

Índice

1. Carta del Presidente	03	6. Estado del medio ambiente	26	7. Respuestas ante emergencias	71
		6.1. Residuos	26		
2. Introducción. Antecedentes	04	6.1.1. Propios	26	8. Proyectos de innovación y cooperación	72
		6.1.2. Procedentes del recinto portuario	28	8.1. Proyectos finalizados	72
3. Descripción del Puerto	05	6.1.3. Procedentes de los buques	30	8.2. Proyectos en desarrollo	74
3.1. Localización. Datos físicos	05	6.2. Control de calidad del aire	32	8.3. Participaciones en sociedades	75
3.2. Marco legal	06	6.2.1. Calidad del aire en los recintos portuarios	32	8.4. Formación	76
3.3. Magnitudes básicas del tráfico portuario	09	6.2.2. Calidad del aire en el recinto portuario	34		
		en el año 2021		9. Comunicación y publicaciones	76
4. Descripción del Sistema de Gestión Ambiental	10	6.2.3. Concentraciones ambientales en el	37	9.1. Comunicación	76
4.1. Política ambiental	10	entorno del puerto de valencia		9.2. Charlas informativas específicas de	76
4.2. Certificaciones	10	en el año 2021		medio ambiente	
4.3. Descripción del sistema	12	6.2.4. Datos registrados en las estaciones	28	9.3. Colaboración y asistencia a foros y	77
4.4. Organigrama	12	meteorologicas 2021		seminarios	
4.5. Aspectos ambientales	14	6.3. Red de control de calidad acústica	46	9.4. Publicaciones	77
4.6. Objetivos y metas	16	6.3.1. Resultados obtenidos en el año 2021	46		
4.6.1. Cumplimiento de objetivos planificados	16	según los valores normativos de referencia		10. Contabilidad verde	80
en 2021		6.3.2. Mapas acústicos "estáticos"	49	10.1. Gastos ambientales	80
4.6.2. Objetivos planificados en 2022	17	6.3.3. Mapas acústicos "predictivos"	49	10.2. Inmovilizaciones materiales e inmateriales	81
4.7. Necesidades y expectativas de las partes	19				
interesadas		6.4. Calidad de las aguas	57	11.Indicadores de sostenibilidad	81
		6.4.1. Procedentes de los buques	57		
5. Gestión de recursos naturales	20	6.4.2. Areas de estudio	57	12. Recomendaciones de mejora	82
5.1. Agua	20	6.4.3. Determinacion de las unidades de gestion	59		
5.2. Energía eléctrica	21	acuaticas portuarias (ugap's)		13. Verificación y validación	83
5.3. Combustible	22	6.4.4. Variables estudiadas	61		
5.4. Consumo de papel	23	6.4.5. Resultados del seguimiento de la calidad	65		
5.5. Resumen de indicadores	24	de las aguas 2021			
5.5.1. Indicadores emas	24	6.5. Gestión de dragados	68		
5.5.2. Otros indicadores	25	6.6. Plan de vigilancia ambiental	68		
		6.7. Gestión de suelos	69		
		6.8. Impacto visual	69		
		6.9. Plan de movilidad	70		
		6.10. Otras actuaciones	70		

1. Carta del Presidente

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) ha elaborado la presente Declaración Ambiental con el objetivo de reflejar y rendir cuentas ante la sociedad sobre las iniciativas desarrolladas en relación con el respeto al medio ambiente, la sostenibilidad, la transición energética y la lucha contra el cambio climático en los puertos de València, Sagunto y Gandía a lo largo del pasado año 2022.

Estas iniciativas se basan en el cumplimiento estricto de las condiciones establecidas en las certificaciones sectoriales que mantiene la APV tales como la ISO 14001, ISO 5001, Registro EMAS III y PERS (Port Environmental Review System), siendo referente no solo nacional, sino mundial, en materia de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático en el sector portuario.

Además, tenemos en cuenta el cumplimiento de los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible) para el desarrollo de nuevas políticas e iniciativas que mejoren aún más el comportamiento sostenible de los puertos gestionados por la APV. Por mencionar algunos, podemos destacar las inversiones en plantas de generación de energía renovable, medidas de eficiencia energética y fomento del ferrocarril y otros proyectos encaminados a la reducción de emisiones y las molestias que estas ocasionan en el entorno portuario.

Durante el año 2022 varias son las iniciativas que han marcado el camino de la APV en el cumplimiento de los objetivos anteriores, entre ellas querría destacar el inicio de las obras de la acometida de la subestación eléctrica del Puerto de València, que permitirá la conexión de los buques a la red eléctrica en un futuro cercano.

Los anteriores hitos son parte de la estrategia a la que la APV ha dedicado más recursos y que está relacionada con la mejora de la eficiencia energética y la reducción de emisiones de CO2 con la intención de que el Puerto de València cumpla con el objetivo "cero emisiones" en el año 2030. Para lograrlo, ya estamos trabajando en las iniciativas enmarcadas en el Plan Estratégico denominado "Cero emisiones netas en 2030", que nos permitirá adelantarnos a los objetivos europeos, que están marcados para el año 2050.

Dentro de este marco, se ha comenzado con la elaboración de los anteproyectos de las primeras instalaciones de conexión eléctrica a buques (On-shore power supply – OPS), financiados por la Unión Europea a través del proyecto EALING-OPS, y la planta de generación de energía eólica en el puerto de València. Además, se ha iniciado el proceso para la construcción de dos plantas fotovoltaicas en el puerto de València y otra planta fotovoltaica en el puerto de Gandía, que permitirá que este último puerto sea energéticamente autosuficiente.

A través de la participación de la APV en proyecto de I+D, es posible la puesta en marcha de algunas de las iniciativas mencionadas anteriormente. Proyectos como el H2Ports, que han visto la construcción de la hidrogenera fija-móvil que permitirá el suministro de hidrógeno a maquinaria portuaria en dos terminales

en el puerto de València son un ejemplo de esto. Además, otros proyectos como ECCLIPSE, cuya finalidad es la definición de una metodología para la adaptación de los puertos a los efectos del cambio climático; y el GREEN-C-PORTS, que es un proyecto que integra digitalización y redes inteligentes para la mejor gestión del tráfico y las operaciones portuarias desde distintos niveles, entre ellos, el ambiental, permitirán mejorar la vigilancia de los efectos del medio físico sobre las infraestructuras portuarias y tomar medidas de adaptación a los mismos.

A estos proyectos hay que añadir los dos proyectos que permitirán en un futuro próximo la conexión eléctrica de los buques durante su estancia en puerto, bajo el paraguas de EALING (EALING-OPS y EALING-Works).



Fruto del liderazgo de APV en materia de sostenibilidad a nivel mundial participamos de manera activa en diversos comités de organizaciones portuarias de ámbito internacional, como el Comité de Sostenibilidad y el Comité de Crecimiento Azul y Energía de ESPO (European Seaports Organization) y el Comité de Clima y Energía y el grupo de trabajo sobre Corredores Verdes de la iniciativa WPCAP (World Ports Climate Action Plan) de IAPH (International Association of Ports and Harbours) y además ocupa la vicepresidencia del Comité de Desarrollo de Negocio de la Asociación Medports, cuyo objetivo es establecer marcos comunes de mejora en materias relacionadas con la sostenibilidad ambiental.

Inmersos en la sociedad de la comunicación y con el objetivo de crear una ventana de acceso de la sociedad al puerto, la APV tiene establecido un canal de comunicación permanente con la Comunidad Portuaria y con la sociedad en general que se materializa no solo a través de la publicación de esta Declaración Ambiental, sino también de su página web (www.valenciaport.com), la distribución de notas de prensa, publicación de videos y noticas en redes sociales (twitter, linkedin...), encuentros con informadores, edición y distribución de 'consejos ambientales' y el Boletín Ambiental, y a través del grupo de Trabajo "Ecoport".

Para finalizar, quiero destacar y agradecer el esfuerzo tanto del personal propio de la APV, la Fundación Valenciaport y el resto de los miembros de la Comunidad Portuaria por su implicación para hacer de los puertos lugares más sostenibles y sin los cuales no se podría haber logrado los resultados obtenidos ni establecer nuevas metas de mejora para el futuro.

Aurelio Martínez Estévez

Presidente de la Autoridad Portuaria de València

2. Introducción. Antecedentes

La Autoridad Portuaria de Valencia se apoya en criterios de sostenibilidad desde hace años para el desarrollo de su estrategia empresarial. De este modo ha diseñado, incorporando los compromisos adquiridos en su Política Ambiental y Energética dentro de un enfoque de Responsabilidad Social Corporativa, sus principales líneas de trabajo con el objetivo puesto en los puertos sin emisiones en el año 2030. En este sentido, durante el año 2020 se han puesto en marcha una serie de actuaciones de carácter ambiental y energético encaminadas a conseguir el objetivo marcado y alinearse con los principales Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos por la ONU. Sin embargo, para recorrer este camino, ha sido necesario ir cumpliendo una serie de etapas a lo largo de todo este tiempo:

En 1998, la APV lanzó el Proyecto ECOPORT, Hacia una Comunidad Portuaria Respetuosa con el Medio Ambiente, que fue financiado por el Programa LIFE de la Comisión Europea. Fruto de este trabajo fue la elaboración de una Metodología para la Implantación de Sistemas de Gestión Ambiental en Instalaciones Portuarias. Esta metodología se ha convertido en una referencia para la gestión ambiental en puertos a nivel nacional e internacional y ha sido posteriormente aplicada en diferentes entornos portuarios. Con ECOPORT se sentaron las bases del desarrollo del Sistema de Gestión Ambiental de que dispone la organización y de cuyo funcionamiento se da cuenta en el presente documento, dotándose, ya en 1998, de personal con responsabilidades en exclusiva respecto 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 fue el primer puerto español en obtener la Certificación PERS (Port Environmental Review) concedida por el Lloyds Register y apoyada por la Fundación ECOPORTS y la Asociación Europea de Puertos Marítimos, ESPO. En 2006, el SGA se certificó según la Norma ISO 14001 y en 2008 fue inscrita en el registro EMAS de la Comunidad Valenciana con el Nº 23, siendo el primer puerto español en obtener dicho registro.

En el año 2008 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.

Además, la APV ha adquirido, asimismo, diferentes compromisos internacionales de carácter voluntario, como son la firma en noviembre de 2006 de la Declaración de Sydney para del Desarrollo Sostenible de las

Ciudades Portuarias, auspiciada por la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos y en julio de 2008 de la "Declaración de los Puertos del Mundo por un Clima Mejor", en Rotterdam.

La APV en su compromiso de mejora ambiental y la reducción de gases de efecto invernadero, desde el año 2008, ha calculado e inscrito 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 línea en 2016, la APV ha conseguido la certificación de su Sistema de Gestión Energético según la norma ISO 50001, integrando las Políticas tanto ambiental como energética en una única Política Ambiental y Energética.

Como continuación de todo lo anterior, 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 hacer de motor para la mejora ambiental de las de las empresas que forman parte 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 generados en los puertos que gestiona, tales como consumos de energía, agua, etc.
- La política de sustitución de vehículos por otros de mejor comportamiento ambiental, así como la de sustitución de alumbrado dentro de los edificios y viales por otro más eficiente.
- El seguimiento mediante el Plan de Vigilancia Ambiental de los aspectos ambientales generados por las obras de Ampliación del Puerto de Valencia y Sagunto.
- Creación del proyecto ECOPORT III, que es una evolución del ECOPORT II y que pretende medir los niveles de eco-eficiencia de la Comunidad portuaria Valenciaport y la establecer la estrategia para mejorar el desempeño energético-ambiental de la misma mediante la definición de indicadores tales como la huella de carbono.
- Mantenimiento del Sistema de Gestión Ambiental y Energético, cuyo funcionamiento asegura una gestión eficiente de los recursos, así como mejorar año tras año la información contenida en esta Declaración y nos permite mejorar en el tiempo, nuestro comportamiento ambiental y energético.
- Impulso a la implantación de energías renovables en los recintos portuarios con el objetivo de descarbonizar las actividades que en ellos se desarrollan y reducir la huella de carbono.
- Desarrollo del Plan Zero-emisiones en el año 2030 en el puerto de Valencia.
- Inscripción de la Huella de Carbono en el Registro del Ministerio para la Transición Energética y el Reto Demográfico y obtención del sello reduzco 2019.

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.

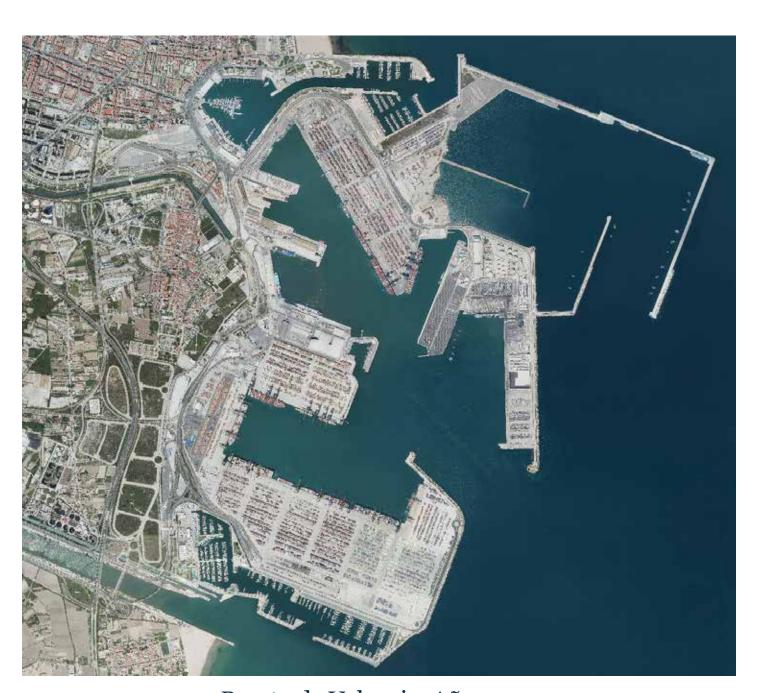
3.1. Localización. Datos físicos

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.

Puerto	Situación	Superficie Total	Superficie flotación	Muelles. Línea atraque
Sagunto	longitud o ^o 13' W latitud 39 ^o 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 o° 9' W latitud 38° 59' N	245.000 m ²	284 000 m ²	6 muelles 1.573 m línea de atraque







Puerto de Valencia. Año 2020



Puerto de Gandía. Año 2020

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 Autoridad Portuaria de Valencia 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. Se ha cumplido con los requisitos a excepción del que derivó de un episodio puntual de olores a gas sulfhídrico, procedentes de las conexiones de la APV a la red de alcantarillado, que han motivado un expediente sancionador, y tras la aplicación de acciones correctoras y preventivas descritas en el punto 6.10, se cerró de forma satisfactoria.
- Ruidos, disponiendo de mediciones periódicas de ruido que evidencian el cumplimiento de requisitos legales de aplicación en esta materia.

Así mismo se impulsa el fomento del cumplimiento de los requisitos legales de carácter ambiental tanto entre el personal de la propia Autoridad portuaria como con las concesiones ubicadas en el recinto portuario, llevando a cabo actividades formativas sobre los requisitos legales que deben cumplir las instalaciones, tales como residuos peligrosos, responsabilidad ambiental o vertidos.

Las referencias legales de carácter ambiental más representativas de aplicación a la organización, más representativas durante el año 2022, se describen en la siguiente tabla:

EMAS

REGLAMENTO (CE) No 1221/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO 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), y por el que se derogan el Reglamento (CE) no 761/2001 y las Decisiones 2001/681/CE y 2006/193/CE de la Comisión

REGLAMENTO (UE) 2017/1505 DE LA COMISIÓN de 28 de agosto de 2017 por el que se modifican los anexos I, II y III del Reglamento (CE) nº 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS).

REGLAMENTO (UE) 2018/2026 DE LA COMISIÓN de 19 de diciembre de 2018 por el que se modifican el anexo IV del Reglamento (CE) nº 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS).

GENERAL

DECRETO LEGISLATIVO 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje.

Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.

Ley 6/2014, de 25 de julio, de Prevención, Calidad y Control ambiental de Actividades en la Comunitat Valenciana.

Ley 11/2014, de 3 de julio, por la que se modifica la ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental (BOE n^0 162, de 04/07/2014).

Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Real Decreto Legislativo 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.

Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto ambiental de proyectos, aprobada por el Real Decreto legislativo 1/2008, de 11 de enero.

Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11/01/2008, Se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación del Impacto Ambiental de proyectos. (BOE n^o 23, de 26/01/2008).

Ley 26/2007 de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental.

RESIDUOS

Real Decreto 27/2021, de 19 de enero, por el que se modifican el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión de sus residuos, y el Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

Real Decreto 128/2022 de 15 de febrero, sobre Instalaciones Portuarias receptoras de desechos de buques.

Ley 5/2022 de 29 de noviembre, de residuos y suelos contaminados para el fomento de la Economía Circular de la Comunidad Valenciana.

Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Convenio Marpol) y posteriores Enmiendas.

VERTIDOS Y AGUAS

Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20/07/2001, Se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas. (BOE n^0 176, de 24/07/2001).

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.

EMISIONES

Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.

Ley 34/2007, de 15/11/2007, De Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera. (BOE nº 275, de 16/11/2007).

RUIDOS

Orden PCM/542/2021, de 31 de mayo, por la que se modifica el Anexo III del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

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.

Ley 37/2003, de 17/11/2003, del ruido. (BOE nº 276, de 18/11/2003).

CONSUMOS

Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.

OTRAS

Real Decreto 178/2021, de 23 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios

Real Decreto 809/2021, de 21 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de equipos a presión y sus instrucciones técnicas complementarias

Real Decreto 513/2017, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios.

Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC- RAT 01 a 23.

Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

REAL DECRETO 1027/2007, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios.

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

- Declaración de Impacto Ambiental de la Ampliación del Puerto de Valencia.
- Plan de Vigilancia Ambiental de la Ampliación del Puerto de Valencia
- Inscripción como Pequeño Productor de Residuos Peligrosos nº 3631/Po2/RP/CV.
- Declaración anual de Posesión de Aparatos Conteniendo PCBs.
- Libro de Registro para actividades potencialmente contaminadoras. Contaminación atmosférica.
- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, de 2 de noviembre de 1973 (Convenio Marpol).



Edificio del Reloj

3.3. Magnitudes básicas del tráfico portuario

	-					
	2021	2022	Δ 22/21 dic acum	∆22/21 nov acum	Tendencia Anual	
Autoridad Portuaria de Valenci	a					
Tráfico total (t)	85.269.726	79.365.729	-6,92%	-5,88%	-6,92%	
Granel Líquido	3.867.779	5.819.229	50,45%	60,24%	50,45%	
Granel Sólido	2.159.064	2.255.164	4,45%	9,92%	4,45%	
Mercancía No Containerizada	14.806.681	14.763.010	·	0,00%	-0,29%	
Mercancía Containerizada	64.017.231	56.125.555	-12,33%	-11,54%	-12,33%	
Pesca	1.057	1.053	-0,37%	-1,76%	-0,37%	
Avituallamiento	417.914	401.718	-3,88%	-4,70%	-3,88%	
Buque (ud)	7.295	7.521	3,10%	3,96%	3,10%	
G.T.	255.636.766	291.259.080	13,93%	15,14%	13,93%	
Contenedores (TEU)	5.604.478	5.052.272	-9,85%	-8,96%	-9,85%	
Pasajeros (ud)	635.689	1.373.552	116,07%	125,29%	116,07%	
Línea Regular	504.820	750.499	48,67%	52,25%	48,67%	
Cruceros	130.869	623.053	376,09%	395,05%	376,09%	
Automóviles (ud)	493.697	603.566	22,25%	18,44%	22,25%	
Tráfico RoRo (toneladas)	12.863.187	12.946.088	0,64%	0,79%	0,64%	
UTIs	453.945	473.973	4,41%	5,36%	4,41%	
Tráfico Ferroviario (toneladas)	2.941.778	3.092.702	5,13%	5,10%	5,13%	
TEU	213.216	233.771	9,64%	10,24%	9,64%	
Vehículos	8.808	17.998	104,34%	77,40%	104,34%	
Puerto de Valencia						
Tráfico total (t)	77.532.462	69.753.379	-10,03%	-9,17%	-10,03%	
Granel Líquido	1.459.243	1.421.367	-2,60%	2,77%	-2,60%	
Granel Sólido	1.449.017	1.500.657	3,56%	6,75%	3,56%	
Mercancía No Containerizada	10.733.827	10.838.893	0,98%	1,28%	0,98%	
Mercancía Containerizada	63.502.148	55.615.168	-12,42%	-11,62%	-12,42%	
Pesca	241	260	7,81%	7,11%	7,81%	
Avituallamiento	387.986	377.034	-2,82%	-3,56%	-2,82%	
Buque (ud)	5.854	6.171	5,42%	6,23%	5,42%	
G.T.	231.497.490	261.771.244	13,08%	14,17%	13,08%	
Contenedores (TEU)	5.546.796	4.996.782	-9,92%	-9,03%	-9,92%	
Pasajeros (ud)	635.675	1.373.552	116,08%	125,30%	116,08%	
Línea Regular	504.806	750.499	48,67%	52,25%	48,67%	
Cruceros	130.869	623.053	376,09%	395,05%	376,09%	
Automóviles (ud)	396.097	487.961	23,19%	20,95%	23,19%	
Tráfico RoRo (toneladas)	11.454.311	11.439.564	-0,13%	0,19%	-0,13%	
UTIs	412.202	428.582	3,97%	5,03%	3,97%	
Tráfico Ferroviario (toneladas)	2.055.049	2.208.639	7,47%	8,07%	7,47%	
TEU	213.216	233.771	9,64%	10,24%	9,64%	
Vehículos	8.808	17.998	104,34%	77,40%	104,34%	

	2021	2022	∆22/21 dic	∆22/21 nov	Tendencia	
			acum	acum	Anual	
Puerto de Sagunto						
Tráfico total (t)	7.526.757	9.362.069	24,38%	28,28%	24,38%	
Granel Líquido	2.408.536	4.397.862	82,59%	97,18%	82,59%	
Granel Sólido	710.047	750.293	5,67%	16,09%	5,67%	
Mercancía No Containerizada	3.863.959	3.680.391	-4,75%	-4,92%	-4,75%	
Mercancía Containerizada	515.083	510.363	-0,92%	-0,74%	-0,92%	
Pesca	73	65	-11,23%	-9,03%	-11,23%	
Avituallamiento	29.059	23.095	-20,52%	-22,75%	-20,52%	
Buque (ud)	1.366	1.268	-7,17%	-6,47%	-7,17%	
G.T.	23.698.894	28.980.773	22,29%	24,71%	22,29%	
Contenedores (TEU)	57.682	55.486	-3,81%	-2,25%	-3,81%	
Pasajeros (ud)	14	0				
Línea Regular	14	0				
Cruceros						
Automóviles (ud)	97.600	115.605	18,45%	8,29%	18,45%	
Tráfico RoRo (toneladas)	1.404.547	1.506.524	7,26%	6,11%	7,26%	
UTIs	41.743	45.391	8,74%	8,57%	8,74%	
Tráfico Ferroviario (toneladas)	886.729	884.063	-0,30%	-1,75%	-0,30%	
TEU	0	0				
Vehículos	0	0				
Puerto de Gandía						
Tráfico total (t)	210.507	250.282	18,89%	27,81%	18,89%	
Granel Líquido						
Granel Sólido		4.214				
Mercancía No Containerizada	208.895	243.726	16,67%	25,30%	16,67%	
Mercancía Containerizada		24	,	,	1,00%	
Pesca	743	729	-1,95%	-3,84%	-1,95%	
Avituallamiento	869	1.589	82,85%	116,71%	82,85%	
Buque (ud)	75	82	9,33%	16,67%	9,33%	
G.T.	440.382	507.063	15,14%	20,00%	15,14%	
Contenedores (TEU)	0	4	,	,		
Pasajeros (ud)	0	0				
Línea Regular	0	0				
Cruceros						
Automóviles (ud)	0	0				
Tráfico RoRo (toneladas)	4.329					
UTIs	0					

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 mercancias. 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 utiliden 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 manterimiento 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 ecceficiencia 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 suscitos 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.

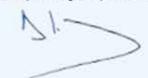
La APV dentro del compromiso voluntario adquirido de favorecer la sosteribilidad ambiental en los recintos que gestiona, impulsa iniciativas en la Comunidad Portuaria a la que sirve:

- 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 Martinez 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. En octubre de 2017, renovamos el certificado por la nueva norma 14001:2015.



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

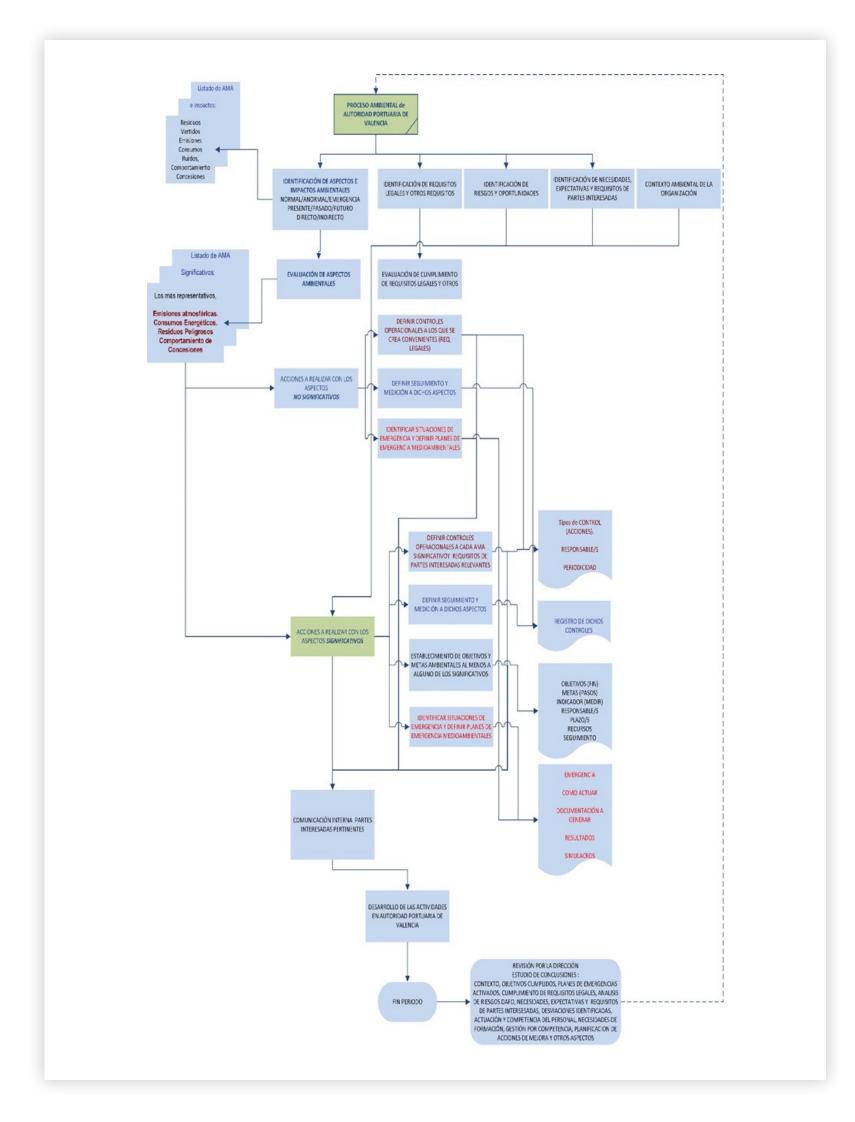


Desde el 15 de enero de 2008 la Autoridad Portuaria de Valencia fue registrada por la Consellería de Infraestructura, Territorio y Medio Ambiente con el número ES-CV 000023 en cumplimiento de su Sistema de Gestión Ambiental de acuerdo a los Reglamentos (CE) 1221/2009 y 761/2001.

