

### EDITORIAL

## Seguimiento del Plan de Vigilancia Ambiental de las Obras de Ampliación del puerto de Valencia: Fase II.

La legislación ambiental exige que los proyectos de obras se sometan a un procedimiento de evaluación ambiental a partir del cual se resuelva la idoneidad ambiental del mismo y se establezcan posibles medidas correctoras y/o compensatorias y las prescripciones ambientales a controlar tanto durante su fase de ejecución como durante su fase de explotación o funcionamiento. Estos controles ambientales se definen con el detalle necesario en el correspondiente Programa de Vigilancia Ambiental cuya ejecución es responsabilidad del promotor de la obra. Mediante Resolución del 30 de julio de 2007, la entonces Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente (actualmente Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente) publicó la Declaración de Impacto Ambiental para la realización del proyecto "Ampliación del Puerto de Valencia (Valencia)".

El seguimiento ambiental de la ejecución del proyecto de ampliación del Puerto de Valencia se inició en el mes de julio de 2008, y desde esa fecha, y hasta la fecha actual, se ha desarrollado conforme a las prescripciones ambientales establecidas.

Durante todo este periodo de tiempo se ha ido ejecutando el Plan de Vigilancia Ambiental, el cual se ha ido adecuando a las distintas situaciones de ejecución del proyecto (tipología de las obras y suspensión de las mismas).

Para la ejecución del seguimiento ambiental la Autoridad Portuaria de Valencia ha contado con la colaboración de consultoras de reconocido prestigio y especialización en el control de las variables ambientales en un entorno portuario y marino. En la actualidad el seguimiento ambiental está siendo desarrollado por la empresa Saplaya consultores s.l.

El seguimiento ambiental desarrollado actualmente contempla los siguientes tipos de controles

1. *Dinámica Litoral*. Vigilancia de la evolución de las playas al norte y sur del puerto de Valencia tras la ejecución de las obras de abrigo.
2. *Recursos pesqueros*. Este trabajo consiste en la recopilación de datos estadísticos facilitados por la Cofradía de Pescadores de Valencia.
3. *Calidad de aguas marinas en la zona de obras*. Desde el inicio del seguimiento y con periodicidad mensual se han realizados los trabajos de toma de muestras de agua marina y de toma de datos "in situ".
4. *Control de biocenosis marinas*.
5. *Control de la contaminación acústica*. Desde el inicio del seguimiento se han realizado campañas de mediciones de los niveles sonoros tanto en puntos en la zona de ampliación como en puntos alrededor de la misma en la zona de la Marina Real Juan Carlos I.
6. *Control de la contaminación por polvo (Partículas PM10 y Sedimentables)*. Desde el inicio del seguimiento se han realizado campañas de mediciones de los niveles sonoros tanto en puntos en la zona de ampliación como en puntos alrededor de la misma en la zona de la Marina Real Juan Carlos I.
7. *Control de avifauna*. Durante todo el año, pero particularmente en los meses de mayo, junio y julio, que es cuando se desarrolla la actividad reproductora de las aves. Contamos con la inestimable colaboración de los técnicos de Servicio de Vida Silvestre de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, que realizan visitas a la zona de ampliación para realizar censos de avifauna nidificante.

Anualmente, y desde el inicio del seguimiento, se elabora un informe de los resultados obtenidos del seguimiento ambiental, que se envía al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Los datos que hasta el momento se han analizado permiten adelantar que la evolución de los diferentes aspectos controlados no muestra afección sobre el entorno o una tendencia distinta a la prevista.

### EDITORIAL

## Monitoring of the Environmental Surveillance Plan for the Port of Valencia's Extension. Phase II.



According to environmental legislation, building projects must undergo an environmental assessment procedure. The results of this assessment determine the environmental suitability of the building works, lead to the introduction of possible corrective and/or compensatory measures and of environmental requirements that need to be monitored during the implementation and operating phases. These environmental controls are defined and specified in the corresponding Environmental Surveillance Plan. The responsibility for complying with this Plan lies with the works developer.

The former Secretary-General for the Prevention of Pollution and Climate Change from the Spanish Ministry of the Environment (currently the Ministry of Agriculture, Food and the Environment) published the Environmental Impact Statement for the project entitled "Port of

Valencia's Extension in Valencia", in the Resolution of 30th July 2007.

Environmental monitoring of the Port of Valencia's extension project began in July 2008, and has since followed legal environmental requirements up until the present day.

Throughout this period, the Environmental Surveillance Plan has been updated to adapt to the different execution phases of the project (type of works and their completion).

