APV en el ejercicio 2024:

Gráfico 2.

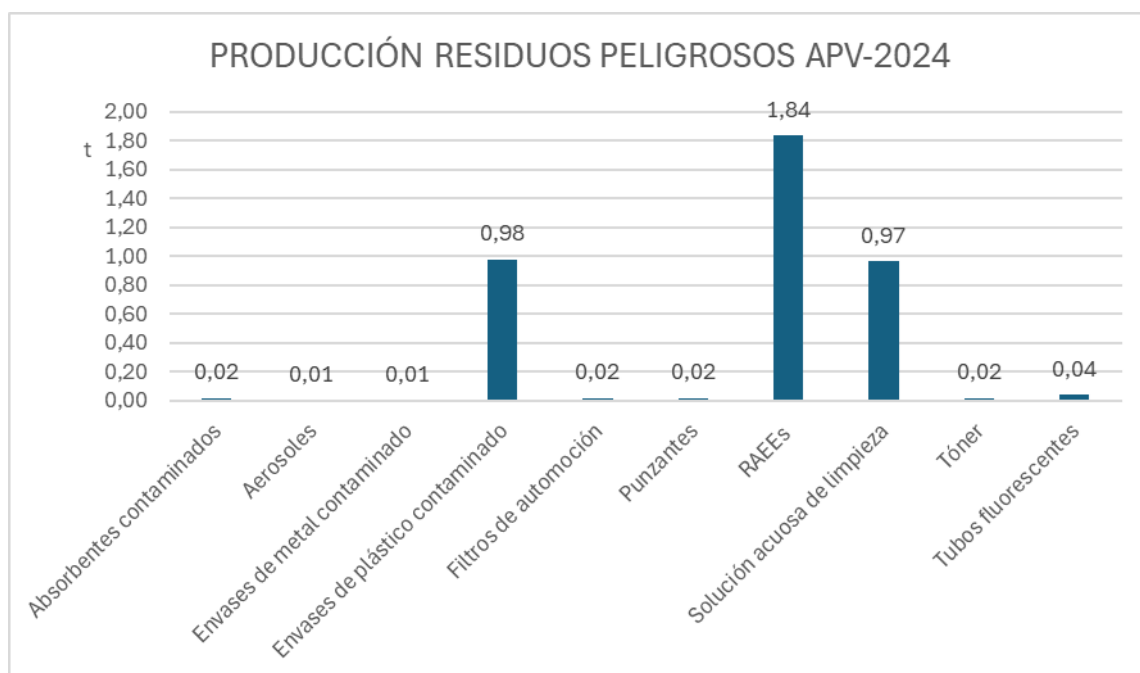
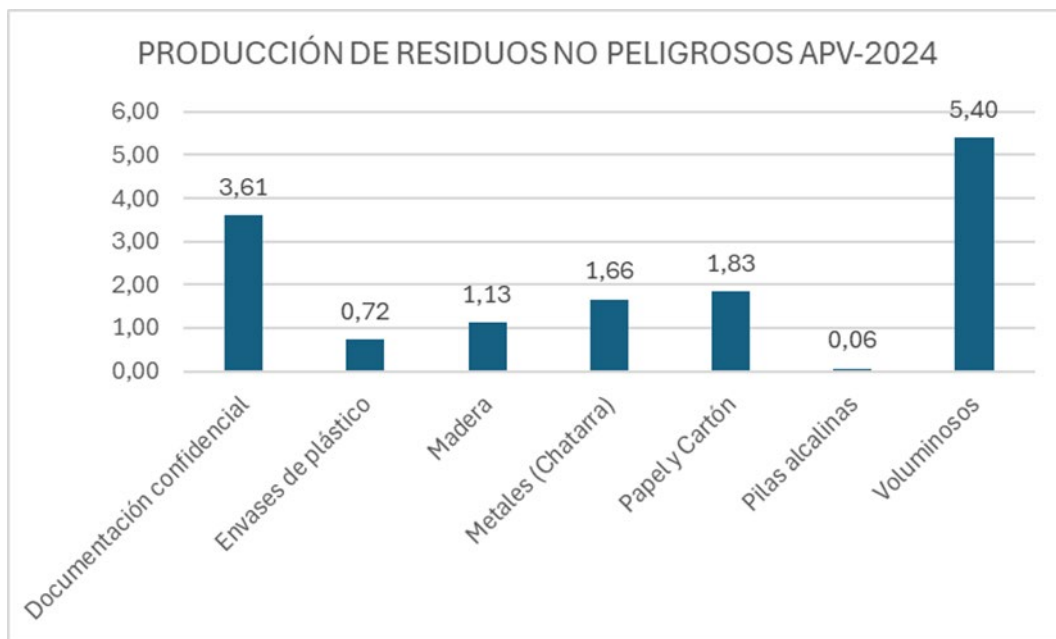


Gráfico 3.



Durante el ejercicio 2024 se ha registrado un ligero incremento en la generación de residuos peligrosos, alcanzándose una producción total de 3,93 toneladas. Los grupos con mayor volumen corresponden a los Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEEs) y a los Envases de plástico contaminado.

En relación con los RAEEs, se observa un aumento respecto a 2023, pasando de 0,9 toneladas a 1,84 toneladas en 2024. Por el contrario, la generación de envases de plástico contaminado ha experimentado una reducción en el mismo periodo, descendiendo de 1,40 toneladas en 2023 a 0,98 toneladas en 2024.

En cuanto a los residuos no peligrosos, la producción total en 2024 ha alcanzado las 14,40 toneladas. Tal como se muestra en el gráfico 3, los principales tipos de residuos no peligrosos generados por la APV corresponden a los Residuos Voluminosos y a la Documentación Confidencial, con 5,40 y 3,61 toneladas respectivamente.

La comparación con los datos de 2023 pone de manifiesto un incremento en la generación de ambos tipos de residuos, reflejando la evolución de las actividades desarrolladas durante el ejercicio y el esfuerzo continuo por garantizar una gestión adecuada y sostenible de todos los flujos de residuos.

6.1.2 PROCEDENTES DEL RECINTO PORTUARIOO

Las empresas ubicadas dentro de los recintos portuarios de esta Autoridad Portuaria de Valencia tienen la obligación de gestionar adecuadamente los residuos que generen en sus instalaciones.

Con el fin de favorecer una gestión adecuada de los residuos en las empresas de los recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandía, en el año 2003 se puso en marcha un Centro de Transferencia de Residuos (CTR) en el Puerto de Valencia, para la recogida y almacenamiento de los residuos

generados en las instalaciones portuarias y por la APV. Estos residuos se almacenan en el CTR para posteriormente transportarlos hasta plantas de tratamiento final donde serán reutilizados, reciclados, valorizados o eliminados, respetando en todo caso la Jerarquía de residuos establecida en el artículo 8 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

Con el CTR:

- Se facilita la recogida y gestión de los residuos generados en los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía.
- Se facilitan los trámites administrativos asociados a la retirada y gestión de los residuos.
- Se contribuye a mantener un recinto portuario en armonía con su entorno, evitando el abandono o vertido incontrolado de residuos.

El CTR del Puerto de Valencia, se encuentra ubicado en el Muelle de la Xitá, con una superficie total de 3.235,18 m², de los cuales 2.400 m² se utilizan para el almacenamiento de los residuos previo a su traslado para su gestión final. Este centro dispone de una báscula de pesaje calibrada y un vehículo autorizado para el transporte de mercancías peligrosas



Las empresas ubicadas en los recintos portuarios gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia tienen a su disposición, por tanto, una instalación donde es posible gestionar los residuos de una forma cómoda y flexible, de acuerdo con la legislación vigente.

Los residuos que se producen directa o indirectamente por la APV son transportados al CTR hasta que se realice el traslado a una planta de tratamiento final.



Detalle de un tráiler cargado para el traslado de los residuos hasta planta de destino final.

Detalle de trabajos de carga de los recipientes que contienen RP's al tráiler que posteriormente será descargado en una planta de destino final.

Para el caso de los residuos que la APV se hace cargo o bien porque aparecen de forma fortuita o bien de forma controlada, en los recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandía, la APV cumple la figura de Poseedor con los números de inscripción POS363, POS365 y POS364 respectivamente.

Los residuos que se producen en los recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandía, se clasifican en dos epígrafes:

- Aquellos **residuos que se producen de forma controlada** y se depositan en contenedores instalados en los recintos, o residuos que han sido generados a consecuencia de limpiezas puntuales en las que se podrían producir residuos voluminosos, inertes, escombros, etc.
- Aquellos **que se generan de forma fortuita** a consecuencia de derrames producidos por accidentes de tráfico, residuos que pudieran aparecer arrastrados a través del mar (como maderas, boyas u otros restos de señalización marítima), residuos procedentes de actuaciones ante emergencias de contaminación marítima, residuos abandonados en el recinto, etc.

Con respecto al volumen total de residuos que se produjeron en los tres recintos portuarios en 2024 y que fueron gestionados por la APV, resaltar que se gestionó un total de 24,76 t, desglosados de la siguiente forma:

- Residuos controlados: un total de 3,42 t, correspondiendo a residuos no peligrosos en su totalidad.
- Residuos de origen fortuito: se generó un total de 21,34 t, cantidad que se desglosa en 3,41 t de residuos no peligrosos y 17,93 t de residuos peligrosos.

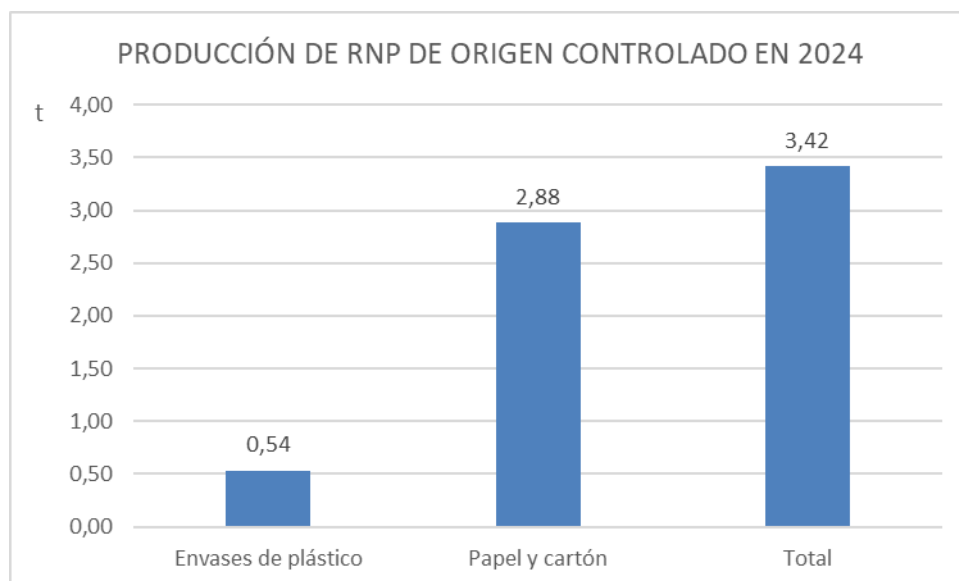
Como conclusión, resaltar que la APV se ha hecho responsable directa e indirectamente (mediante la figura de Productor o Poseedor) de un total de 43,09 t de residuos en 2024. En concreto, se han gestionado 21,86 t de residuos peligrosos y 21,23 t de residuos no peligrosos en 2024.

Residuos generados en los recintos portuarios de Origen Controlado

A continuación, los residuos cuyo volumen ha sido mayor durante el ejercicio 2024 ha sido el “Papel/cartón” en el epígrafe de residuos no peligrosos, ya que como se ha mencionado previamente, no se produjeron residuos peligrosos, con una producción de 2,88 t.

El origen del epígrafe “papel/cartón” se debe al papel y cartón que se deposita en los contenedores que se encuentran instalados en distintos puntos de los recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandía específicamente para ello.

Gráfico 4.



Residuos generados en los recintos portuarios de Origen Fortuito

Para el caso de los residuos que han sido generados de manera fortuita, como se puede observar en los gráficos 5 y 6, dentro del epígrafe de residuos no peligrosos, resaltan los “Residuos Flotantes”, con una cifra de producción de 2,86 t, y dentro de los residuos peligrosos los “Tierras contaminadas”, con una cifra de producción de 9,21 t.

Los “Residuos Flotantes” se producen a consecuencia del servicio de limpieza del espejo del agua del puerto de Valencia que se realiza con la embarcación LIMPIAMAR III, así como durante las labores de limpieza que se realizan en el antiguo cauce del río Turia. En 2024 se aprecia un descenso en la producción de estos residuos con respecto al ejercicio 2023.

Con respecto al epígrafe de “Tierras contaminadas”, resaltar que este residuo se suele producir debido a la limpieza de los derrames producidos en tierra a consecuencia de accidentes de tráfico en los tres recintos portuarios, vertidos de aguas de sentina al mar, etc. En 2024, este volumen de residuos se ha visto incrementado ligeramente con respecto al ejercicio 2023.

Gráfico 5.

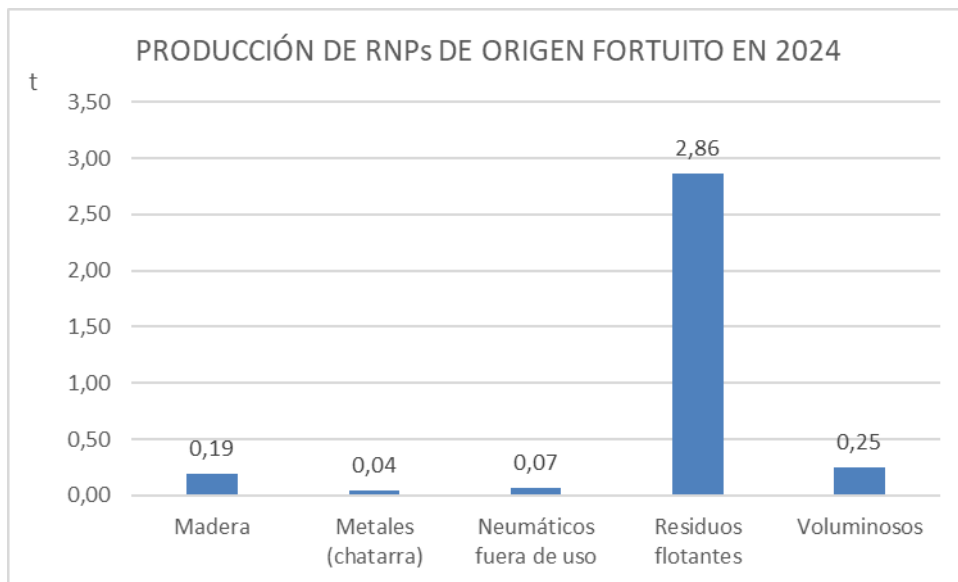
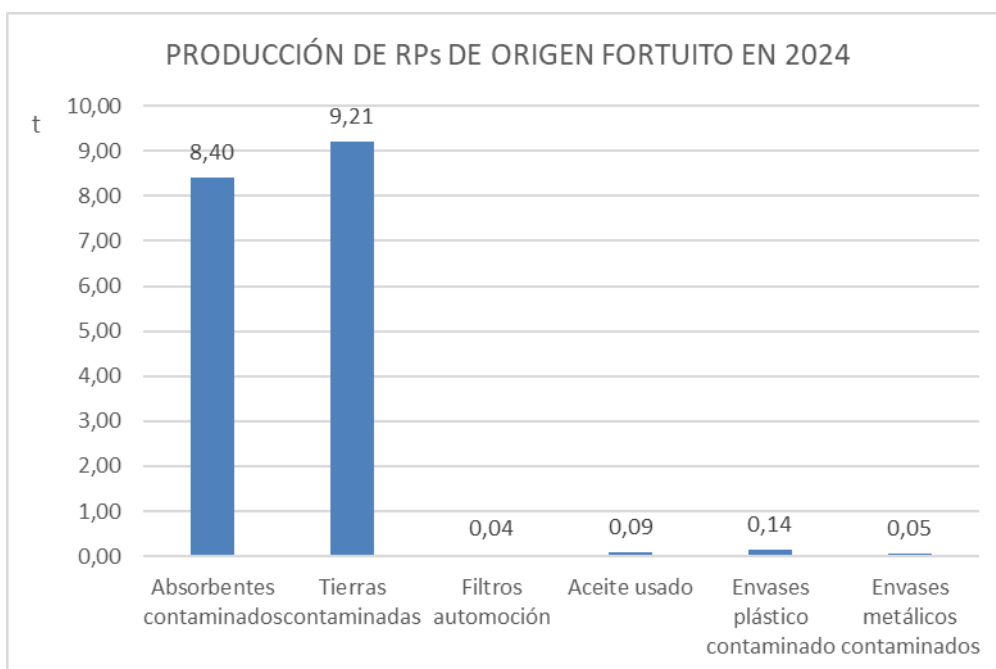


Gráfico 6



6.1.3 PROCEDENTES DE LOS BUQUES

El Convenio Internacional Marpol 73/78 para prevenir la contaminación marina por los buques, es una de las herramientas auspiciadas por la OMI para dicha prevención. Contiene seis anexos que incluyen reglas detalladas relativas a las diversas fuentes de contaminación. Así:

Anexo I – Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.

Anexo II – Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas a granel.

Anexo III – Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.

Anexo IV – Reglas para prevenir la contaminación por aguas sucias de los buques.

Anexo V – Reglas para prevenir la contaminación por desechos y basuras.

Anexo VI – Regla para prevenir la contaminación atmosférica por los buques

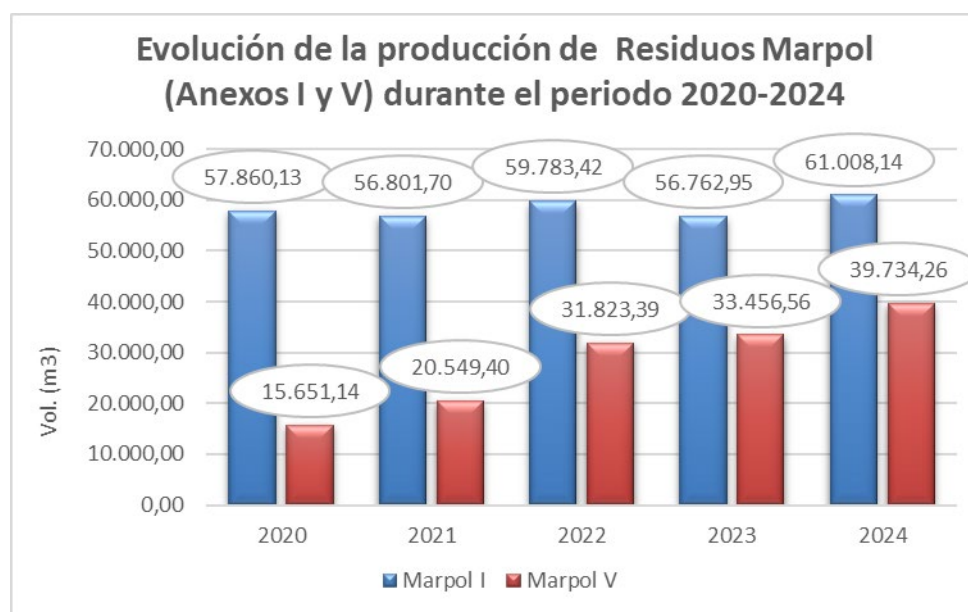
El Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga, establece la obligatoriedad para todos los buques que atraquen en los Puertos de Sagunto, Valencia y Gandía, de entregar los residuos sujetos al Convenio Marpol a una instalación Marpol autorizada, salvo las excepciones que en el mismo se regulan.

Para dar cumplimiento al artículo 132 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la APV cobra una tarifa fija a los buques que atracan en puerto, hagan uso o no del servicio de recepción de desechos. Con esta medida, se evitan todos los vertidos al mar, pues los buques pueden descargar todos los residuos comprendidos en el Convenio Marpol que necesiten.

El volumen de residuos Marpol que han sido gestionados durante el ejercicio 2024 en los tres puertos, ha sido de 61.008,14 m³ de Marpol I y 39.734,26 m³ de Marpol V, lo que supone un total de 100.742,40 t.

A continuación, se adjunta el gráfico 7 donde se puede observar la evolución de la producción de residuos Marpol I y Marpol V durante el periodo comprendido entre 2020 y 2024, ambos incluidos.

Gráfico 7



	2024			
	MARPOL I	MARPOL IV	MARPOL V	MARPOL VI
VALENCIA	56.786,16	122,02	37.430,60	1.862,80
SAGUNTO	4.049,56	67,3	2.260,18	33,50
GANDÍA	172,42	0	43,48	0
Total	61.008,14	189,32	39.734,26	1.896,30

6.2 CONTROL DE CALIDAD DEL AIRE

6.2.1 CALIDAD DEL AIRE EN LOS RECINTOS PORTUARIOS

La Autoridad Portuaria de Valencia realiza una labor de vigilancia y control de los diversos parámetros que intervienen en la calidad medioambiental de su entorno. En este sentido, la vigilancia de la calidad del aire es uno de los objetivos que el departamento de Medio Ambiente se ha marcado como prioritario. Para llevar a cabo esta vigilancia, la Autoridad Portuaria de Valencia cuenta con una red de instrumentación y monitorización que suministra, de forma continuada, datos de calidad del aire que nos permiten analizar y categorizar el estado del mismo, según la Orden TEC/3561/2019, por la que se aprobó el Índice Nacional de Calidad del Aire y la modificación posterior del Anexo de dicha Orden, según la Resolución de 2 de septiembre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

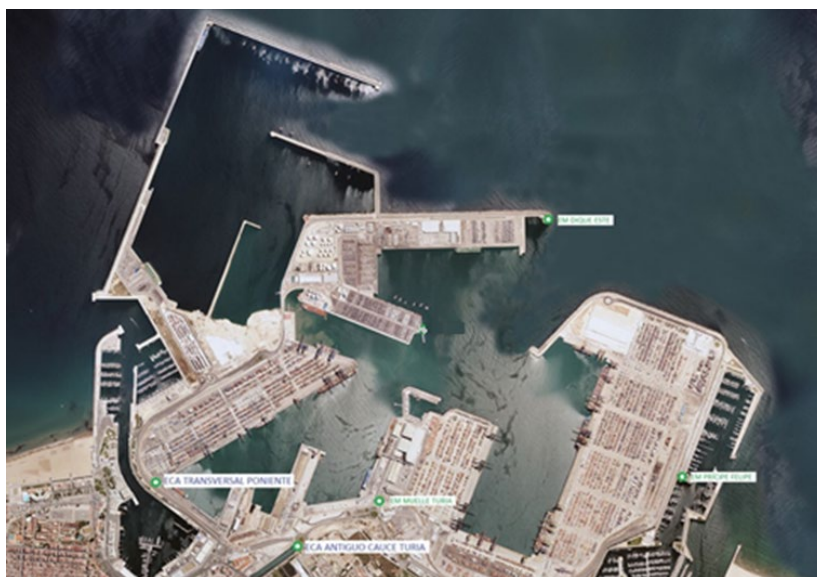
Se realiza un control y seguimiento de las concentraciones de los diversos contaminantes que influyen en la calidad del aire en el recinto portuario, como son las partículas (medidas en concentraciones de partículas PM10, PM2.5 y PM1), dióxido de azufre, monóxido y dióxido de nitrógeno, monóxido de carbono y ozono.

Asimismo, se registran datos meteorológicos mediante una red de ocho estaciones meteorológicas dispuestas en lugares significativos de los recintos portuarios, cinco de ellas en el puerto de Valencia, dos en el puerto de Sagunto y una en el puerto de Gandía.