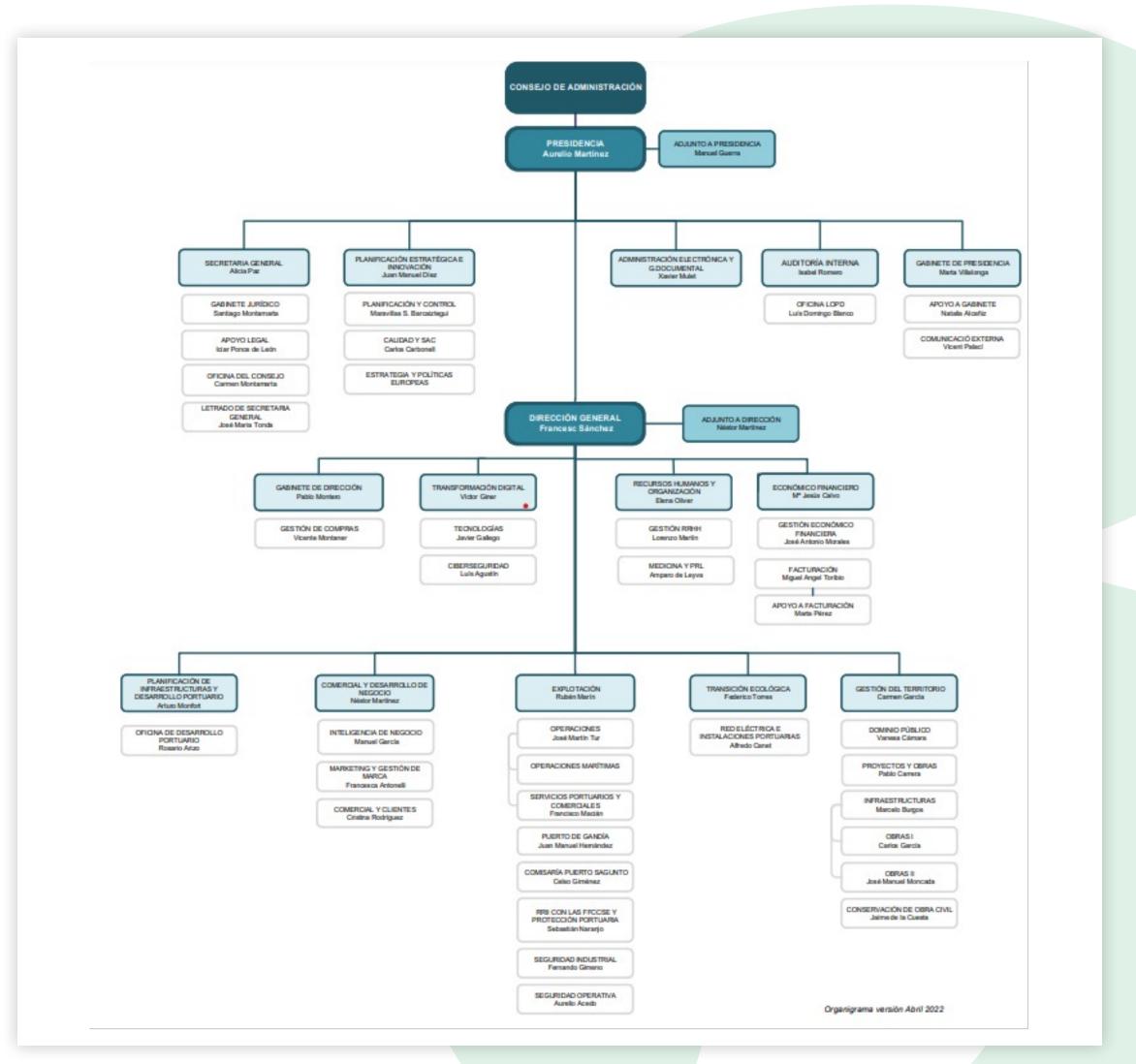


En 2016 la Autoridad Portuaria de Valencia obtuvo la certificación ISO 50001 para el puerto de Valencia.

4.3. Descripción del sistema



4.4. Organigrama



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, asegurase 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, tiene establecido en su Sistema de Gestión Ambiental, 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, tanto de forma directa como de forma indirecta.

En dicho procedimiento, se identifican, tanto de los aspectos ambientales directos como indirectos, ambos en situación normal/anormal. De la misma forma se identifican los aspectos ambientales potenciales basándose 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	
ıcia	Baja					
Frecuencia	Media					
Fre	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
ıcia	Baja			
Frecuencia	Media			
Fre	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.
Generación de Residuos.		Generación de Residuos en el Recinto Portuario	
Emisiones a la atmósfera		Emisiones derivadas de operaciones portuarias en el Recinto Portuario	N ^a 76
Calidad del Agua		Comportamiento ambiental de las Concesiones	
Ruido, Impacto visual	Nº75	Ruido en los viales del Recinto Portuario	Nº75
Consumo de agua		Consumo de agua en el Recinto Portuario	
Consumo de energía eléctrica	Nº 70 Nº 79 Nº 80 Nº 81	Consumo de energía eléctrica en el Recinto Portuario	Nº 70
Consumo de materias primas		Consumo de materias primas en el Recinto Portuario	

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 significativo:

Aspectos Significativos					
Directos:	Obj.	Obj.	Indirectos		
Consumo de energía eléctrica*	Nº 70 Nº 79 Nº 80 Nº 81	N ^a 76	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 4.5) 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 2022

Los objetivos planificados y llevados a cabo durante 2022 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.

Se ha resuelto el contrato constructivo debido a la desestimación por parte del adjudicatario a proseguir con el mismo. Se han llevado a cabo los trámites de resolución del contrato y se ha preparado una actualización del proyecto, que ha sido aprobada por los organismos competente. Se está en trámite de licitación.

Continúa el objetivo según estaba previsto, durante 2023

Nº 67: Elaboración de un Plan Estratégico Energético de la APV en el puerto de Valencia

Se ha implementado el diseño del Plan Estratégico Cero Emisiones que contempla un Plan Energético de APV y que pretende trazar líneas de actuación, orientadas a la consecución de los objetivos estratégicos establecidos.

Para ello, se han mantenido reuniones de trabajo con las terminales, se han caracterizado los consumos de buques escalando en puerto y terminales de contenedores y se han analizado sus planes de futuro en materia energética. Se han definido escenarios futuros con estimación de demanda para buques y terminales en 2030.

Se ha presentado a la APV el primer borrador a finales de 2022.

Se ha cumplido por tanto el objetivo.

Nº 68 Reducción del 10% consumo eléctrico del alumbrado público mediante la elaboración de un Plan de renovación de luminarias exteriores por tecnología LED, en el Puerto de Valencia.

Se ha realizado la ejecución del contrato realizando el cambio de luminarias a tecnología LED en el alumbrado público del Puerto de Valencia. Se ha analizado el consumo real comparándolo que el de años anteriores en los viales. Se concluye que se ha logrado un ahorro energético en dicha zona del 25,32%.

Se ha cumplido por tanto el objetivo.

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

Se detectó un problema de resistencia del silo por sobrepeso de la instalación fotovoltaica en el puerto de Valencia del que se estudiaron posibles soluciones. Realizada una peritación en Gandía para ver las condiciones del lugar físico de la instalación para valorar incluir, si fuera necesario, nuevos requerimientos en el pliego técnico.

Solucionado el problema estructural, se ha realizado el proyecto técnico de instalación de energía fotovoltaica, y se ha iniciado el proceso de licitación. En paralelo, se está desarrollando con la terminal VTE el condicionado del convenio a firmar.

En la instalación de Gandía, se ha finalizado el proyecto técnico que se ha obtenido informe favorable de OPPE al tratarse de fondos MRR. Se ha adjudicado el proyecto constructivo y se ha firmado el acta de inicio. En la instalación de dique Príncipe Felipe, se ha enviado el proyecto técnico a OPPE, que ha remitido informe favorable necesario al tratarse de fondos MRR. Se ha adjudicado el proyecto. Pendiente el inicio de las obras.

Se continúa el objetivo en 2023.

Nº 71 Mejora de la eficiencia energética en la Planta de Clima del puerto de Valencia en un 15%

Se ha previsto modificar el sistema hidráulico a caudal variable con el fin de conseguir un ahorro importante de energía eléctrica. Además, se va a mejorar la eficiencia en la gestión de la producción de agua fría y caliente de los equipos termodinámico TRANE instalados, mediante la integración de una tarjeta de comunicaciones. Se ha solicitado una subvención al IDAE.

Se ha finalizado la ejecución del contrato a nivel instalaciones. Se ha realizado un informe con el análisis de los ahorros energéticos en la planta de clima, que han supuesto una disminución del 27% respecto a 2021.

Se cumple por tanto el objetivo planificado.

Nº 72 Reducción del consumo eléctrico del alumbrado público en el puerto de Sagunto, en un 40% sobre el total del consumo de viales, mediante un Plan de renovación de luminarias exteriores por tecnología LED.

Se ha ejecutado el contrato de sustitución de lámparas por tecnología LED en las luminarias exteriores del puerto de Sagunto. Se ha realizado un análisis de la reducción del consumo que ha concluido que se ha logrado una reducción energética superior al 40%.

Se cumple por tanto el objetivo.

Nº 73 Anteproyecto para la instalación de Aero Generadores en la zona de Ampliación Norte del puerto de Valencia.

Entregado el anteproyecto. Trabajando en el estudio de la Declaración de Impacto Ambiental, preceptivo antes de proceder a la construcción del parque eólico.

Se ha cumplido el objetivo.

Nº 75 Ampliación de la red de control acústica en Sagunto y Gandía.

Se ha instalado en Sagunto un sonómetro en la estación "Nueva ECA Sagunto Norte". Los datos registrados son recogidos por la red APV.

En Gandía, no se ha instalado todavía el equipo. Está pendiente la ejecución de las instalaciones técnicas necesarias como fibra óptica, en el lugar de la instalación.

Se traslada por tanto a 2023

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

Con la capacidad eléctrica que aporten las subestaciones y en línea con el Plan Cero Emisiones netas 2030, se pretende poner a disposición de los buques cruceros y ferris atracados en el muelle Transversal Poniente (Pasajeros 1) y en el futuro muelle Perfecto Palacio del puerto de Valencia (Pasajeros 2), una instalación para proporcionar conexión a la red eléctrica de estos buques, mediante sistemas OPS (Onshore Power Supply). Dicha conexión permitirá que apague los motores auxiliares durante su estancia en el puerto. Se ha previsto también la instalación de dos puntos de suministros de OPS para buques comerciales, fundamentalmente buques contenedores, que atracan en el muelle Transversal Costa del Puerto de Valencia. Tanto el proyecto Pasajeros 1 como el Transversal Costa, tienes Fondos de Recuperación y Resiliencia. El proyecto Pasajeros 2 se realizará más adelante.

Se ha redactado el anteproyecto del muelle Transversal Costa y se ha enviado a OPPE para su valoración y aprobación. Se está trabajando en el anteproyecto de Pasajeros 1.

Se continúa el objetivo en 2023 como estaba previsto.

Nº 77 Instalación de la Subestación ST2 en el puerto de Valencia.

Con objeto de reforzar la demanda futura prevista, en línea con las actuaciones previstas en la electrificación de los muelles, se ha previsto la instalación de una segunda subestación eléctrica dentro del puerto de Valencia.

De momento este objetivo se encuentra paralizado hasta avanzar en la instalación de la Subestación 1.

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

Se está trabajando en la redacción del anteproyecto para poder licitar el proyecto.

Se continúa en 2023 según lo previsto.

4.6.2. OBJETIVOS PLANIFICADOS EN 2023

Los objetivos planificados para el 2023 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 agrupan los objetivos atendiendo a estos criterios y con el código de colores descrito anteriormente:

1. ASPECTOS AMBIENTALES:

a) RUIDO:

Nº 75 Ampliación de una red de control acústica en Sagunto y Gandía

Con este objetivo se pretende mejorar el control acústico de APV, mediante la ampliación de equipos de control instalando equipos adicionales en los Puertos de Sagunto y Gandía.

- Situación de partida: Existen una red de control acústico en los puertos dependientes de APV.
- Situación prevista: Ampliar la red de equipos existentes para la mejora del control acústico.
- **Resultado:** mejora del control sobre la calidad acústica en los puertos de Sagunto y Gandía. **Líneas de la Política:** 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.

2. PARA LA MEJORA DE PROCESOS / ACTIVIDADES

a) ECOEFICIENCIA:

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 70 Mejora de la eficiencia energética mediante la implantación de placas fotovoltaicas en instalaciones del Puerto de Valencia y en el puerto de Gandía.

Este objetivo pretende mejorar la eficiencia energética y autoconsumo mediante la implantación de energías renovables.

- **Situación de partida:** Se dispone de una pequeña red de placas fotovoltaicas en el puerto de Valencia.
- **Situación prevista:** ampliar la red existente y disminuir el consumo eléctrico incorporando energías renovables que mejoren las emisiones.
- Política: Mejora de la eficiencia energética y aumentar la cuota de autoconsumo. 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 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 77 Instalación de la SUBESTACIÓN 2 en el puerto de Valencia

Este objetivo tiene como finalidad, dotar al puerto de un sistema redundante para que, en caso de fallo en una de las subestaciones, se pueda seguir dando servicio a la Comunidad Portuaria. De momento sin ejecución hasta avanzar en la Subestación 1.

- **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. **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 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.

4.7. Necesidades y expectativas de las partes interesadas

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

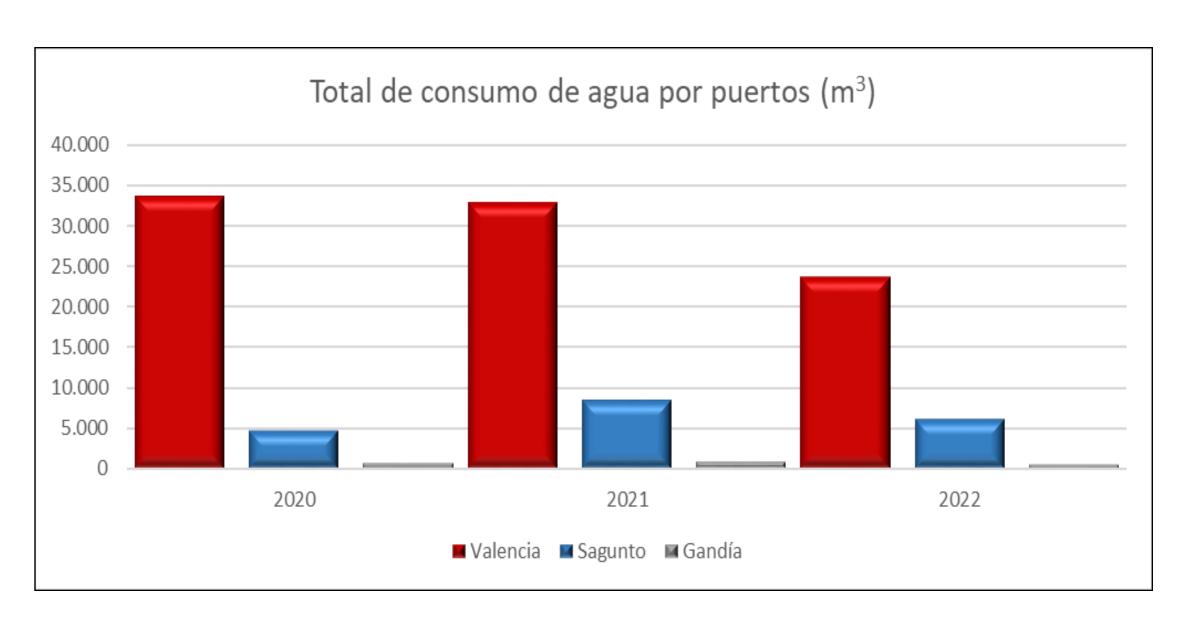
PARTES INTERESADAS	NECES IDADES/		REQUISIT	ACCION
PERINENTES	EXPECTATIVAS		О	ACCION
CLIENTES	NE	Mantener los principios de protección del Medio Ambiente y mejora	SI	SEGUIMIENTO SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL EMAS
		energética		
CLIENTES	EX	Dar el mejor servicio al mejor precio manteniendo criterios ambientales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

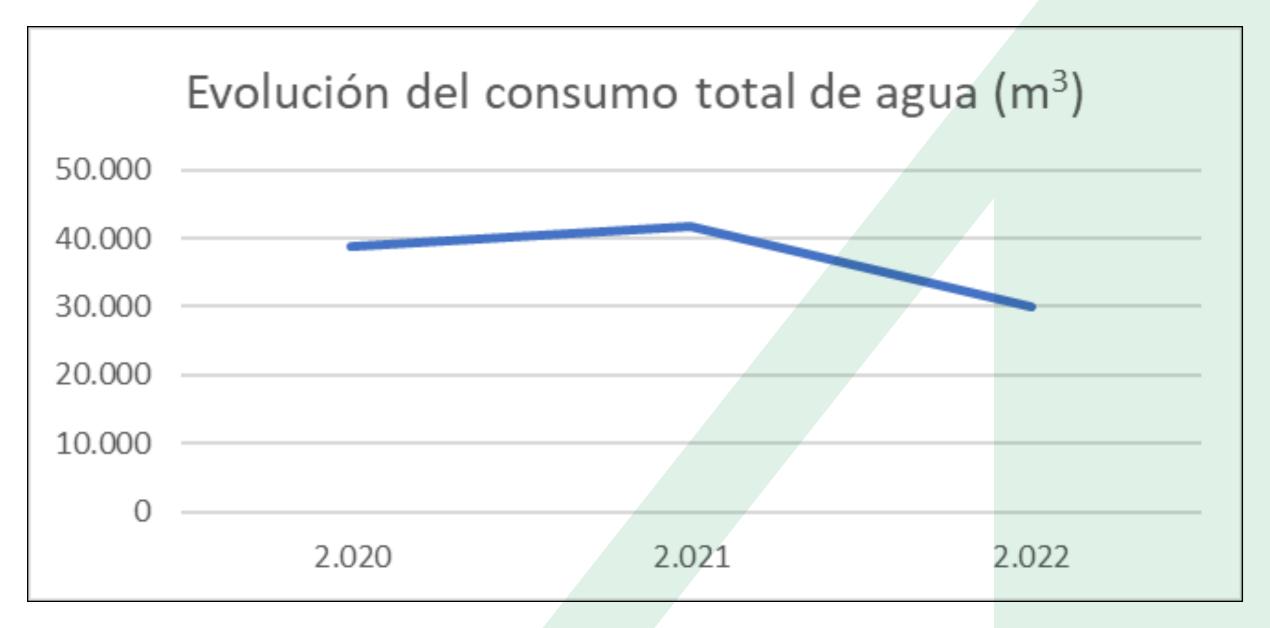
5.1. Agua

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 2022 ha sido de 29.995 m³, lo que ha supuesto una reducción del 28% con respecto al año anterior.

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

Consumo m³	2020	2021	2022
Valencia	33.560	32.757	23.594
Sagunto	4.673	8.328	6.031
Gandía	642	781	370
TOTAL	38.875	41.866	29.995





Como se puede observar, la tendencia general es a la baja. En Valencia, donde se produce el mayor consumo debido a las dimensiones del puerto, se sigue la tendencia a la baja de años anteriores. En el puerto de Sagunto, también se produce una reducción del consumo. En Gandía, el consumo es bastante estable, aunque se ha producido una leve disminución respecto al año anterior.

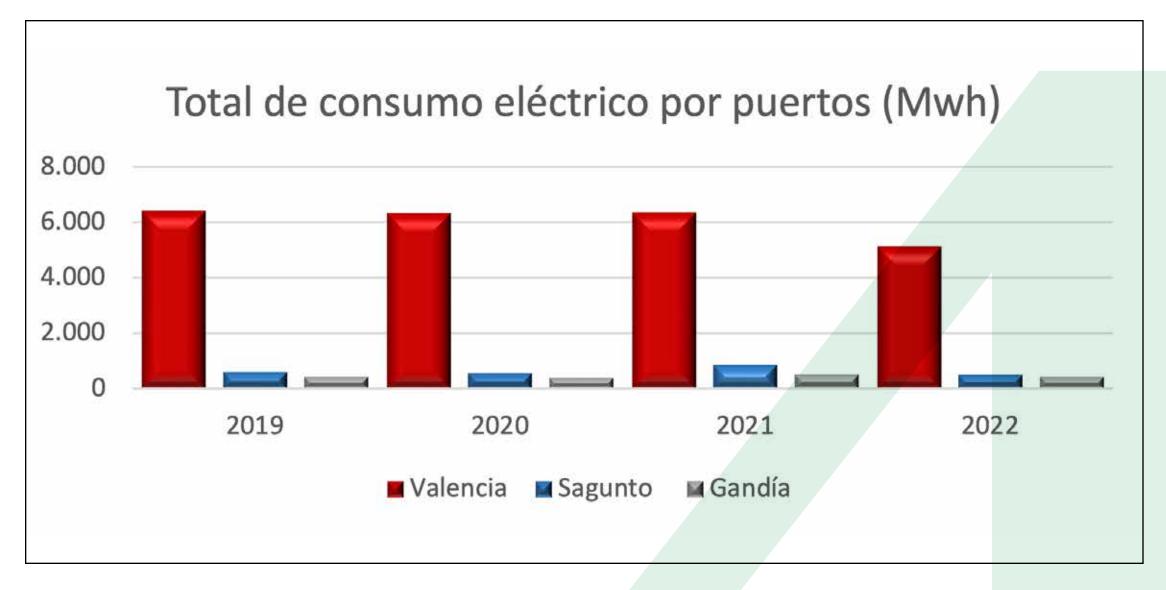
5.2. Energía eléctrica

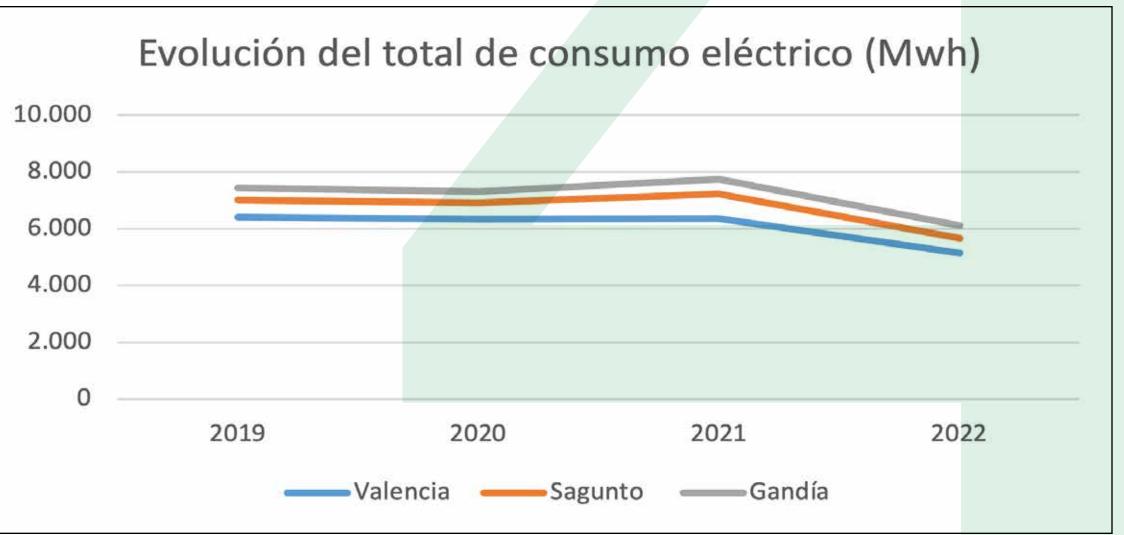
Durante el 2023, el consumo total de energía de la Autoridad Portuaria de Valencia, comprende edificios y viales de los recintos tres portuarios, lo que ha supuesto un total de 6.098.568 (6.098,6Mwh), lo que ha supuesto una reducción de casi un 19% con respecto al año anterior.

Dicha disminución de consumo, se debe sobre todo a las medidas implantadas en la Planta de Clima y el cambio de luminarias en los viales públicos de Valencia y Sagunto.