To carry out these environmental monitoring tasks, the Port Authority of Valencia has worked with prestigious consultancy firms specialising in the control of environmental variables in port and marine areas. This environmental monitoring is currently being carried out by the company Saplaya Consultores, S.L.

It involves the following type of controls:

1. *Coastal dynamics*. Monitoring changes in beaches to the north and south of the Port of Valencia after the construction of the breakwater.
2. *Fishing resources*. This consists of compiling statistical data provided by the Valencia Fishing Guild.
3. *Quality of seawater in the works area*. Samples of seawater and samples of data have been taken "in situ" since the surveillance began on a monthly basis.
4. *Monitoring of the marine ecosystem*.
5. *Monitoring of noise pollution*. Campaigns to measure noise levels at points on and around the extension in the Juan Carlos I Marina area have been carried out since surveillance began.
6. *Monitoring of dust pollution (PM10 and sediment particles)*. Campaigns to measure dust levels at points on and around the extension in the Juan Carlos I Marina area have been carried out since surveillance began.
7. *Bird control*. Monitoring is carried throughout the year but is increased in May, June and July, to coincide with the bird breeding season, with the help of experts from the Valencian Regional Ministry of Infrastructure, Territory and Environment's Wildlife Service, who visit the extension to carry out censuses of nesting birds.

Since monitoring began, an annual report has been drawn up detailing the results of the environmental monitoring plan and is sent to the Spanish Ministry of Agriculture, Food and the Environment. The data analysed up until now reveals that the evolution of the different aspects being monitored does not have an impact on the environment or show any unexpected scenario.

## COLABORACIONES

### GREENBERTH impulsa el desarrollo de buques SECA no contaminantes

GREENBERTH, liderado por la APV, está impulsando sinergias y oportunidades entre PYMES, desarrollos de instalaciones en puertos adaptándose a los nuevos requerimientos ambientales, económicos, sociales e industriales. El proyecto es eje facilitador en la cooperación entre autoridades portuarias, operadores logísticos, universidades, centros de investigación y PYMES. Crea un espacio para el diseño de planes energéticos, la aplicación de soluciones de mejora en gestión energética, la implantación de energías renovables y la racionalización de consumos energéticos.

Las nuevas zonas SECA/NECA reguladas por MARPOL, entre las que

pronto se encontrará el Mar Mediterráneo, hacen necesario promover el uso de GNL como fuel para la propulsión de buques en los puertos. El uso de GNL reduce significativamente las emisiones de CO<sub>2</sub>, y suprime prácticamente el SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y partículas contaminantes. La otra opción para cumplir MARPOL sería instalar scrubber en las exhaustaciones, aunque el coste y empacho de estas instalaciones son mayores que la instalación de motores con GNL como fuel propulsor duales o puros.

Tras el estudio de mercado de remolcadores a nivel mundial, y su amplia experiencia en diseño de remolcadores, SENER ha realizado para GREENBERTH el estudio para transformar la propulsión de remolcadores mediante la instalación de un nuevo motor dual, un nuevo motor GNL puro, o la modificación (retrofit) del motor existente para quemar GNL y MDO. El retrofit no es siempre posible y la instalación de motores duales es una solución más flexible. El cambio a motores duales no es rentable en la flota actual de remolcadores, por problemas de empacho, su instalación supone un coste excesivo frente a la instalación de motores gas puros o incluso frente a una nueva construcción y renovación de la flota.

SENER está desarrollando su propio diseño de buque de suministro de GNL costero. Las tendencias para 2030 de Operadores y Armadores nos han llevado a un buque bunkering STS, con tanques de carga tipo C de GNL a 4.5 bar y 163°C, que reduce el boil off a 0.1%/día. Este sistema de almacenamiento permite mayor flexibilidad de operación, minimizando el sloshing y permitiendo cargas parciales. Está diseñado para navegación, maniobrabilidad y operatividad en condiciones meteorológicas adversas, notación "Unrestricted Navigation". La propulsión utiliza fuel gas como combustible, con tanques tipo C sobre cubierta y aprovecha el boil off de la carga mediante un sistema de gestión de BOG. Cuenta con los últimos brazos articulados aptos para STS con un alto grado de automatización y control para conseguir la máxima Tasa de transferencia con máxima seguridad, cumpliendo SIGTTO, OCIMF, IGC, entre otros reglamentos.

M<sup>a</sup> Ángeles López Castejón  
Ingeniero Naval  
SENER

## CONTRIBUTIONS

### GREENBERTH drives the development of clean SECAs ship



GREENBERTH, led by APV, is boosting synergies and opportunities for PYMES, development of port facilities in adapting to new environmental, economic, social and industrial requirements. The project is the axis facilitator in the cooperation between port authorities, logistics operators, universities, research centers and PYMES. It creates a space for designing energy plans, the application of improvement solutions in energy management, the implementation of renewable energy and rationalizing energy consumption.