A continuación, se muestran las diferentes ubicaciones estratégicas de estos equipos de control:

- Estaciones Meteorológicas, (EM)
- Estaciones de Control Ambiental, (ECA)

Puerto de Valencia



Plano de ubicación estratégica de los diferentes equipos que conforman la red de calidad del aire en el puerto de Valencia

El puerto de Valencia dispone de dos estaciones de control de calidad del aire, en adelante ECA, con sensores meteorológicos y analizadores para mediciones de diversos contaminantes. La ubicación de estas estaciones se designó siguiendo el estudio realizado por el CEAM (Centro de Estudios Ambientales del Mediterráneo), en el Transversal de Poniente y en el antiguo cauce del río Turia, colindando con el barrio de Nazaret. Dichas ubicaciones, en la interfaz puerto-ciudad, nos permiten conocer la evolución de los contaminantes y su posible influencia en área comprendida entre el puerto y la ciudad, lo que posibilita anticiparse a la hora de encontrar soluciones a posibles episodios de contaminación atmosférica.

Todos los equipos de las Estaciones de Control Ambiental (ECA) disponen de un plan de mantenimiento y validación de datos periódico que asegura la obtención de datos correctos. Dichos datos son validados y publicados en la página web de la Consellería de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio de la Generalitat Valenciana y en la página web de la Autoridad Portuaria.

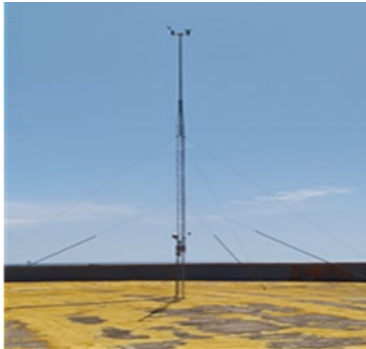


ECA Cauce Turia



ECA Transversal Poniente

Respecto a la meteorología, el puerto de Valencia dispone de cinco estaciones meteorológicas, en adelante EM, dos más ubicadas en las ECAs y tres más repartidas en diferentes puntos estratégicos del puerto, que facilitan información para la toma de decisiones operativas.

			
Estación Meteorológica Dique del Este	Anemoveleta en torre Dique del Este a 38 metros	Estación Meteorológica Príncipe Felipe	Estación Meteorológica Muelle Turia

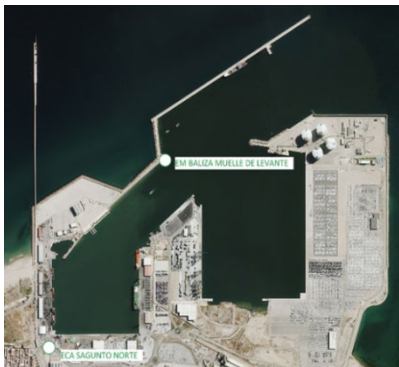
Puertos de Sagunto y Gandía

En el puerto de Sagunto se dispone de una ECA, en la interfaz puerto-población, con diferentes analizadores de contaminantes y partículas. Además, se dispone de dos estaciones meteorológicas, una ubicada en la misma ECA y otra en una ubicación estratégica para la toma de decisiones operativas portuarias.

En el puerto de Gandía se dispone de una estación meteorológica que sirve de ayuda a las operaciones portuarias.

A continuación, se muestran las ubicaciones y de los mismos equipos de control ambiental de los puertos de Sagunto y Gandía:

Puerto de Sagunto



Puerto de Gandía



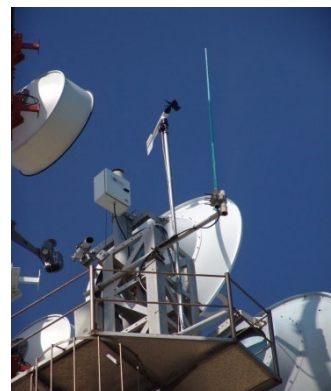
ECA Sagunto Norte



Estación Meteorológica Baliza
Muelle de Levante Sagunto



Estación Meteorológica
Muelle Serpis Gandía



6.2.2 CALIDAD DEL AIRE EN EL RECINTO PORTUARIO

Numerosos estudios epidemiológicos han demostrado la existencia de efectos adversos para la salud de la exposición, puntual o prolongada, a niveles elevados de material particulado atmosférico. Los más recientes apuntan hacia las partículas de menor diámetro como las causantes de las mayores afecciones respiratorias. De ahí que se haya puesto de manifiesto la necesidad de llevar a cabo un control de la contaminación atmosférica por material particulado, no solo de partículas PM10, sino también de PM2.5 y PM1.

La APV, además de medir la calidad del aire dentro del recinto portuario, pone en marcha diversas medidas para controlar las operaciones que pudieran tener algún impacto sobre la calidad del aire. Entre estas medidas cabe destacar el control sobre las variables de dirección y velocidad del viento. Dicho control establece que, cuando se sobrepasan determinados valores de intensidad y duración de viento, se suspendan las operaciones de carga, descarga o manipulación de materiales pulverulentos, todo ello a través de la red de control de la calidad del aire y supervisado por el Centro de Control de Emergencias de la APV. Durante el 2023 se ha instalado un segundo sensor de dirección y velocidad de viento, a 38 metros de altura, en la ubicación de Dique del Este para mejorar dicho control.

Otra de las mejoras para reducir los impactos negativos de las emisiones de partículas ha sido en la construcción de barreras físicas que minimizan el movimiento de las partículas en la zona de manipulación de graneles de los puertos de Valencia y Sagunto. En Sagunto, adicionalmente, ha finalizado la construcción de una terminal de graneles con espacios cerrados que minimizan las emisiones de material particulado en el muelle Noreste.

Además de estas medidas, la APV exige la inclusión de medidas de minimización de emisiones de partículas para distintas operaciones que se realizan en los recintos de la APV, tales como la limpieza de las zonas comunes y espacios concesionados, mantenimiento de los equipos, buenas prácticas en manipulación, determinación de la altura máxima de las parvas en el caso de almacenamiento de graneles, etc.

El seguimiento y control de estas concentraciones se ha realizado según los límites de referencia exigidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, y que se resumen a continuación.

CONTAMINANTE	VALOR LÍMITE / VALOR OBJETIVO/UMBRAL DE ALERTA	VALOR	PERIODO PROMEDIO	
SO₂	Valor límite horario	350 µg/m ³	1 hora	No podrá superarse en más de 24 ocasiones/año
	Valor límite diario	125 µg/m ³	24 horas	No podrá superarse en más de 3 ocasiones/año
	Umbral de Alerta	500 µg/m ³	1 hora	(1)
NO₂	Valor límite horario	200 µg/m ³	1 hora	No podrá superarse en más de 18 ocasiones/año
	Valor límite anual	40 µg/m ³	1 año	
PM₁₀	Valor límite diario	50 µg/m ³	24 horas	No podrá superarse en más de 35 ocasiones/año
	Valor límite anual	40 µg/m ³	1 año	
PM_{2,5}	Valor límite anual	20 µg/m ³	1 año	
CO	Valor límite	10 mg/m ³	Max. Diaria de media móviles octohorarias	
O₃	Valor objetivo	120 µg/m ³	Max. Diaria de media móviles octohorarias	No podrá superarse en más de 25 ocasiones/año en promedio de 3 años
	Umbral de información	180 µg/m ³	1 hora	
	Umbral de alerta	240 µg/m ³	1 hora	Durante 3 horas consecutivas

(1) Se considerará superado cuando durante tres horas consecutivas se exceda dicho valor cada hora, en lugares representativos de la calidad del aire en un área de, como mínimo, 100 km² o en una zona o aglomeración entera, tomando la superficie que sea menor.

Evaluación de los resultados obtenidos en 2024 según los valores de normativos de referencia

La Autoridad Portuaria de Valencia viene realizando un informe mensual de los datos, evaluando las tendencias con el fin de identificar las posibles causas que los generan. El procedimiento se basa en calcular, según los registros de datos validados, los valores cuyos límites están legislados según la normativa de referencia. En algunos casos se establecen número de superaciones máximo o valores límites medio según un periodo de tiempo (mensual, anual, diario, octohorario, etc.).

Los índices atmosféricos registrados durante el año 2024 fueron los siguientes:

Número de superaciones de los niveles de concentración de dióxido de azufre (SO₂)

SO ₂ (Dióxido de azufre)		2024
	Media diaria Nº Sup de 125 µg/m ³ (< 3 superaciones/año)	Media horaria Nº Sup 350 µg/m ³ (< 24 superaciones/año)
ECA Transversal Poniente	0 superaciones	0 superaciones
ECA Cauce Turia	0 superaciones	0 superaciones

Valor máximo diario de las medias móviles octohorarias de los niveles de concentración de monóxido de carbono (CO)

CO (Monóxido de carbono)		2024
	Valor límite de la máxima diaria de las medias móviles octohorarias	
ECA Transversal Poniente	No se supera el valor límite en ningún caso	
ECA Cauce Turia	No se supera el valor límite en ningún caso	
ECA Sagunto Norte	No se supera el valor límite en ningún caso	

Número de superaciones y Valor medio anual de los niveles de concentración de dióxido de nitrógeno (NO₂)

NO ₂ (Dióxido de nitrógeno)		2024
	Media horaria Nº Sup de 200 µg/m ³ (< 18 superaciones/ año)	Media anual Valor límite 40 µg/m ³
ECA Transversal Poniente	0 superaciones	20
ECA Cauce Turia	0 superaciones	24
ECA Sagunto Norte	0 superaciones	15

Número de superaciones de los niveles de concentración de Ozono (O₃)

O ₃ (Ozono)		2024	
	Máxima diaria de las medias móviles octohorarias Nº Sup 120 µg/m ³ Valor objetivo (< 25 superaciones/año)	Media horaria Nº Sup 180µg/m ³ Umbral información de la población	Media horaria Nº Sup de 240µg/m ³ Umbral de alerta de la población

ECA Transversal Poniente	0 superaciones	0 superaciones	0 superaciones
ECA Cauce Turia	0 superaciones	0 superaciones	0 superaciones
ECA Sagunto Norte	7 superaciones	0 superaciones	0 superaciones

<i>Número de superaciones y Valor medio anual de los niveles de concentración de Partículas PM₁₀</i>			
PM ₁₀ (Partículas <10 µm)		2024	
	Media diaria Nº Sup 50 µg/m³ sin descuento (< 35 superaciones/año)	Media diaria Nº Sup 50 µg/m³ tras descuento (< 35 superaciones/año)	Media Anual Valor límite 40 µg/m³
ECA Transversal Poniente	4 superaciones	2 superaciones	17
ECA Cauce Turia	15 superaciones	7 superaciones	22

<i>Valor medio de los niveles de concentración de PM_{2.5}</i>	
PM _{2.5} (Partículas <2.5 µm)	
	2024
	Media Anual Valor límite 20 µg/m³
ECA Transversal Poniente	8
ECA Cauce Turia	10

Conclusiones Resultados Calidad del Aire

Tras el análisis de datos correspondientes al año 2024 (Enero – Diciembre) y la evaluación de estos con respecto a los valores límites aplicables según el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, se obtienen las siguientes conclusiones:

▪ **Dióxido de azufre (SO₂) y monóxido de carbono (CO):**

No se han producido superaciones de los valores límite u objetivos fijados para ninguno de estos contaminantes en ninguna de las estaciones de la red de APV, siendo los valores medidos muy alejados de los mismos.

▪ **Dióxido de Nitrógeno (NO₂):**

No se ha producido ninguna superación de los valores límite y umbral de alerta en ninguna de las estaciones.

▪ **Ozono (O₃):**

Con respecto al ozono la legislación establece diferentes umbrales de información y alerta, así como un valor objetivo para la protección de la salud humana y la vegetación. En este orden,

durante el año 2024 no se han visto superados ninguno de los umbrales mencionados, de información y alerta, fijados en 180 y 240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, respectivamente.

En cuanto al valor objetivo a largo plazo para la protección de la salud humana, fijado en la legislación en 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, el cual no debe ser superado en más de 25 ocasiones por año, como promedio de 3 años, se puede afirmar que, solo se ha superado en 7 ocasiones en la estación de Sagunto Norte, por lo que durante el año 2024 no se supera este requisito como promedio de 3 años, ni tampoco considerando 2024 de forma aislada.

■ **Partículas en suspensión (PM_{10}) y ($\text{PM}_{2.5}$):**

Con respecto al valor límite diario de PM_{10} , el número de superaciones está muy por debajo de las 35 superaciones fijadas en la normativa. Con respecto a la media anual tampoco se ha superado el valor límite en ninguna estación.

En cuanto a la fracción $\text{PM}_{2.5}$, no se han producido superaciones de los valores límite u objetivos fijados por el RD 102/2011.

En resumen, durante el año 2024, los datos registrados han cumplido los valores límite de calidad del aire definidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Por último, se ha calculado, para el mismo ejercicio 2024, los valores medios anuales de todos los parámetros mencionados, los cuales se exponen de forma conjunta con otras estaciones próximas del municipio de Valencia en el siguiente apartado.

6.2.3 CONCENTRACIONES AMBIENTALES EN EL ENTORNO DEL PUERTO DE VALENCIA

Con objeto de evaluar los resultados obtenidos en el recinto portuario, se han recogido los datos de las mediciones que se vienen realizando en la ciudad de Valencia por la Conselleria de Medio Ambiente, Infraestructuras y Territorio. Los datos estadísticos que se muestran en la siguiente tabla se han obtenido de la información contenida en la página web de la citada Conselleria.

Valores medios anuales de la ciudad de Valencia:

ESTACIÓN	SO ₂ $\mu\text{g}/\text{m}^3$	NO ₂ $\mu\text{g}/\text{m}^3$	O ₃ $\mu\text{g}/\text{m}^3$	CO mg/m^3	PM ₁₀ $\mu\text{g}/\text{m}^3$	PM _{2.5} $\mu\text{g}/\text{m}^3$	PM ₁ $\mu\text{g}/\text{m}^3$
AVDA. FRANCIA	3	14	52	0,2	17	10	-
BULEVARD SUR	3	14	51	-	-	-	-
MOLÍ DEL SOL	4	16	51	0,1	12	10	5
PISTA DE SILLA	4	19	48	0,2	15	6	-
POLITÉCNICO	3	11	51	-	17	11	-

VIVEROS	3	18	58	-	-	-	-
CENTRE	-	20	-	-	27	12	-

Valores medios anuales del municipio de Sagunto, en sus tres estaciones exteriores al recinto portuario:

ESTACIÓN	SO2 µg/m³	NO2 µg/m³	O3 µg/m³	CO mg/m³	PM10 µg/m³	PM2.5 µg/m³	PM1µg/m³
SAGUNT PORT	3	13	65	0,1	8	6	3
SAGUNT NORD	-	7	62	-	-	-	-
SAGUNT CEA	4	6	58	0,1	15	7	-

Los valores medios anuales, a partir de media horarias, obtenidos por las estaciones de la red APV, son:

ESTACIÓN	SO2 µg/m³	NO2 µg/m³	O3 µg/m³	CO mg/m³	PM10 µg/m³	PM2.5 µg/m³	PM1µg/m³ µg/m³
ECA Transversal Poniente	3	20	49	0,2	17	8	5
ECA Cauce Turia	4	24	48	0,1	22	10	7
ECA Sagunto Norte	-	15	62	0,2	-	-	-

La evaluación ambiental realizada según la normativa indica que todos los parámetros se encuentran por debajo del nivel “umbral inferior de evaluación”, por debajo del cual sería posible limitarse al empleo de técnicas de modelización para evaluar la calidad del aire.

En aquellos casos donde están definidos umbral de alerta y/o umbral de información, para la media horaria, no se han registrado medias horarias que superen dichos umbrales, como es el caso del dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y ozono troposférico.

En general, los parámetros de las estaciones de la Red de la Autoridad Portuaria de Valencia se encuentran dentro de la normalidad y en consonancia con el resto de las estaciones automáticas próximas de la ciudad de Valencia y del entorno de Sagunto. Adicionalmente, cabe destacar la igualdad de valores entre las dos ECA's del puerto de Valencia en casi todos los parámetros.

En resumen, se concluye que, durante el año 2024, en las estaciones de la Autoridad Portuaria de Valencia los resultados obtenidos han cumplido los valores límite de calidad del aire definidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

6.2.4 DATOS REGISTRADOS EN LAS ESTACIONES METEOROLOGICAS

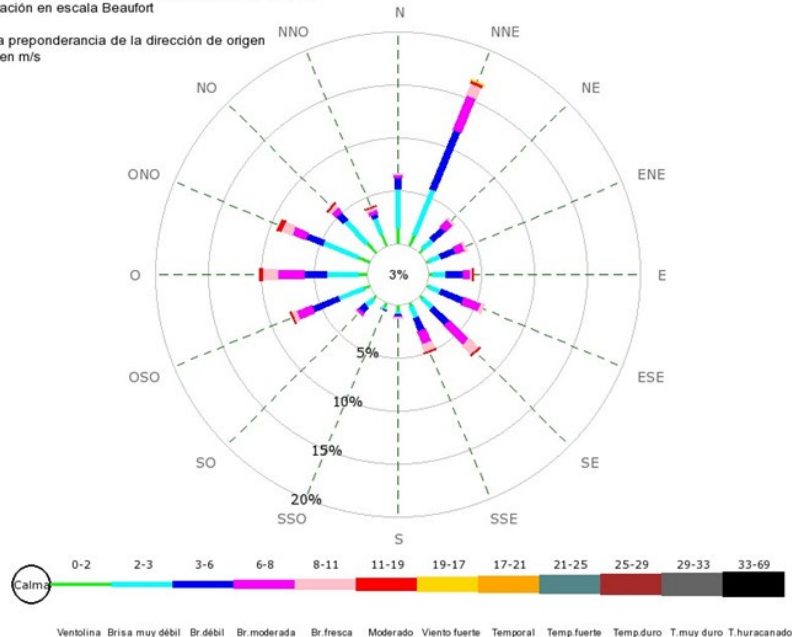
Valores estadísticos mensuales, a partir de medias diarias, de la estación meteorológica EM VALENCIA DIQUE ESTE – Año 2024

	VV (m/s)				LL (l/m ²)	
	Muestras	Media	Máx.	Mín.	Muestras	Acumulado
Ene	31	3.4	6.1	1.1	31	8.0
Feb	29	3.5	7.1	0.7	29	6.0
Mar	31	3.7	8.1	1.4	31	16.2
Abr	30	3.2	6.0	1.6	30	4.0
May	31	3.3	6.6	1.6	31	3.6
Jun	30	3.3	5.8	1.7	30	26.0
Jul	27	2.7	3.8	1.8	27	13.6
Ago	31	2.6	3.6	1.6	31	0.6
Sept	30	3.5	6.6	2.1	30	91.8
Oct	31	3.5	6.8	1.8	31	85.0
Nov	30	3.0	6.6	1.4	30	19.6
Dic	31	3.1	6.5	1.3	31	36.0
TOTAL					310.4	

Rosa de vientos –EM VALENCIA DIQUE ESTE – Año 2024

Realizado con 52634 datos en el período 01/01/2024 al 31/12/2024
Datos 10-minutales en bind #3791 diqueeste.vv.apv (m/s)
Datos 10-minutales en bind #1632 diqueeste.dd.apv (grados)
Representación en escala Beaufort

% indica la preponderancia de la dirección de origen
Unidades en m/s



Valores estadísticos mensuales, a partir de medias diarias, de la estación meteorológica EM VALENCIA DIQUE ESTE 2
– Año 2024

	VV (m/s)			
	Muestras	Media	Máx.	Mín.
Ene	31	4.2	7.8	1.4
Feb	29	4.3	8.8	1.1
Mar	31	4.8	10.1	1.9
Abr	30	4.1	7.0	2.3
May	31	4.7	8.2	2.5
Jun	30	4.6	7.0	2.7
Jul	31	3.9	5.3	2.4
Ago	31	3.8	5.8	2.2
Sept	30	4.4	8.0	2.9
Oct	31	4.7	15.5	1.9
Nov	30	4.1	10.1	1.8
Dic	31	3.7	8.0	1.5

Rosa de vientos – EM VALENCIA DIQUE ESTE 2 (a 38 metros) – Año 2024

Preponderancia de la dirección de origen en m/s

3%
5%
10%
15%

0-2 2-3 3-6 6-8 8-11 11-19 19-17 17-21 21-25 25-29 29-33 33-69

Calm

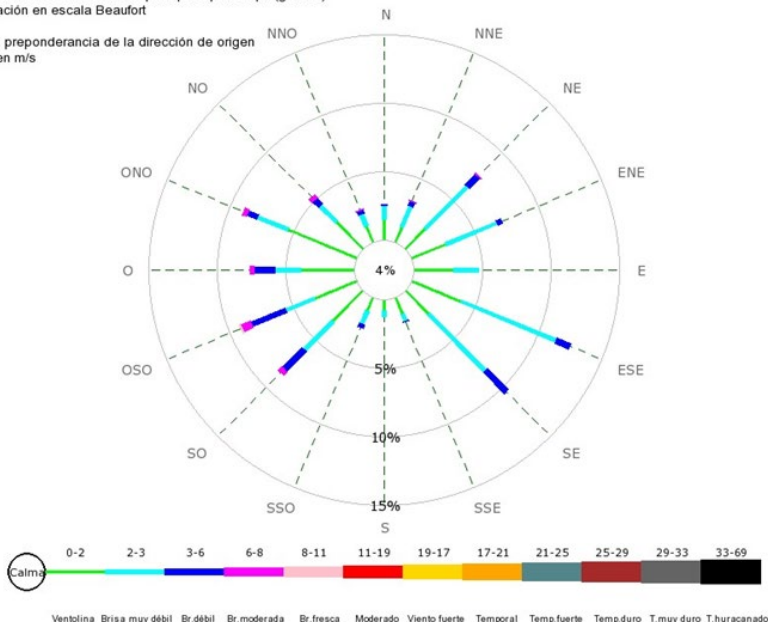
Ventolina Brisa muy débil Br débil Br moderada Br fresca Moderado Viento fuerte Temporal Temp fuerte Temp.duro T.muy duro T.huracanado

	VV (m/s)				TMP (°C)				HR (%)				RS (w/m²)				LL (l/m²)	
	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Acumulado
Ene	31	2.29	4.28	0.87	31	14.5	20.3	10.2	31	74	95	40	31	76	118	14	31	0.8
Feb	28	2.39	5.15	0.63	28	14.6	12.0	18.4	28	71	98	42	28	120	174	49	28	0.0
Mar	31	2.55	5.23	1.07	31	14.5	17.4	11.4	31	71	100	38	31	156	226	44	31	17.6
Abr	30	2.10	4.07	1.23	30	16.6	19.8	14.5	30	69	90	44	30	244	296	71	30	5.0
May	31	2.22	4.63	1.45	31	19.7	17.0	22.7	31	71	43	85	31	294	334	143	31	3.6
Jun	30	2.18	4.03	1.48	30	23.0	25.6	18.9	30	76	58	87	30	294	346	123	30	23.6
Jul	31	1.88	2.21	1.34	31	26.3	28.0	23.5	31	78	86	66	31	304	342	249	31	14.6
Ago	31	1.76	2.27	1.25	31	27.0	28.0	25.2	31	76	83	60	31	262	303	155	31	0.4
Sept	30	2.13	4.49	1.52	30	23.2	26.7	20.3	30	71	95	47	30	198	260	62	30	97.4
Oct	30	2.20	4.03	1.14	30	20.5	25.2	13.8	30	75	97	51	30	152	220	50	30	100.0
Nov	30	1.98	4.61	1.13	30	17.1	19.5	14.2	30	83	94	62	30	99	140	18	30	24.8
Dic	31	1.98	5.36	0.93	31	12.9	17.9	9.9	31	72	94	41	31	88	113	24	31	45.2
TOTAL																	333.0	

Rosa de vientos – EM VALENCIA PRINCIPE FELIPE – Año 2024

Realizado con 52569 datos en el período 01/01/2024 al 31/12/2024
 Datos 10-minutales en bind #1642 principifelipe.vv.apv (m/s)
 Datos 10-minutales en bind #1643 principifelipe.dd.apv (grados)
 Representación en escala Beaufort