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

Electricidad (Mwh)	2019	2020	2021	2022
Valencia	6.412	6.342	6.353	5.142
Sagunto	603	569	870	516
Gandía	425	396	518	440
Total	7.439	7.307	7.564	6.099





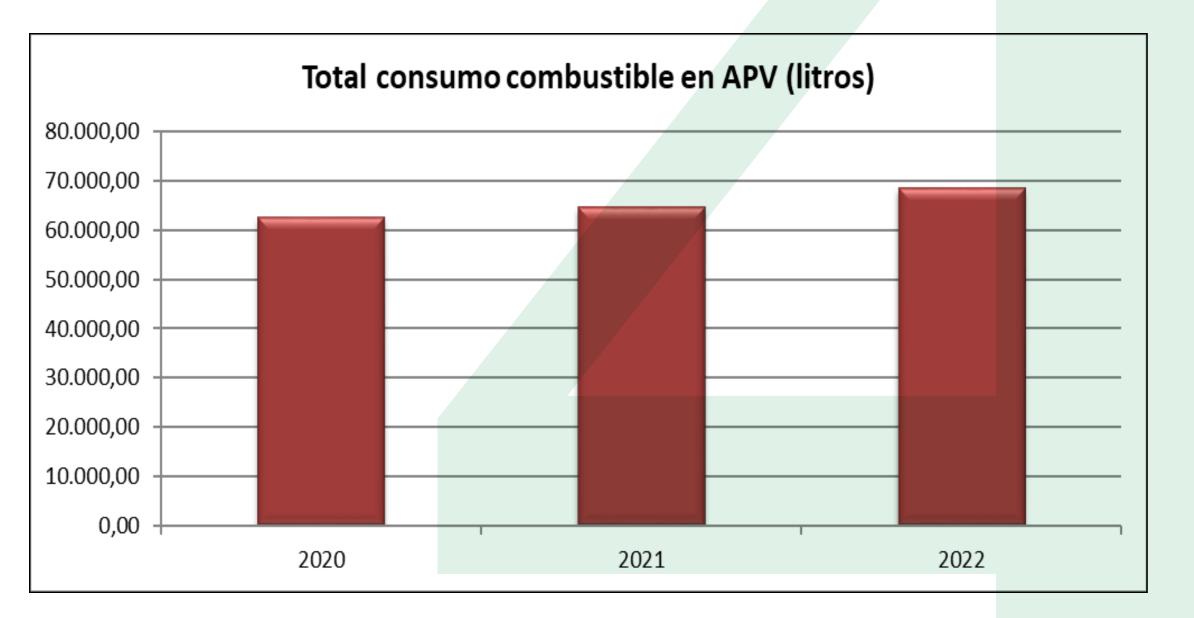
En cuanto a la procedencia de la energía eléctrica consumida, la empresa suministradora nos certifica que la energía proviene exclusivamente de fuentes 100% renovables. El consumo certificado por la suministradora, correspondo a toda la Autoridad Portuaria, que incluye el suministro de energía eléctrica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



5.3. Combustible

Durante 2022, el consumo de combustible de los vehículos de la APV en los puertos que gestiona ha sido de 38.195,69 litros de Gasolina, 38.165,69 litros de Gasóleo. El consumo total es de 63.976,00 litros. La evolución de los mismos, se incluye a continuación:

Combustible (litros)	2020	2021	2022
Gasolina	14.305,29	28.606,29	38.195,69
Gasóleo	48.246,41	35.962,60	30.305,92
TOTALES	62.551,70	64.568,89	68.501,61



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 2022 se mantiene estable con respecto a años anteriores. Hay un total de 62 vehículos de servicio, entre turismos, furgonetas y camiones. Del total de dicha flota, 11 vehículos son eléctricos y 3 híbridos. El total de vehículos eléctricos supone el 17,74% de la flota total de vehículos. El número de vehículos eléctricos e híbridos ha disminuido ligeramente con respecto al año anterior, y se ha incrementado el número de camiones.

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.

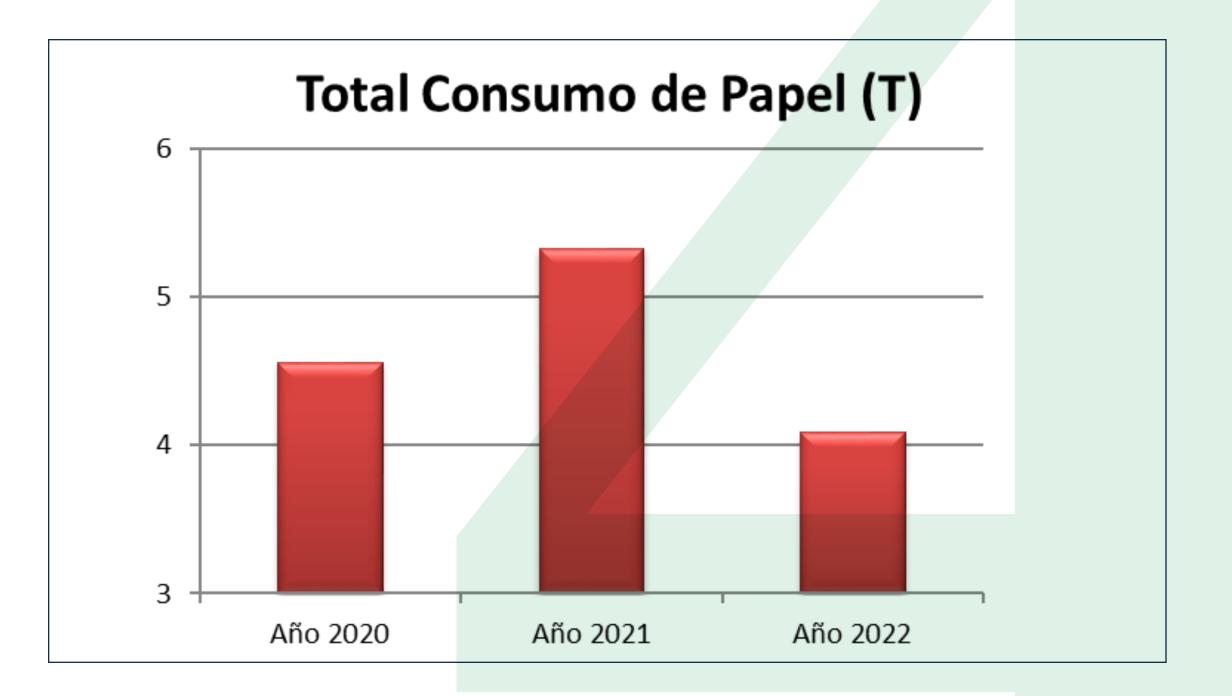
- La fibra virgen para su elaboración se obtiene de forma respetuosa con el medio ambiente, manteniendo la biodiversidad de los ecosistemas forestales y garantizando que los bosques se puedan aprovechar por las generaciones futuras.
- El blanqueado se realiza totalmente sin cloro.
- Se respetan los derechos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

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

Durante 2022 se han consumido 4,08 t de papel, lo que supone una disminución un 23% 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. Aun así, la importante disminución de este año, se debe principalmente a la implantación del teletrabajo para la mayor parte del personal de la APV durante el tiempo confinamiento.

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:

Indicador 2022	Total anual	Relativo
Consumo eléctrico	6.098,6 Mwh	13,431 (MWh/trabajador)*
Consumo de agua 100% de red	29.995 m ³	66,068 (m³/trabajador)
Consumo de combustible total	661,2 Mwh	1,456 Mwh/trabajador
Superficie Total	4.256.241 m ²	9.374,98 (m² Superficie total/trabajador)
Superficie total sellada	3.769.845 m ²	8.303,62 (m² Superficie total sellada/ trabajador)
Superficie total en el centro orientada según la naturaleza	48.656,95 m ²	107,17 (m² Superficie total jardines/ trabajador)
Superficie total no sellada	486.396 m ²	1.071,36 (m² Superficie total no sellada/ trabajador)
Papel	4,08 t	0,008 (t/ trabajador)
Residuos Peligrosos	8,47 t	0,019 (t/ trabajador)
Residuos No Peligrosos	26,23 t	0,558(T/ trabajador)
Emisiones CO2 Equivalente ** (directas)	163,052 tCO2eq	0,37 (t CO2 eq/ trabajador)
Emisiones CO2 Equivalente ** (indirectas)	o t CO2eq	o (t CO2 eq/ trabajador)
Emisiones totales CO2 Equivalente** (directas + indirectas)	170 tCO2eq	0,37 (t CO2 eq/ trabajador)

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

Indicador relativo			2020	2021	2022
Superficie Total			7.671,35	9.516,07	9.374,98
Superficie total sellada			6.683,71	8.425,50	8.303,62
Superficie total en el centro orientada según	n la natu	raleza	101,58	103,73	8.303,62
Superficie total no sellada			987,64	1.090,57	1.071,36
Papel			0,009	0,012	0,008
Residuos Peligrosos			0,008	0,018	0,019
Residuos No Peligrosos			0,029	0,528	0,558
Emisiones CO2 equivalente** (directas) (t (C O2)		0,340	0,009	0,012
			0,36	0,37	0,018
Emisiones CO2 equivalente** (indirectas) (t CO2)		0	0	О
Emisiones CO2 equivalente** (directas) (t (C O2)		0,343	0,340	0,36
Emisiones CO2 equivalente** (indirectas) (t CO2)		0	0	O

^(*) Plantilla media 2022 = 454. Dato facilitado por Capital Humano

^(**) 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

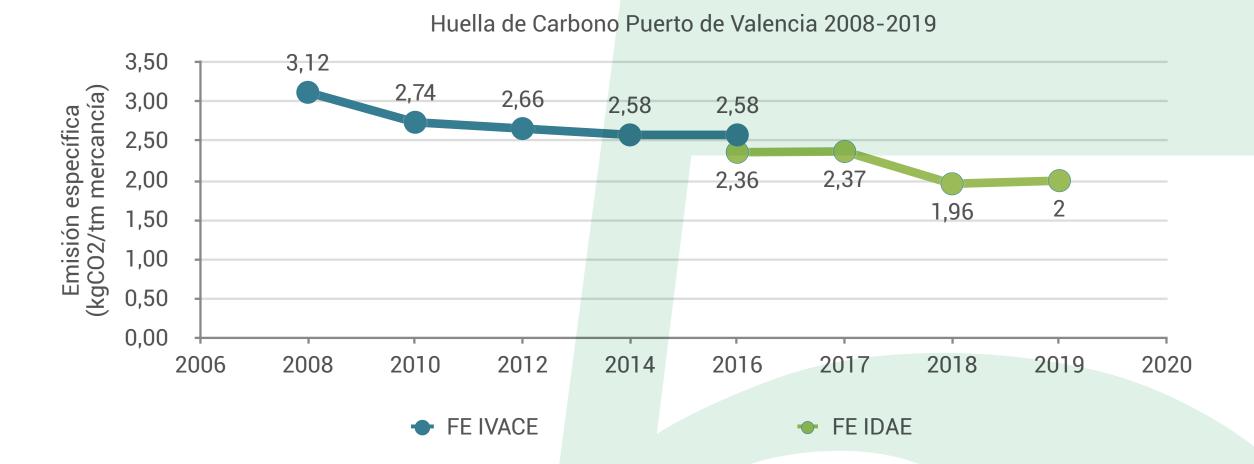
Desde el año 2008, se ha venido calculando cada dos años, la Huella de Carbono de todo el puerto de Valencia. Dichos cálculos se han realizado según el estándar de la ISO 14064 y han sido validados por entidad certificadora. Además, se han inscrito en el Registro de la Huella de Carbono del Ministerio 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 **201**7 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 1,96 2,00 2,37

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



6.1. Residuos

La APV es responsable de la gestión de aquellos residuos que se producen directamente por la actividad de la empresa mediante la figura de Productor.

La APV también asume la responsabilidad, de manera indirecta, de que se realice una gestión correcta de aquellos residuos que se producen en los recintos portuarios de Valencia, Sagunto y Gandía, que son gestionados por la APV bajo la figura de Poseedor.

6.1.1. PROPIOS

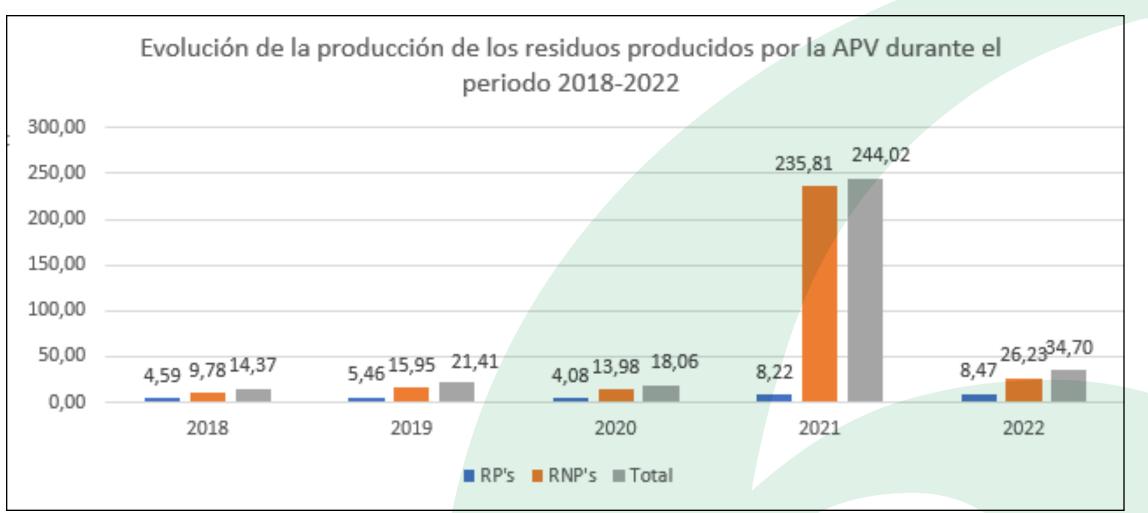
La APV produce residuos como consecuencia de la actividad que desarrolla la empresa en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía. En el puerto de Valencia, los residuos se producen en las oficinas, en los talleres y en la clínica. En los puertos de Sagunto y Gandía, los residuos se producen por la actividad realizada en las oficinas y por parte del personal propio de la APV asociado 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/Po2/RP/CV y 21384/Po2/CV para los residuos sanitarios producidos en la clínica ubicada en el puerto de Valencia.

El total de residuos generados por la propia actividad de la APV en 2022 ha sido de 34,7 t, de los cuales 26,23 t corresponden a residuos no peligrosos y 8,47 t a residuos peligrosos.

Para analizar los datos obtenidos en 2022, en el gráfico nº1 se puede observar la evolución de la producción de residuos generados por la APV de 2018 a 2022, ambos inclusive:

GRÁFICO 1



Como se puede observar en el gráfico número 1, se ha producido una clara disminución de la producción de los residuos no peligrosos en el ejercicio 2022 con respecto al año 2021.

A continuación, en los gráficos 2 y 3 se puede consultar los datos de producción de residuos peligrosos y residuos no peligrosos producidos por la APV durante el año 2022 respectivamente (página siguiente):

GRÁFICO 2

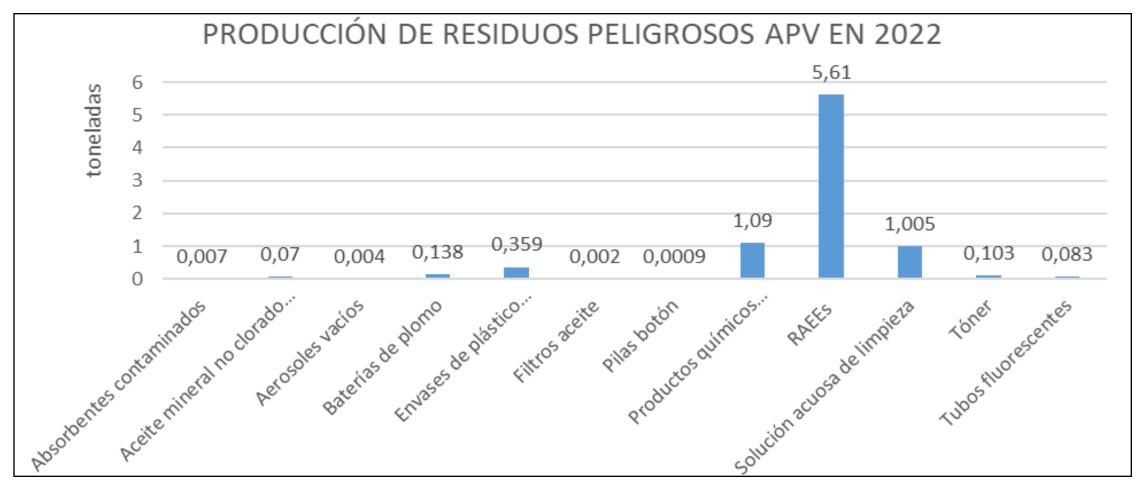
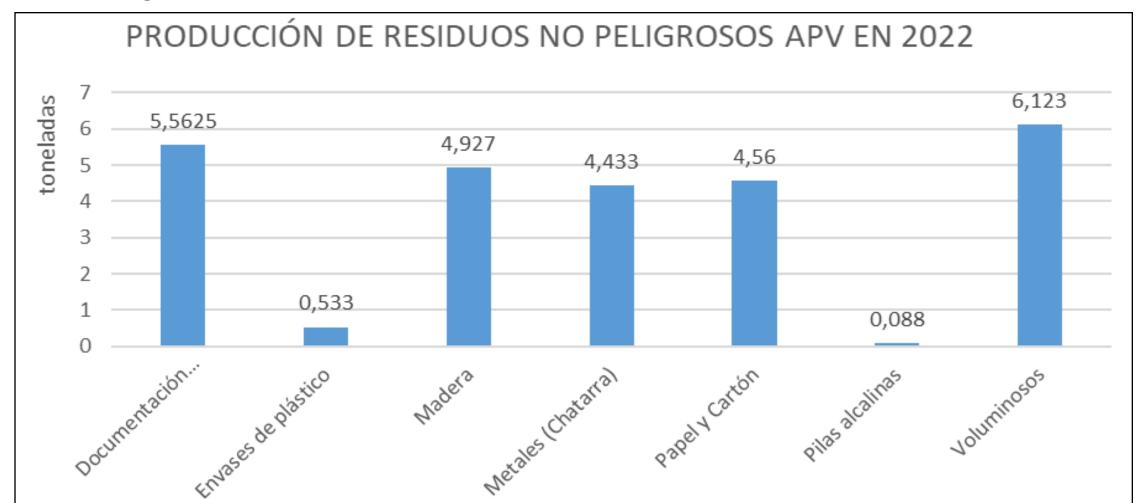


GRÁFICO 3

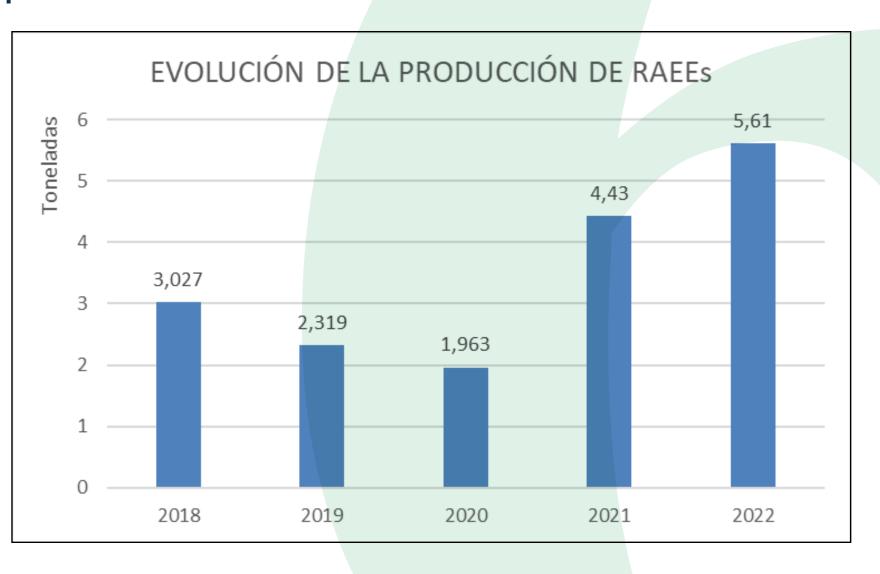


A) En el caso de los residuos peligrosos, se ha producido un incremento de la producción de los residuos en general, alcanzando una cifra de producción total en 2022 de 8,47 t.

Es posible observar en el gráfico 2, que las mayores cifras de producción de residuos peligrosos la constituyen los "Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos" (RAEEs), "Productos químicos caducados" y "Solución acuosa de limpieza". Las cifras de producción se sitúan en 5,61, 1,09 y 1,005 toneladas respectivamente.

En el gráfico 4 se puede observar que la producción de los RAEEs ha aumentado durante el periodo 2018-2022. Este incremento se asocia al aumento del uso de aparatos eléctricos y electrónicos en los últimos años.

GRÁFICO 4



Por otra parte, con respecto al epígrafe "Productos químicos caducados", resaltar que no se trata de un residuo que se produzca habitualmente por la APV, pero que se produjo puntualmente a consecuencia de la caducidad de los productos químicos que se emplean para la cloración del agua del depósito de agua potable existente en el puerto de Sagunto.

B) En el caso de los residuos no peligrosos, en 2022 se ha alcanzado una cifra de producción de 26,23 t.

En el gráfico 3 se observa que, en 2022, el volumen más importante de residuos no peligrosos generados por la APV corresponde al epígrafe de "Residuos Voluminosos", seguido de "Documentación Confidencial", situándose con unas cifras de producción de 6,12 t y 5,56 t respectivamente.

Sin embargo, si comparamos los datos obtenidos en 2022 con los correspondientes al ejercicio 2021, es posible observar que la producción de residuos voluminosos se ha reducido significativamente. Este resultado se explica porque a consecuencia de la obra de remodelación del Puerto de Valencia que se está ejecutando desde 2022, a finales de 2021 fue necesario retirar un gran volumen de defensas existentes.

Con respecto a la producción de Documentación confidencial, cabe destacar que prácticamente se ha mantenido estable con respecto a los ejercicios anteriores.

6.1.2. PROCEDENTES DEL RECINTO PORTUARIO

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 la Autoridad Portuaria de Valencia:

- Facilita la recogida y gestión de los residuos generados en los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía.
- Facilita los trámites administrativos asociados a la retirada y gestión de los residuos.
- Contribuye a mantener un recinto portuario en armonía con su entorno.

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.



Para el almacenamiento de residuos no peligrosos, se dispone de 1 contenedor de 20 m³ para voluminosos, 1 contenedor de 20 m³ para madera, varios contenedores de 3 m³ para los envases ligeros y plásticos, 1 contenedor de 11 m³ para vidrio, 2 contenedores de 11 y 25 m³ para metales (chatarra), 1 contenedor de 11 m³ para neumáticos fuera de uso y varios contenedores de 3 m³ para papel-cartón.

Además, el CTR 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 una instalación donde es posible gestionar los residuos de una forma cómoda y flexible, de acuerdo con la legislación vigente, y también es posible que se beneficien de los ahorros que supone la aplicación de economías de escala, ya que, si pertenecen a la Comunidad de Ecoport, se deduce de la facturación el coste de transporte.



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 de los 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 a través del mar (como maderas, boyas u ostros restos de señalización marítima), residuos procedentes de actuación ante emergencias de contaminación marítima, residuos abandonados, etc.

Con respecto al volumen total de residuos que se produce en los tres recintos portuarios gestionados por la APV, resaltar que se gestionó un total de 32,87 t en el ejercicio 2022, desglosados de la siguiente forma:

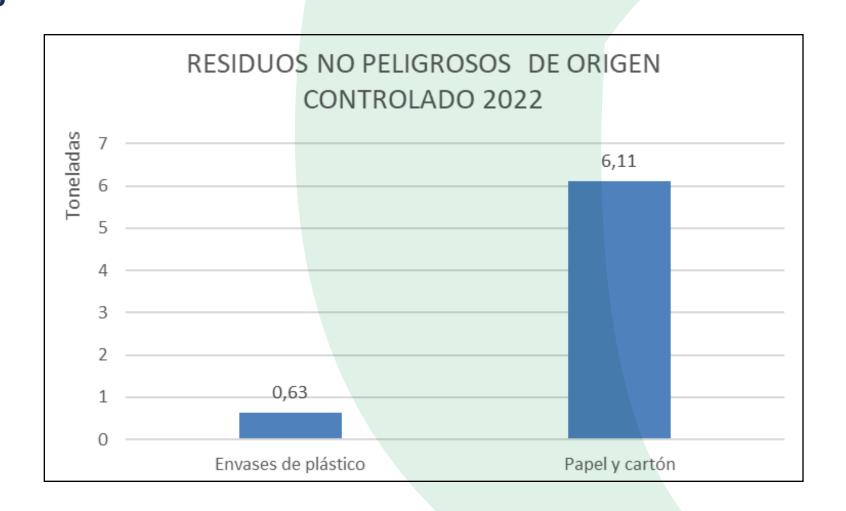
- Residuos controlados: un total de 6,74 t., correspondiendo a residuos no peligrosos en su totalidad.
- **Residuos de origen fortuito:** se generó un total de 26,13 t, cantidad que se desglosa en 12,87 t de residuos no peligrosos y 13,26 t de residuos peligrosos.

Como conclusión, resaltar que la APV se ha hecho responsable directa e indirectamente (mediante la figura de Productor o Poseedor) de un total de 67,57 t de residuos. En concreto, se han gestionado 21,73 t de residuos peligrosos y 45,84 t de residuos no peligrosos en 2022.

RESIDUOS GENERADOS EN LOS RECINTOS PORTUARIOS DE ORIGEN CONTROLADO

A continuación, los residuos cuyo volumen ha sido mayor durante el ejercicio 2022 ha sido el "Papel/cartón" en el epígrafe de residuos no peligrosos, pues no se produjeron residuos peligrosos, con una producción de 6,11 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 5



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 6 y 7, dentro del epígrafe de residuos no peligrosos, resaltan los "Residuos Flotantes", con una cifra de producción de 10,04 t, y dentro de los residuos peligrosos los "Absorbentes contaminados", con una cifra de producción de 10,42 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.

Por otro lado, con respecto al epígrafe de "Absorbentes contaminados" consideradas como residuos peligrosos, resaltar que se producen 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.

GRÁFICO 6.