The new SECAs / NECAs areas regulated MARPOL, which will soon be including the Mediterranean Sea,

make it necessary to promote the use of LNG as fuel for the ships's propulsion in ports. The use of LNG significantly reduce CO<sub>2</sub> emissions, and practically eliminates the SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> and particulate pollutants. Other option would be to install scrubber in gas exhaust pipes to comply with MARPOL, although the cost and dimensions of these facilities are higher than the installation of dual or gas pure engines.

After studying tugs market globally and its wide experience in design tugs, SENER has made to the study GREENBERTH to transform propulsion tugs by installing a new dual engine, a new LNG pure engine, or existing engine's retrofit to burn LNG and MDO. The retrofit is not always possible and installation of dual engines is a more flexible solution. The change to dual fuel engines is not profitable in the current fleet of tugboats, for dimensions problems, installation involves excessive costs versus the installation of pure gas engines or even against a new building and renovation the fleet.

SENER is developing its own seaside LNG bunkering supply ship. The Operators and Shipowners trends for 2030 have led us to design a LNG STS bunkering vessel with LNG type C cargo tank, with 4.5 bar and 163 ° C, which reduces the boil off 0.1% / day.

This storage system allows greater flexibility of operation, minimizing sloshing and allowing partial loads. It is designed for navigation, maneuverability and operation in adverse weather conditions, notation "Unrestricted Navigation". The propulsion uses gas as fuel, with type C tanks on deck and takes advantage the boil off by the BOG management system. It is equipped with the latest articulated arms suitable for bunkering ship to ship (STS) with a high degree of automation and control for maximum transfer rate, with maximum safety complying SIGTTO, OCIMF, IGC among other regulations.

M<sup>a</sup> Ángeles López Castejón  
Naval Engineer  
SENER

## OPINIÓN COMUNIDAD PORTUARIA

TRANSPORTES R TORRES confían en que todos nuestros servicios ofrecen unos niveles de gestión ambiental elevados. El medio ambiente está presente en cada una de nuestras actuaciones y procesos. Cada empleado de TRANSPORTES R TORRES conoce nuestra política y la aplica en la prestación de nuestros servicios. En 2014 obtuvimos la Certificación UNE ISO 14001:2004

Las siguientes directrices de la política, definidas por la Gerencia de la empresa, son de obligado conocimiento y cumplimiento para el personal de la empresa:

- 1) Atención al cliente:
  - Entender el impacto de las incidencias para su negocio o actividad.
  - Implicación en la resolución de las incidencias
  - Trato exquisito con el cliente.
  - Confirmación con el cliente y comprobación de la satisfacción al cierre de incidencia o petición de servicio.
- 2) Coordinación entre los departamentos y equipos de la empresa, fomentando la comunicación fluida y el trabajo en equipo.
- 3) Adaptar nuestros servicios para satisfacer las necesidades de nuestros clientes.

- 4) Planificar y ejecutar una formación continua para la mejora de nuestras capacidades.
- 5) Aplicar la mejora continua a nuestros procesos y servicios.
- 6) Cumplir la normativa legal, asegurando el cumplimiento de los requisitos legales y contractuales aplicables al desarrollo de las funciones en la empresa.
- 7) Prevención de la contaminación, a partir de la identificación de los posibles riesgos de contaminación y la determinación de la mejor forma de actuación ante ellos.
- 8) Contribuir a la reducción del impacto ambiental de las actividades de la empresa.
- 9) Reducir la generación de residuos peligrosos y aumentar la segregación de los residuos en los lugares de trabajo.
- 10) Controlar a los proveedores en el área ambiental, asegurando el correcto comportamiento de éstos con el medioambiente.

Carlos Prades Torres  
Gerente



## PORT COMMUNITY OPINION

TRANSPORTES R. TORRES offer premium levels of environmental management in all of its services. The environment is present in each and every one of our actions and processes. All of our employees are well versed in our environmental policy and apply it when deploying our services. In 2014, we became UNE ISO 14001:2004 certified.

The organisation's staff must be aware of and comply with the following policy guidelines, which have been defined by the company's management.

- 1) Customer service:
  - They must be aware of the impact of incidents on the business and its activities.
  - They must be totally engaged in solving incidents.
  - They must ensure they have an excellent relationship with our customers.
  - They must check with the customer that he/she is satisfied with the solution provided when the service request or incident is closed.
- 2) Coordination between the company's departments and teams, encouraging fluent communication and promoting teamwork.
- 3) Tailoring our services to our customers' needs.