% indica la preponderancia de la dirección de origen
 Unidades en m/s



Valores estadísticos mensuales, a partir de medias diarias, de la estación meteorológica EM TURIA Año 2024

	VV (m/s)				PRB (mb)			
	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.
Ene	31	2.20	4.49	0.73	31	1019	1032	1001
Feb	29	2.32	4.88	0.65	29	1015	1030	992
Mar	31	2.53	5.70	1.20	31	1009	1022	992
Abr	30	2.11	3.93	1.18	30	1015	1028	1002
May	31	2.44	4.70	1.59	31	1012	1018	1003
Jun	30	2.40	4.08	1.51	30	1012	1017	1005
Jul	31	2.21	3.05	1.53	31	1012	1017	1007
Ago	31	2.17	2.93	1.51	31	1012	1016	1008
Sep	30	2.26	4.65	1.45	30	1012	1021	1004
Oct	31	2.41	7.75	1.10	31	1013	1025	1004
Nov	26	1.92	4.41	0.95	26	1019	1025	1011
Dic	31	1.97	5.08	0.84	31	1024	1037	1014

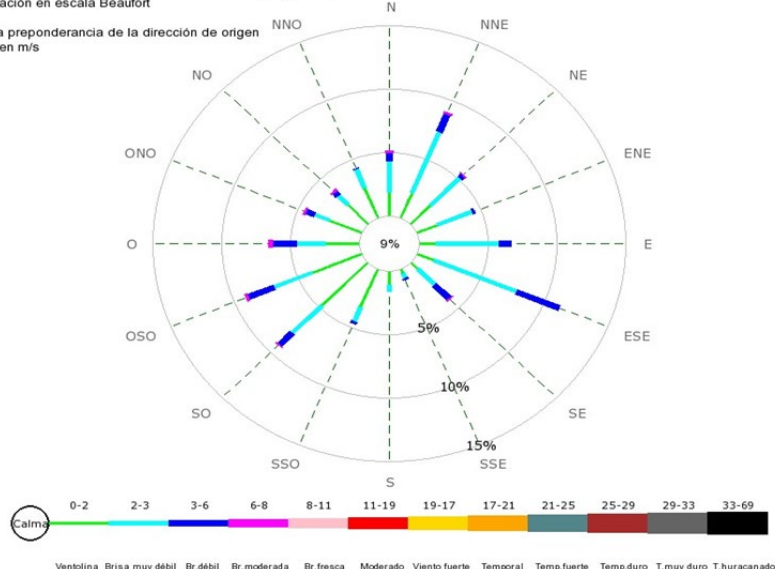
	VV (m/s)				TMP (°C)				HR (%)				RS (w/m²)				PRB (mb)				LL (l/m²)	
	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Acumulado
Ene	31	2.3	4.4	0.7	31	13.6	19.9	9.3	31	63	85	32	31	87	138	14	31	1022	1037	1005	31	11.6
Feb	29	2.5	5.0	0.8	29	14.2	17.9	11.5	29	60	89	37	29	135	202	58	29	1019	1034	996	29	8.6
Mar	31	2.8	5.7	1.2	31	14.6	17.8	11.5	31	64	93	31	31	169	235	49	31	1012	1024	994	31	21.4
Abr	27	2.2	4.2	1.4	30	16.7	20.3	14.5	30	61	84	38	30	258	324	73	30	1018	1032	1004	30	12.0
May	31	2.7	4.6	1.7	31	19.9	22.6	17.7	31	64	81	35	31	297	336	147	31	1015	1022	1006	31	2.8
Jun	30	2.5	4.1	1.8	30	23.2	26.8	19.1	30	71	83	50	30	294	345	114	30	1016	1021	1008	30	34.8
Jul	31	2.3	3.0	1.6	31	26.5	28.9	23.7	31	74	83	57	31	313	343	254	31	1017	1021	1011	31	11.4
Ago	31	2.2	3.3	1.5	31	27.6	28.5	26.0	31	72	80	56	31	272	311	166	31	1016	1020	1012	31	0.6
Sept	30	2.4	4.8	1.7	30	23.9	28.3	20.9	30	65	89	41	30	200	268	56	30	1016	1025	1008	30	106.8
Oct	29	2.4	4.3	1.2	29	21.1	26.5	14.2	29	67	92	45	29	155	224	56	29	1017	1029	1007	29	89.4
Nov	30	2.3	5.0	1.2	30	17.5	20.2	14.8	30	76	89	53	30	98	136	21	30	1023	1029	1014	30	16.0
Dic	31	2.4	4.3	1.0	31	13.3	18.8	10.4	31	62	85	35	31	89	115	26	31	1028	1040	1016	31	38.2
TOTAL																					353.6	

	VV (m/s)				TMP (°C)				HR (%)				RS (w/m²)				PRB (mb)				LL (l/m²)	
	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Acumulado
Ene	28	1.94	3.61	0.41	28	13.7	20.4	9.0	28	65	86	34	28	86	136	14	28	1025	1037	1008	28	10.0
Feb	29	2.00	4.34	0.52	29	29.0	18.1	11.2	29	64	94	39	29	1016	1035	994	29	1016	1035	994	29	8.4
Mar	31	2.29	4.77	1.01	31	14.7	18.3	11.4	31	70	100	32	31	176	245	52	31	1011	1025	994	31	20.4
Abr	30	2.10	3.33	1.30	30	16.8	20.7	14.3	30	69	95	41	30	264	329	69	30	1019	1032	1003	30	10.4
May	31	2.30	3.69	1.46	31	20.0	22.9	17.5	31	73	93	37	31	294	339	137	31	1014	1021	1005	31	4.8
Jun	30	2.30	3.30	1.51	30	23.4	27.1	19.3	30	81	93	56	30	291	346	111	30	1015	1022	1007	30	34.2
Jul	31	2.06	2.57	1.27	31	28.6	32.5	24.0	31	83	91	64	31	303	342	236	31	1018	1024	1012	31	17.4
Ago	31	2.00	2.59	1.33	31	31.2	32.0	29.4	31	82	91	64	31	260	299	155	31	1019	1023	1014	31	0.4
Sept	30	2.15	3.73	1.58	30	27.2	31.7	24.0	30	75	100	46	30	193	256	54	30	1018	1026	1009	30	113.0
Oct	31	2.18	5.98	1.05	31	24.1	29.9	16.6	31	80	100	49	31	141	213	29	31	1018	1029	1009	31	91.2
Nov	30	1.86	4.40	0.85	30	20.0	22.9	15.1	30	89	100	62	30	92	130	18	30	1024	1030	1015	30	18.8
Dic	28	1.74	4.69	0.73	28	12.6	17.7	9.4	26	67	93	35	28	81	115	22	28	1025	1031	1018	30	39.2
TOTAL																					368.2	

Rosa de vientos –ECA CAUCE TURIA – Año 2024

Realizado con 51965 datos en el periodo APV ECA Cauce Turia 01/01/2024 al 31/12/2024
 Datos 10-minutales en bind #3340 ecacauce turia.vv.apv (m/s)
 Datos 10-minutales en bind #3339 ecacauce turia.dd.apv (grados)
 Representación en escala Beaufort

% indica la preponderancia de la dirección de origen
Unidades en m/s

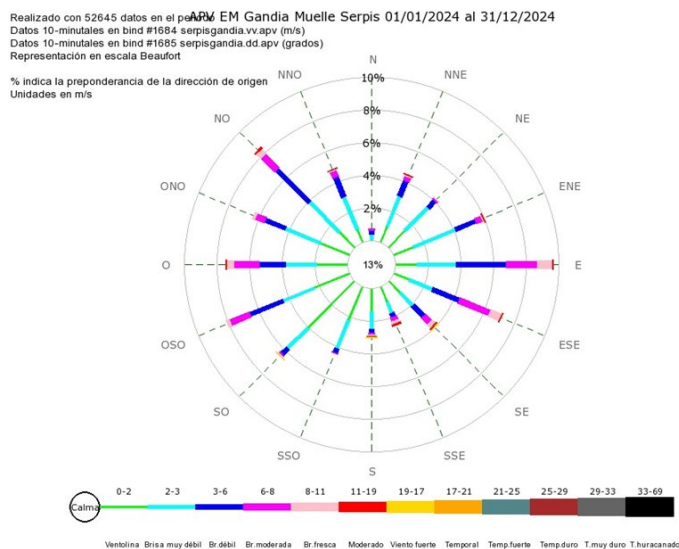


**Valores estadísticos mensuales, a partir de medias diarias, de la estación meteorológica EM SAGUNTO MUELLE
LEVANTE – Año 2024**

	VV (m/s)				TMP (°C)				HR (%)				RS (w/m²)				PRB (mb)				LL (l/m²)	
	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Acumulado
Ene	31	4.58	10.56	1.45	31	12.8	19.0	8.2	31	64	88	34	31	89	134	11	31	1020	1033	1004	31	5.2
Feb	28	4.49	9.72	1.29	28	13.3	16.4	10.2	28	63	92	37	19	135	168	60	28	1018	1032	998	28	4.6
Mar	31	4.93	9.35	1.61	31	13.6	16.6	11.1	31	68	99	36	23	144	193	32	31	1010	1020	994	31	14.4
Abr	30	3.93	7.50	2.13	30	15.5	18.1	13.7	30	66	90	39	30	205	252	72	30	1014	1025	1002	30	7.2
May	31	4.06	8.63	2.21	31	19.3	21.7	17.0	31	71	87	41	31	221	258	179	31	1010	1016	1002	31	1.2
Jun	30	3.92	8.63	2.51	30	22.4	26.1	18.8	30	75	86	52	30	210	253	79	30	1010	1018	1002	30	11.6
Jul	31	3.27	4.56	1.83	31	25.7	28.1	23.3	31	77	87	55	31	218	263	143	31	1008	1013	1000	31	62.0
Ago	27	3.30	4.29	2.28	27	26.9	27.4	25.4	27	74	83	54	27	191	225	110	27	1006	1010	1001	27	0.4
Sept	30	4.26	8.39	2.88	30	24.0	28.7	20.9	30	67	91	43	30	158	206	39	30	1011	1021	1000	30	58.4
Oct	31	4.71	10.48	2.39	31	21.4	25.8	15.0	31	72	96	44	31	151	206	49	31	1013	1027	1001	31	61.6
Nov	27	4.03	9.27	1.80	27	17.8	20.3	15.2	27	76	89	50	27	112	143	20	3	1021	1022	1020	27	7.6
Dic	31	4.39	8.94	1.99	31	14.2	20.8	11.0	31	61	86	34	31	102	128	31	18	1025	1036	1016	31	3.6
TOTAL																					237.8	

	VV (m/s)				TMP (°C)				HR (%)				RS (w/m²)				PRB (mb)				LL (l/m²)	
	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras	Media	Máx.	Min.	Muestras Acumulado	
Ene	31	2.41	7.96	0.46	31	13.6	20.0	8.9	31	61	94	28	31	70	119	2	31	1022	1036	1004	31	5.6
Feb	29	2.47	6.57	0.44	29	14.3	17.9	11.4	29	57	97	30	29	122	209	39	29	1017	1034	995	28	4.9
Mar	31	2.71	6.20	0.72	31	14.7	18.0	12.0	31	62	100	29	31	178	259	21	31	1009	1021	990	31	20.0
Abr	30	2.01	5.04	0.54	30	16.5	19.2	14.4	30	52	83	30	30	273	346	59	30	1014	1028	1001	30	8.5
May	31	2.10	5.12	0.74	31	19.8	22.2	17.4	31	60	75	33	31	265	370	177	31	1011	1018	1002	31	1.2
Jun	30	2.12	5.04	0.81	30	23.2	27.5	19.0	30	64	74	42	30	244	338	66	30	1011	1016	1004	30	12.7
Jul	29	1.52	2.65	0.64	29	26.5	28.7	24.3	29	67	79	46	29	293	324	138	29	1011	1015	1005	29	14.1
Ago	31	1.63	2.48	1.01	31	27.5	28.2	26.0	31	64	72	45	31	253	304	135	31	1010	1014	1006	31	0.9
Sept	30	1.96	5.04	0.81	30	23.8	28.6	20.5	30	59	94	35	30	190	258	28	30	1011	1019	1003	30	74.6
Oct	31	2.22	7.42	0.64	31	20.9	25.9	14.2	31	67	100	37	31	142	216	32	31	1011	1023	1001	31	64.5
Nov	30	1.48	5.62	0.37	30	17.1	19.6	14.6	30	70	90	43	30	86	126	5	30	1017	1023	1008	30	9.1
Dic	31	2.15	6.62	0.46	31	13.4	19.7	10.2	31	55	81	29	31	81	105	20	31	1022	1035	1011	31	4.3
TOTAL																					220.4	

Rosa de vientos – EM SERPIS GANDÍA – Año 2024



6.3 RED DE CONTROL DE CALIDAD ACÚSTICA

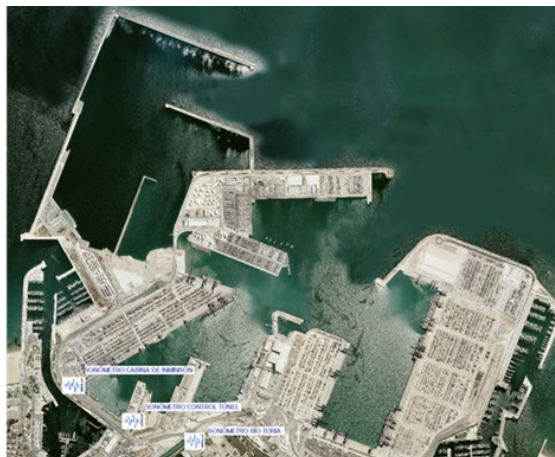
La Autoridad Portuaria de Valencia realiza una labor de vigilancia y control de las emisiones acústicas procedentes del entorno portuario. En este sentido la vigilancia de la calidad acústica es otro de los objetivos que el departamento de Transición Ecológica se ha marcado como prioritario.

Para llevar a cabo esta vigilancia, la Autoridad Portuaria de Valencia cuenta desde 2021 con cinco sonómetros operativos:

- Puerto de Valencia: tres sonómetros dispuestos estratégicamente en la interfaz puerto-ciudad, que nos permiten analizar la calidad acústica de forma inmediata con registros en tiempo real.
- Puerto de Sagunto: sonómetro ubicado en la ECA Sagunto Norte, siendo este punto el más cercano al núcleo urbano del Puerto de Sagunto.
- Puerto de Gandía: sonómetro ubicado frente al barrio de Venecia.

La ubicación de las terminales de control acústico se muestra en la siguiente imagen:

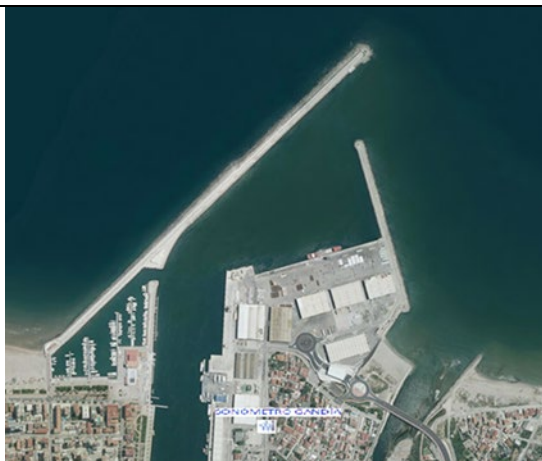
Puerto de Valencia



Puerto Sagunto



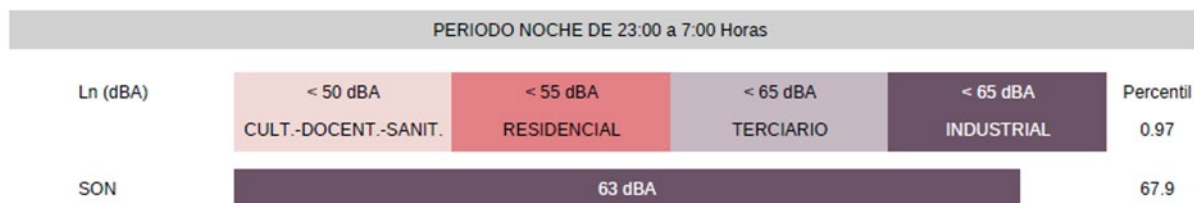
Puerto Gandía



6.3.1 RESULTADOS OBTENIDOS EN EL AÑO 2024 SEGÚN LOS VALORES NORMATIVOS DE REFERENCIA

Durante el año 2024 se ha venido realizando informes mensuales de evolución de los datos registrados con el fin de identificar tendencias. A continuación, se presenta una valoración grafica por estación del promedio anual 2024, usando como referencia los objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de diciembre, de Ruido, para los 3 periodos de evaluación (media anual para el periodo diurno y de tarde debe ser inferior a 75 dB y para el periodo nocturno debe ser inferior a 65 dB).

Sonómetro en ECA Transversal Poniente – Año 2024:



Sonómetro en ECA Cauce Turia – Año 2024

PERIODO DÍA DE 7:00 a 19:00 Horas					
Ld (dBA)	< 60 dBA	< 65 dBA	< 70 dBA	< 75 dBA	Percentil
	CULT.-DOCENT.-SANIT.	RESIDENCIAL	TERCIARIO	INDUSTRIAL	0.97
SON_RioTuria	64 dBA				65.8

PERIODO TARDE DE 19:00 a 23:00 Horas					
Le (dBA)	< 60 dBA	< 65 dBA	< 70 dBA	< 75 dBA	Percentil
	CULT.-DOCENT.-SANIT.	RESIDENCIAL	TERCIARIO	INDUSTRIAL	0.97
SON_RioTuria	61 dBA				63.0

PERIODO NOCHE DE 23:00 a 7:00 Horas					
Ln (dBA)	< 50 dBA	< 55 dBA	< 65 dBA	< 65 dBA	Percentil
	CULT.-DOCENT.-SANIT.	RESIDENCIAL	TERCIARIO	INDUSTRIAL	0.97
SON_RioTuria	61 dBA				63.3

Sonómetro en VR-Túnel – Año 2024

PERIODO DÍA DE 7:00 a 19:00 Horas					
Ld (dBA)	< 60 dBA	< 65 dBA	< 70 dBA	< 75 dBA	Percentil
	CULT.-DOCENT.-SANIT.	RESIDENCIAL	TERCIARIO	INDUSTRIAL	0.97
SON_ControlTunel	70 dBA				75.6

PERIODO TARDE DE 19:00 a 23:00 Horas					
Le (dBA)	< 60 dBA	< 65 dBA	< 70 dBA	< 75 dBA	Percentil
	CULT.-DOCENT.-SANIT.	RESIDENCIAL	TERCIARIO	INDUSTRIAL	0.97
SON_ControlTunel	64 dBA				70.1

PERIODO NOCHE DE 23:00 a 7:00 Horas					
Ln (dBA)	< 50 dBA	< 55 dBA	< 65 dBA	< 65 dBA	Percentil
	CULT.-DOCENT.-SANIT.	RESIDENCIAL	TERCIARIO	INDUSTRIAL	0.97
SON_ControlTunel	64 dBA				70.1

Sonómetro en ECA Sagunto Norte- Año 2024

PERIODO DÍA DE 7:00 a 19:00 Horas					
Ld (dBA)	< 60 dBA CULT.-DOCENT.-SANIT.	< 65 dBA RESIDENCIAL	< 70 dBA TERCIARIO	< 75 dBA INDUSTRIAL	Percentil 0.97
SON EQ Sagunt N	63 dBA				66.5

PERIODO TARDE DE 19:00 a 23:00 Horas					
Le (dBA)	< 60 dBA CULT.-DOCENT.-SANIT.	< 65 dBA RESIDENCIAL	< 70 dBA TERCIARIO	< 75 dBA INDUSTRIAL	Percentil 0.97
SON EQ Sagunt N	63 dBA				66.8

PERIODO NOCHE DE 23:00 a 7:00 Horas					
Ln (dBA)	< 50 dBA CULT.-DOCENT.-SANIT.	< 55 dBA RESIDENCIAL	< 65 dBA TERCIARIO	< 65 dBA INDUSTRIAL	Percentil 0.97
SON EQ Sagunt N	58 dBA				61.8

Sonómetro en Gandía – Año 2024

PERIODO DÍA DE 7:00 a 19:00 Horas					
Ld (dBA)	< 60 dBA CULT.-DOCENT.-SANIT.	< 65 dBA RESIDENCIAL	< 70 dBA TERCIARIO	< 75 dBA INDUSTRIAL	Percentil 0.97
RUI	58 dBA				63.0

PERIODO TARDE DE 19:00 a 23:00 Horas					
Le (dBA)	< 60 dBA CULT.-DOCENT.-SANIT.	< 65 dBA RESIDENCIAL	< 70 dBA TERCIARIO	< 75 dBA INDUSTRIAL	Percentil 0.97
RUI	54 dBA				56.4

PERIODO NOCHE DE 23:00 a 7:00 Horas					
Ln (dBA)	< 50 dBA CULT.-DOCENT.-SANIT.	< 55 dBA RESIDENCIAL	< 65 dBA TERCIARIO	< 65 dBA INDUSTRIAL	Percentil 0.97
RUI	52 dBA				59.3

Tras el análisis de los datos en el periodo anual evaluado (enero - diciembre 2024), se puede concluir que todas las estaciones de medida de niveles de ruido cumplen los objetivos de calidad acústica para sectores de Predominio Industrial establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas

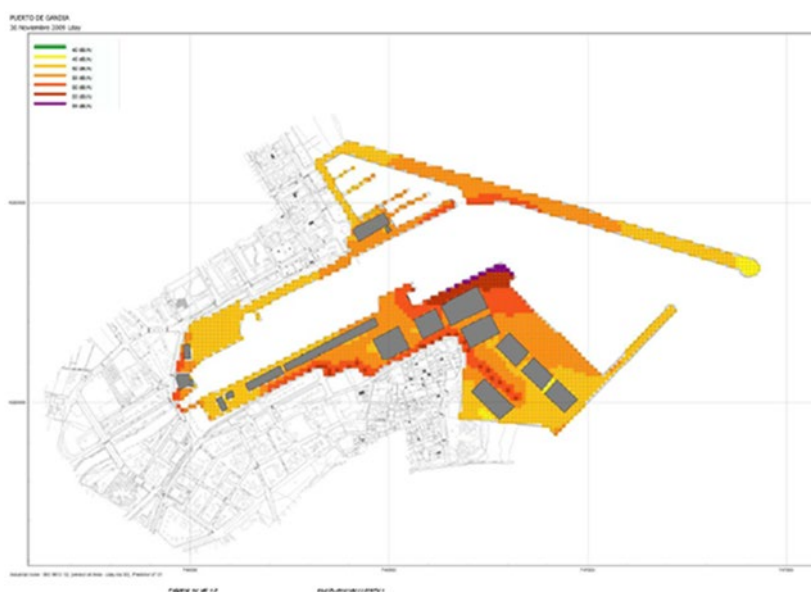
6.3.2 MAPAS ACÚSTICOS “ESTÁTICOS”

La Autoridad Portuaria de Valencia elaboró años atrás los mapas estáticos acústicos de los puertos de Gandía, Sagunto y Valencia. Estos mapas se realizaron con mediciones “in situ” en diferentes puntos representativos dentro de los recintos portuarios, siendo a partir de estas mediciones, realizadas en periodos de día y noche, como se elaboraron los mapas de ruido correspondientes.

El resultado de estos mapas reflejaba que la afección del ruido generado en el entorno de los puertos de Gandía, Sagunto y Valencia quedaba, de forma general, confinada en la zona de servicio.

A modo ilustrativo, para la elaboración del mapa estático acústico del puerto de Gandía en 2009 se realizaron medidas en 32 puntos de control de 10 minutos en cada periodo horario. Estas mediciones se realizaron durante dos días, uno con presencia de buques y otro sin presencia de los mismos, a fin de analizar la influencia de su presencia en la determinación de los niveles sonoros existentes en la zona.