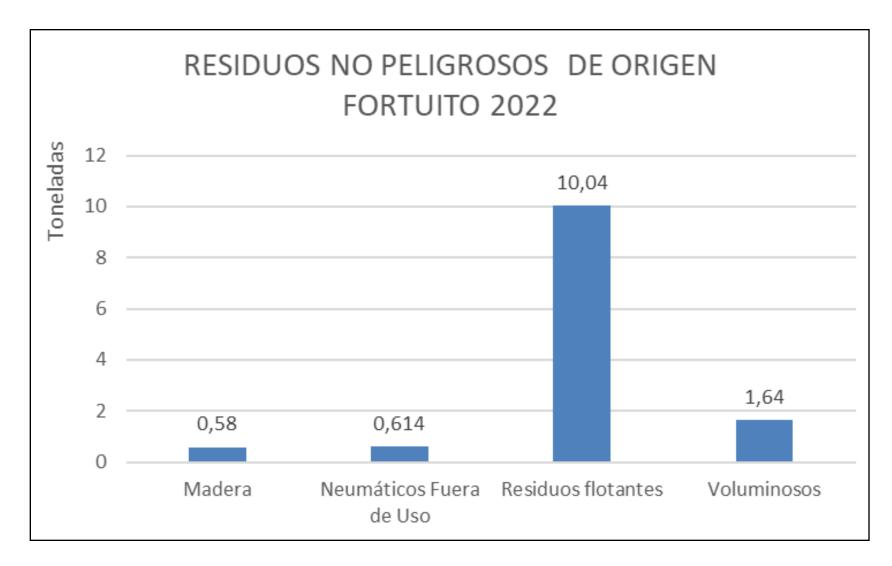
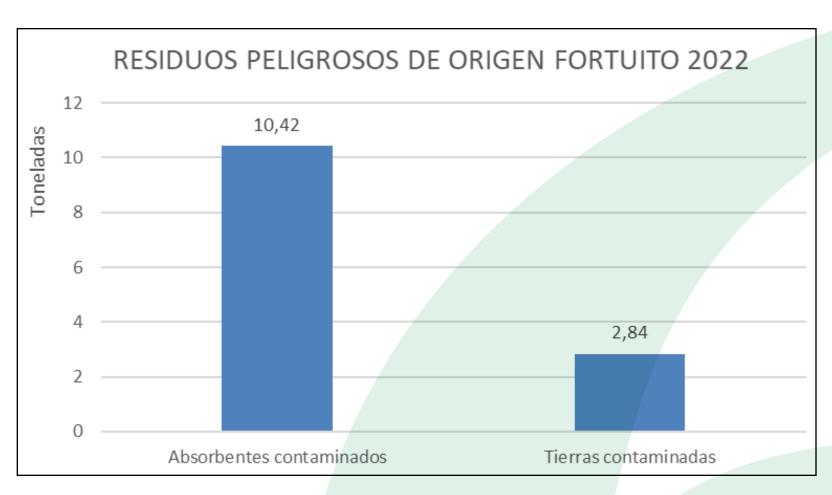


GRÁFICO 7.



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 los anexos I y V del Convenio Marpol que necesiten.

El volumen de residuos gestionados durante el ejercicio 2022 en los tres puertos, ha sido de 59.783,42 m³ de Marpol I y 31.823,39 m³ de Marpol V, con el siguiente desglose:

	2022	
	MARPOL I	MARPOL V
Valencia	54.118,11	29.597,14
Sagunto	5.418,60	2.178,91
Gandía	246,71	47,34
Total	59.783,42	31.823,39

A continuación, se adjunta el gráfico 8 donde se puede observar la evolución de la producción de residuos Marpol I y Marpol V durante el periodo comprendido entre 2018 y 2022, ambos incluidos.

GRÁFICO 8



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 continua datos de calidad del aire, que nos permiten analizar el estado del mismo y una monitorización de su estado en tiempo, 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) y gases tales como: dióxido de azufre, monóxido y dióxido de nitrógeno, monóxido de carbono y ozono.

A la vez 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. Durante el año 2022 se ha procedido a desmantelar la estación meteorológica de la Xità, al haberse incorporado el año anterior dos estaciones nuevas, más modernas y equipadas.

A continuación, se muestra un plano con la ubicación estratégica de los diferentes equipos que conforman la red de calidad del aire en el Puerto de Valencia:

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

Los sensores se integran en Cabinas de Control de la Calidad del aire cuyas ubicaciones se designaron siguiendo las recomendaciones del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT), en el Transversal de Poniente. En 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.



A principio del año 2021 se substituyeron todos los sensores existentes en la cabina ubicada en Transversal Poniente, pasando a denominarse Estación de Control Ambiental, ECA en adelante, pues integra todos los sensores de contaminantes mencionados, un captador de partículas (PM10, PM2.2 y PM1) y se dotó de una estación meteorológica completa en el mismo emplazamiento.

Ese mismo año 2021, se instaló una ECA situada al final del antiguo cauce del Turia, en la zona más cercana al barrio de Nazaret, substituyéndose el captador de partículas que había en esa ubicación. Esa estación de control ambiental, se denominará ECA Antiguo Cauce Turia e integrará al igual que la ECA Transversal Poniente, una estación meteorológica completa y analizadores para todos los contaminantes mencionados.

Adicionalmente, una nueva ECA fue instalada en 2021 en el puerto de Sagunto, junto a la rotonda 1, a pocos metros del edificio de Capitanía, en la zona cercana del puerto al casco de la población, denominada en adelante ECA Sagunto Norte. Mide los mismos parámetros que las instaladas en el Puerto de Valencia.

Todos los equipos de las dos Estaciones de Control Ambiental disponen de un plan de mantenimiento y validación de datos periódico que asegura la obtención de datos correctos y los datos son validados y publicados en la página web de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica de la Generalitat Valenciana y en la página web de la Autoridad Portuaria.

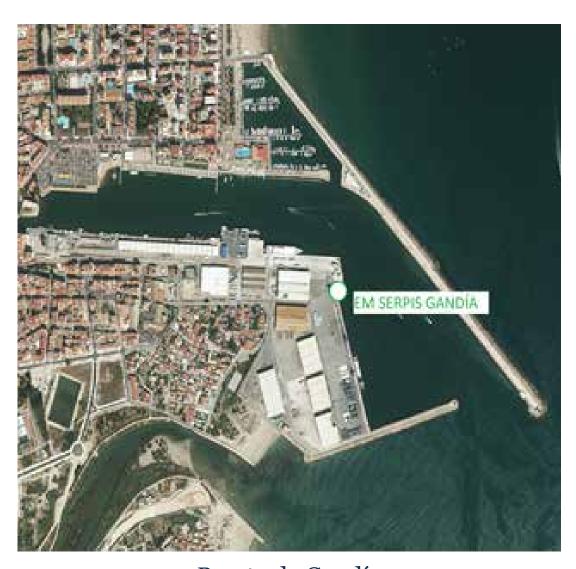
PUERTOS DE SAGUNTO Y GANDÍA

En el puerto de Sagunto, está en servicio desde 2021 una Estación de Control Ambiental, en la interfaz puertopoblación, donde se han instalado asimismo los sensores para el análisis de contaminantes y partículas, al igual que en las de Valencia. En las siguientes imágenes se muestran las ubicaciones de las estaciones meteorológicas en dichos puertos y la nueva ECA en Sagunto, siendo tres estaciones meteorológicas en total, dos en el puerto de Sagunto y otra en el Puerto de Gandía.

En las siguientes imágenes se muestran las ubicaciones de las estaciones meteorológicas en dichos puertos y la nueva ECA en Sagunto, siendo tres estaciones meteorológicas en total, dos en el puerto de Sagunto y otra en el puerto de Gandía.

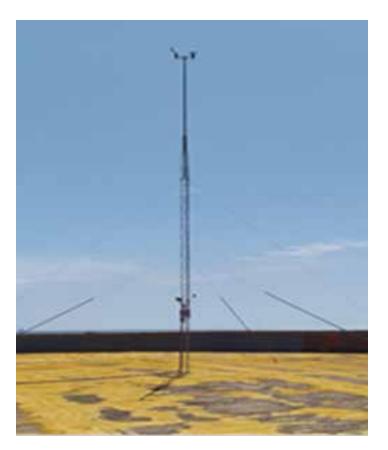


Puerto de Sagunto



Puerto de Gandía

ESTACIONES EN EL PUERTO DE VALENCIA



1. Nueva Estación Meteorológica Dique del Este



2. Nueva Estación Meteorológica Príncipe Felipe



3. Estación Meteorológica Xitá



4. Nueva ECA Antiguo Cauce Turia



5. Nueva ECA Transversal Poniente



6. Estación Meteorológica Muelle Turia

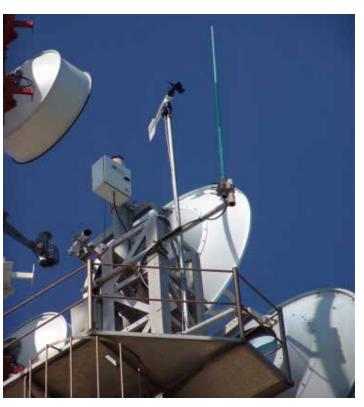
Estaciones en puertos de Sagunto y Gandía







Estación Meteorológica Baliza Muelle de Levante Sagunto



Estación Meteorológica Muelle Serpis Gandía

6.2.2. CALIDAD DEL AIRE EN EL RECINTO PORTUARIO EN EL AÑO 2021

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, 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 suspenden 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.

La APV igualmente, para mejorar y reducir los impactos negativos de las emisiones de partículas, ha invertido en la construcción de barreras físicas que minimizan el movimiento de las partículas en la zona de manipulación de graneles del puerto Sagunto. En dicho puerto, por otro lado, se ha iniciado la construcción de una terminal de graneles con espacios cerrados que permitirán minimizar las emisiones en la zona del muelle Noreste.

Además, se exigen la inclusión de medidas de minimización de emisión de partículas para cualquier operación realizada en los recintos de la APV, tales como limpieza de la zonas comunes y espacio concesionado, 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.

EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN 2022 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 2022 fueron los siguientes:

Número de superaciones de los r	iveles de concentración d	e dióxido de azufre (SO2)
SO2 (Dióxido de azufre)		2022
Unidades: μg/m³	125 μg/m³ Media diaria 3 superaciones al año	350 μg/m³ Media horaria < 24 superaciones al año
Cabina de Inmisión Transversal Poniente	o superaciones	o superaciones
Cabina de Inmisión en ECA Antiguo Cauce Turia	o superaciones	o superaciones
Cabina de Inmisión en ECA Sagunto Norte	o superaciones	o superaciones

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

CO (Monóxido de carbono)	2022
Unidades: mg/m³	10 mg/m³ Valor límite de la máxima diaria de las medias móviles octohorarias
Cabina de Inmisión Transversal de Poniente	No se supera el valor límite en ningún caso
Cabina de Inmisión Turia	No se supera el valor límite en ningún caso
Cabina de Inmisión 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)

de concentración de dióxido de nitrogeno (NO2)			
NO2 (Dióxido de nitrógeno)		2022	
Unidades: μg/m³	200 μg/m³ Media horaria < 18 superaciones al año	40 μg/m³ Valor límite anual	
Cabina de Inmisión Transversal de Poniente	o superaciones	$28 \mu g/m^3$	
Cabina de Inmisión Antiguo Cauce Turia	o superaciones	30 μg/m ³	
Cabina de Inmisión Sagunto Norte	o superaciones	$15 \mu g/m^3$	

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

O3 (Ozono)		2022
	120 ug/m³	

Unidades: μg/m³	120 μg/m³ Valor objetivo para la protección de la salud humana. Máxima diaria de las medias móviles octohorarias. < 25 superaciones al año	180 $\mu g/m^3$ Umbral de información de la población 1hora > 180 $\mu g/m^3$	240 μg/m³ Umbral de alerta de la población 1hora > 240 μg/m³
Cabina de Inmisión en ECA Transversal Poniente	6 superaciones	o superaciones	o superaciones
Cabina de Inmisión Antigua Cauce Turia	8 superaciones	o superaciones	o superaciones
Cabina de Inmisión Sagunto Norte	o superaciones	o superaciones	o superaciones

Número de superaciones y Valor medio anual de los niveles de concentración de Partículas PM10

PM10 (Partículas <10 μm)		202
Unidades: μg/m³	50 μg/m³ Media diaria < 35 superaciones al año	40 μg/m³ Valor límite anual
Cabina de Inmisión en ECA Transversal Poniente	9 superaciones	21 μg/m ³
Cabina de Inmisión en ECA Antiguo Cauce Turia	3 superaciones	19 μg/m ³
Cabina de Inmisión Sagunto Norte	1 superación	8 μg/m ³

Valor medio de los niveles de concentración de PM2.5		
PM2.5 (Partículas <2.5 μm)	2022	
Unidades: μg/m³	25 μg/m³ Valor límite anual	
Cabina de Inmisión Transversal Poniente	$11 \mu g/m^3$	
Cabina de Inmisión Antiguo Cauce Turia	$12 \mu g/m^3$	
Cabina de Inmisión Sagunto Norte	$6 \mu g/m^3$	

Conclusiones Resultados Calidad del Aire

Tras el análisis de datos correspondientes al año 2021 (Enero – Diciembre) y la evaluación de estos con respecto a los valores limites 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):

Para el dióxido de nitrógeno, el RD 102/2011 determina que, no se ha de superar en más de tres horas seguidas el umbral de alerta fijado en $400\mu g/m^3$, en 18 ocasiones el valor límite horario fijado en $200~\mu g/m^3$, ni sobrepasar el valor límite anual fijado en $40\mu g/m^3$. De este modo y tras el estudio del contaminante, se puede concluir que no se ha producido ninguna superación de los valores límite y tampoco el 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 2022 no se han visto superados ninguno de los umbrales mencionados, de información y alerta, fijados en 180 y 240 μ g/m³, respectivamente.

En cuanto al valor objetivo a largo plazo para la protección de la salud humana, fijado en la legislación en 120 μg/m³, máximo de las medias móviles octohorarias, que no debe ser superado en más de 25 ocasiones por año, como promedio de 3 años. Podemos afirmar que, a pesar de verse superado en diferentes ocasiones en las estaciones de la red de APV, durante el año 2022, no superarían este requisito en número como promedio de 3 años, ni tampoco considerando 2022 de forma aislada.

• Partículas en suspensión (PM10) y (PM2.5):

En referencia a la fracción de partículas PM10, la legislación fija el valor límite diario en la superación en más de 35 ocasiones, por año, la concentración de 50 μ g/m³ y el valor límite anual en 40μ g/m³. Con respecto al valor límite diario, sí se ha visto superado en alguna ocasión en las estaciones de la red de APV, pero sin alcanzar el número de ocasiones fijado en 35. Mientras que la media anual no ha superado el valor límite anual en ninguna estación.

En cuanto a la fracción PM2.5, no se han producido superaciones de los valores límite u objetivos fijados por el RD 102/2011.

Para estos contaminantes, no se han descontado el incremento correspondiente a la influencia de las intrusiones de masas de aire de origen africano, denominadas comúnmente como influencias saharianas, correspondientes al 2022, cuyos episodios se pueden consultar en la página del Ministerio para la Transición Ecológica.

En resumen, durante el año 2022, 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.

Se han calculado los valores medios anuales de todos los parámetros mencionados, los cuales se exponen en el apartado siguiente de forma conjunta con los valores para el mismo ejercicio 2022 de otras estaciones próximas a las estaciones estudiadas en esta declaración ambiental.

6.2.3. CONCENTRACIONES AMBIENTALES EN EL ENTORNO DEL PUERTO DE VALENCIA EN EL AÑO 2022

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 Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. 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	SO2 μg/m³	NO2 μg/m³	Ο3 μg/m³	CO mg/m³	PM10 μg/m³	PM2.5 μg/m ³	PM1 μg/m³
Avda. Francia	3,5	12	53	0,11	24	10	-
Bulevard Sur	3,8	21	50	-	-	-	-
Molí del Sol	3,6	17	57	0,12	15	11	8
Pista de Silla	3,4	19	49	0,15	18	12	-
Politécnico	3,4	12	56	-	15	11	-
Viveros	3,6	16	51	-	-	-	-
Centre	-	22	-	-	27	13	-
Sagunt Port	3,1	11	58	0,13	8	6	3
Sagunt Nord	-	8	54	-	-	-	-
Sagunt Cea	3,0	7	53	0,11	10	7	-

NOTA 1: Cálculos realizados a partir de medias horarias

Los valores medios anuales obtenidos por las estaciones de la red APV, son:

ESTACIÓN	SO2 μg/m³	NO2 μg/m³	Ο3 μg/m ³	CO mg/m³	PM10 μg/m³	PM2.5 μg/m ³
CABINA DE INMISIÓN en ECA Transversal Poniente	2,9	28	56	0,05	23	11
CABINA DE INMISIÓN en ECA Antiguo Cauce Turia	2,1	30	54	0,13	23	12
CABINA DE INMISIÓN en ECA Sagunto Norte	2,6	15	50	0,22	8	6

NOTA 1: Cálculos realizados a partir de medias horarias.

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, siendo el primer periodo anual completo monitorizado con las dos nuevas ECA's en el puerto de Valencia, cabe destacar la igualdad de valores entre una y otra, especialmente en dióxido de nitrógeno, ozono y partículas.

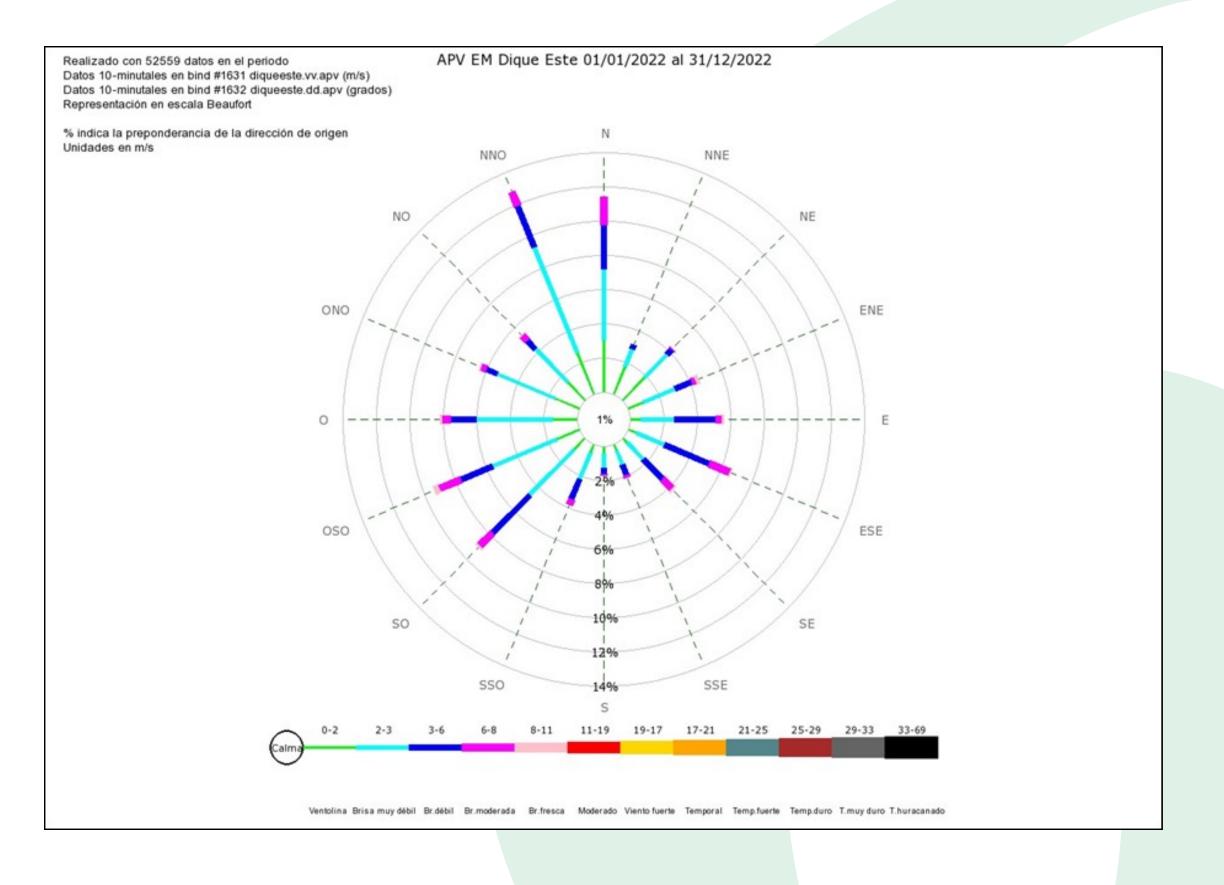
En resumen, se concluye que, durante el año 2022, en las estaciones de la Autoridad Portuaria de Valencia, los resultados de los datos obtenidos han cumplido los valores límite de calidad del aire definidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire

6.2.4. DATOS REGISTRADOS EN LAS ESTACIONES METEOROLOGICAS 2022

Valores estadísticos mensuales de la estación meteorológica EM VALENCIA DIQUE ESTE – Año 2022 Datos calculados a partir de medias diarias

		DD grd)			/V 1/s)			TN (º	ЛР C)			HR (%)				PB (%		
	Muestras	Media	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min
Enero	31	258	31	3	6	1	31	12,5	18,3	10	31	78	18	10	31	1025,4	1033	1011
Febrero	28	237	28	3	5	1	28	13,5	16,2	11,9	28	78	16	12	28	1023,5	1031	1015
Marzo	31	249	31	4	9	2	16	13,4	15,2	10,9	16	78	15	11	31	1016,7	1025	1001
Abril	30	231	30	4	7	2	6	14,2	19,6	10,7	5	47	20	11	30	1013,3	1025	1000
Mayo	31	198	31	2	4	1	23	22,0	24,7	18,8	25	74	25	19	31	1018,8	1025	1008
Junio	30	112	30	3	5	2	30	25,7	28	23,1	30	73	28	23	30	1015,7	1022	1010
Julio	31	109	31	3	4	2	31	27,7	29,2	25,4	31	73	29	25	31	1017,5	1023	1012
Agosto	31	104	31	3	6	2	31	28,3	32,9	25,6	31	71	33	26	31	1013,4	1019	1006
Septiembre	30	204	30	3	5	2	30	25,9	28,9	21,7	30	68	29	22	30	1014,2	1019	1007
Octubre	31	260	31	2	4	1	31	22,8	24,2	21	31	80	24	21	31	1022,3	1028	1017
Noviembre	30	254	30	4	7	2	30	19,1	22,8	14,1	30	64	23	14	30	1017,0	1026	1006
Diciembre	31	256	31	3	6	1	31	16,5	20,5	13,7	31	75	21	14	31	1013,8	1028	997,4

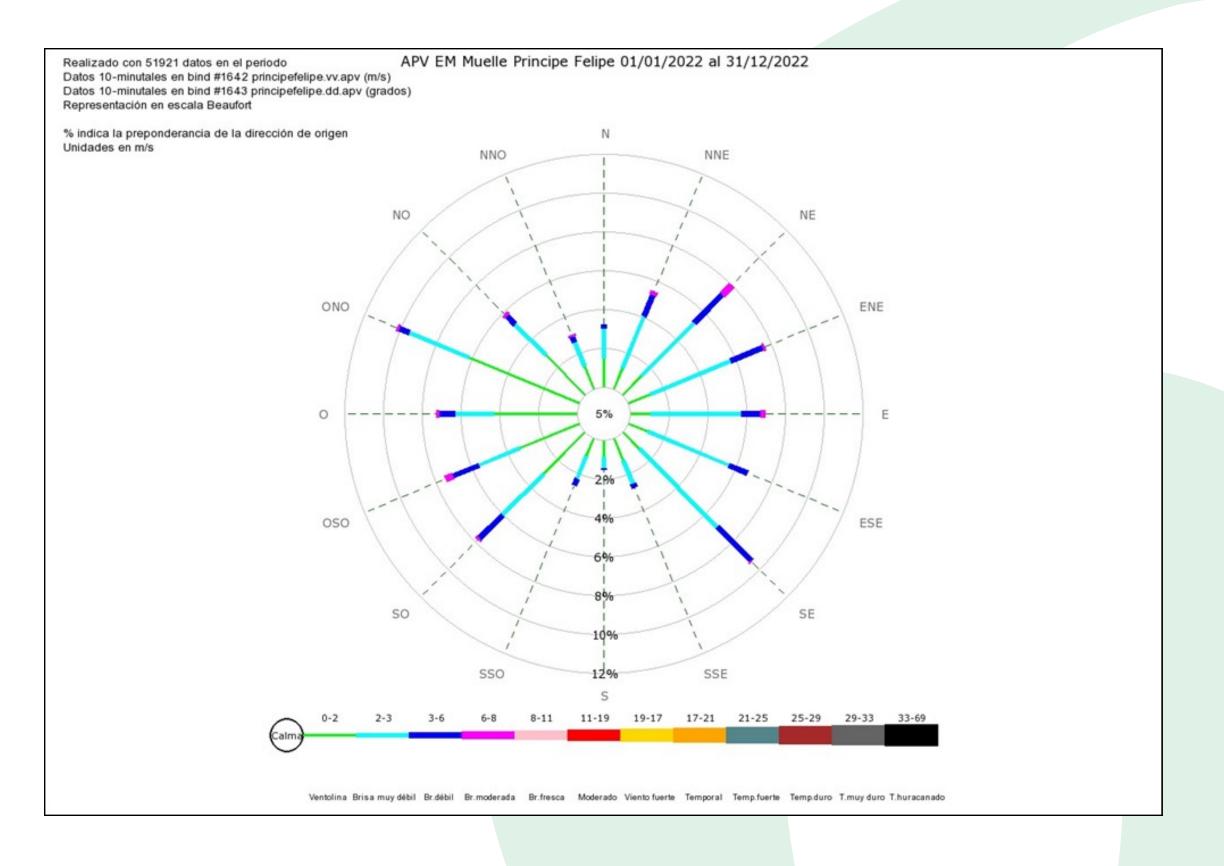
Rosa de vientos – EM VALENCIA DIQUE ESTE – Año 2022



Valores estadísticos mensuales de la estación meteorológica VALENCIA PRINCIPE FELIPE – Año 2022 Datos calculados a partir de medias diarias