- 4) Planning and organising ongoing training to improve skills.
- 5) Applying continuous improvement to our processes and services.
- 6) Abiding by legal regulations, ensuring compliance with the legal and contractual requirements applicable to the company's activities.
- 7) Preventing pollution by identifying possible risks and establishing the best way to deal with them.
- 8) Reducing the environmental impact of the company's activities.
- 9) Reducing the amount of hazardous waste generated, and increasing waste separation in the workplace.
- 10) Environmental monitoring of suppliers, making sure they offer correct environmental performance.

Carlos Prades Torres  
Managing Director

**NOTICIAS**

**El proyecto SEA TERMINALS diseña un sistema de iluminación dinámica en tiempo real para terminales portuarias**

En el proyecto europeo SEA TERMINALS, liderado por la Fundación Valenciaport y en el que también participan la Autoridad Portuaria de Valencia, Noatum e Ingeniería de Aplicaciones Energéticas SLU (EDAE), ésta última ha desarrollado un Sistema de Iluminación Dinámica que permite la gestión y reducción del consumo energético del alumbrado en terminales portuarias de contenedores de un modo inteligente y eficiente. El sistema, que se probará en Noatum Container Terminal

Valencia durante los meses de septiembre a noviembre, supondrá un ahorro de hasta 8 veces el consumo actual de energía en la terminal para el periodo estimado.

**El Sistema de Iluminación Dinámica**, incluye luminarias LED y un *software* que gestiona las necesidades lumínicas reduciendo a un tercio los niveles de alumbrado siempre que no haya operaciones en las superficies afectadas por las torres de iluminación. Además, el sistema adapta automáticamente las condiciones de luz durante las horas correspondientes al amanecer y anochecer de modo que no haya cambios bruscos en los niveles de iluminación en la terminal portuaria de contenedores.

Los objetivos de este prototipo son, por una parte, lograr una mejor gestión y reducir el consumo energético derivado de la iluminación de la terminal, (disminuyendo en consecuencia las emisiones de efecto invernadero asociadas). Asimismo, se pretende también operar de forma remota y en tiempo real este sistema, adecuando las necesidades de iluminación a través de una interfaz de usuario amigable que facilite la toma de decisiones al personal de la terminal.

Gracias a este piloto se mejorará la eficiencia y calidad de las condiciones de iluminación durante las operaciones nocturnas en la terminal portuaria de contenedores, empleando el mínimo consumo de energía. Esto será posible gracias a la reducción de los niveles de iluminación adaptados a la operativa propia y a la iluminación natural y garantizando, mediante las alarmas de operación y mantenimiento, el funcionamiento de cada luminaria en tiempo real.

El prototipo estará conectado al innovador **Sistema de Gestión Operativa**, desarrollado por Noatum, Amplía Soluciones y la Fundación Valenciaport, también en el marco del proyecto, la Plataforma SEAMS.

El prototipo **SEAMS Platform** monitorizará al completo la terminal de Noatum en Valencia generando indicadores clave de rendimiento (KPIs) en tiempo real. Esto permitirá mejorar la planificación de la operativa y mejorará a su vez la eficiencia energética de la misma al reducir el consumo de combustible y de energía gracias a la identificación de cuellos de botella operativos. Además, se podrán cuantificar los ahorros de emisiones de gases de efecto invernadero según el equipamiento esté operando en modo de funcionamiento normal o en condiciones ECO (velocidad y potencia limitadas).

A finales de noviembre se organizará una demostración pública en Noatum Container Terminal Valencia donde se expondrán los resultados de las 6 pruebas piloto que se realizarán en la terminal (además del Sistema de Iluminación Dinámica mencionado y del Sistema de Gestión Operativa en tiempo real (SEAMS Platform), Noatum presentará a la industria portuaria internacional tres prototipos de maquinaria: un **camión de terminal 100% eléctrico**, desarrollado por Terberg, así como una **Reach Stacker y una carretilla de contenedores vacíos**, ambas equipadas con sistemas de ahorro de combustible y reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, desarrolladas por Hyster y un nuevo **generador híbrido para grúas RTG** basado en tecnología de almacenamiento con súper capacitores. Este evento permitirá



**NEWS**

**The Seaterminals project designs a dynamic real-time lighting system for port terminals**

The European Seaterminals Project is led by the Valenciaport Foundation and partnered by the Port Authority of Valencia, Noatum and Ingeniería de Aplicaciones Energéticas SLU (EDAE). EDAE has developed a smart Dynamic Lighting System which efficiently manages and reduces the amount of energy used by lighting systems in port container terminals. The system, which will be tested at Noatum Container Terminal Valencia from September to November, will use up to eight times less energy over

the three-month period than current consumption levels.