Posteriormente se realizaron mediciones en continuo durante 24 horas en dos puntos de control representativos próximos a la interfaz puerto-ciudad.



Ldía (Sin buques en puerto) Puerto de Gandía



Lnoche (Sin buques en puerto) puerto de Gandía

Estos mapas concluyeron que los niveles de ruidos emitidos al ambiente exterior de las áreas acústicas, en periodo día, tarde y noche, medidos los días 30 de noviembre y 1 de diciembre de 2009 se encontraban por debajo de los valores límite de inmisión de ruido aplicables a infraestructuras portuarias y a actividades establecidos por el Real Decreto 1367/2007 para sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.

En todos los mapas acústicos “predictivos” y en las actualizaciones sucesivas de dichos mapas, los cuales están descritos en el apartado siguiente, se realizan las campañas de mediciones puntuales establecidas por norma para la validación de los mismos.

6.3.3 MAPAS ACÚSTICOS “PREDICTIVOS”

Desde el año 2011 se dispone de las actualizaciones de los mapas predictivos acústicos de los puertos de Sagunto y Valencia, siendo durante el año 2012 cuando se comenzó a trabajar para actualizar el mapa acústico predictivo del puerto de Gandía, finalizándolo a finales de 2013. Para estas actualizaciones, se utilizó el programa de cálculo Predictor versión 8, con el modelo HARMONOISE NOMEPORTS.

Posteriormente, con la modificación del anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, indicada en la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, se sustituyen los métodos de cálculo utilizados actualmente para la evaluación del ruido industrial, del ruido de aeronaves, del ruido de trenes y del ruido del tráfico rodado, por una metodología común de cálculo desarrollada por la Comisión Europea a través del proyecto «Métodos comunes de evaluación del ruido en Europa (CNOSSOS-EU)». Por lo tanto, en las actualizaciones de 2020 y 2021, de acuerdo la normativa vigente se utiliza el modelo CNOSSOS como el método de cálculo.

Puerto de Valencia

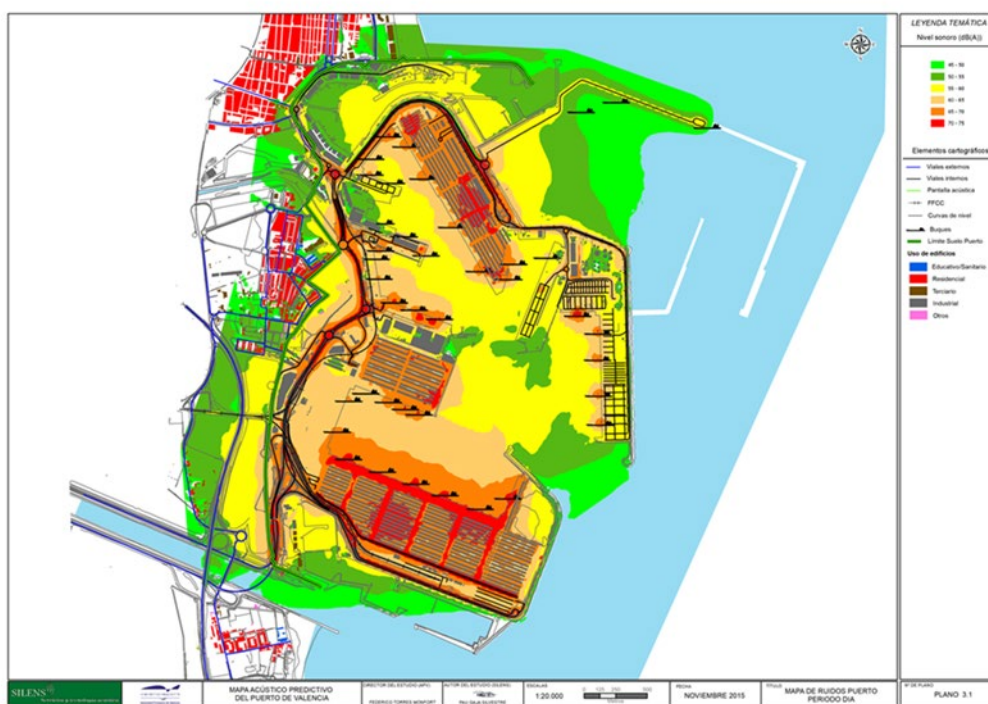
En el caso particular del puerto de Valencia, para su cálculo, se actualizó la información inicial con la que se elaboró el mapa de 2008 y se adaptó a las nuevas circunstancias del puerto: tráfico rodado existente en los viales, tipo de actividades que se realizan, potencia acústica de la maquinaria utilizada en cada zona, horarios y turnos de trabajo, etc.

De este modo y con toda la información anterior recopilada, tras un proceso de modelización, el programa permitió la elaboración de un conjunto de diferentes mapas, segregando por actividades, horarios, etc. que se convierten en una herramienta de gestión de los niveles acústicos en el entorno del puerto. Un análisis de estos mapas facilitó las siguientes conclusiones:

- El foco de ruido más importante en el periodo día-tarde es el tráfico Rodado.
- El foco de ruido más importante en el periodo noche es el ruido tipo industrial.
- El ferrocarril no tiene influencia significativa en los niveles de ruido del puerto.

Los mapas de cumplimiento indicaban que, en lo referente a los niveles de ruido imputables al puerto, en ningún punto de la zona urbana aneja se superan los valores marcados por el R.D. 1367/2007 para el periodo diurno, ni los establecidos para el periodo nocturno.

En 2016 se actualizó el mapa de ruido predictivo del puerto de Valencia, incluyendo la nueva ampliación norte. A continuación, se muestran los mapas elaborados:



Ldía Puerto de Valencia



Ltarde Puerto de Valencia



Lnoche Puerto de Valencia

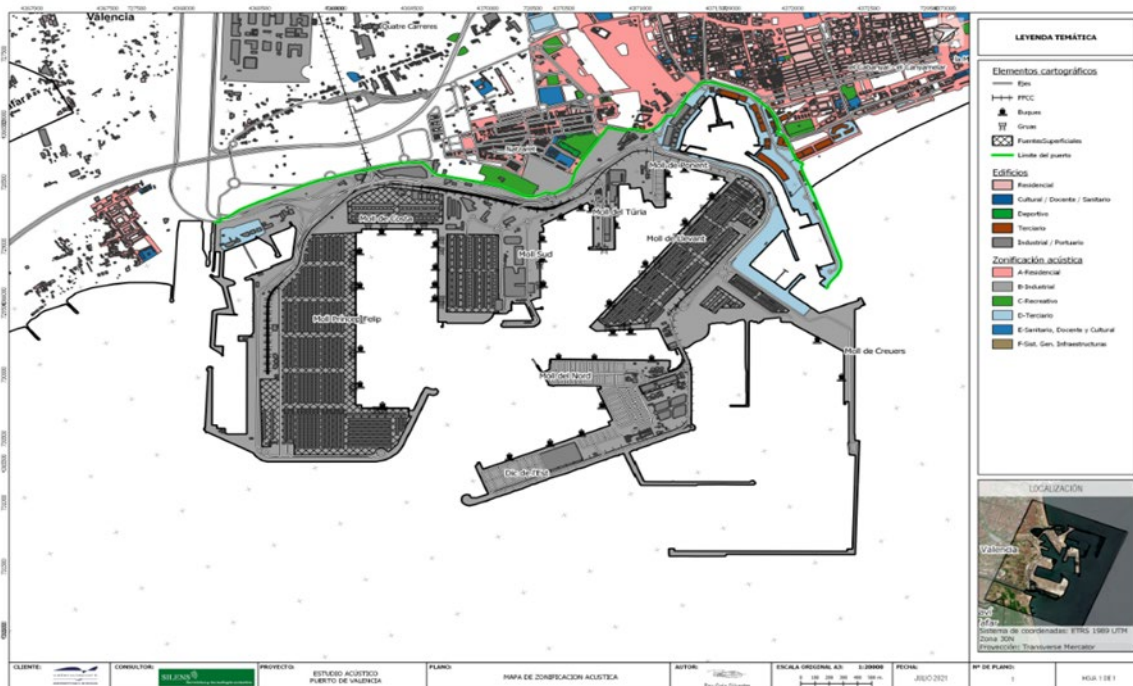
Durante el año 2020, se realizó un estudio con las modificaciones que derivan de la implantación del Plan Especial de la Zona Sur 2 del puerto de Valencia. En la siguiente imagen se muestra la zona de estudio y su entorno. La línea roja representa el ámbito del PEZS2 y la azul la zona donde se consideró más relevante la afección acústica de las nuevas actuaciones:



En ninguno de los escenarios que se calcularon se obtuvo niveles sonoros superiores a la legislación vigente tanto para zonas industriales como para áreas urbanizadas. Por lo tanto, no sería necesario aplicar medidas correctoras adicionales.

Durante el año 2021 se realizó la actualización de los mapas predictivos en el puerto de Valencia, teniendo en cuenta las nuevas infraestructuras realizadas, fuentes y tráfico actuales para la realización de dichos mapas.

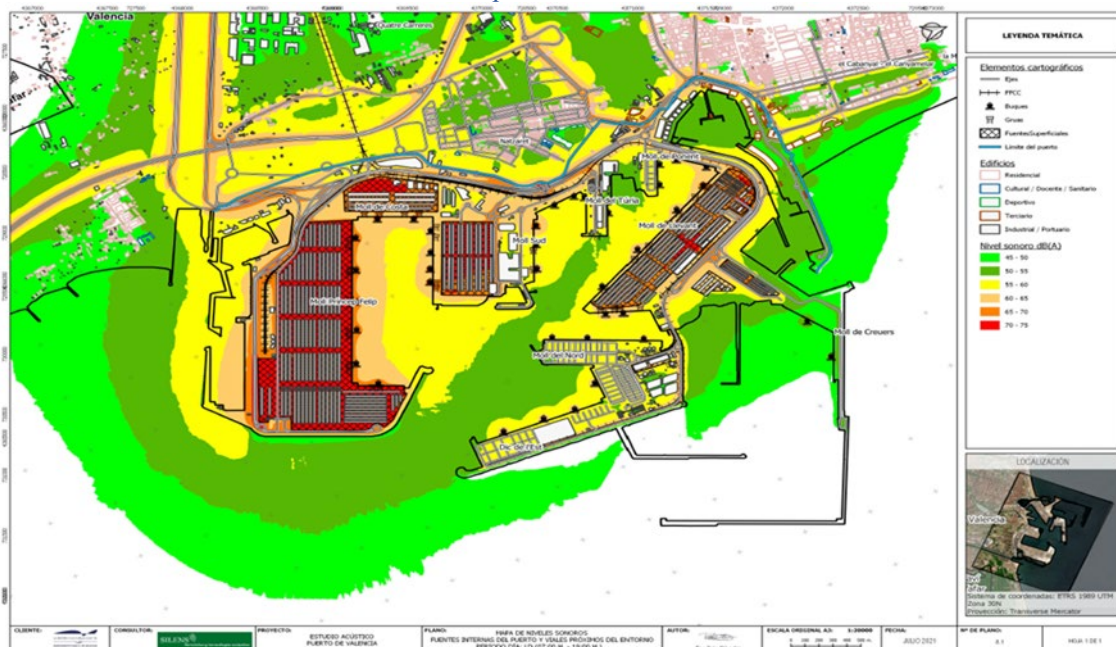
La zonificación acústica se muestra en el siguiente mapa.



Los niveles sonoros obtenidos en los cálculos de niveles sonoros debido a la actividad portuaria muestran que no se superan los valores límite indicados en la tabla A1 del anexo III del RD 1367/2007 en el entorno urbano del puerto. Además, en el entorno urbano que a priori puede soportar un impacto

acústico más elevado del puerto, como es el barrio de Nazaret por su cercanía a la infraestructura portuaria, se ha constatado que el tráfico rodado que circula por los viales de dicho barrio supone también un impacto acústico existente en la zona. A continuación, se muestra un resumen de los mapas predictivos:

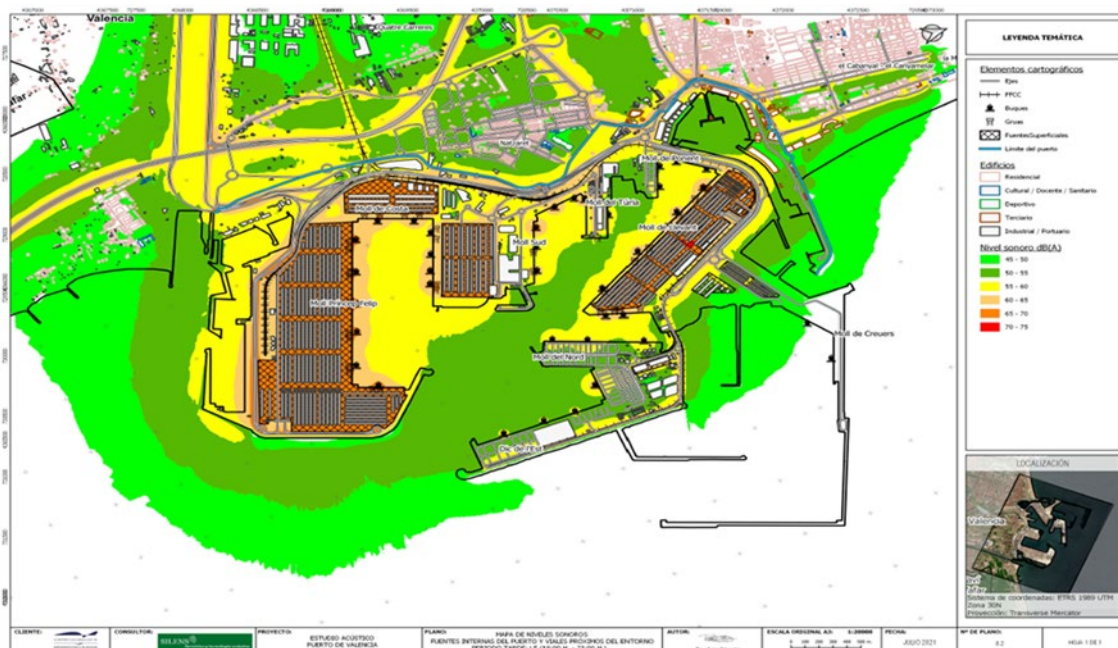
Ldía puerto de Valencia



Ltarde puerto de Valencia



Lnoche puerto de Valencia



Las principales conclusiones que se obtienen de los mapas de niveles sonoros y, la evaluación en fachada realizadas, son que las zonas residenciales más próximas a las infraestructuras portuarias, no se ven expuestas, por la actividad del puerto de Valencia, a niveles superiores a los valores límite fijados en la tabla A1 del anexo III del RD 1367/2007.

Además, se concluye que la fuente predominante de ruido en los períodos día y tarde es el tráfico rodado de los viales que discurren por el puerto, que en su mayoría es tráfico de vehículos pesados. Los buques y las fuentes industriales tienen un impacto más moderado, sin embargo, en el período nocturno la contribución de las fuentes industriales aumenta por la disminución del tráfico rodado. El tráfico ferroviario tiene un impacto mínimo en el entorno.

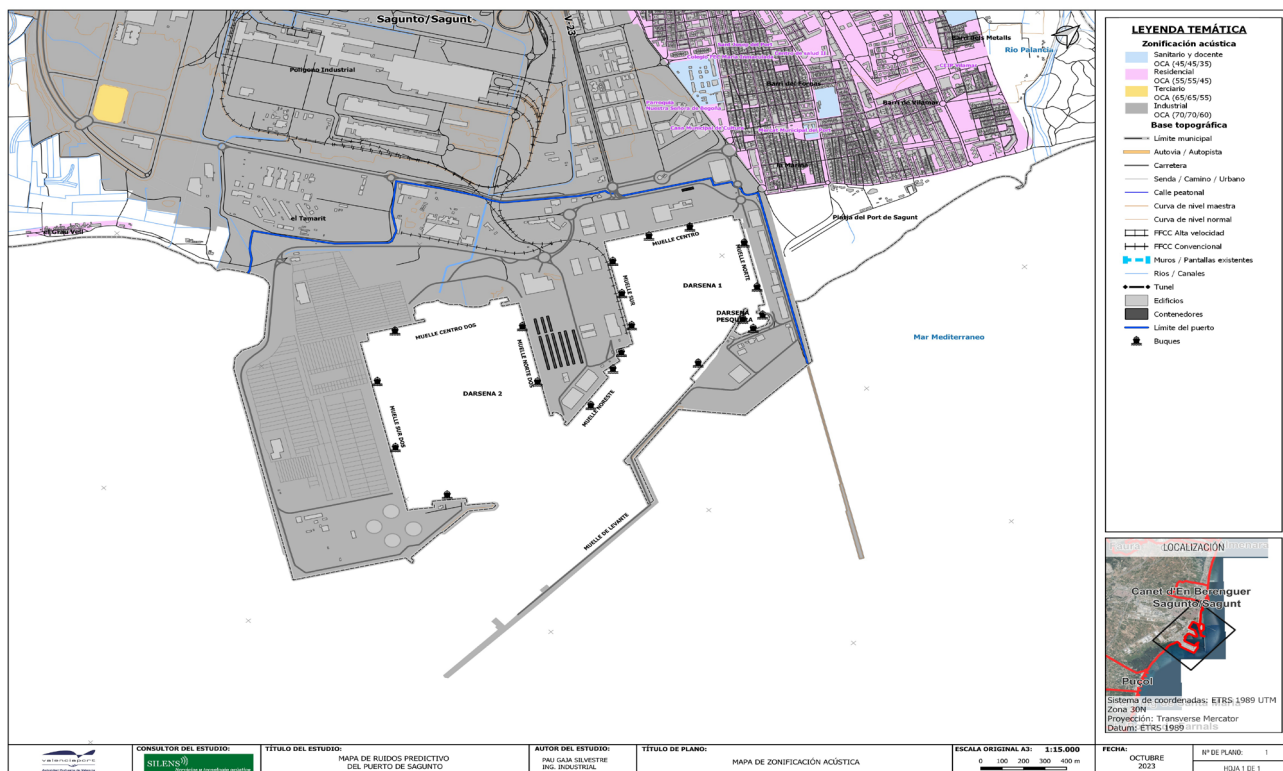
No obstante, en ningún caso se superan los valores límite fijados en la tabla A1 del anexo III del RD 1367/2007.

Asimismo, se ha realizado la evaluación de la afección acústica debido al tráfico rodado de los viales del entorno del puerto, llegando a la conclusión de que la actividad portuaria no supone, en la mayor parte de las viviendas, una transmisión de niveles sonoros superiores a los ya existentes en las edificaciones de carácter residencial más próximas, debido al tráfico rodado de los viales de la ciudad en ninguno de los tres períodos de evaluación.

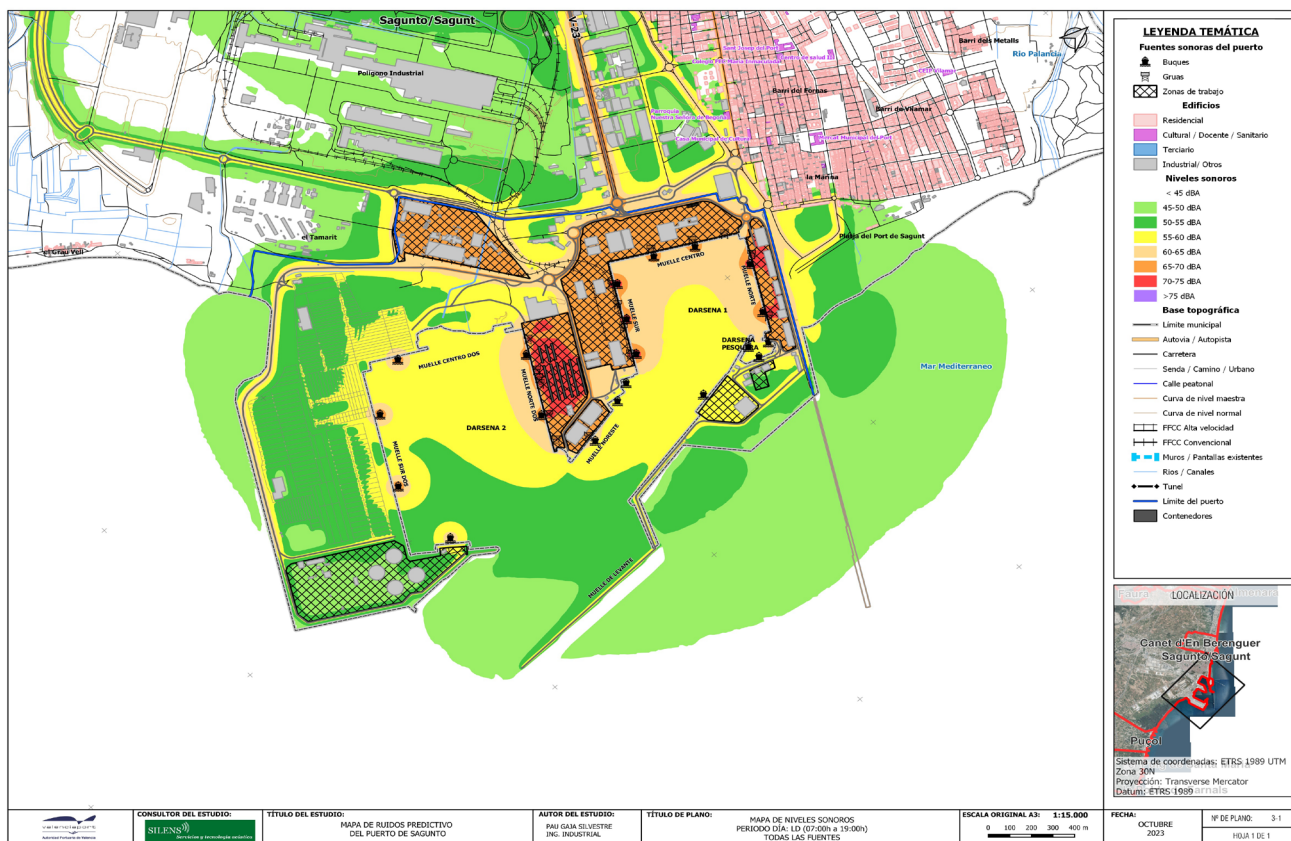
Puerto de Sagunto

Durante el año 2023 se ha llevado a cabo la actualización del mapa de ruido predictivo del puerto de Sagunto. Adecuándonos a la legislación actual, se establecen tres periodos (día, tarde y noche) para la presentación del impacto acústico en las franjas correspondientes. A continuación, se muestran los mapas elaborados:

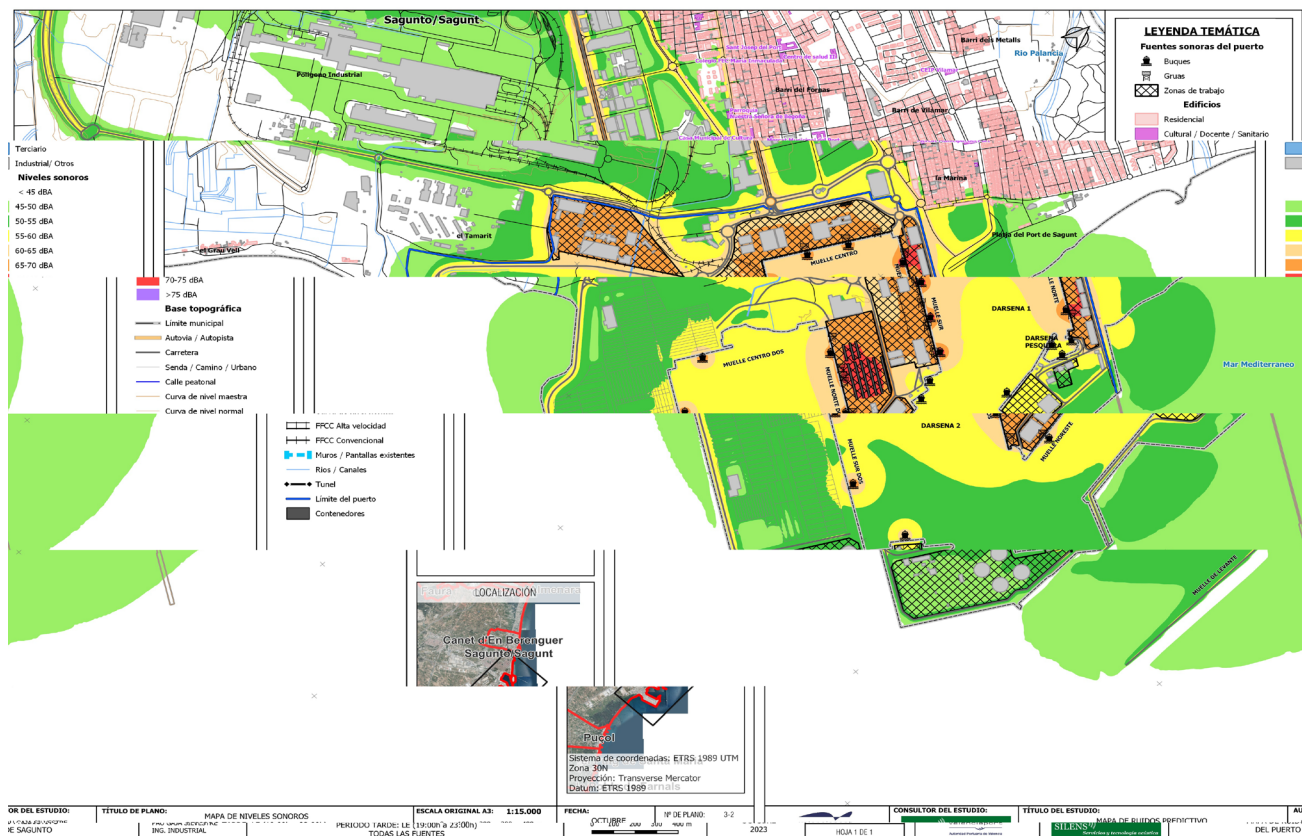
- La zonificación acústica se muestra en el siguiente mapa:



Ld total puerto de Sagunto



Lt total puerto de Sagunto



En total puerto de Sagunto



La principal conclusión que se obtiene de los mapas de niveles sonoros anteriores es que las zonas residenciales más próximas a las infraestructuras portuarias, no se ven expuestas, por la actividad del puerto, a niveles superiores a los fijados en la tabla A1 del anexo III del RD 1367/2007.