		DD grd)			/V n/s)			TN (20				HF (%		
	Muestras	Media	Muestras	Media	Мах	Min	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min
Enero	31	242	31	1,9	3,7	0,4	31	11,5	17,8	8,8	31	72	94	42
Febrero	23	198	23	1,7	3,2	0,5	23	13,5	16,3	11,7	23	76	93	43
Marzo	31	108	26	3,3	5,8	1,4	31	13,5	15,2	10,8	29	90	100	65
Abril	30	161	30	2,6	4,5	1,3	30	15,7	19,6	10,5	3	75	83	71
Mayo	31	107	31	2,1	3,7	1,4	31	20,5	24,7	14,7	31	75	85	63
Junio	30	103	30	2,2	3,1	1,7	30	25,2	27,7	22,5	30	76	88	54
Julio	31	95	31	2,2	2,9	1,6	31	27,3	28,6	24,7	31	76	90	63
Agosto	31	125	31	2,3	4	1,7	31	27,9	32,1	25,1	31	75	87	43
Septiembre	30	156	30	2,1	3,6	1,6	30	24,9	28	20,5	30	73	87	49
Octubre	31	210	31	1,7	2,9	1,1	31	21,2	22,8	19,4	31	85	95	60
Noviembre	30	251	30	2,7	4,9	1,2	30	17,4	21,5	12	30	70	97	48
Diciembre	31	229	31	2,1	3,8	0,6	31	14,8	18,9	12,1	31	80	99	60

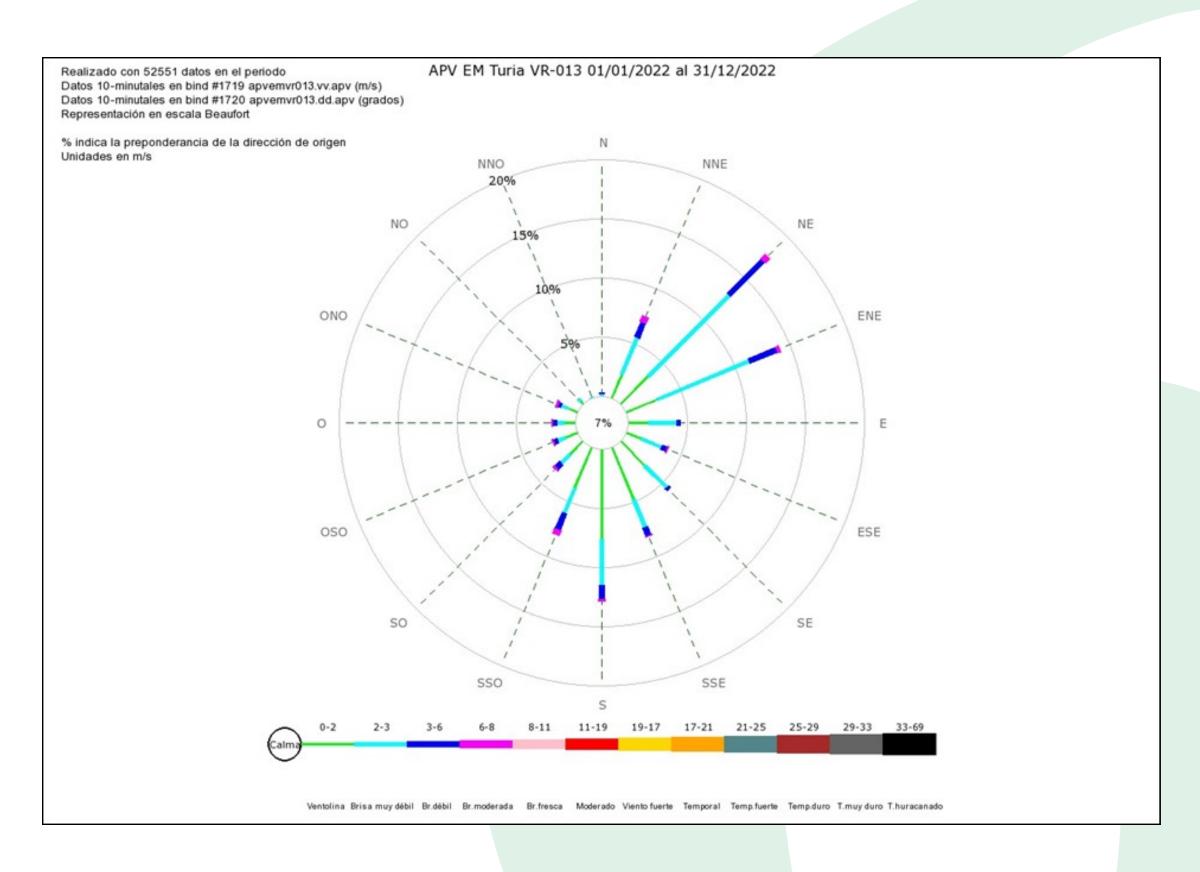
Rosa de vientos – EM VALENCIA PRINCIPE FELIPE – Año 2022



Valores estadísticos mensuales de la estación meteorológica EM TURIA – Año 2022 Datos calculados a partir de medias diarias

		DD grd)			/V n/s)			PBR (mba		
	Muestras	Media	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min
Enero	31	149	31	1,8	3,5	0,7	31	1022	1029	1008
Febrero	28	135	28	1,6	2,9	0,5	28	1020	1027	1012
Marzo	31	87	31	3,3	6,7	1,2	29	1015	1021	1005
Abril	30	115	30	2,5	4,7	1,2	30	1009	1018	997
Mayo	31	101	31	2,0	3,7	1,3	31	1012	1019	1001
Junio	30	81	30	2,2	3,2	1,7	30	1009	1015	1004
Julio	31	72	31	2,1	2,9	1,4	31	1012	1016	1006
Agosto	31	94	31	2,3	4,1	1,6	31	1008	1012	1001
Septiembre	30	117	30	2,1	3,5	1,5	28	1008	1012	1004
Octubre	31	120	31	1,5	3	0,9	31	1016	1021	1011
Noviembre	30	171	30	2,6	4,9	1,2	30	1014	1024	1004
Diciembre	31	152	31	2,1	3,8	0,8	31	1012	1026	996

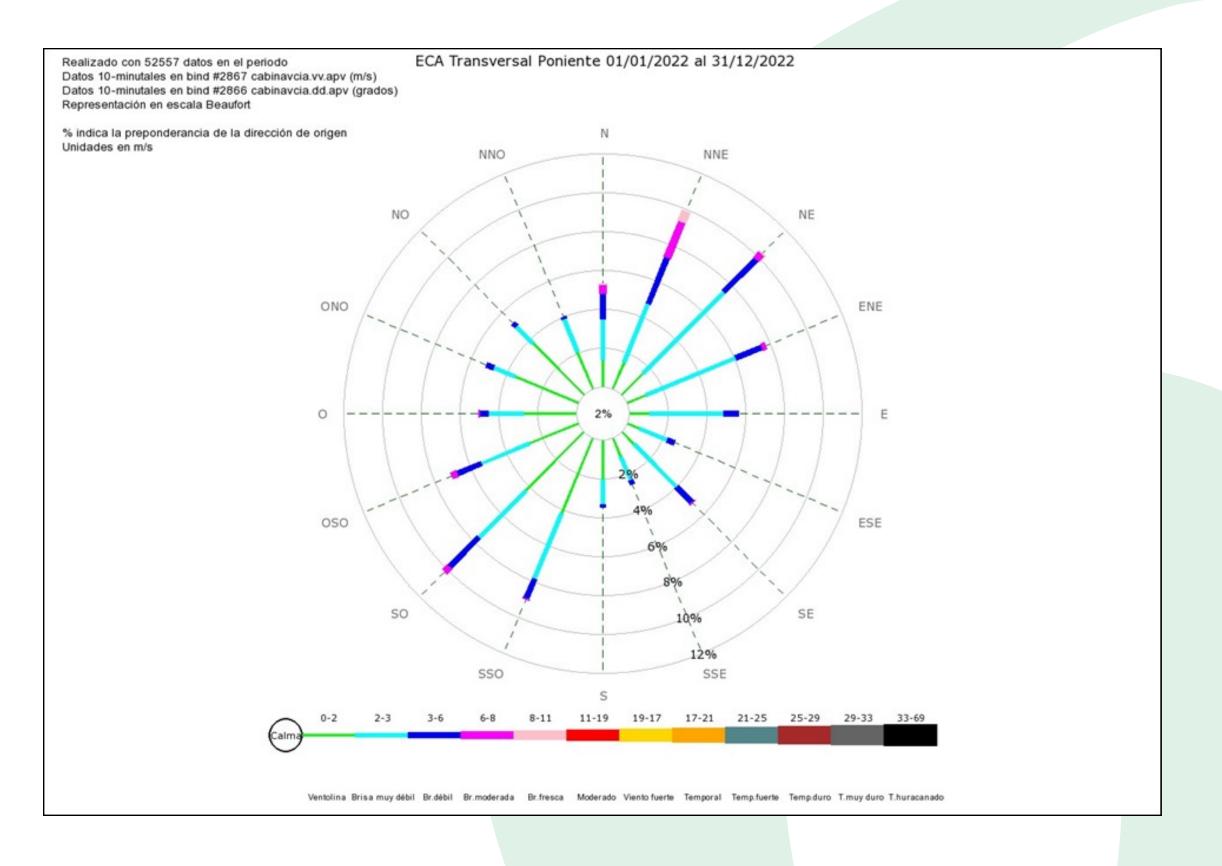
Rosa de vientos – EM VALENCIA TURIA – Año 2022



Valores estadísticos mensuales de la EM en ECA TRANSVERSAL PONIENTE – Año 2022 Datos calculados a partir de medias diarias

		DD grd)			/V n/s)			TN (20				HF (%		
	Muestras	Media	Muestras	Media	Мах	Min	Muestras	Media	Мах	Min	Muestras	Media	Max	Min
Enero	31	210	31	2	4	0,9	31	11	17,4	8,7	31	68	93,5	40,9
Febrero	28	195	28	2	3,1	0,8	28	13	16,3	11,4	28	72	92,5	40,4
Marzo	31	107	31	4	8,4	1,4	31	16	26,7	10,3	31	80	99,9	42,7
Abril	30	149	30	3	6,2	1,4	30	23	26,5	19,6	30	72	88,7	50,9
Mayo	31	100	31	2	4,8	1,4	31	25	29,4	23,6	31	74	86,8	43,9
Junio	30	72	30	2	3,6	1,8	30	27	30,5	24,5	30	76	86,1	51,7
Julio	31	64	31	2	3	1,6	29	26	29,2	21,1	29	77	88,6	57,9
Agosto	31	90	31	2	4	1,5	31	22	27,7	17,9	31	76	89	57,8
Septi embre	30	148	30	2	4,2	1,6	30	16	23,4	10,5	30	65	89,9	39,6
Octubre	31	230	31	2	3,7	1,1	31	14	19,4	10,6	31	68	92,6	46,9
Noviembre	30	239	30	3	5	1,3	4	16	18,2	12,8	4	68	81,7	56
Diciembre	31	216	31	2	4,5	1	-	-	-	-	-	-	-	-

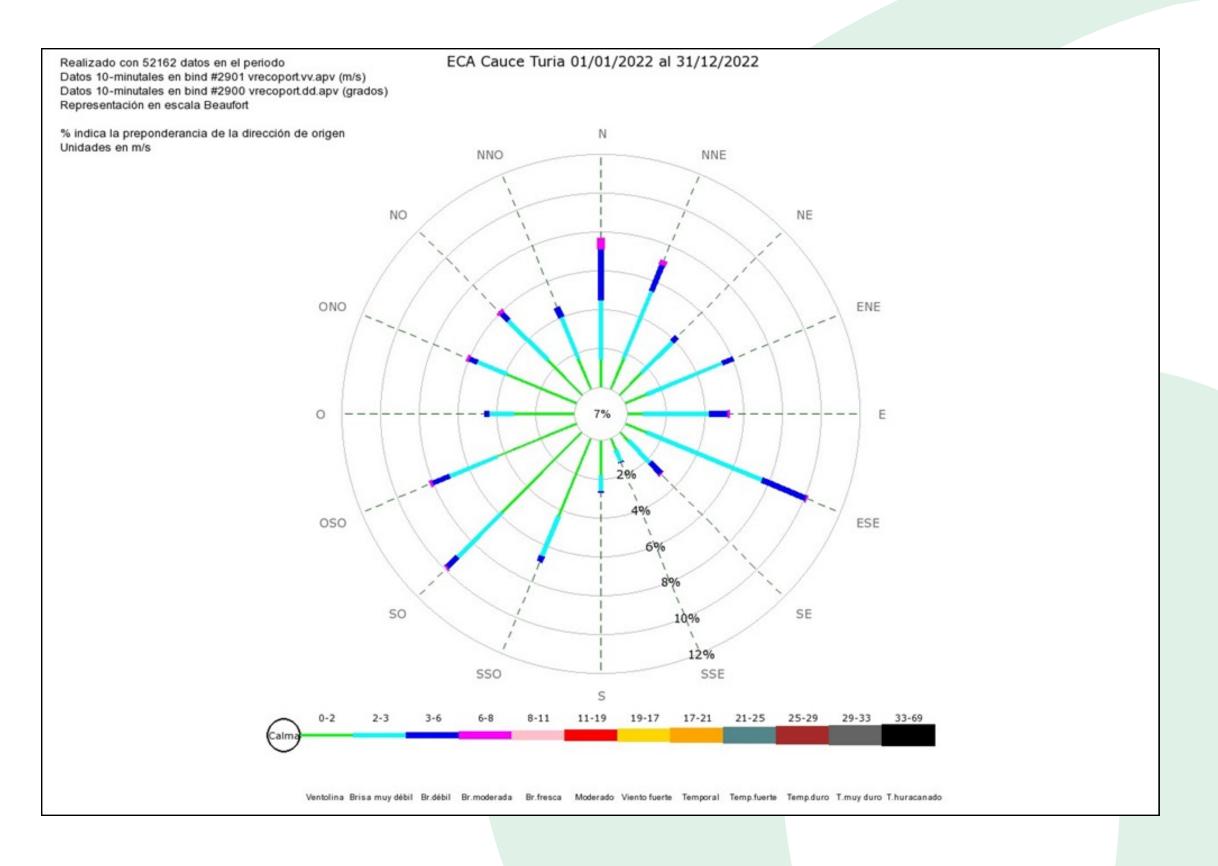
Rosa de vientos – EM en ECA TRANSVERSAL PONIENTE – Año 2022



Valores estadísticos mensuales de la EM en ECA ANTIGUO CAUCE TURIA – Año 2022 Datos calculados a partir de medias diarias

	D (gr			VV (m/				TN (º				H (%				PE (9		
	Muestras	Media	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Мах	Min	Muestras	Media	Мах	Min	Muestras	Media	Мах	Min
Enero	31	216	31	2	3	0,7	31	10	16,3	6,9	31	64	87,5	37,6	31	1028	1035	1013
Febrero	28	206	28	2	2,4	0,6	28	12	14,8	9,4	28	68	84,7	36,4	28	1023	1030	1014
Marzo	31	188	31	3	5,4	1,2	31	12	13,7	8,6	31	81	98,6	54	31	1017	1025	1000
Abril	30	167	30	2	4,5	1,1	30	14	19	8,2	30	65	95,5	33,1	30	1015	1024	1003
Mayo	31	116	31	2	3,7	1,3	31	19	23,9	12,8	31	7 3	95,1	59,5	31	1016	1023	1004
Junio	30	91	30	2	3	1,6	30	24	27,4	21,2	30	71	84,7	43,4	30	1009	1015	1002
Julio	31	71	31	2	2,7	1,4	31	26	27,7	23,3	31	71	82,1	55,1	31	1009	1014	1003
Agosto	31	115	31	2	3,3	1,5	31	27	32,6	24,3	31	68	79,6	34,4	31	1005	1011	997,9
Septiembre	26	157	26	2	2,8	1,5	26	25	28,1	19,3	26	65	79,4	39,1	26	1009	1017	1003
Octubre	31	225	31	1	3,1	0,8	31	20	22,1	18	31	77	87,2	49,4	31	1018	1028	1012
Noviembre	30	242	30	2	3,7	0,9	30	16	20,3	10	30	61	90,1	42,1	30	1020	1031	1011
Diciembre	31	242	31	2	3,8	0,6	31	13	17,7	10,1	31	71	91,1	51,2	31	1019	1034	1004

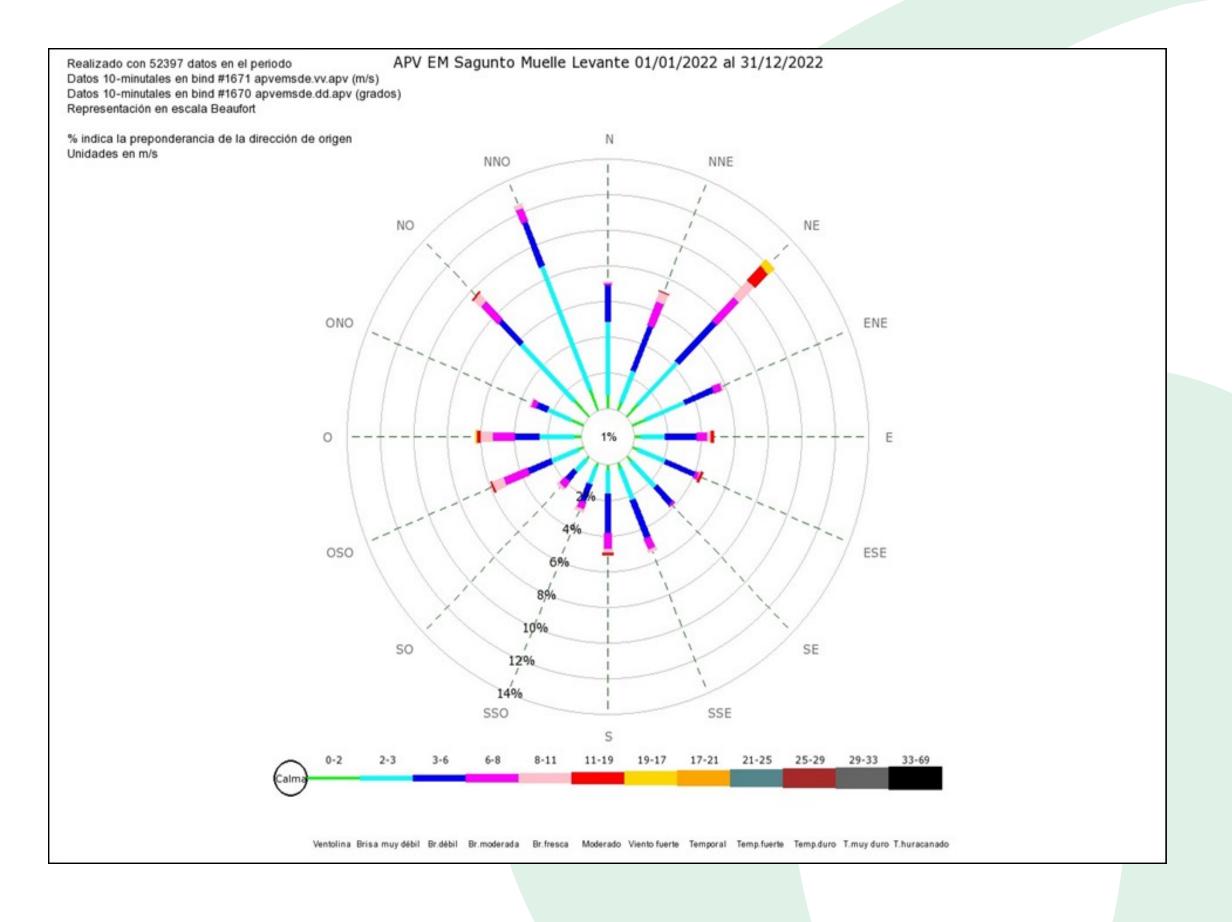
Rosa de vientos – ANTIGUO CAUCE TURIA – Año 2022



Valores estadísticos mensuales de la estación meteorológica EM SAGUNTO MUELLE LEVANTE – Año 2022 Datos calculados a partir de medias diarias

		DD grd)			/V 1/s)				ЛР C)			HF (%				PB (%		
	Muestras	Media	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min
Enero	31	235	31	4	8	2	31	10,9	17,4	8,4	31	62	92	36	6	1027	1031	1021
Febrero	26	204	26	3	6	2	26	12,5	15,9	10,4	26	65	83	35	26	1025	1030	1017
Marzo	31	101	29	7	15	2	31	12,3	14,8	9,6	31	76	90	42	31	1020	1026	1005
Abril	30	153	30	5	10	2	30	14,5	19,6	8,9	30	59	87	27	30	1015	1022	1004
Mayo	31	94	31	3	7	2	31	18,9	23	14,2	31	71	88	55	31	1015	1021	1005
Junio	30	95	30	3	6	2	30	23,6	26,4	20,8	30	73	86	49	30	1010	1016	1005
Julio	31	93	31	3	4	2	31	25,8	27,4	23	31	71	85	57	31	1011	1016	1006
Agosto	31	126	31	4	8	2	31	26,6	32,8	23,8	31	67	81	30	31	1009	1015	1003
Septiembre	30	140	30	4	7	2	30	24,0	26	19,5	30	66	84	37	30	1011	1015	1005
Octubre	31	115	31	3	6	2	31	20,7	22,5	18,8	31	77	88	48	31	1019	1024	1014
Noviembre	30	232	30	5	9	2	30	17,2	20,7	12,1	30	60	88	38	30	1018	1028	1009
Diciembre	31	251	31	4	7	2	31	14,2	18,4	11,6	31	71	88	52	31	1018	1030	1003

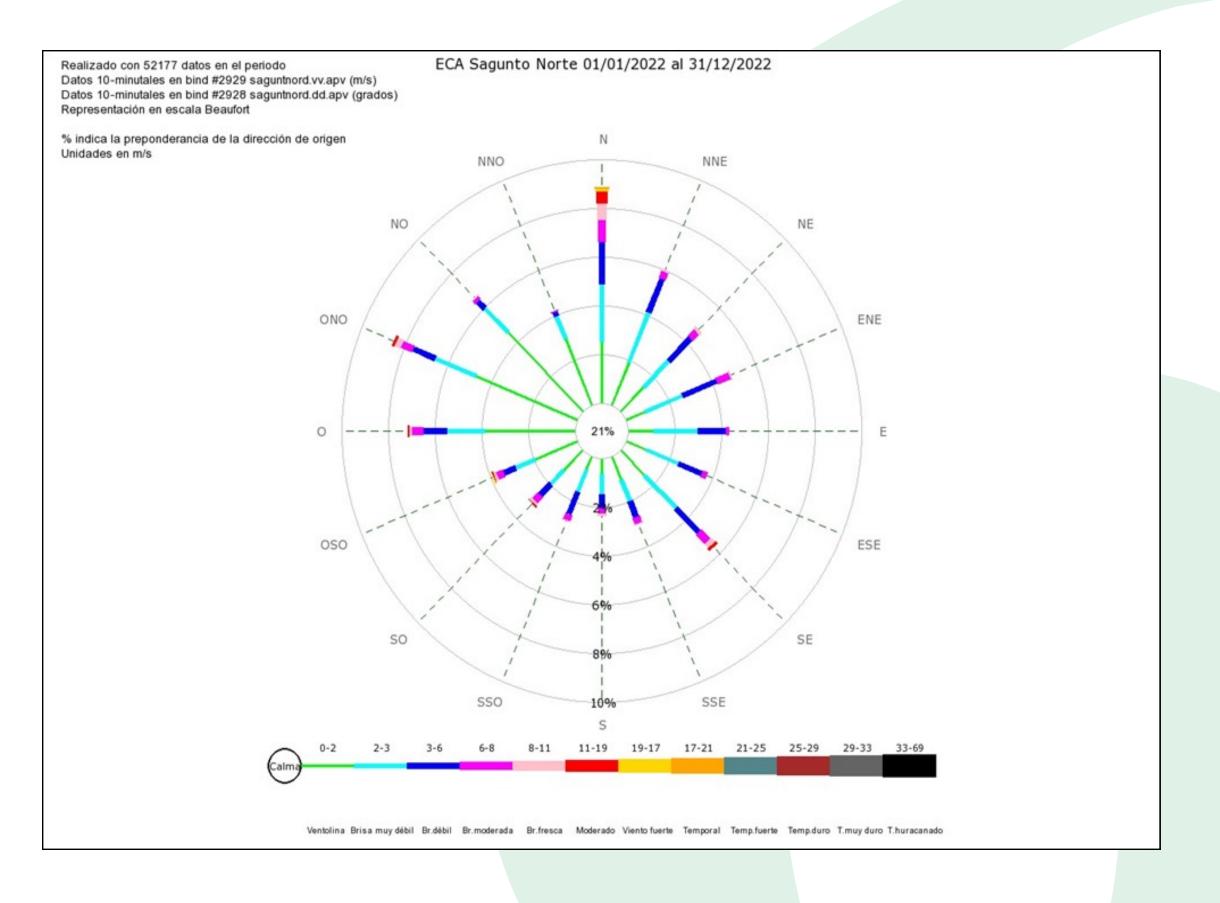
Rosa de vientos – EM SAGUNTO MUELLE LEVANTE- Año 2022



Valores estadísticos mensuales de la ECA SAGUNTO NORTE – Año 2022 Datos calculados a partir de medias diarias

	D (gr			V (m,				TN (2)				H (%				PE (%		
	Muestras	Media	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min
Enero	31	267	31	2	7,5	0,5	31	11	18,2	7,9	30	62	92	37,8	31	1027	1034	1012
Febrero	26	223	26	2	4,7	0,4	26	13	16,7	11,1	26	68	84,4	41,7	26	1025	1032	1016
Marzo	27	289	27	4	11,9	1	27	13	15,6	10,4	26	77	90,1	44,5	27	1018	1026	1002
Abril	30	181	30	3	8,1	0,9	30	16	21,2	9,7	30	58	85,7	26,2	30	1014	1024	1002
Mayo	31	138	31	2	4,1	0,9	31	20	24,9	14,7	31	70	88,4	51,4	31	1017	1024	1007
Junio	30	75	30	2	5,3	1,2	30	25	28,4	22,4	30	72	86,5	47,6	30	1015	1021	1010
Julio	31	86	31	2	3,3	1	31	28	28,9	24,6	31	69	85,1	52,2	31	1018	1022	1013
Agosto	31	137	31	2	5,6	1,3	31	28	34,3	25,5	31	64	77,4	28,9	31	1014	1019	1007
Septiembre	30	243	30	2	4,5	1,2	30	25	27,6	20,5	30	64	82,3	34,5	30	1013	1019	1004
Octubre	31	292	31	1	2,7	0,4	31	22	23,6	19,5	31	77	89,9	46,1	31	1020	1025	1014
Noviembre	30	252	30	3	5,4	0,8	30	18	21,3	12,4	29	59	88,5	37,7	30	1017	1027	1006
Diciembre	31	260	31	1	3,1	0,2	31	14	18,8	11,6	31	72	88,7	53,6	31	1015	1029	998,5