The **Dynamic Lighting System** uses LED lights and a software programme that manages terminal needs by reducing lighting levels to a third when there are no operations taking place in the area lit by the lighting towers. In addition, the system automatically adapts lighting conditions at dawn and dusk so there are no sudden changes in lighting levels at the terminal.

This prototype aims to streamline management and reduce energy used for lighting at the terminal (thus decreasing related GHG emissions). In addition, the system aims to operate remotely in real time, adapting lighting needs through a user-friendly interface which helps terminal staff in their decision-making processes.

This pilot project will improve the efficiency and quality of lighting conditions during night operations at the port container terminal using minimum energy consumption. This will be achieved by reducing lighting levels to work with real operational needs and natural lighting.

The prototype will be connected to the innovative **Operational Management System** (SEAMS platform), developed by Noatum, Amplía Soluciones and the Valenciaport Foundation, within the framework of the project.

The **SEAMS Platform** prototype will monitor the entire Noatum terminal in Valencia, generating key performance indicators in real time. This will help to improve terminal planning and also enhance energy efficiency by reducing fuel and energy consumption by identifying operational bottlenecks. In addition, it will provide information to calculate the reductions in greenhouse gas emissions based on whether the equipment is operating in normal or Eco (limited speed and power) mode.

At the end of November, a public demonstration will be organised at Noatum Container Terminal Valencia explaining the results of the six pilot projects to be carried out at the terminal (in addition to the aforementioned Dynamic Lighting System and the real-time Operational Management System (SEAMS Platform). In addition, Noatum will be presenting three machinery prototypes to the international port industry: a **100% electric terminal tractor**, developed by Terberg, a **reach stacker and an empty container handler**, both equipped with systems to save fuel and reduce CO<sub>2</sub> emissions, developed by Hyster, and a **new hybrid generator for RTG cranes** based on storage technology using supercapacitors. This event will enable participants to see the features of these eco-efficient solutions in a real working environment.

**SEATERMINALS Project**

The main objective of this project, which is funded by the European Commission's TEN-T programme, is to speed up the transition of the port industry towards more efficient operating models, integrating energy as a key factor for improvement in port container terminals (PCTs).

a los asistentes comprobar en un entorno real las prestaciones de estas soluciones eco-eficientes.

**Proyecto SEA TERMINALS**

Este proyecto, financiado por el programa Ten-T de la Comisión Europea, tiene como objetivo acelerar la transición de la industria portuaria hacia modelos de operación más eficientes, integrando la variable energética como un factor clave de mejora en las Terminales Portuarias de Contenedores (TPCs).

SEA TERMINALS toma como punto de partida las lecciones aprendidas en el proyecto GREENCRANES cuyos resultados demostraron que la gestión eficiente del consumo energético y el empleo de combustibles alternativos es viable y genera importantes beneficios a todos los niveles en las TPCs. Los socios del proyecto SEA TERMINALS son la Autoridad Portuaria de Valencia, la Fundación Valenciaport,; Noatum; Amplía Soluciones, S.L.; Ingeniería de Aplicaciones Energéticas SLU, (EADAE); Instituto Tecnológico de Energía – ITE; NACCO Materials Handling BV; Terberg Benschop B.V.; Ministerio italiano de Transportes - MIT y Baltic Ports Organization. Además participan en el proyecto como socios colaboradores del MIT: la Autoridad Portuaria de Livorno, Global Service, Scuola Superiore Sant’Anna (PERCRO) y OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.



SEATERMINALS takes its lead from the lessons learned in the GREENCRANES project, the results of which showed that efficient management of energy consumption and the use of alternative fuels is viable, and that this generates huge benefits across the board for PCTs.

The partners working on the SEATERMINALS project are the Port Authority of Valencia, the Valenciaport Foundation; Noatum; Amplía Soluciones, S.L.; Ingeniería de Aplicaciones Energéticas SLU, (EADAE); the Energy Technology Institute (ITE); NACCO Materials Handling BV; Terberg Benschop B.V.; the Italian Ministry of Transport (MIT) and the Baltic Ports Organization. The Port Authority of Leghorn, Global Service, Scuola Superiore Sant’Anna (PERCRO) and OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. are also taking part in the project as cooperating partners through the MIT.