Puerto de Gandía

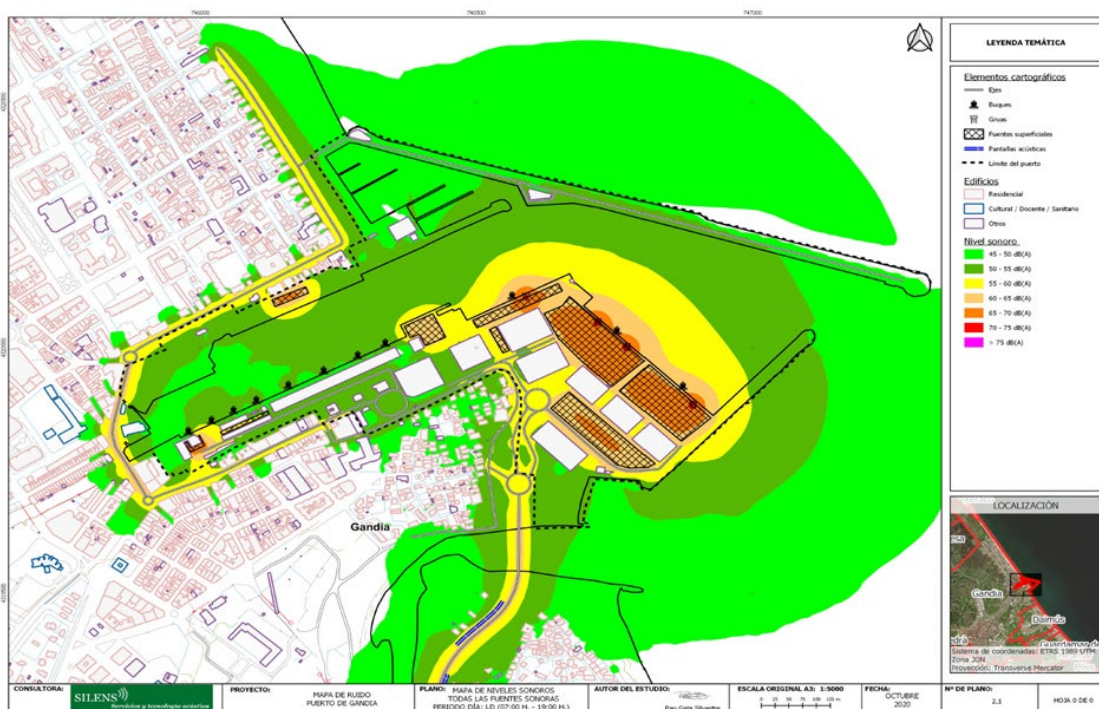
En 2013 se realizó un primer estudio predictivo, con la nueva ampliación proyectada en el puerto de Gandía y se publicaron los mapas los mapas de periodo día y noche. Como conclusión del mismo, se constató que los niveles sonoros obtenidos en la predicción, en ningún caso, superaban los objetivos de calidad acústica definidos en la Ley 7/2002 de la G.V. en las zonas colindantes o próximas.

Durante 2019, se inició la actualización del mapa acústico predictivo del puerto de Gandía con motivo del nuevo acceso viario de entrada al puerto, el cual evitara que los vehículos tengan que atravesar la ciudad para acceder al mismo. Los resultados del estudio, finalizado en octubre de 2020 se muestran a continuación:

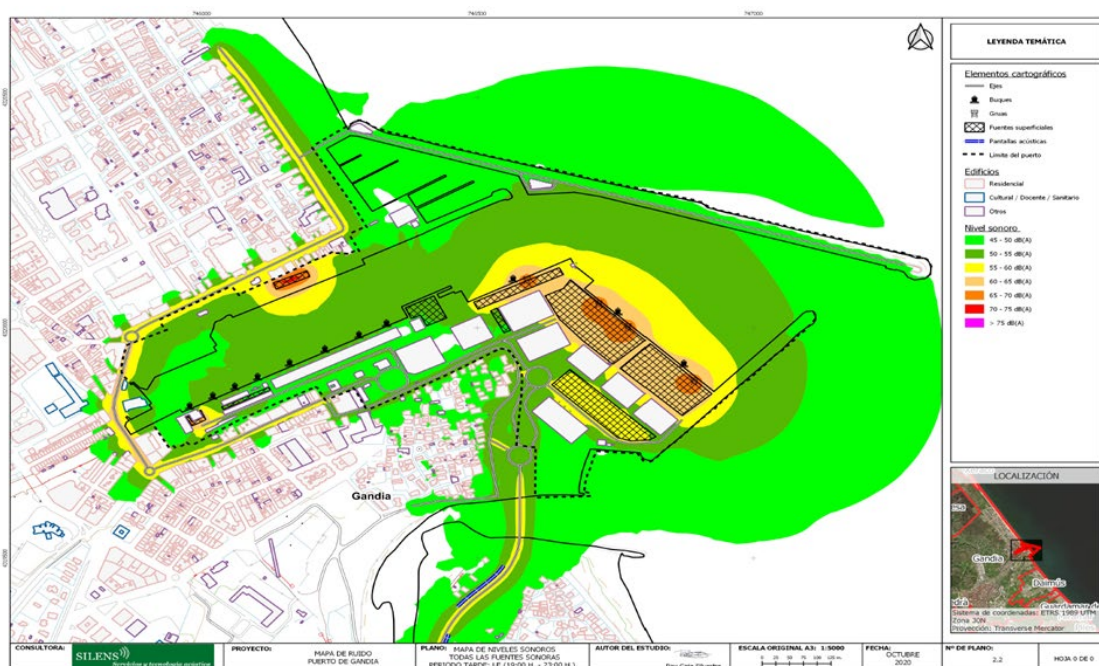
Mapa de zonificación acústica:



Mapas acústicos puerto de Gandía incluyendo todas las fuentes existentes:



Ldía puerto de Gandía



Ltarde puerto de Gandía



Lnoche puerto de Gandía

En cuanto a las variaciones detectadas con respecto al mapa de 2013, se constata que el principal cambio de esta actualización es el nuevo acceso sur al puerto junto con el tramo de carretera N-337 que conecta la N-332 con el puerto. Esto ha supuesto que los vehículos pesados cambien de ruta de acceso, evitando así atravesar el casco urbano de Gandía. A efectos acústicos, se constata una disminución de unos 5 dB a los mostrados en el mapa de ruido de 2013.

Del análisis de los valores límite establecidos en el RD 1367/2007 y los mapas de ruido obtenidos, se observa que no se superan dichos valores límite en ningún periodo de evaluación en ninguna de las zonas residenciales del entorno del puerto de Gandía.

6.4 CALIDAD DE LAS AGUAS

6.4.1 CALIDAD DE LAS MASAS DE AGUA EN EL RECINTO PORTUARIO

La Directiva Marco del Agua (2000/60/CE) establece que los Estados Miembros tendrán la obligación de proteger, mejorar y regenerar todas las masas de agua superficiales, con el objetivo de alcanzar el buen estado de esas masas a más tardar 15 años después de la entrada en vigor de la Directiva, es decir, en el año 2015. En el caso de las masas artificiales o muy modificadas, como es el caso de los Puertos de Valencia, Sagunto y Gandía, la Directiva determina que los Estados Miembros las deberán proteger y mejorar con objeto de alcanzar un buen potencial ecológico y un buen estado químico, todo ello siguiendo las directrices establecidas en el Real Decreto 817/2015, de 11 de septiembre, por el que se establecen los criterios de seguimiento y evaluación del estado de las aguas superficiales y las normas de calidad ambiental.

Por otra parte, en 2013 se publicó el documento ROM 5.1-13 sobre la “Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias” (en adelante ROM 5.1-13) elaborada por Puertos del Estado en la que se recogen las normas y protocolos de análisis y evaluación de las masas de agua intraportuarias. Este documento es compatible con el Real Decreto 817/2015 y está específicamente elaborado para su aplicación en puertos, motivo por el cual la APV lo está implementando en los tres recintos portuarios que gestiona para la evaluación de la calidad ambiental de sus aguas.

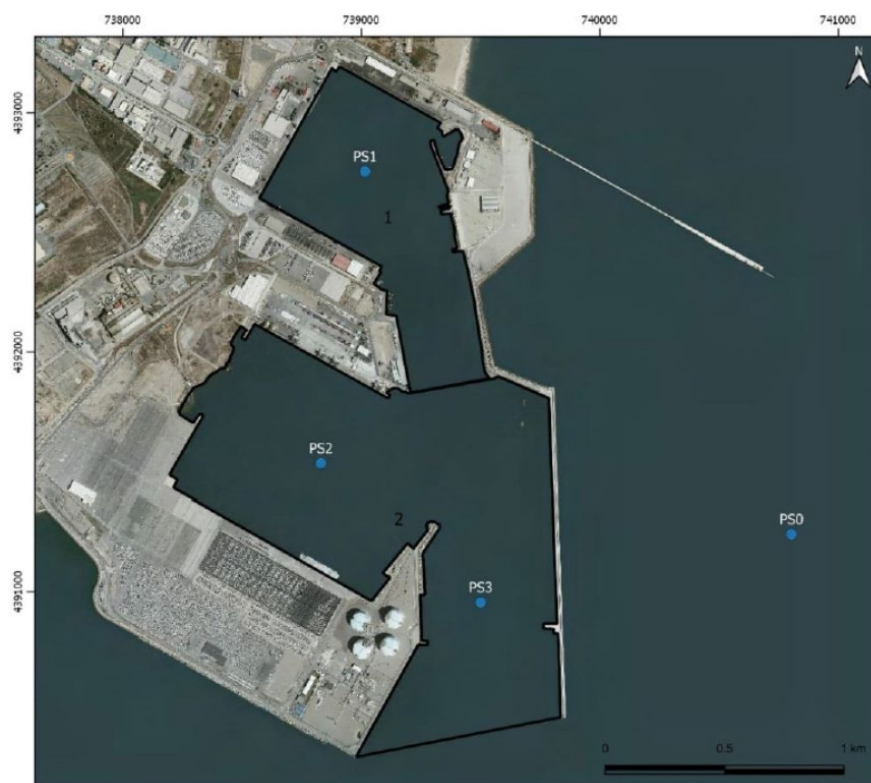
6.4.2 AREAS DE ESTUDIO

Durante el año 2024 se realizaron campañas de muestreo periódicas para el control de la calidad de las aguas en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

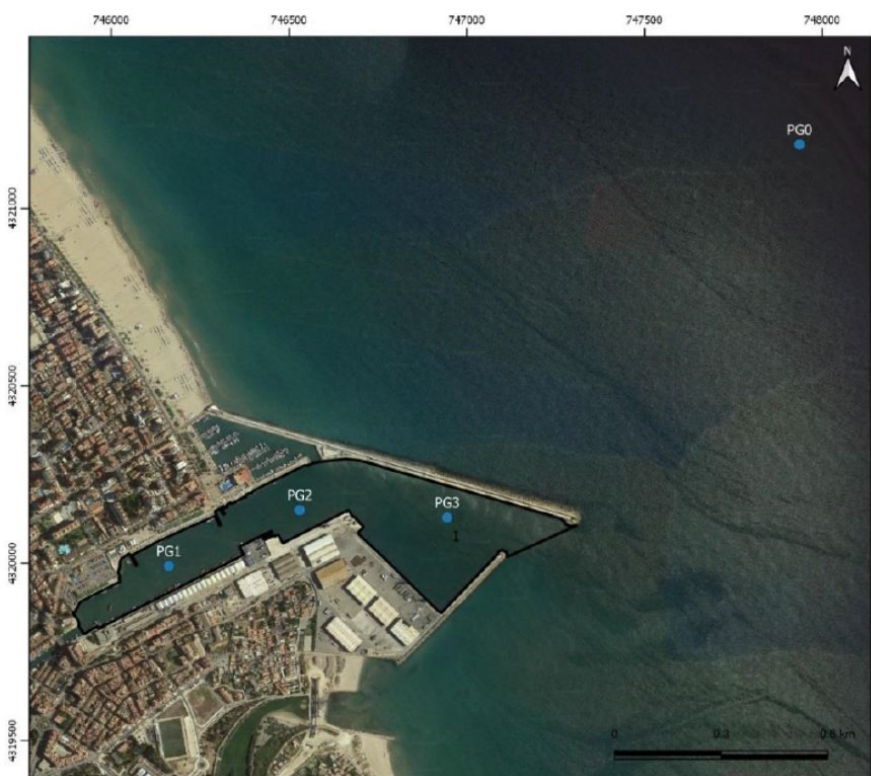
El área de estudio incluye tanto las aguas intraportuarias (masas de agua muy modificadas por la presencia de puertos), así como una estación control localizada en el exterior de los mismos representativa de las aguas extraportuarias (masa de agua costera) en cada puerto.

A continuación, se muestra la ubicación de los puntos de muestreo que se establecieron en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía:





Distribución de los puntos de muestreo en el Puerto de Sagunto



Distribución de los puntos de muestreo en el Puerto de Gandía

6.4.3 DETERMINACION DE LAS UNIDADES DE GESTION ACUATICAS PORTUARIAS (UGAP'S)

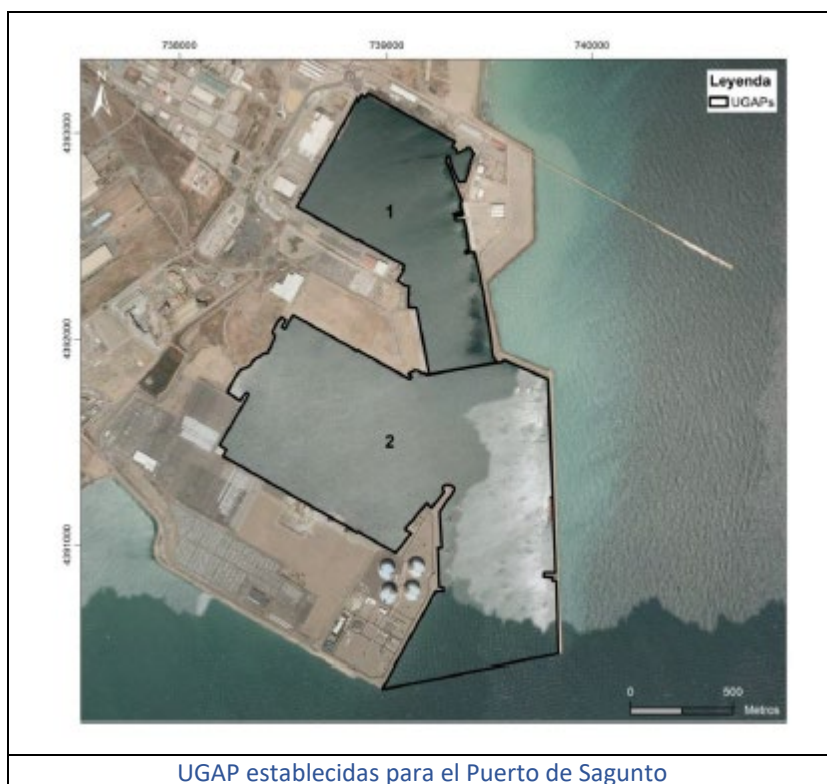
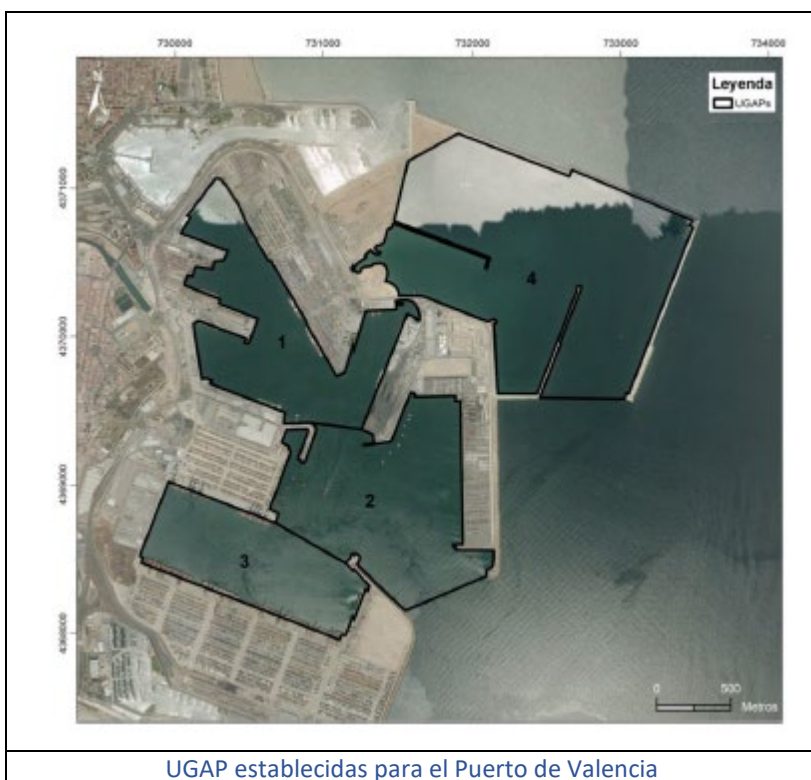
Para poder valorar la calidad ambiental de las aguas portuarias siguiendo los criterios establecidos en la ROM 5.1-13, se ha delimitado y tipificado las Unidades de Gestión Acuática Portuarias (en adelante UGAP) como instrumento de ordenación del medio acuático de la zona de servicio portuario (ZSP). En este contexto, dichas UGAP, se constituyen como las unidades básicas para la gestión de la calidad de las aguas portuarias, y han sido creadas siguiendo los siguientes aspectos:

- Usos y actividades que se desarrollan en la ZSP
- Características físicas e hidromorfológicas
- Condiciones hidrodinámicas

Todas las UGAP han sido tipificadas como:

PUERTO	UGAP	CATEGORÍA	CLASE	TIPO
VALENCIA	UGAP-1	Aguas costeras	Aguas muy modificadas	CM3: Aguas costeras mediterráneas de renovación baja
	UGAP-2	Aguas costeras	Aguas muy modificadas	CM3: Aguas costeras mediterráneas de renovación baja
	UGAP-3	Aguas costeras	Aguas muy modificadas	CM3: Aguas costeras mediterráneas de renovación baja
	UGAP-4	Aguas costeras	Aguas muy modificadas	CM3: Aguas costeras mediterráneas de renovación baja
SAGUNTO	UGAP-1	Aguas costeras	Aguas muy modificadas	CM3: Aguas costeras mediterráneas de renovación baja
	UGAP-2	Aguas costeras	Aguas muy modificadas	CM3: Aguas costeras mediterráneas de renovación baja
GANDIA	UGAP-1	Aguas costeras	Aguas muy modificadas	CM3: Aguas costeras mediterráneas de renovación baja

A continuación, se indican las UGAP consideradas para cada puerto:





6.4.4 VARIABLES ESTUDIADAS

El seguimiento de la calidad de las aguas intraportuarias se ha realizado en base a los indicadores considerados para la evaluación de la calidad ambiental en la ROM 5.1.13., que son, para cada una de las UGAP, los siguientes:

- Indicadores de calidad FQ del sedimento: índice de Calidad Orgánica (ICO)
- Indicadores de calidad biológica del agua: fitoplancton (concentración de clorofila a) e invertebrados bentónicos (BOPA)
- Indicadores de calidad FQ del agua: turbidez, saturación de oxígeno, hidrocarburos totales, contaminación fecal y nutrientes
- Calidad química del agua y del sedimento: sustancias prioritarias y otros contaminantes

Para la clasificación del potencial ecológico y estado químico de las masas de agua se ha realizado un seguimiento de los indicadores de tipo biológico y físico-químico en el caso del potencial ecológico, y mediante el análisis de sustancias prioritarias y otros contaminantes, en el caso del estado químico.

A continuación, se indican los parámetros analizados durante el año 2024:

Variables analizadas para el estudio del potencial ecológico.

MATRIZ	MEDICIONES <i>IN SITU</i>	ANÁLISIS EN LABORATORIO	PUNTOS DE MUESTREO
Columna de agua	- Clorofila a - Temperatura - Salinidad - Oxígeno disuelto - Turbidez - Hidrocarburos totales	- Contaminación fecal: <i>E. coli</i> y Enterococos intestinales. - Nutrientes: nitratos, nitritos, amonio y fosfatos.	PUERTO VALENCIA: PV1, PV2, PV3, PV4, PV5, PV9 y PV0.
			PUERTO SAGUNTO: PS1, PS2, PS3 y PS0.
			PUERTO GANDÍA: PG1, PG2, PG3 y PG0.
Sedimento	- Potencial Redox	- Carbono orgánico total - Nitrógeno Kjeldahl - Fósforo total - Fauna bentónica de invertebrados (BOPA)	PUERTO VALENCIA: PV2, PV3, PV4, PV5, PV9, PV0
			PUERTO SAGUNTO: PS1, PS2, PS3, PS0
			PUERTO GANDÍA: PG1, PG2, PG3, PG0.