Rosa de vientos – ECA SAGUNTO NORTE – Año 202

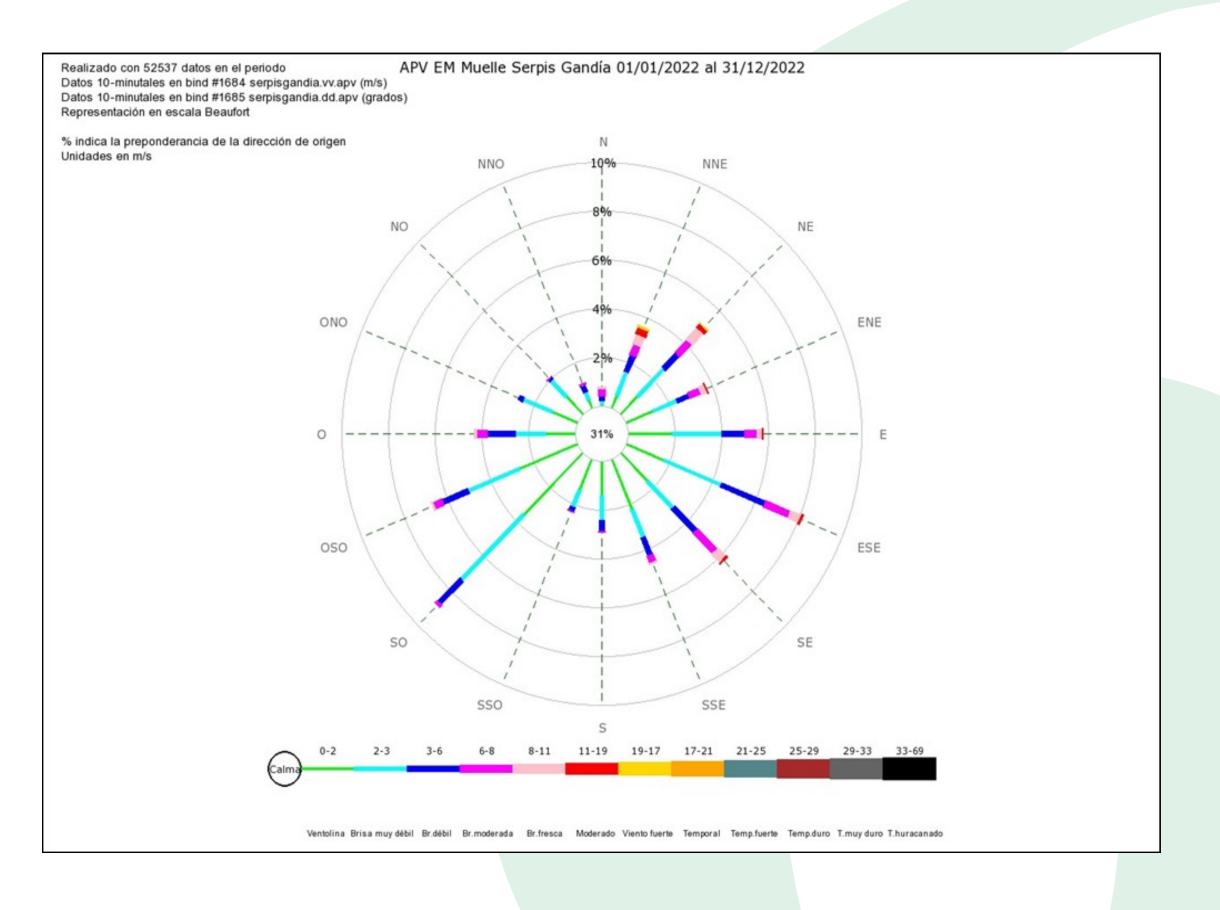


Valores estadísticos mensuales de la estación meteorológica EM SERPIS GANDÍA – Año 2022 Datos calculados a partir de medias diarias

		DD grd)			/V 1/s)			TN (º	ΛP C)			HR (%)				PB (%		
	Muestras	Media	Muestras	Media	Мах	Min	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Max	Min	Muestras	Media	Мах	Min
Enero	31	282	31	1	4	0	31	11	18	8	31	67	106	27	31	1029	1036	1016
Febrero	27	230	27	1	4	0	27	13	16	10	27	73	111	27	27	1027	1034	1019
Marzo	31	140	31	4	11	1	31	13	16	11	30	76	134	39	31	1021	1028	1006
Abril	30	153	30	2	8	0	30	16	21	10	0	-	-	-	30	1017	1027	1005
Mayo	31	134	31	1	4	1	31	20	26	15	10	56	97	28	31	1020	1027	1009
Junio	30	139	30	2	3	1	30	25	28	22	30	76	97	30	30	1017	1023	1012
Julio	31	128	31	2	4	1	31	27	29	24	31	80	100	47	31	1020	1024	1014
Agosto	31	153	11	3	5	1	31	27	33	25	31	76	99	24	31	1016	1020	1009
Septiembre	30	161	30	3	8	1	30	25	29	20	30	78	100	36	30	1016	1020	1008
Octubre	31	177	31	2	5	1	31	21	22	19	31	95	98	60	31	1023	1028	1018
Noviembre	30	218	30	3	6	1	30	18	23	12	30	59	98	35	30	1021	1031	1012
Diciembre	31	203	31	2	13	0	31	15	20	12	31	74	98	32	31	1019	1033	1004

NOTA: en abril se produjo una avería en el sensor de humedad relativa.

Rosa de vientos – EM SERPIS GANDÍA – Año 2022



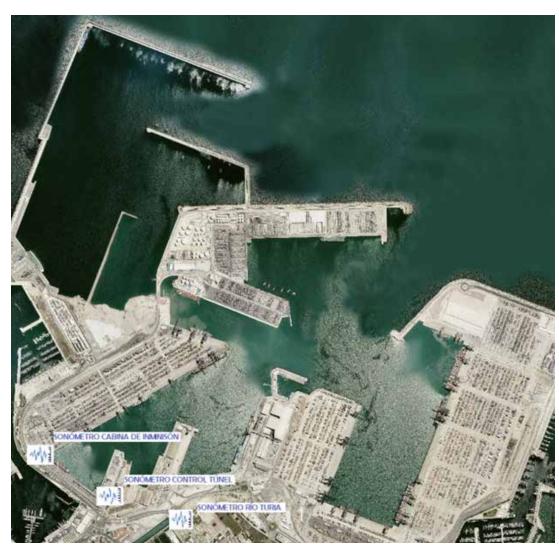
6.3. Red de control de calidad acústica

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 cuatro sonómetros operativos, durante todo el periodo anual:

- 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: en mayo de 2021, se dispuso de un nuevo sonómetro en este puerto, ubicado en la ECA Sagunto Norte, siendo este punto el más cercano al núcleo urbano del Puerto de Sagunto. Este periodo 2022 ha estado registrando de forma continua.

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



Puerto de Valencia



Puerto Sagunto

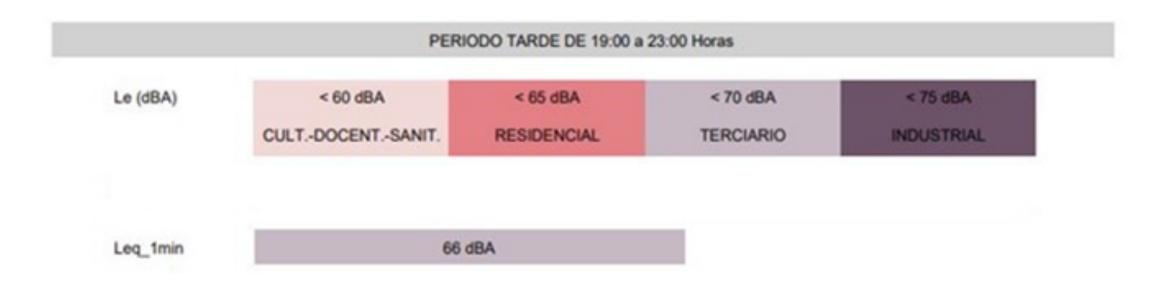
6.3.1. RESULTADOS OBTENIDOS EN EL AÑO 2021 SEGÚN LOS VALORES NORMATIVOS DE REFERENCIA

Durante el año 2022 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 2022, 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).

Si en el área acústica se superase el correspondiente valor de algunos de los índices de inmisión establecidos en dicha tabla, el objetivo de calidad acústica sería alcanzar dicho valor. En caso contrario, será la no superación de dicho valor.

Sonómetro en ECA Transversal Poniente – Año 2022:







Sonómetro en ECA Antigua Cauce Turia – Año 2022:







Memoria Ambiental 2022

6. Estado del medio ambiente

Sonómetro en VR-Túnel – Año 2022:

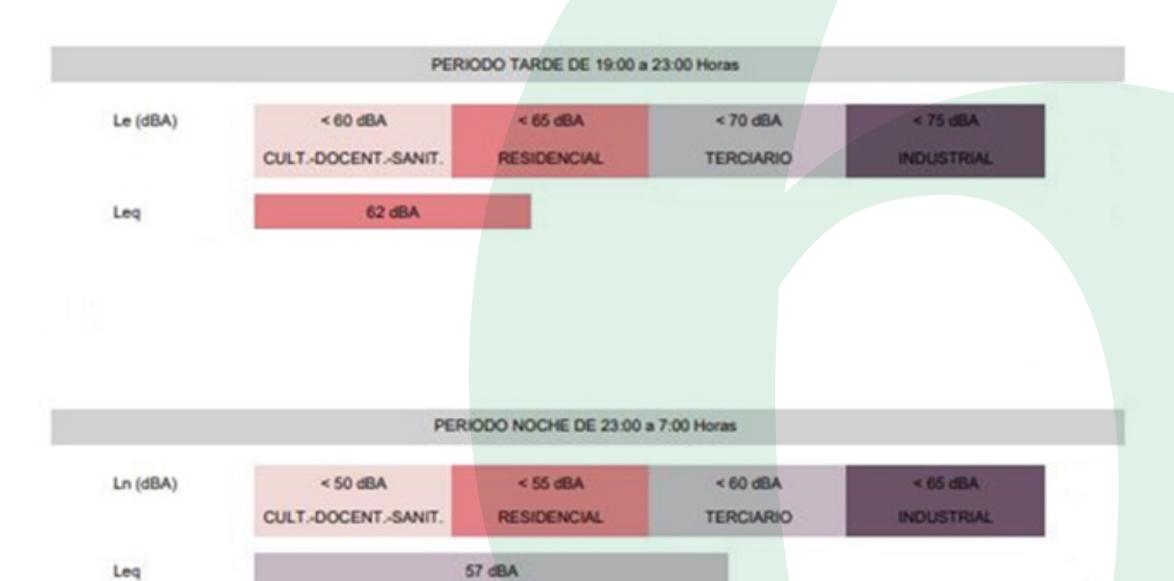






Sonómetro en ECA Sagunto Norte – Año 2022





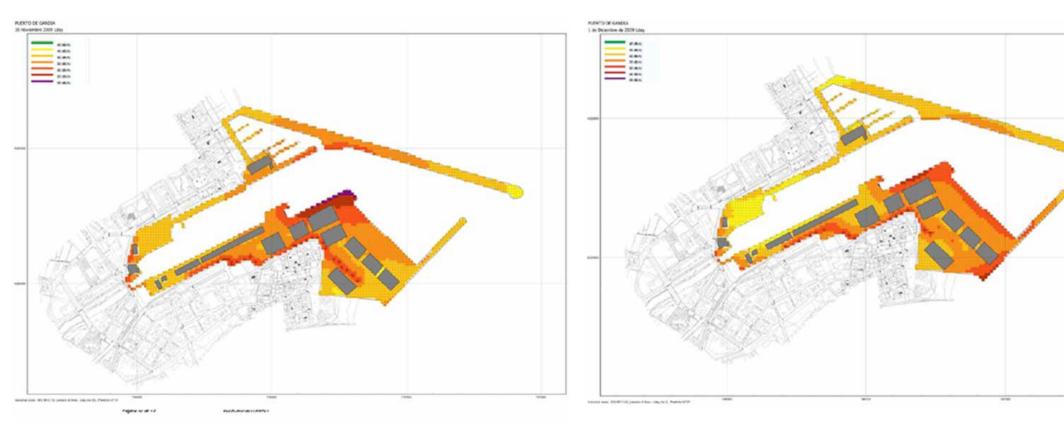
Tras el análisis de los datos en el periodo anual evaluado (enero - diciembre 2022), se puede concluir que en las cuatro estaciones de medida de niveles de ruido se cumplen los objetivos de calidad acústica para sectores de Predominio Industrial establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, 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.



Ldía (Sin buques en puerto) Puerto de Gandía

Lnoche (Sin buques en puerto) puerto de Gandía

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

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



to the letters.

Ltarde Puerto de Valencia

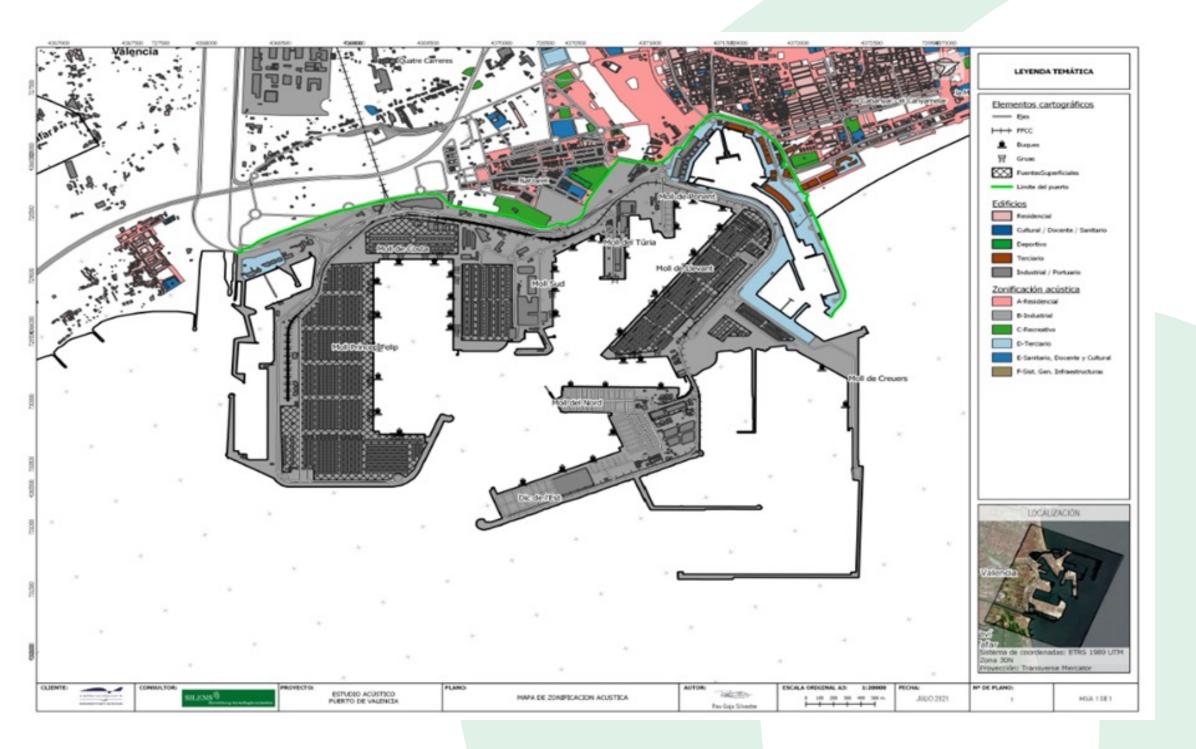
Lnoche Puerto de Valencia

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 tráficos 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:



| AND | AND

Ldía puerto de Valencia

Ltarde puerto de Valencia



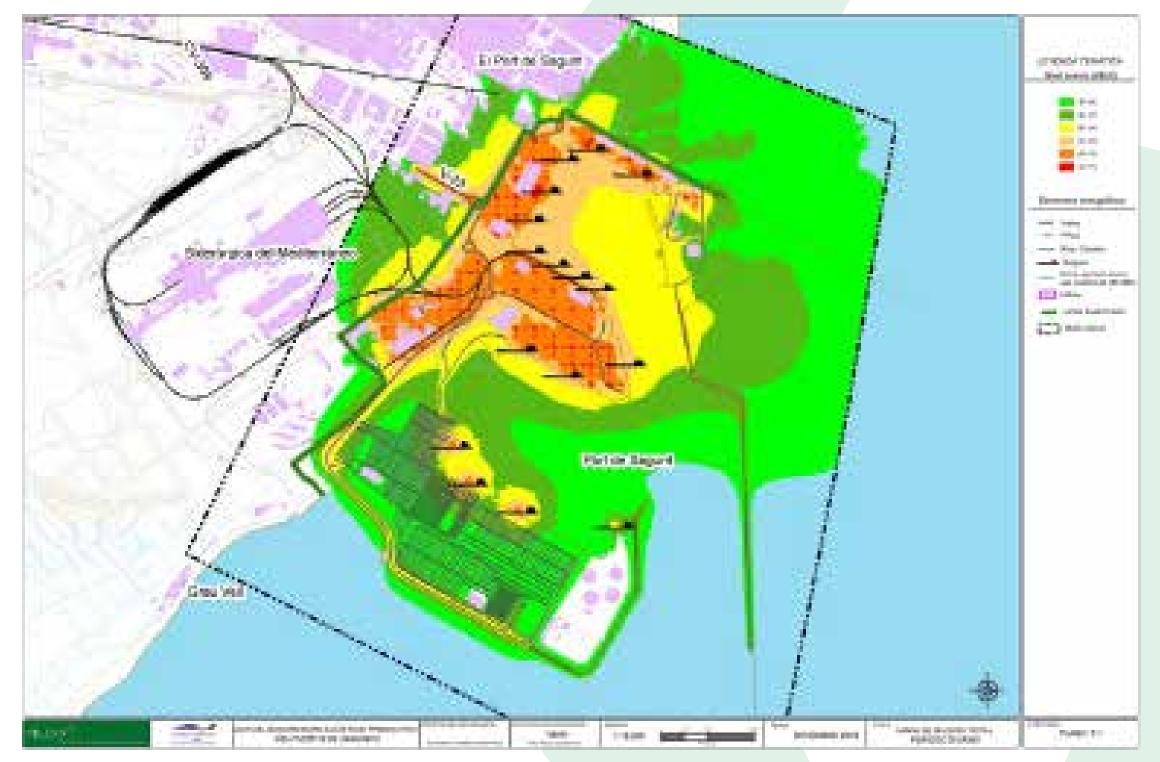
Lnoche puerto de Valencia

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

En 2018 se actualizó el mapa de ruido predictivo del puerto de Sagunto. A continuación, se muestran los mapas elaborados:



Ld total puerto de Sagunto



Ln total puerto de Sagunto

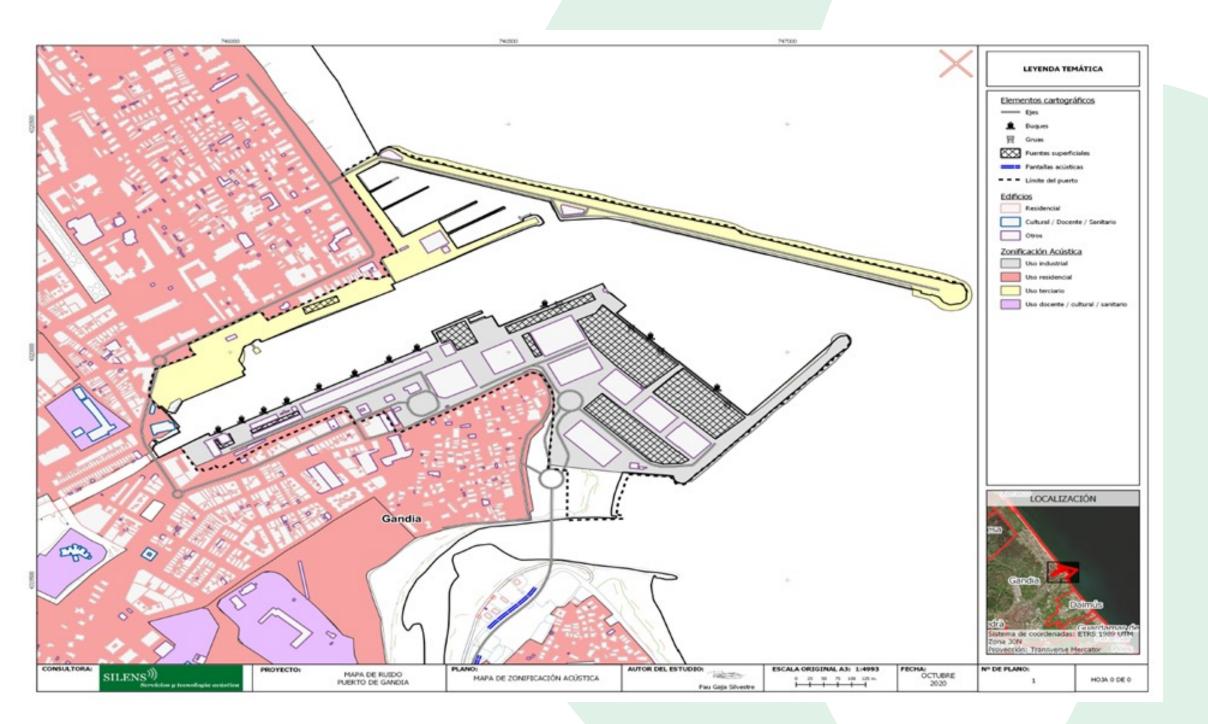
La principal conclusión que se obtiene de los mapas de niveles sonoros anteriores es que las zonas residenciales más próximas a las infraestructuras portuarias, no se ven expuestas, por la actividad de los puertos, a niveles superiores a los fijados en la tabla A1 del anexo III del RD 1367/2007.

Puerto de Gandía

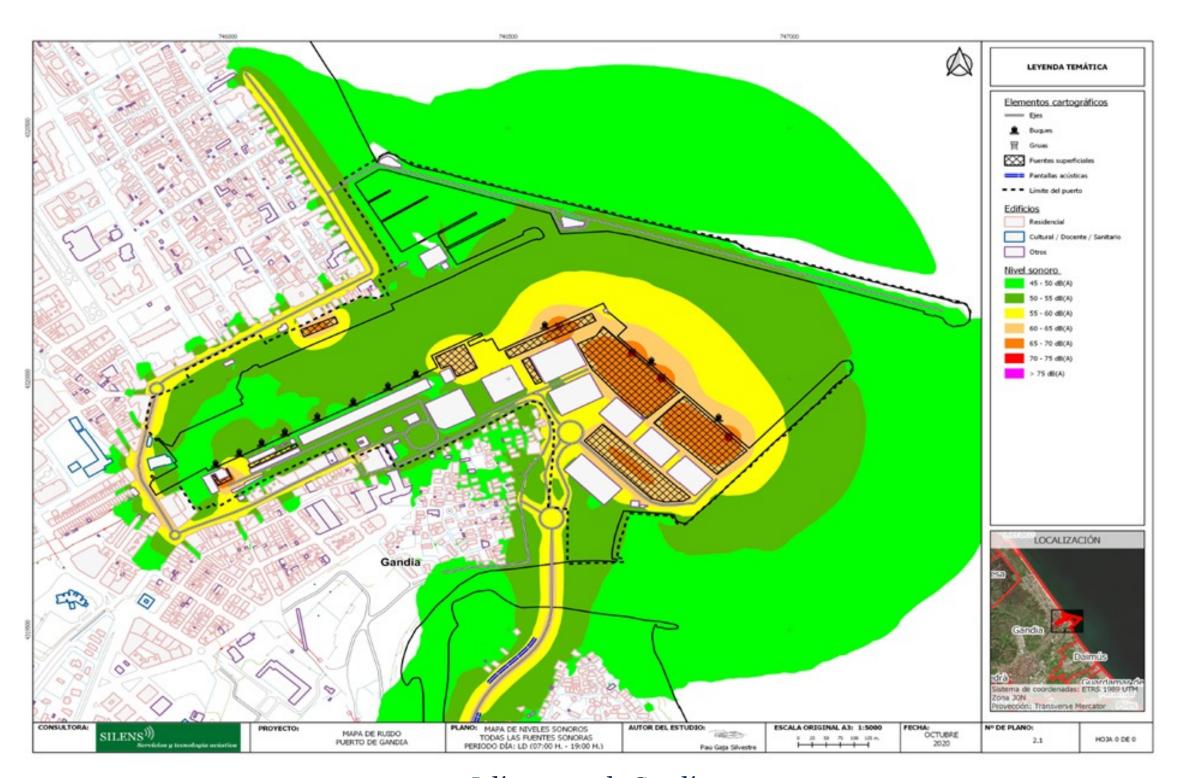
En 2013 se realizó un primer estudio predictivo, con la nueva ampliación proyectada en el puerto de Gandía y se publicaron los mapas los mapas de periodo día y noche. Como conclusión del mismo, se constató que los niveles sonoros obtenidos en la predicción, en ningún caso, superaban los objetivos de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

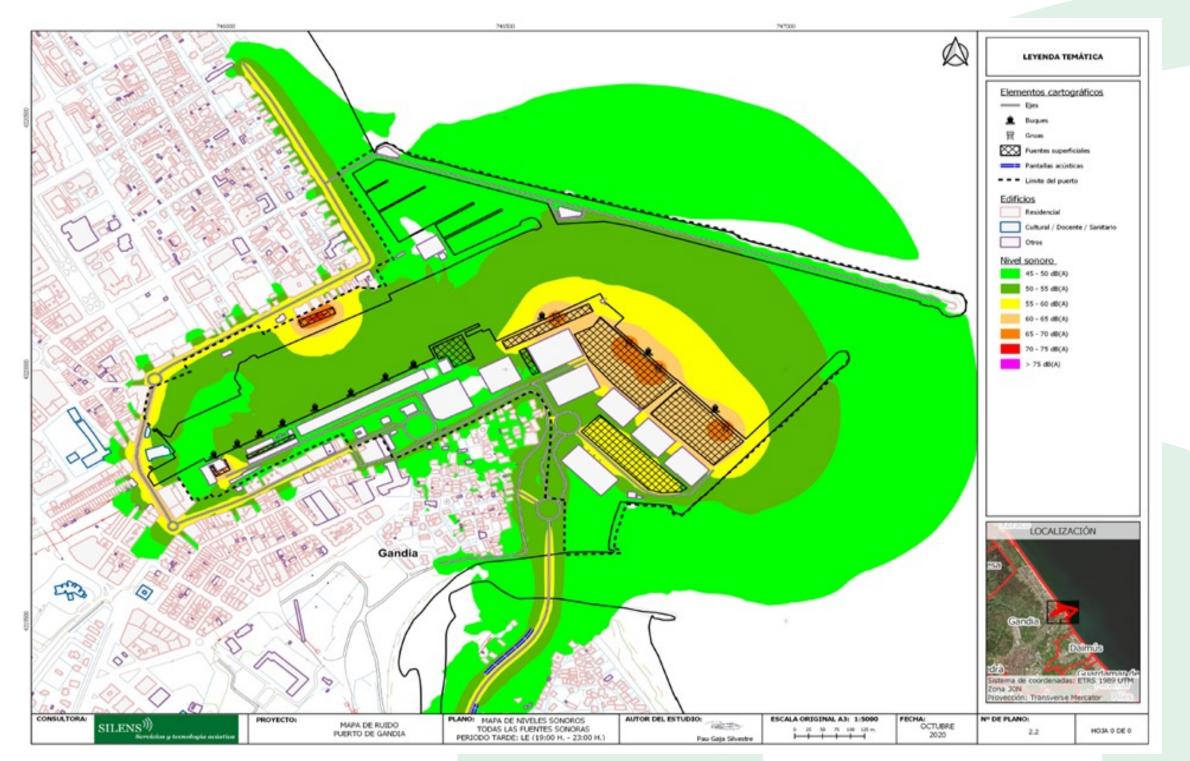
Durante 2019, se inició la actualización del mapa acústico predictivo del puerto de Gandía con motivo del nuevo acceso viario de entrada al puerto, el cual evitara que los vehículos tengan que atravesar la ciudad para acceder al mismo. Los resultados del estudio, finalizado en octubre de 2020 se muestran 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 EN EL AÑO 2022

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.