**Celebrada la reunión general del Proyecto Ecoport II**

La Autoridad Portuaria de Valencia acogió el pasado mes de julio una reunión de Ecoport II en la que se confirmó que son ya 36 empresas adheridas a Ecoport II; 23 (de estas 6 EMAS) están certificadas por ISO 14001 y 17 como usuarias del CTR. Hasta el momento ya hay 11 convenios de Buenas Prácticas ambientales en vigor.

Los miembros de Ecoport II analizaron también la participación de la APV y su comunidad logístico-portuaria en los proyectos Greenberth, Seaterminals, Monalisa 2.0 y en la inscripción Huella de Carbono en el Registro Magrama.

Por otro lado, desde el departamento de Medio Ambiente de la APV, se está informando tanto a las empresas concesionarias como autorizadas y prestadoras del mencionado servicio, de la entrada en vigor del Pliego de condiciones particulares para la prestación del servicio comercial de retirada de residuos no Marpol en los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de Valencia. A fecha 22 de julio, las empresas autorizadas son: Extracciones Levante, UTE Marpol Sagunto (Seroil-Amarradores Sagunto), FCC Ambito, Trans Sabater y Vareser 96. "Empresas en trámite son Litramed y Urbamar Levante Residuos Industriales (Sertego)",

Además, el comité ambiental acordó hacer un seguimiento semestral de los objetivos de gestión ambiental marcados para las empresas. También se han realizado cuadernillos de formación de aspectos ambientales (conducción eficiente y de emergencias en tierra).

**General Meeting of the Ecoport II project**

In July, the Port Authority of Valencia hosted an Ecoport II meeting for its 36 member companies, 23 of which are certified under the ISO 14001 standard and six under EMAS, whilst 17 are users of the Waste Transfer Centre (CTR). There are also currently 11 best environmental practice agreements in force.

The Ecoport II members analysed the participation of the PAV and its logistics and port community in the Greenberth, Seaterminals, and Monalisa 2.0 projects, and their inclusion in the Spanish Ministry of Agriculture, Food and the Environment’s Carbon Footprint Register.

In addition, the PAV’s Environment Department is informing concessionaires, authorised companies and waste management service-providers of the new specific terms and conditions for the provision of a commercial collection service for waste not regulated under the Marpol 73/78 Convention in the ports managed by the Port Authority of Valencia. As of 22nd July, the authorised companies were: Extracciones Levante, UTE Marpol Sagunto (Seroil-Amarradores Sagunto), FCC Ambito, Trans Sabater and Vareser 96. Litramed and Urbamar Levante Residuos Industriales (Sertego) are currently in the process of being authorised.

In addition, the environmental committee agreed to monitor companies’ environmental management objectives every six months. Environmental training documents (efficient driving and land emergencies) were also drawn up.

## Lloyd's Register renueva las certificaciones ambientales ISO 14001 y EMAS de la Autoridad Portuaria de Valencia

Tras la correspondiente Auditoría de Lloyd's Register Quality Assurance, la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) sigue manteniendo su certificación de acuerdo con la Norma del Sistema de Gestión Medioambiental ISO 14001 aplicable a "Gestión de Servicios e Infraestructuras en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía". La APV se certificó por primera vez en la ISO 14001 en 2006, siendo esta certificación renovable cada tres años, tras superar la preceptiva auditoría. Por otro lado, un año más, se ha renovado la certificación EMAS III y se ha validado su declaración ambiental correspondiente al periodo 2014.



## Lloyd's Register renews the Port Authority of Valencia's ISO 14001 and EMAS environmental certificates

The Port Authority of Valencia (PAV) continues to hold ISO 14001 Environmental Management System Standard certification for its "Service and Infrastructure Management at the ports of Valencia, Sagunto and Gandia", after successfully passing the corresponding Lloyd's Register Quality Assurance audit. The PAV obtained ISO 14001 certification for the first time in 2006, after passing the relevant audit. The certificate is renewed every three years. In addition, its EMAS III certificate was



also renewed once again, and its environmental statement for 2014 was validated.



## Visita a Puerto de Valencia de grupo de profesionales en sostenibilidad medioambiental

El pasado 24 de septiembre un grupo de 61 personas de distintos países de la Unión Europea, entre los que se encontraban profesionales expertos en distintos aspectos de la sostenibilidad medioambiental y alumnos de la Summer School Climate KIC de la Universidad de Valencia, visitaron el Puerto de Valencia.

Esta visita se ha realizado bajo el amparo del proyecto Climate KIC, y el objeto de la misma era conocer de primera mano las distintas iniciativas en las que colabora la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) para mitigar el impacto de las actividades del Puerto sobre el cambio climático.