Variables analizadas para el estudio del potencial ecológico

MATRIZ	ANÁLISIS EN LABORATORIO	PUNTOS DE MUESTREO
Columna de agua	Ácido perfluorooxtanosulfónico y sus derivados (PFOS), Aclonifeno, a-HCH, b-HCH, d-HCH, Lindano, Alacloro, Aldrín, Dieldrín, Endrín, Isodrin, Atrazina, Bifenox, Cibutrina, Cipermetrina, Clorfenvinfos, Clorpirifós, Diclorvos, Dicofol, Diuron, Endosulfán, Hexabromociclododecano (HBCDD), Hexaclorobenceno, Isoproturón, p,p'-DDT, Pentaclorobenceno, Pentaclorofenol, Quinoxifeno, Simazina, Suma DDT total, Terbutrina, Trifuralina, Difeniléteres bromados, Cloroalcanos, Benceno, Hexaclorobutadieno, Tetracloroetano, Tetracloruro de carbono, Tricloroetano, 4-n-nonilfenol, 4-terc-octilfenol, Bis(2-etilhexil) ftalato, Antraceno, Benzo(a)pireno, Benzo(b)fluoranteno, Benzo(k)fluoranteno, Benzo(g,h,i)perileno, Indeno(1,2,3-cd)pireno, Fluoranteno, Naftaleno, Cadmio, Mercurio, Níquel, Plomo, 1,2-Dicloroetano, Diclorometano, Heptacloro, Heptacloro epóxido, Triclorobencenos, Tributilestaño (TBT's), Cloroformo.	PUERTO VALENCIA: PV5 y PV9.
		PUERTO SAGUNTO PS1 y PS3
		PUERTO GANDÍA PG1 y PG3
Sedimento	Antraceno, Benzo(a)antraceno, Benzo(a)pireno, Benzo(g,h,i)perileno, Criseno, Fenantreno, Fluoranteno, Indeno, Pireno, Arsénico, Cadmio, Cobre, Cromo VI, Mercurio, Níquel, Plomo, Zinc,	PUERTO VALENCIA: PV5 y PV9.

MATRIZ	ANÁLISIS EN LABORATORIO	PUNTOS DE MUESTREO
	PCB 18, PCB 28, PCB 31, PCB 44, PCB 52, PCB 66, PCB 95, PCB 101, PCB 105, PCB 110, PCB 118, PCB 138, PCB 149, PCB 153, PCB 156, PCB 170, PCB 180, PCB 187, PCB 194, Compuestos del tributil estaño (TBT's).	PUERTO SAGUNTO: PS1 y PS3. PUERTO GANDÍA: PG1 y PG3.

Variables analizadas para el estudio del estado químico.

Las mediciones “in situ” de las distintas variables hidrológicas se realizaron en continuo a lo largo de la columna de agua, mediante una sonda multiparamétrica (modelo. SBE 19 plus v2). Los ensayos de laboratorio fueron realizados por un laboratorio acreditado por ENAC.

A continuación, se detallan los métodos de muestreo y análisis de las variables estudiadas:

PARÁMETRO	UNIDADES	NIVEL DE MUESTREO	MÉTODO DE MUESTREO	MÉTODO DE ANÁLISIS
Temperatura	°C	Perfil columna de agua	Sonda multiparamétrica SBE 19plus v2	Termometría
Salinidad	PSU	Perfil columna de agua	Sonda multiparamétrica SBE 19plus v2	Conductimetría
Oxígeno disuelto	mg/l y % sat.	Perfil columna de agua	Sensor SBE 43 acoplado a sonda multiparamétrica SBE 19plus v2	Método Polarográfico
Turbidez	NTU	Perfil columna de agua	Sensor Seapoint acoplado a sonda multiparamétrica SBE 19plus v2	Nefelometría
Clorofila <i>a</i>	µg/l	Perfil columna de agua	Sensor Cyclops-7 acoplado a sonda multiparamétrica SBE 19plus v2	Fluorometría

Metodología mediciones in situ.

PARÁMETRO	UNID	PROCEDIMIENTO DE ENSAYO
Nitratos	mg/l	Colorimetría
Nitritos	mg/l	Colorimetría
Amonio	mg/l	Espectrofotometría
Fosfatos	mg/l	Colorimetría
E.coli	UFC/100 ml	Filtración, incubación y recuento
Enterococos intestinales	UFC/100 ml	Filtración, incubación y recuento
Alacloro	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Antraceno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Atrazina	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Benceno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Difeniléteres bromados	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Cadmio	µg/l	Espectroscopia ICP/Masas
Tetracloruro de carbono	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Cloroalcanos C10-C13	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Clorfenvinfos	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Clorpirifós (Clorpirifósetilo)	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Aldrin	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Dieldrin	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Endrin	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Isodrin	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
DDT total (suma DDT,DDD y DDE)	µg/l	Cromatografía Gases/Masas

PARÁMETRO	UNID	PROCEDIMIENTO DE ENSAYO
pp-DDT	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
1,2-Dicloroetano	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Diclorometano	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Ftalato de di(2-etilhexilo) (DEHP)	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Diuron	µg/l	Cromatografía Líquido/Masas
Endosulfán	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Fluoranteno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Hexaclorobenceno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Hexaclorobutadieno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Hexaclorociclohexanos (α-HCH, β-HCH, δ-HCH, Lindano)	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Isoproturón	µg/l	Cromatografía Líquido/Masas
Plomo y sus compuestos	µg/l	Espectroscopia ICP/Masas
Mercurio y sus compuestos	µg/l	Fluorescencia atómica
Naftaleno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Niquel y sus compuestos	µg/l	Espectroscopia ICP/Masas
Nonilfenoles (4-Nonilfenol)	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Octifenoles ((4-(1,1',3,3'-tetrametilbutil)-fenol))	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Pentaclorobenceno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Pentaclorofenol	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Benzo (a)pireno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Benzo(b)Fluoranteno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Benzo(k)Fluoranteno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Benzo(g,h,i)perileno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Indeno(1,2,3-cd)pireno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Simazina	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Tetracloetileno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Tricloroetileno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Compuestos de tribulestaño (catión de tributilestaño)	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Triclorobencenos	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Triclorometano	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Trifluralina	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Dicofol	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Quinoxifeno	µg/l	Cromatografía Líquido/Masas
Ácido perfluorooxtanosulfónico y sus derivados (PFOS)	µg/l	Cromatografía Líquido/Masas
Aclonifeno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Cibutrina	µg/l	Cromatografía Líquido/Masas
Cipermetrina	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Diclorvós	µg/l	Cromatografía Líquido/Masas
Hexabromociclododecano (HBCDD)	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Heptacloro	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Heptacloro epóxido	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Terbutrina	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Etilbenceno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Tolueno	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
1,1,1-Tricloroetano	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Xilenos (suma o, m, p)	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Terbutilazina	µg/l	Cromatografía Gases/Masas
Arsénico	µg/l	Espectroscopia ICP/Masas
Cobre	µg/l	Espectroscopia ICP/Masas
Cromo VI	µg/l	Colorimetría
Selenio	µg/l	Espectroscopia ICP/Masas
Zinc	µg/l	Espectroscopia ICP/Masas

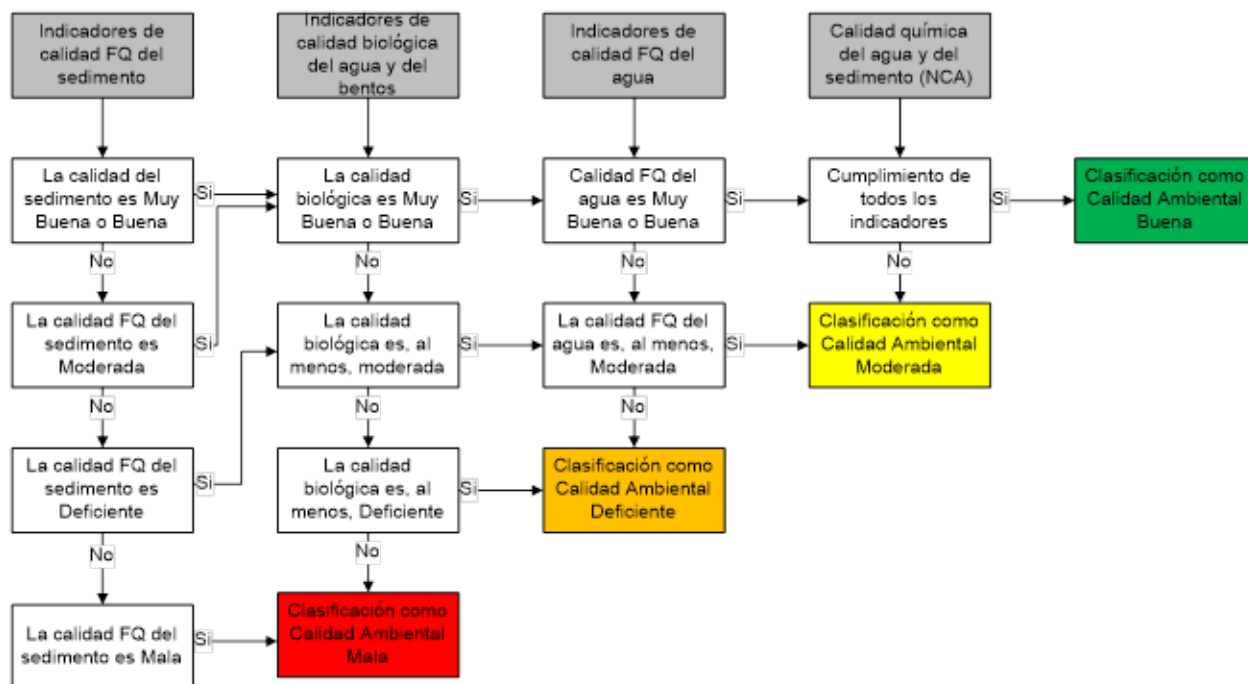
Métodos de ensayo en laboratorio para las muestras de agua

PARAMETRO	UNIDADES	MÉTODO DE ANÁLISIS
COT	mg/kg	Combustión catalizada. Infrarrojo no dispersivo
Nitrógeno Kjeldahl	mg/kg	Destilación Kjeldahl
Fósforo total	mg/kg	Plasma acoplamiento Inductivo (ICP)
Materia orgánica	mg/Kg	Oxidación dicromato
Granulometría	%	Difracción laser
Metales: Cadmio, Plomo, Cobre, Níquel, Zinc, Arsénico, Cromo VI	mg/kg	Plasma de acoplamiento inductivo (ICP)
Mercurio	mg/Kg	Espectrometría de Absorción atómica
Policlorobifenilos (PCBs)	µg/kg	Cromatografía de Gases/Masas
Compuestos del tributilestano (TBTs)	µg/kg	Cromatografía de Gases/Masas
HAPs	µg/kg	Cromatografía de Gases/Masas
Fauna bentónica de invertebrados (BOPA)	Ind/m ²	Microscopía óptica

Métodos de ensayo en laboratorio para las muestras de sedimento.

6.4.5 RESULTADOS DEL SEGUIMIENTO DE LA CALIDAD DE LAS AGUAS

La calidad ambiental de las UGAP muy modificadas se evalúa a partir de la integración jerárquica de los elementos de calidad indicados en la siguiente figura:



Como se observa en la figura, la clasificación final de las masas de aguas puede ser: Buena, Moderada, Deficiente o Mala.

A continuación, se muestran los resultados obtenidos para cada UGAP y puerto, con los diferentes indicadores en 2024:

Puerto	UGAP	Potencial Ecológico			Estado químico	CLASIFICACIÓN DE LA CALIDAD AMBIENTAL
		Indicadores de calidad FQ del sedimento	Indicadores de calidad biológica del agua y del bentos	Indicadores de calidad FQ del agua	Calidad química del agua y del sedimento	
VALENCIA	UGAP 1	N/A	MÁXIMO	MODERADA	N/A	MODERADA
	UGAP 2	N/A	MÁXIMO	BUENA	BUENA	BUENA
	UGAP 3	N/A	MÁXIMO	MODERADA	N/A	MODERADA
	UGAP 4	N/A	MÁXIMO	BUENA	BUENA	BUENA
SAGUNTO	UGAP 1	N/A	MÁXIMO	BUENA	BUENA	BUENA
	UGAP 2	N/A	MÁXIMO	BUENA	BUENA	BUENA
GANDÍA	UGAP 1	N/A	MÁXIMO	BUENA	NO ALCANZA EL BUENO	MODERADO

Resultados de la evaluación de la calidad ambiental 2024

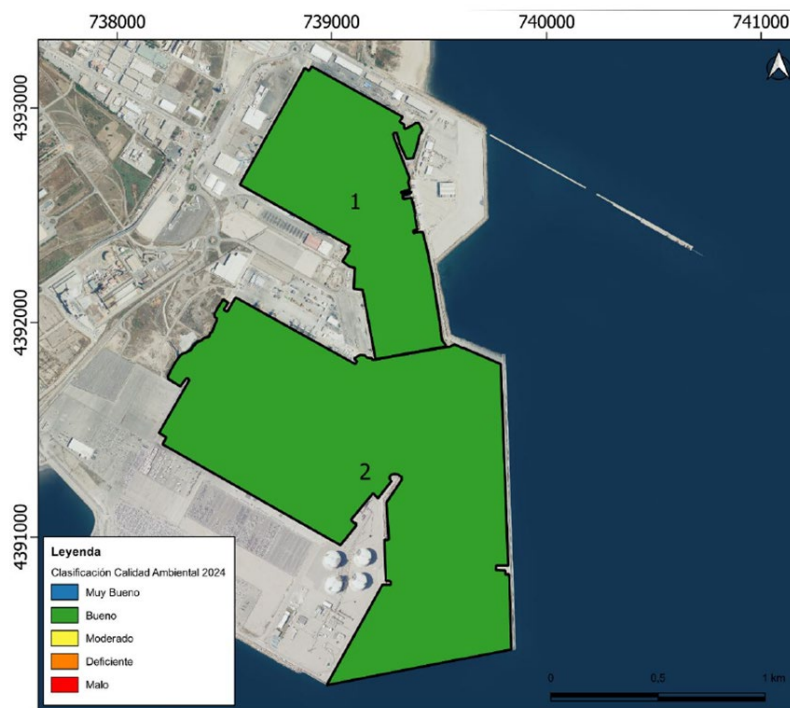
Los resultados muestran que la clasificación de la calidad ambiental es:

- Puerto de Valencia: Buena para las UGAP 2 y UGAP 4, y Moderada para las UGAP 1 y UGAP 3.
- Puerto de Sagunto: Buena para las UGAP 1 y UGAP 2.
- Puerto de Gandía: Moderada para la UGAP 1.

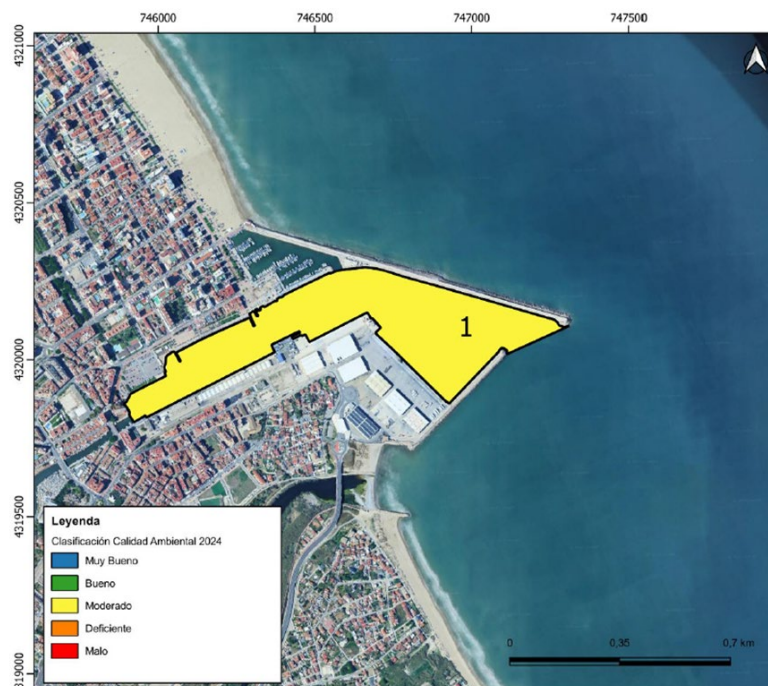
A continuación, se muestran los resultados obtenidos para cada UGAP y puerto:



Resultados de la evaluación de las UGAP del Puerto de Valencia.



Resultados de la evaluación de las UGAP del Puerto de Sagunto.

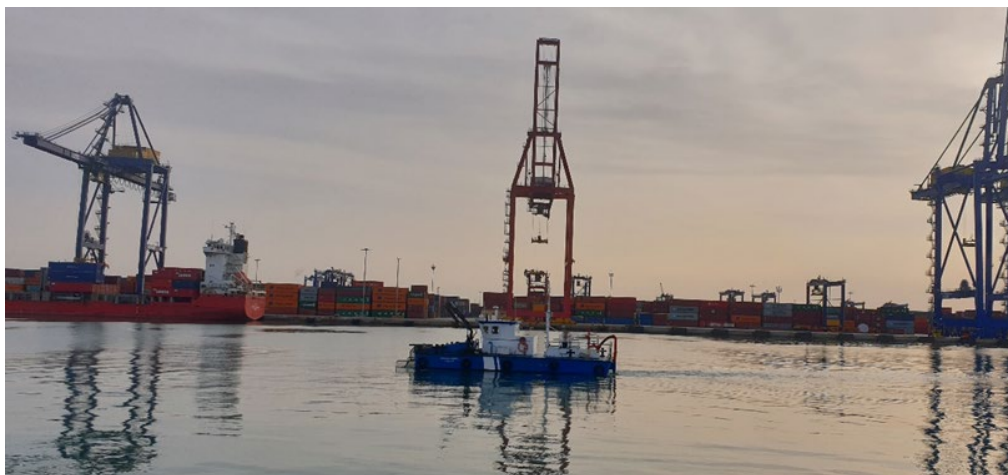


Resultados de la evaluación de las UGAP del Puerto de Gandía

Por otra parte, la APV también trabaja para minimizar las posibles afecciones a la calidad del agua a través de iniciativas como la que permite la limpieza de residuos flotantes del espejo del agua. Para ello, en el año 2003, se procedió a la cesión por parte de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, perteneciente a la Dirección General de la Marina Mercante, de la embarcación LIMPIAMAR III a la Autoridad Portuaria de Valencia, que pasó a responsabilizarse de este servicio, que actualmente se presta a través de una empresa privada.

Dicha embarcación tiene por misión, fundamentalmente, la recogida de residuos sólidos y líquidos del agua, así como contribuir al servicio de lucha contra los episodios de contaminación marina accidental, del que se considera una unidad más.

En el año 2024, a través de la embarcación LIMPIAMAR III se retiraron y gestionaron un total de 2,86 toneladas de residuos flotantes, compuestos principalmente por plásticos, maderas y derivados.



6.5 GESTIÓN DE DRAGADOS

Como consecuencia de la deposición de arenas y limos en los cauces de entrada a los puertos, así como en la construcción de nuevos muelles, la Autoridad Portuaria de Valencia realiza cada cierto tiempo trabajos de dragados de mantenimiento en función de las necesidades de acceso y maniobrabilidad a los puertos que gestiona.

Durante el año 2024 no se ha llevado a cabo operaciones de dragado en los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía.

6.6 PLAN DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Desde el año 2008 vienen desarrollándose las obras del proyecto de Ampliación del Puerto de Valencia. Estas obras siguen las prescripciones de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Proyecto de fecha 30 de julio de 2007, contando con un completo Plan de Vigilancia Ambiental con el objetivo de asegurar el cumplimiento de las medidas correctoras y preventivas tanto en la Fase de Construcción como de Explotación, y asegurar que los niveles de impacto no superan los evaluados en la valoración de impacto.

Con el objetivo de dar cumplimiento a las prescripciones incluidas en la DIA, el Plan que se viene ejecutando desde hace años incluye el seguimiento de los siguientes factores ambientales:

- Calidad de las aguas y sedimentos
- Biocenosis marinas
- Recursos pesqueros

- Evolución de los recursos de marisqueo
- Seguimiento de la Avifauna
- Contaminación atmosférica
- Contaminación acústica
- Seguimiento de la prospección arqueológica
- Dinámica litoral.

Complementando al seguimiento anterior, durante 2008 y para dar cumplimiento a las prescripciones de la DIA, se realizó un estudio sobre la posible afección del Proyecto sobre la Dispersión del Vertido del Aliviadero del Cabañal y del Emisario de Vera, concluyéndose del mismo la no afección sobre la situación inicial.

En abril de 2012 finalizó la primera fase de obras de ampliación, cuyo resultado principal fue el confinamiento de las aguas de la nueva dársena. En agosto de 2012 se inició la obra del ‘Muelle de cruceros – Fase I’, cuya finalización se produjo en diciembre del año 2013.

El seguimiento ambiental de los vectores mencionados anteriormente se ha continuado durante el año 2023, en sincronía con el desarrollo de los trabajos que se han realizado.

Desde el comienzo de las obras, y por tanto, del Plan de Vigilancia Ambiental previsto, en el año 2008, y teniendo en cuenta los datos obtenidos y reflejados en los informes anuales existentes entonces, se ha obtenido como resultado que el impacto ambiental de las actuaciones correspondientes a la Ampliación Norte del Puerto de Valencia está dentro de los márgenes previstos y por lo tanto no afectan significativamente al entorno.

6.7 GESTIÓN DE SUELOS

Desde el Área de Transición Ecológica se lleva a cabo un control ambiental de las concesiones a través del cual se realizan las siguientes actuaciones:

- Se recopilan los Informes de Situación del Suelo que han presentado las empresas concesionarias/autorizadas sujetas a lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados ante el órgano ambiental competente. Se actualiza asimismo el archivo de las empresas concesionarias y autorizadas con el código CNAE-2009 de sus actividades.

- Se solicitan aquellos informes complementarios más detallados, datos o análisis que permitan evaluar la contaminación del suelo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.3. del Real Decreto 9/2005, que el órgano ambiental les haya solicitado o bien de oficio o a través de la Autorización Ambiental Integrada.

- Se informa a través de los Informes de Viabilidad Internos de la APV de las obligaciones que deben cumplir las empresas en relación con el suelo.

• A nivel legislativo, se han incorporado los cambios en materia de suelos de la nueva Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. En este sentido, se ha actualizado la información suministrada al departamento correspondiente sobre los requisitos en materia de suelos que deben figurar en todas las concesiones y autorizaciones que se otorguen a empresas dentro del dominio terrestre público portuario.

6.8 IMPACTO VISUAL

La Autoridad Portuaria de Valencia, un año más, sigue prestando especial atención al mantenimiento de las zonas verdes del interior del recinto portuario. La superficie total de zonas verdes en el año 2024 en el Puerto de Valencia fue aproximadamente 39.612,95 m² de las cuales 21.600,00 m² corresponden a pradera y 18.012,95 m² a plantación sin pradera.

En el Puerto de Gandía la superficie total ocupada por los jardines y zonas verdes a mantener es de 1.675,00 m², descomponiéndose de la manera siguiente: 425,00 m² de pradera de césped y 1.250,00 m² de mantenimiento y conservación de jardinería, arbolado, arbustos, plantas tapizantes y de flor, palmáceas, setos, etc.

La superficie total ocupada por los jardines y zonas verdes a mantener en el Puerto de Sagunto es de 7.369,00 m², descomponiéndose de la manera siguiente: 3.059,00 m² de pradera de césped y 4.310,00 m² de mantenimiento y conservación de jardinería, arbolado, arbustos, plantas tapizantes y de flor, palmáceas, setos, etc

Se utiliza el riego por aspersión y goteo para el mantenimiento de las zonas verdes lo que contribuye a una disminución del consumo de agua.

6.9 PLAN DE MOVILIDAD

Ante la necesidad de actualizar los estudios existentes en el ámbito de la movilidad del Puerto Comercial de Valencia, la APV procedió en julio de 2022 a la elaboración de un Estudio de Diagnóstico de Movilidad Sostenible al Trabajo en el Puerto Comercial de Valencia en el que se plasmó la realidad existente y, en 2023, como paso siguiente, se redactó un nuevo PLAN DE TRANSPORTE SOSTENIBLE AL TRABAJO EN EL PUERTO COMERCIAL DE VALENCIA (en adelante PTST) como instrumento de referencia que regula y gestiona la movilidad in itinere del PCV.