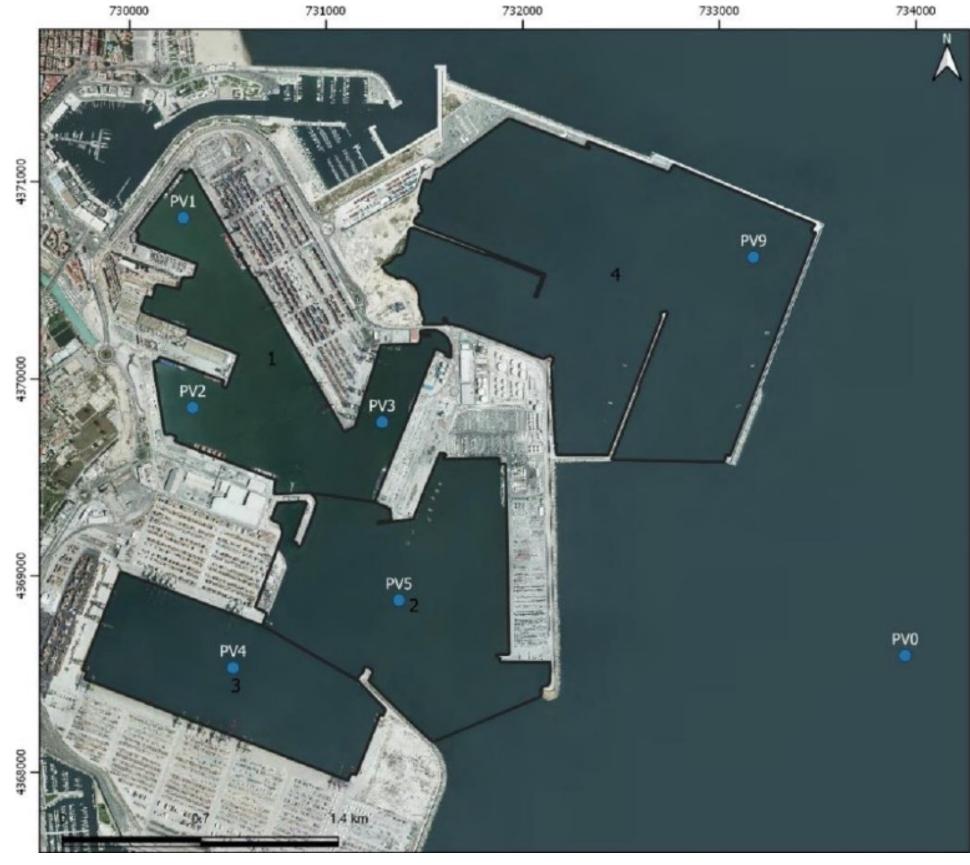
Por otra parte, en 2013 se publicó el documento ROM 5.1-13 sobre la "Calidad de las aguas litorales en áreas portuarias" (en adelante ROM 5.1-13) elaborada por Puertos del Estado en la que se recogen las normas y protocolos de análisis y evaluación de las masas de agua intraportuarias. Este documento 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

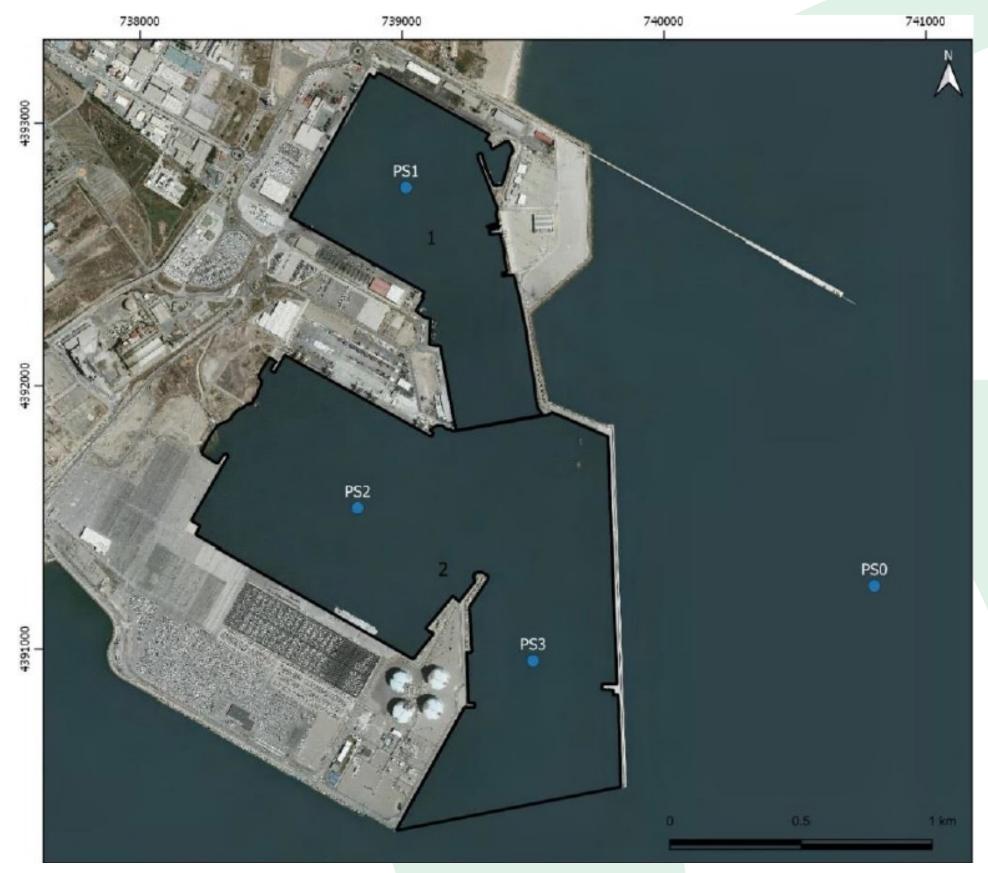
Durante el año 2022 se realizaron campañas de muestreo periódicas para el control de la calidad de las aguas en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

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.

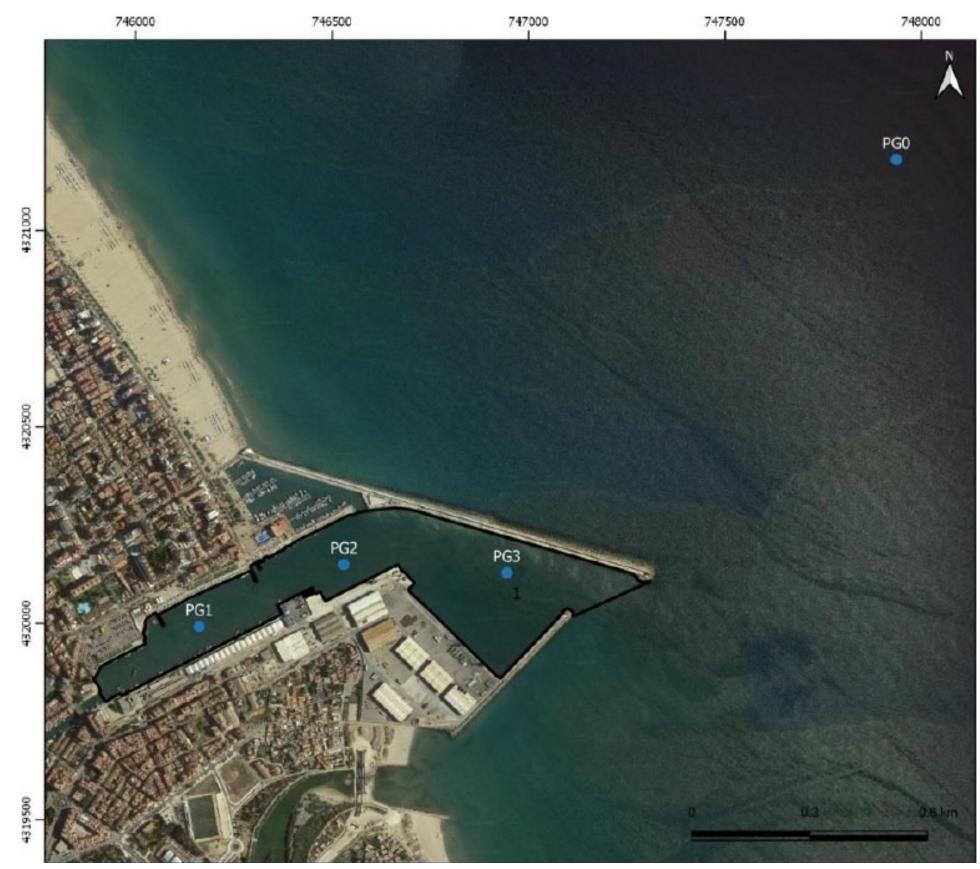
A continuación, se muestra la ubicación de los puntos de muestreo que se establecieron para cada uno de los recintos portuarios:



Distribución de los puntos de muestreo en el Puerto de Valencia



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)

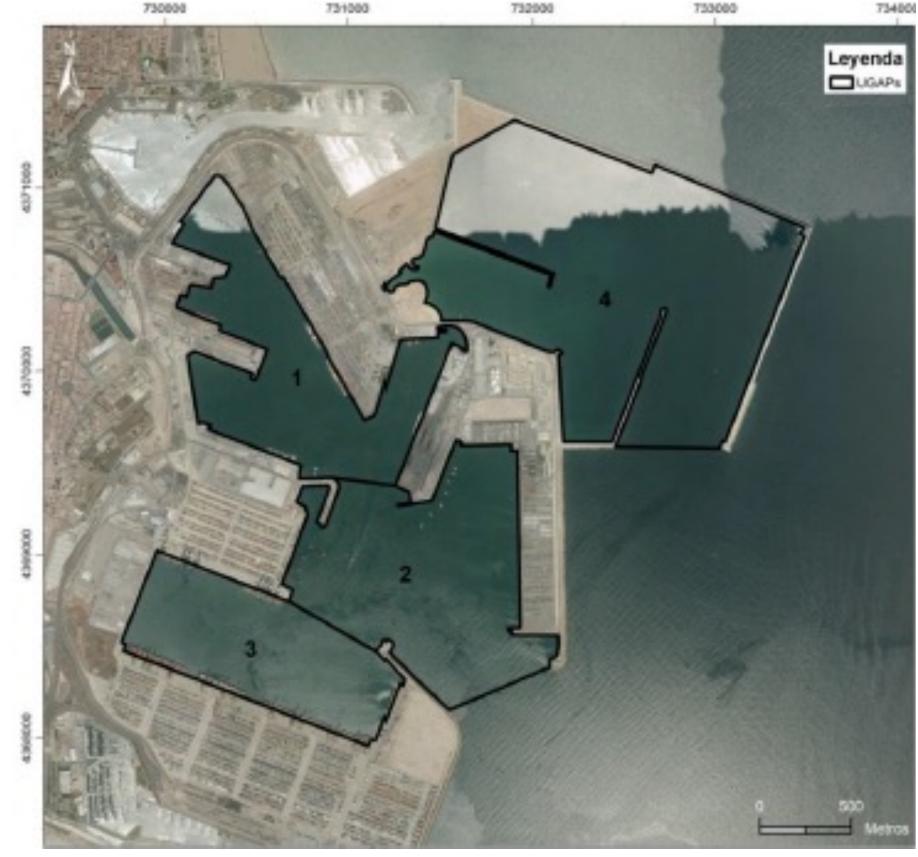
Para poder valorar la calidad ambiental de las aguas portuarias siguiendo los criterios establecidos en la ROM 5.1-13, se ha delimitado y tipificado las Unidades de Gestión Acuática Portuarias (en adelante UGAP) como instrumento de ordenación del medio acuático de la zona de servicio portuario (ZSP). 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
	UGAP-1	Aguas costeras	Aguas muy modificadas	CM3: Aguas costeras mediterráneas de renovación baja
VALENCIA	UGAP-2	Aguas costeras	Aguas muy modificadas	CM3: Aguas costeras mediterráneas de renovación baja
VILLENCEIX	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
SAGUNIO	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

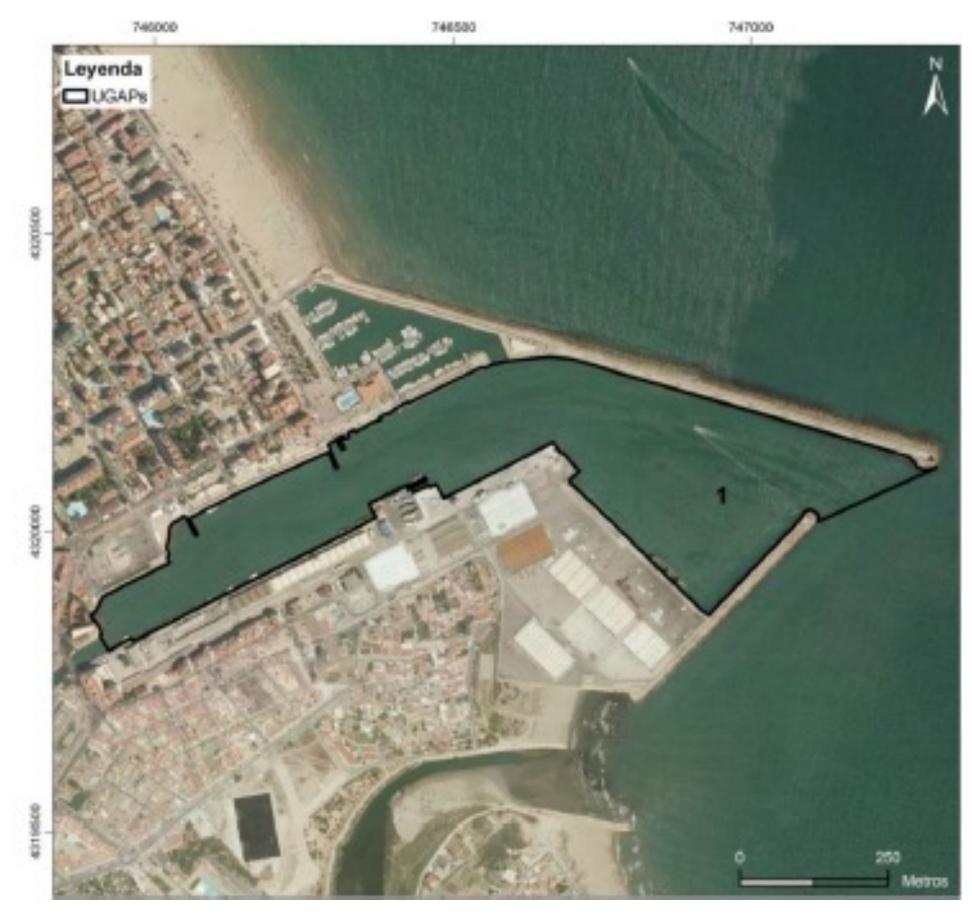
A continuación, se indican las UGAP consideradas para cada puerto:



UGAP establecidas para el Puerto de Valencia



UGAP establecidas para el Puerto de Sagunto



UGAP establecidas para el Puerto de Gandía

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 2022:

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

Variables analizadas para el estudio del potencial ecológico.

Memoria Ambiental 2022

MATRIZ	ANÁLISIS EN LABORATORIO	PUNTOS DE MUESTREO
	Ácido perfluorooxtanosilfónico y sus derivados (PFOS), Aclonifeno, a-HCH, b-HCH, d-HCH, Lindano, Alacloro, Aldrín, Dieldrín, Endrín, Isodrín, Atrazina, Bifenox, Cibutrina, Cipermetrina, Clorfenvinfós, Clorpirifós, Diclorvós, Dicofol, Diurón, Endosulfán, Hexabromociclodecano (HBCDD), Hexaclorobenceno, Isoproturón,	PUERTO VALENCIA: PV5 y PV9.
Columna de agua	p,p'-DDT, Pentaclorobenceno, Pentaclorofenol, Quinoxifeno, Simazina, Suma DDT total, Terbutrina, Trifuralina, Difeniléteres bromados, Cloroalcanos, Benceno, Hexaclorobutadieno, Tetracloroeteno, Tetracloruro de carbono, Tricloroeteno, 4-n-nonilfenol, 4-terc-octilfeno, Bid(2-etilhexil) ftalato, Antraceno,	PUERTO SAGUNTO PS1 y PS3
	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 GANDÍA PG1 y PG3
	Antraceno, Benzo(a)antraceno, Benzo(a)pireno, Benzo(g,h,i)	PUERTO VALENCIA: PV5 y PV9.
Sedimento	perileno, Criseno, Fenantrno, Fluoranteno, Indeno, Pireno, Arsénico, Cadmio, Cobre, Cromo VI, Mercurio, Níquel, Plomo, Zinc, 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,	PUERTO SAGUNTO: PS1 y PS3.
	PCB 180, PCB 187, PCB 194, Compuestos del tributil estaño (TBT's).	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	UDS.	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 a	μg/l	Perfil columna de agua	Sensor Cyclops-7 acoplado a sonda multiparamétrica SBE 19plus v2	Fluorometría	

Metodología mediciones in situ.

PARÁMETRO	UDS.	PROCEDIMIENTO DE ENSAYO
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
pp-DDT	μg/l	Cromatografía Gases/Masas
1,2-Dicloroetano	μg/l	Cromatografía Gases/Masas
Diclorometano	μg/l	Cromatografía Gases/Masas

PARÁMETRO	UDS.	PROCEDIMIENTO DE ENSAYO
Ftalato de di(2-etilhexilo) (DEHP)	μg/l	Cromatografía Gases/Masas
Diuron	μg/l	Cromatografía Liquido/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	μg/l	Cromatografía Gases/Masas
(α-HCH, β-HCH, δ-HCH, Lindano)	μg/l	Cromatografía Gases/Masas
Isoproturón	μg/l	Cromatografía Liquido/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

PARÁMETRO	UDS.	PROCEDIMIENTO DE ENSAYO
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 Liquido/Masas
Ácido perfluorooxtanosulfónico y sus	μg/l	Cromatografía Liquido/Masas
derivados (PFOS)	μg/l	Cromatografía Liquido/Masas
Aclonifeno	μg/l	Cromatografía Gases/Masas
Cibutrina	μg/l	Cromatografía Liquido/Masas
Cipermetrina	μg/l	Cromatografía Gases/Masas
Diclorvós	μg/l	Cromatografía Liquido/Masas
Hexabromociclodecano (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

PARÁMETRO	UDS.	PROCEDIMIENTO DE ENSAYO
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

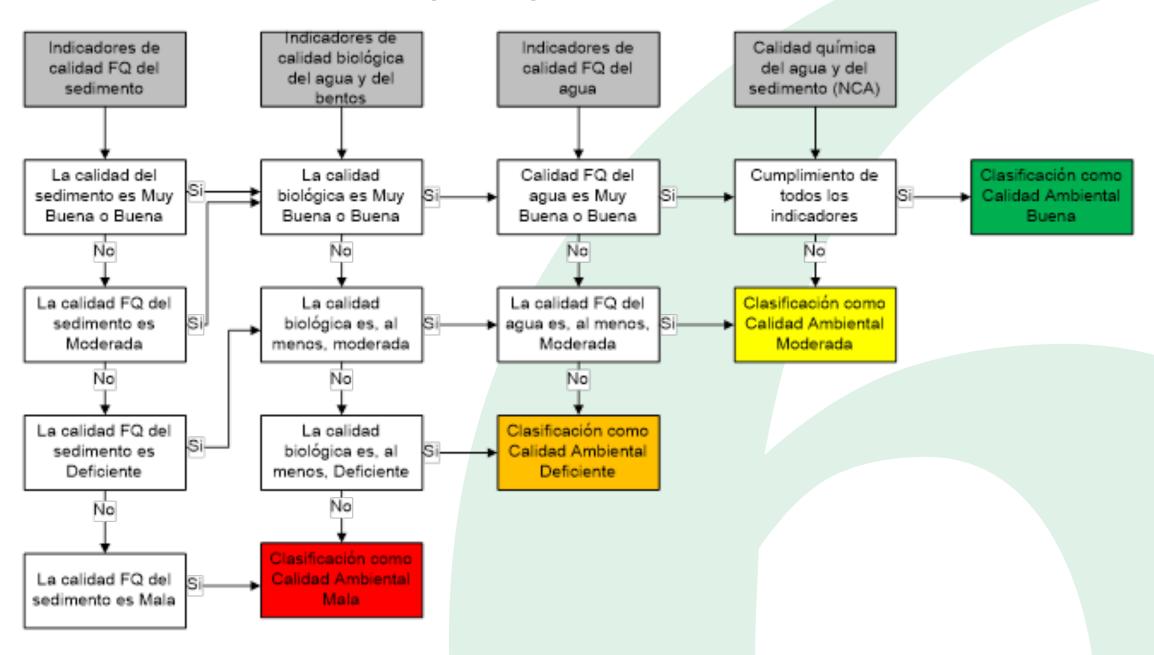
Métodos de ensayo en laboratorio para las muestras de agua

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 tributilestaño (TBTs)	μg/kg	Cromatografía de Gases/Masas
HAPs	μg/kg	Cromatografía de Gases/Masas
Fauna bentónica de invertebrados (BOPA)	Ind/m²	Microscopía óptica

Métodos de ensayo en laboratorio para las muestras de sedimento.