La visita constó de una presentación por parte de la APV en la que se expusieron los aspectos fundamentales de la política ambiental de la APV, y en concreto, los relativos a la eficiencia energética y estrategias de reducción de emisiones. Posteriormente se realizó una visita en barco en la que se resolvieron dudas específicas de los asistentes y se pudieron ver en detalle algunas de las iniciativas mencionadas en la presentación.

## Visit to the Port of Valencia of a group of environmental sustainability experts

On 24th September, the Port of Valencia welcomed a group of 61 visitors from various EU countries, including environmental sustainability experts and students from the University of Valencia's Climate KIC Summer School.

The event was part of the Climate KIC project and aimed to give visitors an insight into the various initiatives aimed at mitigating the impact of port activities on climate change in which the Port Authority of Valencia (PAV) is involved.

The visit consisted of a PAV presentation detailing the basic aspects of its environmental policy, and in particular those related to energy efficiency and emission-reduction strategies. The visitors were then taken on a boat trip around the port which enabled them to air any queries and see some of the initiatives mentioned in the presentation close up.

**NOVEDADES LEGISLATIVAS**

**LEGISLATION UPDATE**



**Aprobada la nueva ISO 14001**

La Organización Internacional de Normalización (ISO) ha publicado en el mes de septiembre la nueva versión de la Norma de Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001, la referencia mundial para demostrar compromiso con el medio ambiente que aplican más de 300.000 organizaciones en 171 países.

ISO culmina así el trabajo realizado durante los últimos tres años por 121 expertos de 88 países, entre ellos Aenor (Asociación Española de Normalización y Certificación), la entidad responsable del desarrollo de las normas técnicas en España.

**• Nuevos requisitos**

La revisión de la norma incorpora nuevos requisitos, como una mayor protección del medio ambiente mediante la incorporación de prácticas para la prevención de la contaminación y el uso sostenible de los recursos o la consideración de la variable ambiental como un elemento estratégico en la gestión empresarial.

Además, refuerza el papel de la alta dirección en el liderazgo del sistema de gestión e incluye un enfoque al ciclo de vida completo y una comunicación más efectiva en la que la información ha de ser transparente, veraz, fiable y comprensible.

**• Adaptación en España**

En España, quinto país del mundo y tercero de Europa por número de certificados conforme a ISO 14001, más de 16.000 organizaciones deberán adaptarse a esos nuevos requisitos en un máximo de tres años, hasta septiembre de 2018.

**• Certificado ISO**

Las normas se revisan periódicamente para asegurar que se adaptan a las nuevas necesidades de las organizaciones y para facilitar su integración en los demás sistemas de gestión, una corriente cada vez más demandada en las empresas, informa Aenor en una nota.

Además, son documentos al alcance de todos, que contienen el consenso del mercado sobre buenas prácticas a la hora de abordar cuestiones clave para la competitividad de las organizaciones, y una herramienta esencial a la hora de abordar nuevos procesos.

**The new ISO 14001 standard has been approved**

In September, the International Organization for Standardization (ISO) published the new version of the ISO 14001 Environmental Management Systems standard, the global benchmark for endorsing commitment to the environment, which is applied by over 300,000 organisations in 171 countries.

The new standard is the culmination for ISO of the work put in over the last three years by 121 experts from 88 countries, including members of AENOR, the Spanish Association for Standardisation and Certification, which is the organisation responsible for developing technical standards in Spain.

**• New requirements**

The revised standard incorporates new requirements, such as strengthening environmental protection through the inclusion of pollution prevention practices; sustainable use of resources, and considering environmental variables as a strategic factor in business management.

In addition, it boosts the role of top management in leading environmental management systems, and includes a full life-cycle perspective and more effective communication in which information must be transparent, truthful, reliable and understandable.

**• Adaptation in Spain**

In Spain, which is the fifth country in the world and the third in Europe in terms of numbers of ISO 14001 certificates, over 16,000 organisations will have a maximum of three years (until September 2018), to adapt to these new requirements.

**• ISO certificate**

Standards are revised regularly to make sure they dovetail with new organisational needs and are better integrated with other management systems, which, according to an AENOR press release, is becoming increasingly important for companies.

ISO standards are readily available documents providing market consensus on best practices when dealing with issues that are key to business competitiveness, and are an essential tool for tackling new processes.