El objeto general del PTST es optimizar la eficiencia y sostenibilidad de los desplazamientos de empleados y usuarios del PCV, buscando reducir la congestión vehicular, minimizar las emisiones contaminantes y mejorar la accesibilidad. El se despliega con mayor concreción en los objetivos específicos:

1. Fomentar la movilidad de modos sostenibles, principalmente mediante modos no motorizados.
2. Reducir el uso del vehículo privado, mediante un uso más racional del mismo.
3. Fomentar el uso del transporte colectivo, bien del transporte urbano, o bien mediante el transporte colaborativo.
4. Mejorar las condiciones de accesibilidad universal, tanto en los itinerarios de acceso como en su interior.

5. Concienciar y sensibilizar a la comunidad portuaria de las ventajas que aporta la movilidad sostenible en la calidad de vida, la salud y el medioambiente.

Conforme a las problemáticas identificadas y a los objetivos del PTST, se han propuesto las siguientes 5 líneas estratégicas:

LE 1: POTENCIAR EL USO DEL TRANSPORTE COLECTIVO: Incentivar y fortalecer la preferencia por el transporte público, reduciendo la dependencia de vehículos individuales y promoviendo un desplazamiento más eficiente y sostenible.

LE 2: FOMENTAR LA MOVILIDAD CICLO-PEATONAL: Promover y facilitar el uso de bicicletas/VMP y movilidad a pie como modos de transporte, mejorando la accesibilidad y contribuyendo a una movilidad más activa, saludable y respetuosa con el medio ambiente.

LE 3. POTENCIAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA: Impulsar la adopción de vehículos eléctricos, reduciendo las emisiones contaminantes y fomentando tecnologías más limpias y sostenibles en la movilidad diaria

LE 4. MEJORAR LA GESTIÓN DEL TRÁFICO VIARIO: Implementar estrategias que optimicen la fluidez y seguridad del tráfico, reduciendo congestiones y mejorando la eficiencia en el desplazamiento vehicular.

LE 5. OPTIMIZAR LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD: Coordinar y mejorar globalmente los diferentes aspectos de la movilidad, integrando soluciones innovadoras para garantizar una gestión eficiente, sostenible y adaptativa a las necesidades cambiantes del entorno portuario.

6.10 OTRAS ACTUACIONES

Las actuaciones específicas llevadas a cabo durante 2023 han sido las siguientes:

- Se ha continuado con la monitorización de la red de saneamiento existente en el puerto de Valencia.
- Servicio de control felino. Este servicio se presta por la APV para la zona no concesionada ni autorizada en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía. Durante el periodo comprendido entre 2021 y 2024, se han esterilizado un total de 199 animales entre los tres puertos.

7 RESPUESTAS ANTE EMERGENCIAS

Es objetivo prioritario de la Autoridad Portuaria de Valencia hacer de los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía espacios con las mayores garantías de seguridad, así como prestar una más eficaz colaboración a otras administraciones con competencias en materia policial, de protección civil, prevención de incendios, salvamento y lucha contra la contaminación.

Por esto, y en defensa del interés público es necesario hacer compatible el incremento sobresaliente del tráfico portuario que se está registrando en los Puertos de su competencia, con el mantenimiento de la integridad de las personas, el medio ambiente, las infraestructuras y las mercancías.

Para cumplir este objetivo esta Autoridad Portuaria dispone de un Servicio de Policía Portuaria, un retén de Bomberos en estrecha colaboración con el Ayuntamiento de Valencia, material de lucha

contra la contaminación por hidrocarburos con personal especializado, y una ambulancia medicalizada, entre otros recursos operativos, activos veinticuatro horas al día, trescientos sesenta y cinco días al año. La coordinación de los recursos, así como con otras administraciones llamadas a intervenir, se lleva a cabo desde el Centro de Control de Emergencias.

Desde este Centro, la Autoridad Portuaria supervisa las operaciones con mercancías peligrosas, gestiona las emergencias y coopera en las rutinas preventivas tanto de seguridad industrial, como operativa, laboral y medioambiental, de los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía, tanto en las zonas terrestres como en aguas portuarias.

INCIDENTES	2020	2021	2022	2023	2024
Asistencia sanitaria urgente	186	231	271	270	213
Total vertidos	22	33	13	36	26
Pequeños vertidos origen mar	6	17	6	20*	15
Pequeños vertidos origen tierra (Derrames)	16	16	7	16	11
Recogida de objetos	18	9	22	13	36
Cierre del puerto	15	8	23	10	9
Incendios o conatos	8	6	8	10	12

(*) Se han contabilizado aquí 11 manchas de sustancias no hidrocarburos

La plantilla y los equipos del Centro de Control están en alerta permanente para intervenir de inmediato ante cualquier incidente que pueda producirse. Entre tanto, son constantes las acciones de mantenimiento de equipos, mejora de procedimientos y formación del personal adscrito, implementación de innovaciones tecnológicas, etc...

En este esfuerzo formativo son elementos de primer orden los ejercicios y simulacros que periódicamente se llevan a cabo. En 2024 se han llevado a cabo los siguientes:

SIMULACROS	2020	2021	2022	2023	2024
1. Planes de Emergencia de la APV					

1.1.- Liderados por la APV:	0	2	5	6	5
Incendio		1	5	4	5
Vertido de hidrocarburos		-	-	2	-
Otros		1	-	-	-
1.2. En colaboración con otras organizaciones	0	1	3	5	2
En distintas Terminales			2	3	1 ⁽¹⁾
En colaboración con otras Entidades		1	1	2	1 ⁽²⁾
2. En materia de Protección:	13	19	21	22	14
Total	13	22	29	33	21

(1) Simulacro de vertido de hidrocarburo en el pantlán de Tepsa. Plan de Emergencias Exterior.

(2) Simulacro de arribada de un buque con Declaración Marítima Sanitaria positiva. Incidente salud pública. Sanidad Exterior.

8 PROYECTOS DE INNOVACIÓN Y COOPERACIÓN

Para la puesta en marcha de iniciativas ambientales responsables e innovadoras en los puertos gestionados por la APV es esencial la adquisición del conocimiento, tanto a nivel teórico como práctico. Este conocimiento se obtiene a través de la participación en proyectos de cooperación e innovación. La participación de la APV en estos proyectos es tanto directa, implementando los resultados obtenidos en los proyectos directamente en la propia gestión, como indirecta, poniendo a disposición de terceros los conocimientos adquiridos para su implementación en sus instalaciones.

La APV fomenta la participación, tanto propia como de las empresas que forman parte de la Comunidad Portuaria, en todos aquellos programas y proyectos innovadores cuyos objetivos sean concordantes con los fijados en su Política Ambiental y Energética. Esta participación facilita un conocimiento actualizado de las últimas tendencias, técnicas y tecnologías disponibles tanto en el control y seguimiento de la situación ambiental de los puertos que gestiona, como en la introducción paulatina

de tecnologías que favorezcan la transición energética hacia unas operaciones más sostenibles tanto en los puertos como en las empresas que forman parte de la Comunidad Portuaria.

8.1 PROYECTOS FINALIZADOS

La APV ha participado hasta la fecha en los siguientes proyectos. A partir de 2010 se detallan con más información:

- **PROYECTO ECOPORT (1998)** - Programa LIFE de la Comisión Europea
- **PROYECTO INDAPORT (2000)** - Programa de Fomento de la Investigación Tecnológica (PROFIT) del Ministerio de Ciencia y Tecnología
- **PROYECTO HADA (2002)** - Programa LIFE de la Comisión Europea
- **PROYECTO ECOPORTS (2002)** - V Programa Marco de la Comisión Europea
- **PROYECTO SECURMED (2004)** - Programa Interreg IIIB de la Comisión Europea
- **PROYECTO SIMPYC (2005)** - Programa LIFE de la Comisión Europea
- **PROYECTO MADAMA (2005)** - Programa Interreg IIIB Medocc de la Comisión Europea
- **PROYECTO NOMEPORTS (2005)** - Programa LIFE de la Comisión Europea
- **PROYECTO ELEFSINA BAY 2020 (2007)** - Programa LIFE de la Comisión Europea
- **PROYECTO ECO-LOGISTYPORT (2008)** - Programa Empleaverde del Fondo Social Europeo
- **MEJORAMIENTO DE LA GESTIÓN AMBIENTAL EN LOS PUERTOS DEL GOLFO DE HONDURAS (2008)** - Fondos del Banco Interamericano de Desarrollo y de la Cooperación Española.
- **EFICONT (2009)** - Plan Nacional I+D+i del Ministerio de Fomento.
- **PROYECTO CLIMEPORT (2009)** - Programa MED de la Comisión Europea
- **PROYECTO GREENCRANES (2012)** - Programa Transport Network (TEN-T)
- **PROYECTO GREENBERTH (2013)** – Programa MED
- **PROYECTO MONALISA 2.0 (2013)** - Programa Trans-European Transport Network Executive Agency

PROYECTO SEA TERMINALS (2014)

El proyecto SEA TERMINALS (Smart, Energy Efficient and Adaptive Port Terminals) contó con un presupuesto de 6.273.896 € y una financiación de la UE a través de su programa TEN-T del 50%. La duración del proyecto fue de 22 meses.

El proyecto fue coordinado por la Fundación Valenciaport y en él participaron la APV, Noatum, Terberg, NACCO, el Instituto Tecnológico de la Energía (ITE), EDAE, Ampliatel, Baltic Ports Organization y el Ministerio de Infraestructuras y Transporte italiano, además, como organismos de ejecución, participaron la Autoridad Portuaria de Livorno, Global Service Srl, Offshore LNG Toscana y la Escuela Superior de Sant'Anna (Italia).

SEA TERMINALS tenía como objetivo impulsar la evolución de la industria portuaria hacia un modelo operativo de baja emisión de carbono progresiva y eficaz, la integración de las tecnologías inteligentes y energéticamente eficientes (conceptos de máquinas híbridas, gas natural licuado como combustible, vehículos eléctricos pesados) a través de soluciones de eficiencia energética y de negocio innovadoras, centradas en el manejo de maquinaria y equipos para trabajos pesado.

SEA TERMINALS tomó como punto de partida las lecciones aprendidas del proyecto GREENCRANES, que ya se ha mencionado con anterioridad.

El proyecto finalizó en diciembre de 2015.

PROYECTO GAINN4SHIP INNOVATION (2015)

El proyecto GAINN4SHIP INNOVATION (LNG Technologies and Innovation for Maritime Transport for the Promotion of Sustainability, Multimodality and Efficiency of the Network), cuenta con un presupuesto de 15.025.564 € y una financiación del 50% de la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility).

GAINN4SHIP INNOVATION pretende implantar las normativas medioambientales europeas a través de la reconversión de los motores Diesel a motores propulsados por GNL (Gas Natural Licuado) de un buque Fast-Ferry que presta servicio regular en las Islas Canarias. Este proyecto incluye los proyectos finales de ingeniería sobre el prototipo de embarcaciones alimentadas con GNL, y su adaptación a una embarcación real.

Entre los resultados obtenidos de este estudio están:

- definición de los indicadores medioambientales para embarcaciones adaptadas al uso de GNL,
- definición de soluciones técnicas de toma de combustible;
- control de las emisiones de metano a la atmosfera de las embarcaciones prototipo adaptadas a GNL;

El proyecto finalizó en marzo de 2018

PROYECTO GAINN4MOS (2015)

El proyecto GAINN4MOS (Sustainable LNG Operations for Ports and Shipping – Innovative Pilot Actions), contaba con un presupuesto de 41.314.934 € y una financiación del 50% de la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility).

GAINN4MOS tenía como objetivo mejorar la red de Autopistas del Mar (MOS) en 6 Estados miembros (España, Francia, Croacia, Italia, Portugal y Eslovenia) mediante la realización de estudios de ingeniería para rehabilitar embarcaciones existentes y/o realizar nuevas construcciones, desarrollo de infraestructuras de GNL del puerto, estaciones de toma de combustible y un gran conjunto de proyectos piloto.

GAINN4MOS incluyó 14 estudios de ingeniería de detalle sobre las infraestructuras de GNL y las estaciones de aprovisionamiento y reconversión de buques y/o construcción de nuevos buques y 11 prototipos (4 reconversiones de embarcaciones y 7 estaciones de aprovisionamiento de GNL en los puertos nodales).

El proyecto finalizó en septiembre de 2019.

PROYECTO CORE LNG AS HIVE (2014)

El proyecto CORE LNG AS HIVE (Core Network Corridors and Liquefied Natural Gas), cuenta con un presupuesto de 33.295.760 € y una financiación del 50% de la UE a través de su programa CEF (Connecting Europe Facility).

El objetivo principal de este proyecto es dotar a España y Portugal de una infraestructura adecuada y un marco operativo para el despliegue de una red de suministro mundial de gas natural licuado (LNG) para utilizarlo en el transporte en el contexto de la red formada por los corredores Mediterráneo y Atlántico, y la zona de conexión a través del Estrecho de Gibraltar.

El consorcio del proyecto está compuesto por representantes de diferente condición (público o privado) y diferentes sectores (energía, educación, transporte...), permitiendo así la consideración de los diferentes intereses y asegurando el enfoque orientado al mercado de las acciones incluidas en la propuesta.

Entre las acciones-piloto a ejecutar se encuentran:

- Adaptación de la terminal de SAGGAS en el puerto de Sagunto para suministrar GNL a buques como combustible.
- Proyecto básico para la conversión de Diésel a GNL de un remolcador.
- Proyecto básico para la instalación de una planta de suministro de GNL/GNC en el puerto de Valencia.

El proyecto finalizó en diciembre de 2021.

PROYECTO ECCLIPSE (2019)

Proyecto europeo para la Evaluación del Cambio CLImático en Puertos del Sudoeste de Europa (ECCLIPSE), liderado por la Fundación Valenciaport, cofinanciado por la Comisión Europea a través del Programa Interreg V-B Europa Suroccidental y en el que también participa la Autoridad Portuaria de Valencia. Tiene un presupuesto de 1.045.253€ y está financiado por el programa Interreg Sudoce.

El objetivo principal de ECCLIPSE es definir una metodología común de análisis de los impactos del cambio climático y sus efectos en el entorno marítimo-portuario.

Para lograr este objetivo, se han desarrollado herramientas y modelos de predicción temprana que permitan una comprensión profunda de su impacto a escala local.

El Proyecto también contribuirá a la sensibilización y concienciación del impacto del cambio climático y definirá estrategias transnacionales de prevención, adaptación y actuación en el espacio SUDOE (Europa Suroccidental) que puedan minimizar sus efectos.

El proyecto finalizó en abril de 2023.

PROYECTO GREEN-C-PORTS (2019)

El proyecto Green and Connected Ports (GREEN C PORTS), está liderado por la Fundación Valenciaport y financiado por el Programa Connecting Europe Facility (CEF) de la Comisión Europea. Este proyecto cuenta con un presupuesto total del de 7.175.700€, y que será financiado por esta al 50%.

GREEN C PORTS tiene como objetivo general proporcionar un conjunto de herramientas y tecnologías de digitalización para apoyar la sostenibilidad medioambiental de los puertos y el rendimiento de las operaciones portuarias en la red TEN-T.

Este proyecto abordará seis casos de negocio consistentes en prototipos y pruebas piloto que serán implementados en diferentes puertos europeos y que servirán de base para testear tecnologías innovadoras como el IoT, big data o el análisis predictivo mediante modelos de inteligencia artificial.

El proyecto finalizó en diciembre de 2023.

PROYECTO EALING - OPS (2020)

European flagship Action for coLd IronING in ports (EALING) está liderado por la Fundación Valenciaport y financiado por el Programa Connecting Europe Facility (CEF) de la Comisión Europea. Este proyecto cuenta con un presupuesto total del de 7.290.800€, y que será financiado por esta al 50%.

EALING - OPS es un proyecto europeo que expresa la necesidad de acelerar el despliegue efectivo de soluciones para conexión eléctrica a buques (OPS) en los puertos de la UE y se propone alcanzar los siguientes objetivos:

– Evaluar el funcionamiento operativo y ambiental de los puertos participantes, para el suministro a diferentes buques (ro-ro, ro-pax, portacontenedores, ferries);

– Contribuir al desarrollo de un marco armonizado e interoperable de la UE para el despliegue de la infraestructura y equipamiento de OPS, de conformidad con el marco técnico, jurídico y reglamentario de la UE;

– Desarrollar los estudios técnicos, ambientales, socioeconómicos y financieros necesarios para acelerar el inicio de las obras de infraestructura de OPS;

– Implementar infraestructuras de OPS en al menos 16 puertos de la UE, situados en diferentes cuencas marítimas: Mediterránea, Mar Negro, Atlántica y Mar del Norte.

Este proyecto finalizó en diciembre de 2023

8.2 PROYECTOS EN DESARROLLO

PROYECTO H2PORTS (2019)

“H2PORTS – Implementing Fuel Cells and Hydrogen Technologies in Ports” es un proyecto coordinado por la Fundación Valenciaport, en estrecha colaboración con la Autoridad Portuaria de Valencia, y financiado por el programa Fuel Cell and Hydrogen Joint Undertaking (FCH JU). Cuenta con un presupuesto próximo a los 4 millones de euros y una financiación al 50%

H2PORTS tiene como objetivo principal proporcionar soluciones eficientes para facilitar una rápida evolución desde una industria basada en combustibles fósiles hacia un sector de bajas emisiones de carbono y cero emisiones.

En el marco del proyecto se testearán tres pilotos en el Puerto de Valencia: una reach stacker de carga/descarga y transporte de contenedores, alimentada con hidrógeno; una cabeza tractora de terminal para operaciones ro-ro, propulsada por pilas de hidrógeno y una estación móvil de suministro de hidrógeno que proporcionará el combustible necesario para garantizar los ciclos de trabajo continuos de los equipos antes mencionados y que en la fase inicial del proyecto trabajará en las terminales de Grimaldi (Valencia Terminal Europa) y de MSC del Puerto de Valencia.

El proyecto finalizará en diciembre de 2025.

PROYECTO EALING – Works Valenciaport (2020)

El Proyecto EALING - Works Valenciaport: Preparation of the electrical grid of the Port of Valencia for Onshore Power Supply está liderado por la Fundación Valenciaport y financiado por el Programa Connecting Europe Facility (CEF) de la Comisión Europea. Este proyecto cuenta con un presupuesto total del de 8.593.050€, y que será financiado por esta al 20%.

EALING - Works Valenciaport tiene como objetivo preparar la red eléctrica del puerto para el suministro de OPS a los buques portacontenedores, ferrys y cruceros en las nuevas terminales del Puerto de Valencia (nueva terminal de contenedores y nueva terminal de pasajeros). Para ello, durante el proyecto se construirá una nueva subestación eléctrica (tipo GIS - Gas-Insulated Switchgear) con una capacidad inicial de 45MW (ampliable a 90MW en el futuro). La acción también incluye las obras de

instalación de la línea eléctrica subterránea que conectará la subestación con la red general. Ambas intervenciones permitirán el suministro de OPS en el puerto de Valencia en situaciones de alta demanda.

Este proyecto está previsto que finalice en diciembre de 2024.

PROYECTO RENMARINAS VALENCIAPORT (2023)

El Programa RENMARINAS DEMOS es una iniciativa del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, gestionada a través del el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE), que tiene como objeto otorgar ayudas destinadas a la inversión en plataformas de ensayos e infraestructuras portuarias para renovables marinas, tanto en el dominio público marítimo-terrestre español como en las aguas portuarias españolas.

La iniciativa está enmarcada en la componente 7 “Despliegue e integración de energías renovables” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

El proyecto RENMARINAS VALENCIAPORT consiste en la creación de una plataforma para la demostración de tecnologías que utilicen el medio marino para producir energía eléctrica. Concretamente se cuenta con la colaboración con Bluenewables para el desarrollo de un parque fotovoltaico flotante de 1 megavatio de potencia; y por otro, Enermarport en la creación de un dispositivo de obtención de energía eléctrica mediante el oleaje de 270 kilovatios.

La intención es instalar el sistema de obtención de energía undimotriz en la zona norte de la dársena valenciana, mientras que el parque fotovoltaico flotante se ubicaría en la zona sur.

El proyecto finalizará en junio de 2026, aunque los pilotos continuarán funcionando aun dos años a partir de esta fecha

PROYECTO RENEWPORT (2024)

El proyecto RENEWPORT financiado con fondos INTERREG EURO MED, tiene como objetivo abordar las emisiones de CO₂, apoyando la transición energética limpia de los puertos del Mediterráneo y transformándolos de centros emisores de contaminantes y gases de efecto invernadero a centros de energía limpia, aprovechando el potencial sin explotar de las fuentes de energía renovable.

Para lograr este objetivo, se desarrollará un conjunto de herramientas que ofrecerán asesoramiento práctico, orientación y cálculo del potencial de utilización de fuentes de energía renovable para los puertos, en función de sus necesidades energéticas. Esto proporcionará a los puertos mediterráneos una potente solución para planificar su transición hacia una energía limpia.

Por otra parte, los socios del proyecto pondrán a prueba el uso de esas fuentes, así como las de hidrógeno verde, en diferentes escenarios. Esto no sólo mejorará concretamente el rendimiento de las operaciones portuarias en materia de cambio climático y calidad del aire, sino que las conclusiones del trabajo conducirán también a la definición de una herramienta o toolkit para los puertos como centros de energía limpia; una solución replicable en otros puertos.

Por último, los socios del proyecto establecerán una red de cooperación a largo plazo en el ámbito de la transición hacia una energía limpia, transfiriendo los resultados a nivel local, transnacional y

macrorregional, y estableciendo al mismo tiempo una sólida cooperación con otros proyectos de alcance similar.

El proyecto finalizará en septiembre de 2026.

8.3 PARTICIPACIONES EN SOCIEDADES

Como parte de los objetivos incluidos en su Política Ambiental, la APV está comprometida con la divulgación y colaboración con terceros, de forma que comparta el conocimiento acumulado en la protección del medio ambiente portuario y facilite la extensión de la gestión ambiental en otros ámbitos. De este modo, participa en proyectos de cooperación en los que, mediante la aportación de estos conocimientos, se contribuya a la mejora ambiental.

Participación en la Asociación MEDPORTS

En Junio de 2018 se constituyó la asociación MEDPorts, que reúne a veinte de los principales puertos y organismos portuarios estatales del Mediterráneo, y se celebró su primera Asamblea General, en la cual se definieron sus principales objetivos: impulsar la colaboración entre los puertos mediterráneos para hacer frente a los nuevos retos del comercio internacional y la logística y poner de relieve la centralidad e importancia del Mediterráneo en los nuevos flujos mundiales de comercio, entre otros.

Los miembros fundadores de MEDPorts son los puertos de Barcelona, Tarragona, Algeciras y Valencia (España); Civitavecchia, Taranto y Venecia (Italia); Marsella-Fos y Toulon (Francia); Luka Koper (Eslovenia); Arzew, Skikda y Bejaia (Argelia); Tanger MED (Marruecos); Damietta (Egipto); Beirut (Líbano); y Malta Freeport (Malta), así como también los organismos estatales Puertos del Estado (España); el Office de la Marine Marchande et des Ports (Túnez); y Serport (Argelia).

Con este objetivo, la asociación ha creado seis comités de trabajo dedicados a la Formación, la Sostenibilidad, la Seguridad, las Relaciones con las Instituciones Internacionales, el Análisis de Mercados, y Smart Ports, contando la Autoridad Portuaria de Valencia con representación en todos ellos. Además, la Autoridad Portuaria de Valencia comparte la presidencia del Comité de Sostenibilidad con el puerto de Civitavecchia.