6.4.5. RESULTADOS DEL SEGUIMIENTO DE LA CALIDAD DE LAS AGUAS 2022

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:

		Po	tencial Ecológ	Estado guímico		
Puerto	UGAP	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	CLASIFICACIÓN DE LA CALIDAD AMBIENTAL
	UGAP 1	BUENA	BUENA	BUENA	NA	BUENA
	UGAP 2	BUENA	BUENA	BUENA	NO ALCANZA EL BUENO	MODERADA
VALENCIA	UGAP 3	BUENA	BUENA	BUENA	NA	BUENA
	UGAP 4	MUY BUENA	BUENA	BUENA	NO ALCANZA EL BUENO	MODERADA
SAGUNTO	UGAP 1	BUENA	BUENA	BUENA	NO ALCANZA EL BUENO	MODERADA
	UGAP 2	BUENA	BUENA	BUENA	BUENA	BUENA
GANDÍA	UGAP 1	BUENA	MODERADA	MODERADA	BUENA	MODERADO

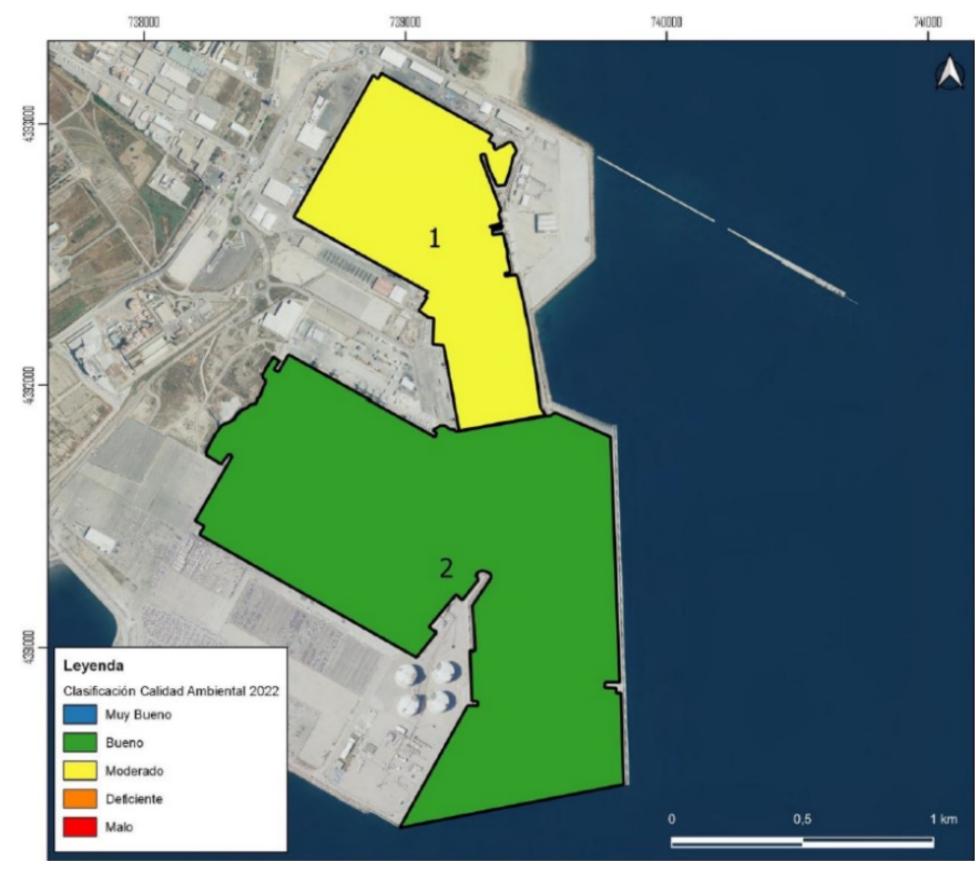
Resultados de la evaluación de la calidad ambiental 2022 Los resultados muestran que la clasificación de la calidad ambiental es:

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

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

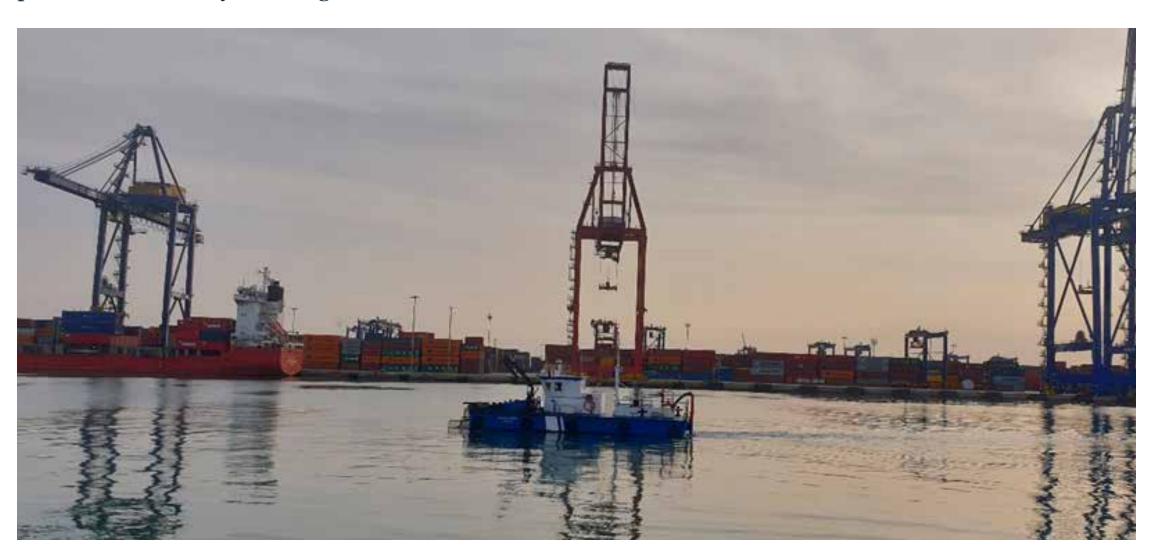


Resultados de la evaluación de las UGAP del Puerto de Gandía

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 periodo 2022, a través de la LIMPIAMAR III se retiraron y gestionaron un total de 10,04 toneladas de residuos flotantes, principalmente plásticos, maderas y derivados, procedentes del espejo del agua del puerto de Valencia y del antiguo cauce del río Turia.



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 2022 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 2022, 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 están 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.

En 2020 Puertos del Estado suscribió una encomienda de gestión con EMGRISA, empresa especializada en materia de suelos. De este modo se ha inició por parte de esta empresa una fase de diagnóstico de situación del estado de gestión de los suelos en los diferentes puertos. Durante 2021 se llevó a cabo la primera fase que comprende un diagnóstico de la situación del estado de gestión de suelos en cada uno de los puertos. El departamento de Medio Ambiente suministró toda la información relativa a la gestión del suelo que actualmente se realiza en los puertos de Valenciaport. EMGRISA, con toda la información recibida y una vez elaborado el citado diagnóstico, estableció una propuesta metodológica para mejorar la gestión en los puertos para el desarrollo del Plan de Gestión. De esta forma, a finales de año 2021, presentó a Puertos del Estado el primer borrador del Plan de Gestión de Suelos Contaminados. Sigue pendiente de recibir el Plan de Gestión de Suelos Contaminados por parte de Puertos del Estado para nuestra adecuación, si fuera preciso, al mismo.

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 2022 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

La Autoridad Portuaria de Valencia, en línea con su política de reducción de emisiones a la atmósfera, inició en 2011 su primer estudio de movilidad en el Puerto de Valencia. Resultado de este estudió surgió el plan de acción para el periodo 2012-2017, que definía las directrices de la política de movilidad, así como el despliegue en acciones concretas, que respondía al compromiso de la Autoridad Portuaria de Valencia para la promoción de la movilidad sostenible en el Puerto de Valencia.

En relación con las acciones propuestas, se definieron las siguientes 6 líneas estratégicas:

- Línea estratégica I: Gestión de la movilidad generada por el puerto.
- Línea estratégica II: Fomento de los desplazamientos a pie.
- Línea estratégica III: Fomento de la movilidad en bicicleta.
- Línea estratégica IV: Promoción del uso del transporte público colectivo.
- Línea estratégica V: Fomento del uso racional del vehículo motorizado (ligero y pesado).
- Línea estratégica VI: Educación de la comunidad portuaria en materia de movilidad.

Para cada una de las líneas estratégicas definidas anteriormente, se propusieron diferentes programas y proyectos. Entre los ejecutados, destacamos:

- Constitución de una Comisión de Movilidad en el seno de la APV.
- Nombramiento de un gestor de movilidad de la APV.
- Creación de un parking de bicicletas vigilado para los trabajadores de la APV.
- Instalación de vestuarios para trabajadores que acceden en bicicleta al trabajo.
- Creación de una aplicación web para compartir coche en el Puerto de Valencia.
- Mejora del itinerario peatonal en la rotonda de la puerta de Nazaret.
- Mejora de la distribución y conexión peatonal de las plazas reservadas para PMR en los parkings de la APV.

Desde 2020 se ha propuesto, por parte de la dirección general, reforzar las acciones de movilidad en la APV. Fruto de esta iniciativa, se ha constituido una nueva Comisión de Movilidad de ámbito superior, la cual incluye a los principales concesionarios y usuarios del puerto comercial de Valencia, denominada Comisión de Movilidad del Puerto Comercial de Valencia.

Desde esta Comisión se ha solicitado realizar un estudio de situación inicial del Puerto de Valencia que incluya a los distintos usuarios del puerto comercial, desarrollando un análisis de la demanda y de la oferta inicial, previo a la ejecución de un plan de movilidad sostenible del puerto comercial de Valencia.

6.10. Otras actuaciones

Las actuaciones específicas llevadas a cabo durante 2022 han sido las siguientes:

- 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. En los ejercicios 2021 y 2022, se han esterilizado un total de 140 animales entre los tres puertos.
- Servicio de Control de Plagas con una empresa especialista en la materia. Este servicio se presta para todo tipo de plagas de insectos o roedores en los edificios propios de la APV y en las zonas de uso público portuario no concesionadas ni autorizadas en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.
- Control de avifauna en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.
- Celebración del Día del Medio Ambiente, 5 de junio de 2022, en el Edificio del Reloj, Puerto de Valencia.
- Celebración de ECOFIRA 2022 del 4 al 6 de octubre de 2022, en Feria Valencia.
- Acciones llevadas a cabo tras episodio de olores en conexión de APV con el alcantarillado:
 - Instalación fija de compresores para la oxigenación del agua vertida.
 - Instalación automatizada de adición de Nutriox para la prevención de formación de H2S en el agua por parte las bacterias sulfato-reductoras.
 - Automatización de los niveles de H2S en tiempo real con sistema de alarmas.
 - Contratación para el seguimiento, control y apoyo en la toma de decisiones de los vertidos de la red de saneamiento. Adjudicado a GAMASER.
 - Seguimiento y control de los vertidos de concesionarios.
 - Limpieza de las conducciones de vertido.

7. Respuestas ante emergencias

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 portuaria.

INCIDENTES	2018	2019	2020	2021	2022
Asistencia sanitaria urgente	326	266	186	231	271
Total vertidos	27	34	22	33	13
Pequeños vertidos origen mar	9	17	6	17	6
Pequeños vertidos origen tierra (Derrames)	18	17	16	16	7
Recogida de objetos	15	2	18	9	22
Cierre del puerto	9	14	15	8	23
Incendios o conatos	6	6	8	6	8

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 2022 se han llevado a cabo los siguientes:

SIMULACROS	2018	2019	2020	2021	2022
1. Planes de Emergencia de la APV					
1.1. Liderados por la APV:	5	6	0	2	5
Incendio	5	6		1	5
Vertido de hidrocarburos	-				-/
Otros	-			1	-
1.2. En colaboración con otras organizaciones	2	1	0	1	3
En distintas Terminales	2				2
En colaboración con otras Entidades	-	1		1	1
2. En materia de Protección:	17	14	13	19	21
Total	24	21	13	22	29

En materia de protección se han llevado a cabo 21 simulacros.

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)

El proyecto GREENCRANES (Green Technologies and Eco-Efficient Alternatives for Cranes and Operations at Port Container Terminals), contó con un presupuesto total de 3.688.000 euros, financiado por la Unión Europea en un 50%, a través del programa Transport Network (TEN-T). El objetivo del proyecto era demostrar la viabilidad de nuevas tecnologías y combustibles alternativos mediante proyectos piloto desarrollados en TPCs con la finalidad de aportar criterios de decisión y recomendaciones que permitieran la elaboración de políticas a nivel europeo y la toma de decisiones por parte de la industria logístico – portuaria.

El proyecto fue coordinado por la Fundación Valenciaport y en él participaron la APV, Noatum, ABB, Konecranes, la Autoridad Portuaria de Koper (Eslovenia) y el Ministerio de Infraestructuras y Transporte italiano, la Autoridad Portuaria de Livorno, RINA SpA, Global Service Srl y la Escuela Superior de Sant'Anna (Italia).

Como principales resultados del proyecto se diseñaron dos prototipos de maquinaria portuaria con motorización a Gas Natural y se comprobó la viabilidad de este tipo de motorización para el trabajo en terminales de contenedores.

El proyecto finalizó en noviembre de 2014.

PROYECTO GREENBERTH (2013)

El proyecto GREENBERTH (Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations), contó con un presupuesto de 1.616.115 € y una financiación del 75% a través de los Fondos Regionales de la UE bajo el programa MED. La duración del proyecto fue de 30 meses.

GREENBERTH fue liderado por la APV en colaboración con los puertos más importantes del Mediterráneo, tales como Marsella (Francia), Livorno, Venecia (Italia), Koper (Eslovenia) y Rijeka (Croacia). Además, participan otros socios en el aspecto tecnológico, tales como FEPORTS (Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana), Universidad de Cádiz y el CERTH/HIT (Hellenic Institute of Transport).

El objetivo principal del proyecto era fomentar el acceso de las PYMES a las oportunidades que ofrecía el sector portuario hacia la aplicación de soluciones de mejora de la gestión energética y la implantación de energías renovables con especial atención en las operaciones puerto-buque.

Los resultados más importantes del proyecto fueron:

- 1. Elaboración de los informes sobre Diagnóstico de eficiencia energética, la Identificación de necesidades y La participación de las PYMES en las actividades portuarias.
- 2. Diseño de los Planes Energéticos para puertos del Mediterráneo.
- 3. Elaboración de planes de acción de la aplicación y transferencia de la tecnología disponible que incluía tres proyectos piloto.

- a. Sustitución de motores tradicionales en flota portuaria por motores más eficientes y menos contaminantes,
- b. Implantación de la tecnología basada en el Suministro Eléctrico a Buques (OPS) y
- c. Sustitución de motores tradicionales por motores más eficientes y menos contaminantes en maquinaria de terminales portuarias y flota de camiones.

El proyecto finalizó en junio de 2015.

PROYECTO MONALISA 2.0 (2013)

El principal objetivo del proyecto fue contribuir a la promoción de las autopistas del Mar (MOS) mediante la implementación de una serie de medidas, en línea con políticas de la UE para el transporte marítimo. La APV participó en este proyecto coordinando las componentes de los buques en el tramo marítimo y el componente de la instalación portuaria en tierra en caso de accidentes o incidentes centrados no sólo en los grandes buques de pasaje, sino también en otros buques o instalaciones en situación de riesgo.

Los resultados perseguidos por el proyecto fueron la elaboración de documentos relacionados con Planes de contingencia en puertos y las directrices a cumplir, además de la realización de un ejercicio sobre evacuación masiva en puertos, como piloto y la elaboración del informe correspondiente al mencionado ejercicio.

El consorcio MONALISA 2.0 estaba formado por 39 socios de 10 países pertenecientes a la UE. El proyecto fue financiado al 50% por la UE a través del programa Trans-European Transport Network Executive Agency, y tenía un presupuesto de 24.317.000 €.

El proyecto finalizó en diciembre de 2015.

PROYECTO SEA TERMINALS (2014)

El proyecto SEA TERMINALS (Smart, Energy Efficient and Adaptative 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.

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 2024.

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 finalizará en diciembre de 2023.

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 Sudoe.

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 finalizará en abril 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 está previsto que finalice en diciembre de 2023.

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.

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, Tarantoy Venecia (Italia); Marsella-Fosy 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 le 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 ambiental en materia ambiental, entendida no sólo como un sistema para mejorar los conocimientos del personal, sino como el medio para adquirir nuevas capacidades y habilidades que Tal y como se recoge en la política ambiental, desde la APV se procura facilitar la adecuada formación y sensibilización ambiental en materia ambiental, entendida no sólo como un sistema para mejorar los conocimientos del personal, sino como el medio para adquirir nuevas capacidades y habilidades que hagan más competitivos a los puertos de Sagunto, Valencia y Gandia. De este modo, anualmente, se programan cursos y sesiones formativas que permiten el desarrollo de dichas capacidades en consonancia con las actividades realizadas en este ámbito. Dentro de lo posible, y como se plantea en el Proyecto ECOPORT II, estas actividades se realizan con la participación del resto de la Comunidad Portuaria.

Dentro del plan de formación del proyecto Ecoport II, se han realizado durante el periodo 2020, el cuadernillo de iniciativas medioambientales de forma online y un curso de acceso a la Policía Portuaria de nuevo ingreso de tres horas de duración sobre temas ambientales.

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 2022, comunicación permanente con instituciones, clientes y partes interesadas sobre las actividades ambientales de nuestros puertos.

Por parte de la APV, se han atendido 240 visitas en las que figura un apartado sobre Medio Ambiente, lo que ha supuesto la asistencia de un total de aproximadamente de 8.916 personas.

9. Comunicación y publicaciones

9.3. Colaboración y asistencia a foros y seminarios

La APV participó, durante el periodo 2022, en congresos y jornadas sobre medio ambiente en su relación con los puertos, tanto de ámbito nacional como internacional. Cabe mencionar al respecto:

- Curso UNCTAD (Buenos Aires, Argentina, noviembre 2022)
- Master en Logística y Gestión Portuaria, Edición II (Brasil, marzo 2022)
- Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal 30^a Edición Fundación Valenciaport (Valencia, abril 2022)
- Máster en Gestión Portuaria y Transporte Intermodala Edición (Veracruz Méjico, septiembre 2022)

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 2022.

PUBLICACIONES DEL AÑO 2022

Memoria Ambiental 2021

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 2021.

Avance Información ambiental 2022

Uno de los objetivos de la Autoridad Portuaria de Valencia es la divulgación de las actuaciones ambientales llevadas a cabo durante el periodo.

Por este motivo, se ha realizado un avance de información ambiental del periodo 2022 para su difusión a la Organización y todo el público en general.





Boletines Ambientales

La Autoridad Portuaria de Valencia edita desde 1998 un boletín ambiental con carácter cuatrimestral donde se da a conocer todas aquellas noticias y novedades de interés en el campo ambiental del ámbito portuario, de índole nacional e internacional.

Continuando la tendencia de los últimos años, el boletín ambiental se ha consolidado durante el 2021 como uno de los canales preferidos para el sector portuario para estar al día en materia ambiental. Los contenidos de dicho boletín son los siguientes:

- Editorial sobre temas ambientales.
- Colaboración elaborada por persona especialista en temas ambientales del sector marítimo-portuario.
- Opinión de una empresa de la comunidad portuaria.
- Noticias breves relacionadas con temas ambientales portuarios.
- Novedades legislativas ambientales.
- Agenda.

Durante el año 2022 se editaron los siguientes números:

• Boletín Ambiental nº 65, publicado en julio 2022.

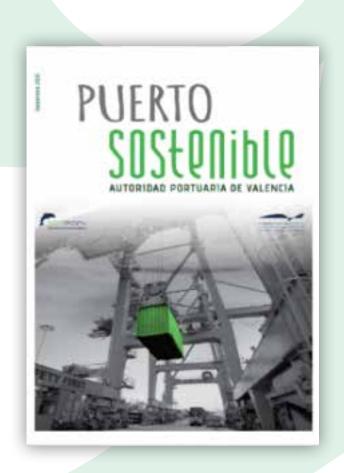
PUBLICACIONES ANTERIORES A 2022

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





9. Comunicación y publicaciones

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.



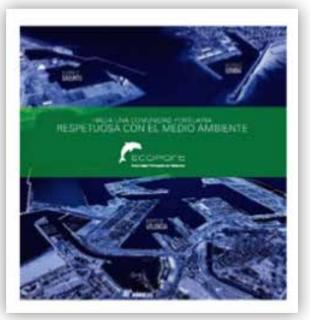
La Autoridad Portuaria de Valencia ha realizado un informe de la evolución del proyecto Ecoport desde su inicio en el año 1998 hasta la actualidad, y delos proyectos en los que ha participado, con el objetivo de recopilar y compilar toda la información ambiental disponible.



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"

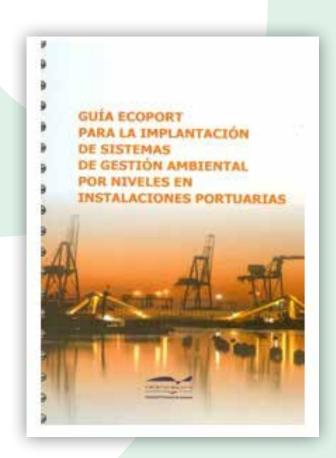
La Autoridad Portuaria de Valencia consciente del valor social, económico y ambiental de los puertos de Sagunto, Valencia y Gandía, acomete este libro "Vivir el Puerto Ambientalmente", para comunicar su gestión responsable sobre estos históricos espacios, vitales en el desarrollo tanto de los municipios 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.



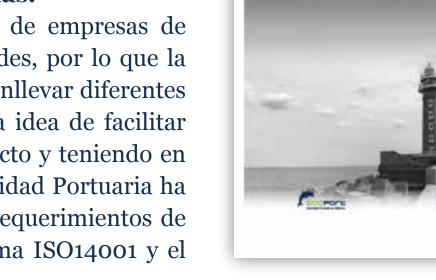


Memoria Ambiental 2022

9. Comunicación y publicaciones

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.



GUIA E4PORT

PARA LA IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE GESTIÓN

ENERGÉTICA POR NIVELES EN INSTALACIONES PORTUARIAS

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 Gandia 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, reedita da 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 gráneles sólidos (editada en 2005 y reeditada en 2009).



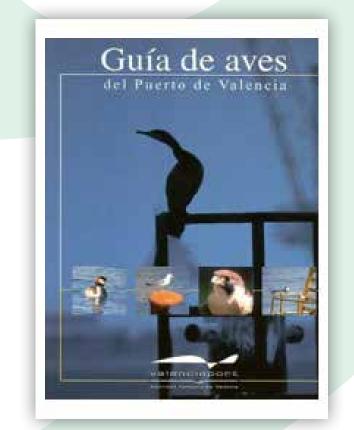
Memorias Ambientales (anual desde 2001) de la Autoridad Portuaria de Valencia

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 Gandia, 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.



9. Comunicación y publicaciones

Guía de recursos pesqueros

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

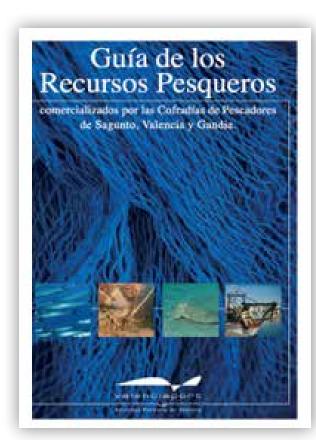
Guía de la fauna y flora submarina del Puerto de Valencia

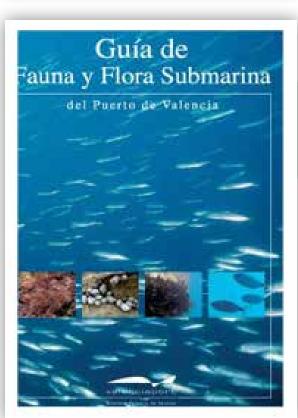
Siguiendo los compromisos adoptados en su Política Ambiental, esta Autoridad Portuaria en colaboración con la Universidad de Valencia ha realizado un estudio de la flora y fauna submarinas del Puerto de Valencia. Las especiales características morfológicas del entorno portuario, la gran diversidad de 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.

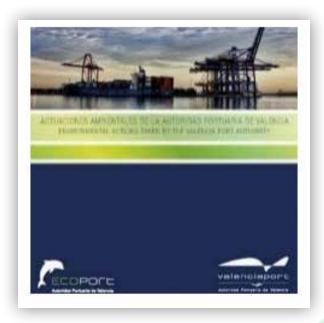
Como resultado de este trabajo se ha editado esta guía que tiene la virtud de que todas las imágenes que en ella se exponen han sido recogidas en el Puerto de Valencia. La relación de especies que se exponen son las más representativas del área de estudio y, por tanto, constituyen una pequeña parte del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

Video de las Actuaciones Ambientales de la Autoridad Portuaria de Valencia

Sehaelaboradounvideo 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

Durante el año 2022, la APV ha incurrido en gastos para la protección y mejora del medio ambiente por un importe de 5.375.810,60 €, que se detallan en la tabla resumen siguiente:

CONCENTOS	EJERCICIO	EJERCICIO	
CONCEPTOS	2022	2021	
GASTOS DE PERSONAL:	391.854,73	337.527,48	
OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN:	4.680.510,90	4.115.282,34	
Recogida desechos generados por buques	3.770.215,67	3.197.884,45	
Reparaciones y conservación	601.918,81	538.622,00	
Servicios de profesionales independientes	120.460,56	176.737,22	
Suministros y consumos	15.294,80	15.303,78	
Otros servicios y otros gastos	172.621,06	186.734,89	
AMORTIZACIONES DEL INMOVILIZADO: (*)	303.444,97	367.615,64	
TOTAL GASTOS Y COSTES MEDIOAMBIENTALES	5.375.810,60	4.820.425,46	

(*) Activos adscritos al servicio de medioambiente

10. Contabilidad verde

10.2. Inmovilizaciones materiales e inmateriales

La APV tiene las siguientes inversiones en inmovilizaciones intangibles y materiales relacionadas con la mejora del medio ambiente, con el siguiente detalle:

ACTIVOS MEDIOAMBIENTALES (Importes brutos)	31/12/2021	Adiciones del ejercicio (+)	Bajas (-)	31/12/2022
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	960.784,67			960.784,67
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	5.447.784,69			5.447.784,69

AMORTIZACIONES DE ACTIVOS MEDIOAMBIENTALES	31/12/2021	Adiciones del ejercicio (+)	Bajas (-)	31/12/2022
ACCESOS MARÍTIMOS	1.525.369,11	78.185,28		1.603.554,39
OBRAS DE ABRIGO Y DÁRSENAS	71.293,96	2.969,28		74.263,24
OBRAS DE ATRAQUE	73.614,97	3.068,82		76.683,79
INSTALACIONES GENERALES	243.783,75	6.973,56		250.757,31
PAVIMENTOS CALZADAS YVÍAS DE CIRCULACIÓN	5.899,45			5.899,45
MATERIAL FLOTANTE	107.081,34	9.546,18		116.627,52
MATERIAL DIVERSO	789.114,12	64.817,58		853.931,70
APLICACIONES INFORMÁTICAS	14.909,00			14.909,00
PROPIEDAD INDUSTRIAL	3.270,00			3.270,00
TOTA L A M ORTIZA CIONES DE A CTIVOS MEDICA M BIENTA LES	2.834.335,70	165.560,70	-	2.999.896,40

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.

11. Indicadores de sostenibilidad

• 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 último apartado de la presente declaración, queremos desde la Autoridad Portuaria de Valencia fomentar en la medida de lo posible la mejora ambiental de nuestro entorno, proponiendo al lector, ya sea una industria, la administración, un vecino o cualquier otra parte interesada del sistema de gestión, la adopción de buenas prácticas que, sin duda, redundaran en que tanto las generaciones actuales como las futuras puedan seguir disfrutando de un recinto portuario limpio y saludable:

- Reduce, en origen y en la medida de lo posible los residuos que puedas generar.
- Reutiliza en otra parte del proceso eso que aparentemente parecía un residuo.
- Separa los residuos peligrosos entre sí y de otros
- Gestiona dichos residuos adecuadamente mediante transportistas y gestores autorizados
- No viertas sustancias no autorizadas al alcantarillado
- Revisa tu/s vehículo/s no olvides que necesitan inspecciones periódicas, consumirá menos combustible y no emitirá aquello que no deba.
- El mar es de todos, evita verter cualquier sustancia, sólida o liquida, en las aguas portuarias.
- El agua es un bien escaso, utiliza el agua necesaria y no más, utiliza riego por goteo para tus plantas, utiliza cisternas con pulsador de bajo consumo, reutilízala siempre que puedas.

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 2022 registrada en la Generalitat Valenciana, con el número E/CV/000023. Ha sido verificada en auditoría interna por Apprezia los días 3, 14 y 19 de julio de 2023 y la auditoría externa realizada por Lloyd's Register del 11 al 15 de septiembre. Se a realizado una reverificación en fecha 30/04/2024.

Organismo verificador: LRQA España SLU

Verificador: ES-V-0019