# AGENDA - AGENDA



## MONALISA 2.0 FINAL CONFERENCE

Gothenburg, 10-11 Noviembre 2015

## SEA TERMINALS VALENCIA DEMO DAY

Valencia, 26 de noviembre 2015

## FINAL EVENT - B2MOS, ANNA AND WIDERMOS

2-4 December, Piraeus & Athens

### INFORMACIÓN INFORMATION

**Pilar Sánchez Hurtado**

Avda. Muelle del Turia, s/n  
46024 · Valencia  
psanchez@fundacion.valenciaport.com

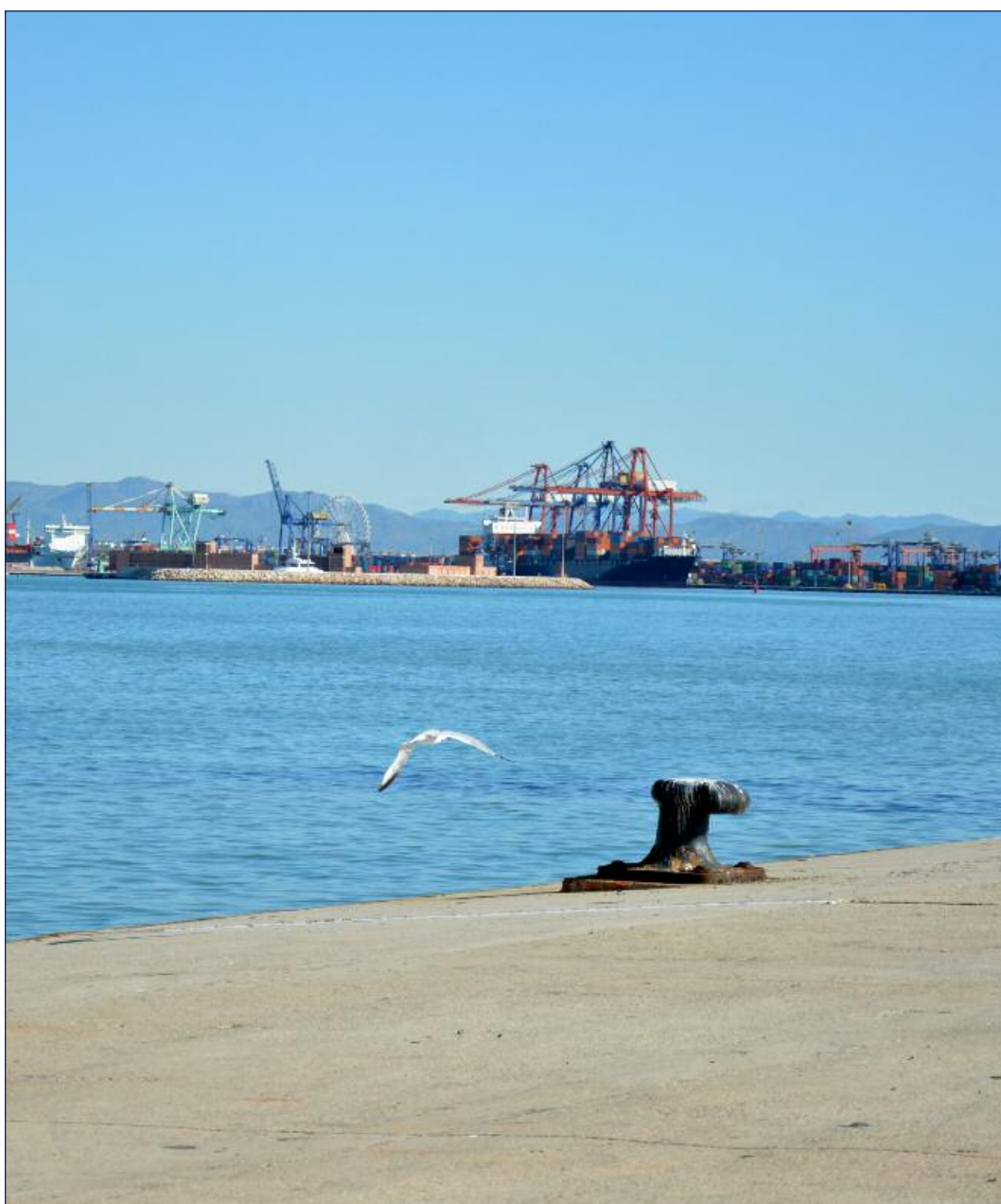


### BUZÓN DE SUGERENCIAS SUGERATION CARDS

Si lo desea, puede colaborar en la mejora de nuestra gestión ambiental. Nuestros expertos en Medio Ambiente recogerán sus sugerencias.

Indique nombre, apellidos, empresa, dirección, teléfono y e-mail.

**bambiental@valenciaport.com**



**ECOPORTS  
PERSCERTIFIED**

Impreso en papel 100%  
libre de cloro.