En 2022 la Autoridad Portuaria de Valencia participó en las reuniones del Comité Ejecutivo y del Comité de Sostenibilidad, así como en la Asamblea General, que se celebraron en distintos momentos del año

8.4 FORMACIÓN

Tal y como se recoge en la política ambiental, desde la APV se procura facilitar la adecuada formación y sensibilización en materia ambiental, entendida no sólo como un sistema para mejorar los conocimientos del personal, sino como el medio para adquirir nuevas capacidades habilidades que hagan más competitivos a los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía.

Mails divulgativos

Se envían mensualmente una serie de consejos ambientales, tanto al personal de la APV a través de la web del empleado, como a las concesiones de los recintos portuarios de APV.

9 COMUNICACIÓN Y PUBLICACIONES

La cercanía de la Autoridad Portuaria de Valencia a sus diferentes grupos de interés permite conocer sus demandas e inquietudes y sirve de base para diseñar y desarrollar acciones concretas para el cumplimiento de los compromisos asumidos. Uno de los objetivos es facilitar el acceso a la información al máximo número de profesionales y organizaciones sobre los ámbitos en los que actúa.

9.1 COMUNICACIÓN

Con objeto de facilitar este conocimiento, la APV dispone de diferentes canales de comunicación dirigidos a las diferentes partes interesadas. En concreto podemos destacar los siguientes.

Página web de la Autoridad Portuaria de Valencia

La página web de la APV (www.valenciaport.com) continúa siendo una de las plataformas de comunicación pública más importante de la organización en los diferentes ámbitos, incluido el ambiental.

9.2 CHARLAS INFORMATIVAS ESPECÍFICAS DE MEDIO AMBIENTE

La APV, ha seguido manteniendo durante el año 2024, comunicación permanente con instituciones, clientes y partes interesadas sobre las actividades ambientales de nuestros puertos.

Por parte de la APV, se han atendido 276 visitas en las que figura un apartado sobre Medio Ambiente, lo que ha supuesto la asistencia de un total de aproximadamente de 10.309 personas.

9.3 COLABORACIÓN Y ASISTENCIA A DIFERENTES FOROS, CURSOS Y SEMINARIOS

La APV participó, durante el periodo 2024, en congresos y jornadas sobre medio ambiente en su relación con los puertos, tanto de ámbito nacional como internacional. Cabe mencionar al respecto:

- Ponencia en el congreso ENERTIC (Madrid, octubre 2024)
- Clases de la UNCTAD (Buenos Aires, noviembre 2024)
- Ponencia en el Congreso Nacional de Medio Ambiente (Madrid, noviembre 2024)
- Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal 32 Edición – Fundación Valenciaport (Valencia, mayo 2024).

9.4 PUBLICACIONES

Las publicaciones producidas por la APV abarcan tanto monografías y guías específicas sobre temas concretos, como publicaciones divulgativas de las actividades. Así, hay que distinguir entre las realizadas este mismo año y las publicaciones anteriores al año 2024.

Publicaciones del año 2024

Memoria Ambiental 2023

Como elemento clave de la comunicación ambiental, un año más la Autoridad Portuaria de Valencia ha publicado la Memoria Ambiental que recoge las actuaciones que en materia ambiental se han llevado a cabo durante el ejercicio 2023.



Publicaciones anteriores a 2024

Entre las publicaciones editadas en años anteriores por la APV, podemos citar:

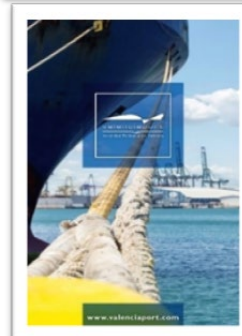
- *Informe de la APV: Puerto sostenible*

La Autoridad Portuaria de Valencia ha elaborado un informe de los principales hitos alcanzados en materia ambiental y energética, así como su contribución de acciones llevadas a cabo en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aprobados por la ONU en la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible



- *Informe de Sostenibilidad Ambiental*

El departamento de Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria de Valencia para tener una visión integral de las actuaciones medioambientales llevadas a cabo por la misma ha desarrollado un informe de Sostenibilidad Ambiental de las actividades que se llevan a término en el ámbito de los recintos portuarios de los tres puertos de su competencia: Sagunto, Valencia y Gandía.



- *Informe de Evolución proyectos APV*

La Autoridad Portuaria de Valencia ha realizado un informe de la evolución del proyecto Ecoport desde su inicio en el año 1998 hasta la actualidad, y de los proyectos en los que ha participado, con el objetivo de recopilar y compilar toda la información ambiental disponible.



- *Guía para el cálculo y gestión de la huella de carbono en instalaciones portuarias por niveles*

Esta guía se ha editado con el objetivo de servir de apoyo a las empresas portuarias para calcular y reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero y ha sido redactada por un equipo de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), la Universitat Politècnica de València y la Fundación Valenciaport, que ha trabajado durante el último año en su elaboración.

El extenso documento consta de una metodología de cálculo y gestión de la huella de carbono adaptada a las necesidades de la comunidad portuaria y basada en el estudio de buenas prácticas energético-ambientales y proyectos de eficiencia energética de éxito de los últimos 8 años implementados en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

La Guía propone el inventario y estudio de las distintas fuentes emisoras de gases de efecto invernadero correspondientes a las emisiones directas, que son las producidas por los consumos de combustibles fósiles, y a las emisiones indirectas o procedentes de los consumos eléctricos. Incluye además otras emisiones derivadas de la actividad de las terminales.



- Libro *“Vivir el puerto ambientalmente, un recorrido por los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía”*

La Autoridad Portuaria de Valencia consciente del valor social, económico y ambiental de los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía, acomete este libro “Vivir el Puerto Ambientalmente”, para comunicar su gestión responsable sobre estos históricos espacios, vitales en el desarrollo tanto de los municipios en los que se ubican, como de sus ciudadanos, trabajadores y empleados, mediante su protección ambiental y su integración en la sociedad a la que pertenece.



La APV aporta con este libro una visión transparente e integradora de todas las acciones que realiza para el fomento sostenible de sus puertos, a fin de que las actividades portuarias cumplan los máximos niveles de respeto y protección ambiental actuales y sin comprometer su capacidad económica, social y ambiental futuras.

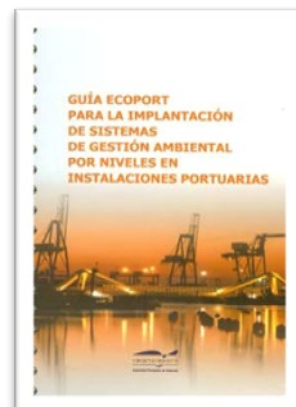
- *Guía E4Port para la implantación de Sistemas de Gestión Energética por Niveles en Instalaciones Portuarias*

Dicha guía aporta una metodología específica para la evaluación de los aspectos energéticos significativos de aplicación a las actividades portuarias, así como un modelo de gestión, en tres niveles, para la implantación de sistemas de gestión energética para empresas concesionarias y prestadores de servicios portuarios acorde con las normas de referencia actuales.



- *Guía ECOPORT para la Implantación de Sistemas de Gestión Ambiental por Niveles en Instalaciones Portuarias.*

La Comunidad Portuaria la integra un gran número de empresas de diferentes tamaños, situaciones ambientales y actividades, por lo que la adopción de un Sistema de Gestión Ambiental puede conllevar diferentes esfuerzos y dificultades para cada una de ellas. Con la idea de facilitar el acceso y participación de las empresas en este proyecto y teniendo en cuenta las características de cada una de ellas, la Autoridad Portuaria ha desarrollado una guía que estructura en 5 niveles los requerimientos de un Sistema de Gestión Ambiental en línea con la norma ISO14001 y el reglamento EMAS II.



Según esta metodología, cada empresa es evaluada conforme a su situación ambiental, parte del nivel que más se ajusta y de forma progresiva trabaja para alcanzar niveles superiores hasta llegar al último nivel que garantiza la implantación definitiva de un Sistema de Gestión Ambiental, lo que les permite un acceso sencillo y de bajo coste en la implantación de dicho Sistema.

- *Guías de Ecoeficiencia*

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) ha editado cinco Guías de Ecoeficiencia con el principal objetivo de impulsar criterios de sostenibilidad en las empresas de los recintos portuarios gestionados por la APV: Sagunto, Valencia y Gandía. Las guías recogen diversas propuestas y actuaciones que permiten la producción de bienes y servicios consumiendo menos recursos naturales y, como consecuencia, reducir la contaminación a través de procedimientos ecológica y económicamente eficientes.

Estas Guías han sido elaboradas tras un minucioso estudio de Ecoeficiencia y Sostenibilidad en los puertos gestionados por la APV y permiten aplicar criterios de ecoeficiencia en los siguientes campos de actuación: ecoeficiencia energética, elaboración de un inventario de gases de efecto invernadero, uso del agua, generación de residuos y el empleo de materiales en la ejecución de obras.

- *Guía de evaluación de riesgos ambientales en instalaciones portuarias*

Dicha guía tiene como objetivo ser una herramienta fácil de manejar y eficaz para aquellas empresas situadas en los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía que deseen llevar a cabo su propia evaluación de riesgos ambientales según la norma UNE 150.008.



- *Guías de buenas prácticas ambientales*

Con motivo del proyecto ECOPORT, comenzó a editarse en el año 2000 una serie de Guías de Buenas Prácticas Ambientales en Puertos con el objetivo de sensibilizar a los diferentes colectivos que trabajan en los recintos portuarios de la importancia de aplicar criterios de respeto al entorno en su trabajo diario. Cada una de estas Guías se dedica a una actividad portuaria concreta y suministra, desde consejos útiles a aplicar a los procesos típicos de cada actividad, hasta legislación aplicable a cada caso concreto. Las Guías editadas hasta el momento han sido las siguientes:



- ✓ Oficinas (editada en 2000, reeditada en 2006 y 2009)
- ✓ Talleres (editada en 2000, reeditada en 2006 y 2009)
- ✓ Transporte Terrestre por Carretera (editada en 2004 y reeditada 2009)
- ✓ Manipulación y Almacenamiento de gránulos sólidos (editada en 2005 y reeditada en 2009)



- *Memorias Ambientales (anual desde 2001) de la Autoridad Portuaria de Valencia*

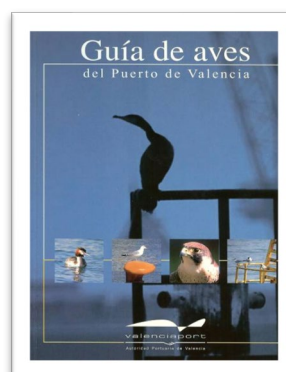
La publicación en 2002 de la primera Memoria Ambiental de la Autoridad Portuaria de Valencia (primera del sistema portuario español), recogió todas las actuaciones que en esta materia se habían llevado a cabo durante el año 2001, tratando de dar un paso adelante y cumplir un firme propósito de información a toda la sociedad dentro del proceso de mejora continua en la que la APV se halla inmersa.

Desde entonces y en años consecutivos, la Autoridad Portuaria de Valencia ha venido publicando estas Memorias, que vienen a reconocer el especial interés de la institución por consolidar su compromiso de respeto y cuidado del medio ambiente, exponiendo las principales actividades relacionadas con la protección del entorno desarrolladas en los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía, así como los principales parámetros e indicadores de gestión ambiental asociados a las mismas, junto con una detallada descripción de los resultados obtenidos.

- *Guía de Aves del Puerto de Valencia*

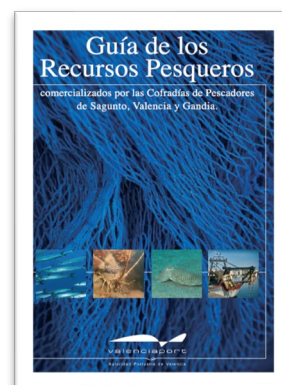
Con la publicación de esta guía de Aves del Puerto de Valencia, la APV pretende difundir la gran variedad de aves que pueden ser avistadas en el entorno portuario facilitando a los expertos unos conocimientos iniciales a partir de los cuales poder llevar a cabo su estudio y seguimiento y, a la vez, proporcionando a cualquier ciudadano la posibilidad de identificar de una forma práctica las especies que sobrevuelan nuestro puerto durante las diferentes estaciones.

La idea de esta guía surge como consecuencia del proyecto ECOPORT y con su publicación se cumplen dos objetivos: En primer lugar, dar cumplida respuesta a la demanda de información por la sociedad en general en cuanto al conocimiento de la biodiversidad de nuestro puerto. Y en segundo lugar, cumplir con el compromiso de “facilitar una adecuada formación y sensibilización al personal que favorezca el desarrollo de la presente política”, tal como se recoge en la Política Ambiental.



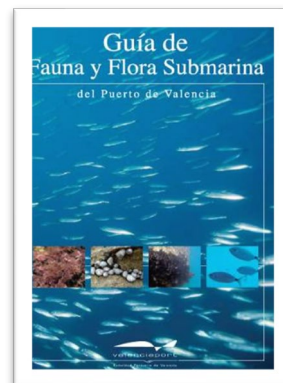
- *Guía de recursos pesqueros*

Se recogen las especies que se comercializan en la Cofradía de Pescadores de Sagunto, Valencia y Gandía. La guía tiene la virtualidad de que las especies se presentan en su habitual natural.



- *Guía de la fauna y flora submarina del Puerto de Valencia.*

Siguiendo los compromisos adoptados en su Política Ambiental, esta Autoridad Portuaria en colaboración con la Universidad de Valencia ha realizado un estudio de la flora y fauna submarinas del Puerto de Valencia. Las especiales características morfológicas del entorno portuario, la gran diversidad de actividades comerciales, así como el tráfico marítimo en este puerto interoceánico hace de este estudio una herramienta eficaz para el conocimiento de la biodiversidad en el recinto portuario. A la vez, el estudio permite, además de disponer de información inicial para determinar posteriormente los posibles efectos que la actividad portuaria pueda ocasionar en la fauna y flora, poner de manifiesto la riqueza e importancia de los seres vivos que habitan el enclave portuario.



Como resultado de este trabajo se ha editado esta guía que tiene la virtud de que todas las imágenes que en ella se exponen han sido recogidas en el Puerto de Valencia. La relación de especies que se exponen son las más representativas del área de estudio y, por tanto, constituyen una pequeña parte del extraordinario catálogo más amplio de especies presentes.

- *Video de las Actuaciones Ambientales de la Autoridad Portuaria de Valencia*

Se ha elaborado un video que recopila las principales actuaciones en materia ambiental desarrolladas hasta el momento por la Autoridad Portuaria de Valencia en los puertos que gestiona (Sagunto, Valencia y Gandia) con el fin de dar a conocer cuáles han sido las principales actuaciones ambientales, y cuáles han sido los resultados obtenidos, contribuyendo de este modo a enriquecer el conocimiento en materia ambiental de los diversos actores que participan en la actividad portuaria, y en especial, de otras autoridades portuarias con problemáticas ambientales similares.



10 CONTABILIDAD VERDE

10.1 GASTOS AMBIENTALES

Los costes y gastos de la APV del ejercicio 2024, relacionados con la mejora del medio ambiente, tienen el siguiente detalle:

CONCEPTOS	EJERCICIO 2024	EJERCICIO 2023
GASTOS DE PERSONAL:	424.591,22	350.188,27
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN:	5.356.076,38	4.783.033,92
Recogida desechos generados por buques	4.539.178,31	3.886.706,41
Reparaciones y conservación	461.480,41	547.208,32
Servicios de profesionales independientes	131.123,96	143.554,44
Suministros y consumos	19.351,44	15.325,40
Otros servicios y otros gastos	204.942,26	190.239,35
AMORTIZACIONES DEL INMOVILIZADO: (*)	364.727,97	360.922,14
TOTAL GASTOS Y COSTES MEDIOAMBIENTALES	6.145.395,57	5.494.144,33

(*) Activos adscritos al servicio de medioambiente

10.2 INMOVILIZACIONES MATERIALES E INMATERIALES

La composición y movimientos habidos en las cuentas de inversiones en inmovilizaciones intangibles y materiales relacionadas con la mejora del medio ambiente durante el ejercicio 2024 han sido las siguientes:

ACTIVOS MEDIOAMBIENTALES (importes brutos)	31/12/2023	Adiciones del ejercicio (+)	Bajas (-)	31/12/2024
ACCESOS MARÍTIMOS	3.748.162,71			3.748.162,71
OBRAS DE ABRIGO Y DÁRSENAS	148.247,29			148.247,29
OBRAS DE ATRAQUE	91.772,15			91.772,15
INSTALACIONES GENERALES	285.057,81			285.057,81
PAVIMENTOS CALZADAS Y VÍAS DE CIRCULACIÓN	5.899,45			5.899,45
MATERIAL FLOTANTE	126.147,18			126.147,18
MATERIAL DIVERSO	1.144.876,67			1.144.876,67
APLICACIONES INFORMÁTICAS	14.909,00			14.909,00
PROPIEDAD INDUSTRIAL	3.270,00			3.270,00
TERRENOS	63.534,43			63.534,43
TOTAL ACTIVOS MEDIOAMBIENTALES	5.631.876,69			5.631.876,69

AMORTIZACIONES DE ACTIVOS MEDIOAMBIENTALES	31/12/2023	Adiciones del ejercicio (+)	Bajas (-)	31/12/2024
ACCESOS MARÍTIMOS	1.681.739,67	78.185,28		1.759.924,95
OBRAS DE ABRIGO Y DÁRSENAS	77.232,52	2.969,28		80.201,80
OBRAS DE ATRAQUE	79.752,61	3.068,82		82.821,43
INSTALACIONES GENERALES	257.730,87	6.973,56		264.704,43
PAVIMENTOS CALZADAS Y VÍAS DE CIRCULACIÓN	5.899,45			5.899,45
MATERIAL FLOTANTE	126.147,18			126.147,18
MATERIAL DIVERSO	941.045,40	70.343,45		1.011.388,85
APLICACIONES INFORMÁTICAS	14.909,00			14.909,00
PROPIEDAD INDUSTRIAL	3.270,00			3.270,00
TOTAL AMORTIZACIONES DE ACTIVOS MEDIOAMBIENTALES	3.187.726,70	161.540,39		3.349.267,09

11 INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD

Como venimos haciendo en Memorias anteriores, a continuación, se hace una recapitulación de los indicadores medioambientales destinados a informar sobre la actividad de esta Autoridad Portuaria.

Desde el año 2011 la APV viene trabajando con tres grupos de indicadores, el **primer grupo** procede de la metodología GRI (Global Reporting Initiative) adaptados a las características de las actividades portuarias y que se definieron como resultado del proyecto MESOSPORT.

El **segundo grupo** está conformado por los indicadores exigidos por el Reglamento CE1221/2009 EMAS III. Adicionalmente la APV trabaja en un **tercer grupo** de indicadores de sostenibilidad que se incluyen en la Memoria de Sostenibilidad de la APV, como consecuencia del Grupo de Trabajo de Sostenibilidad de Puertos del Estado, y que persigue unificar criterios para reportar el comportamiento sostenible del Sistema Portuario Español, que no se incluyen en la presente Declaración.

En esta Declaración únicamente se relacionan los más relevantes del primer grupo, además de los del segundo grupo, tal y como exige el Reglamento CE1221/2009 EMAS III.

Primer grupo:

A 14	Número total y volumen de los derrames accidentales más significativos.
Ver Capítulo 7. Respuestas ante situaciones de Emergencia	

A 15	Iniciativas para mitigar los impactos ambientales producidos por la actividad de la AP
Certificaciones: ver Capítulo 4. Descripción del Sistema de Gestión Ambiental, apartado 4.2. Certificaciones: ▪ Norma UNE EN ISO 14001:2015 sobre Gestión Ambiental desde 2006. ▪ Norma UNE EN ISO 50001:2011 sobre Gestión Energética desde 2016. ▪ Certificación EMAS III desde 2008. ▪ Certificado PERS (Port Environmental Review System), siendo la última renovación la correspondiente al año 2015. Calidad de las aguas: ▪ Limpieza de residuos flotantes del espejo del agua: a través de la embarcación Limpiamar III. Ver Capítulo 6, apartado 6.4.5. Resultados del seguimiento de la calidad de las aguas 2018. ▪ Lucha contra la contaminación por vertidos de hidrocarburos: a través de los planes de emergencia. La APV dispone de equipos para mitigar los efectos de una contaminación. Ver Capítulo 7. Respuestas ante situaciones de Emergencia ▪ Red de control de calidad de aguas. Ver Capítulo 6. Estado del Medio Ambiente, apartado 6.4. Calidad de las Aguas. Calidad del aire: Ver Capítulo 6. Estado del Medio Ambiente, apartado 6.2. Control de la Calidad del Aire: ▪ Existencia de Redes de Control, Capítulo 6. Estado del Medio Ambiente. ○ Red de control de calidad Acústica, apartado 6.3. ○ Control de la calidad del aire, apartado 6.2. Gestión de residuos: ▪ Se dispone de un Centro de Transferencia de Residuos (CTR) que facilita la recogida de los residuos. Ver Capítulo 6. Estado del Medio Ambiente, apartado 6.1. Residuos, sub-apartados 6.1.1. Propios y 6.1.2. Procedentes del recinto portuario. ▪ La APV dispone del servicio portuario para la recogida de Marpol I, IV y V en régimen de gestión indirecta. Ver Capítulo 6. Estado del Medio Ambiente, apartado 6.1. Residuos, sub-apartado 6.1.3. Residuos procedentes de los buques. Proyectos de Innovación y Cooperación: Ver Capítulo 8. Proyectos de Innovación y Cooperación	

A 17	Coste de las multas significativas y número de sanciones no monetarias por incumplimiento de la normativa ambiental.
-------------	---

No se han impuesto multas ni sanciones no monetarias por incumplimiento de la normativa ambiental

Segundo grupo:

Ver Capítulo 5. Gestión de Recursos Naturales, apartado 5.5. Resumen de Indicadores.

12 RECOMENDACIONES DE MEJORA

Como cierre de la presente Declaración, la Autoridad Portuaria de Valencia desea reafirmar su compromiso con la protección y mejora del entorno ambiental promoviendo entre todas las partes interesadas, ya sean empleados, empresas, administraciones públicas, vecinos o cualquier agente vinculado con nuestro sistema de gestión, la adopción de buenas prácticas ambientales.

El objetivo común es lograr que las generaciones presentes y futuras puedan seguir disfrutando de un recinto portuario limpio, seguro y sostenible.

En este sentido, se invita a todos los agentes implicados a seguir las siguientes buenas prácticas ambientales:

- Reduce en origen y siempre que sea posible, la generación de residuos.
- Reutiliza aquellos materiales o productos que, en otra parte del proceso eso que aparentemente parecía un residuo.
- Separa correctamente los residuos peligrosos entre sí y del resto de residuos.
- Gestiona adecuadamente los residuos mediante transportistas y gestores autorizados
- No viertas sustancias no autorizadas al alcantarillado
- Revisa tu/s vehículo/s realizando las inspecciones periódicas necesarias. Un mantenimiento adecuado reduce el consumo de combustible y las emisiones contaminantes.
- Protege el medio marino: El mar es de todos; evita verter cualquier sustancia, sólida o líquida, en las aguas portuarias.
- Usa el agua de manera responsable: es un bien escaso. Utiliza sólo el agua necesaria, aplica riego por goteo en jardines, instala cisternas de bajo consumo y reutiliza el agua siempre que sea posible.

No olvidemos que:

“NO SOLO SOMOS HEREDEROS DE LA TIERRA, DE LOS RÍOS, DE LAS MONTAÑAS, DEL VIENTO; SOMOS SUS GUARDIANES Y CUSTODIOS” Protocolo de Kioto

13 VERIFICACIÓN Y VALIDACIÓN

Esta Declaración Ambiental corresponde al año 2024 registrada en la Generalitat Valenciana, con el número E/CV/000023.

Organismo verificador: Bureau Veritas Iberia, S.L.

Verificador: ES-V-003