

EDITORIAL

EVOLUCIÓN ENERGÉTICA PORTUARIA Y NUEVOS RETOS:

Hace casi una década que se publicó en España la UNE 216301: Sistemas de Gestión Energética (Noviembre 2007), normativa que derivó en sus correspondientes normas Europea UNE-EN 16.001 (Febrero 2010) y UNE-EN-ISO 50.001 (Noviembre 2011), alcanzando su "popularización" a raíz de la Directiva 2012/27 (Octubre 2012) y recientemente traspuesta a nuestra legislación en Febrero de 2016 según el Real Decreto 56/2016. En nuestra comunidad portuaria la implantación de dichos sistemas de gestión energética han ido de la mano de los distintos proyectos que en el ámbito energético se han desarrollando desde 2008, estando certificadas en la actualidad y cronológicamente, las siguientes terminales y concesionarias: Friopuerto, Urbamar-Sertego, Saggas, la Autoridad Portuaria de Valencia, Noatum Terminal Valencia, Intersagunto y Noatum Terminal Sagunto. Los resultados obtenidos por todas ellas han derivado tanto en la reducción de sus consumos (entorno al 15% de media) como en la mejora de su intensidad energética (mejoras medias en un 20%), tomando como año base el 2008. Por lo tanto, se puede afirmar que se han cumplido, incluso superado, las expectativas más optimistas que en 2008 se podían plantear al inicio de los primeros proyectos energéticos desarrollados en los recintos portuarios de Sagunto, Valencia y Gandia, gracias a las prematuras medidas de ahorro simples y directas, a la promoción de buenas prácticas energéticas y por último a la implantación sostenida de una cultura energética propia de organizaciones responsables con el uso racional y eficaz de la energía implicada en sus procesos. Sin embargo, se puede afirmar también que si hasta el momento hemos sido eficaces en la gestión energética adaptando y certificando estándares internacionales de gestión, queda un largo camino a recorrer hasta alcanzar la eficiencia en todos los procesos consumidores de energía, incluidos aquellos que tienen que ver con la toma de decisiones operativas.

Para avanzar en el camino de la eficiencia energética es necesario que los centros de decisión operativa dispongan de la información necesaria y suficiente para realizar una adecuada planificación y asignación de los mejores recursos para la optimización de los costes asociados a los consumos energéticos, lo que implica ser capaces también de planificar energéticamente la actividad portuaria en función de los tráficos esperados. Este reto radica en la comunicación con los equipos consumidores de energía en tiempo real y en la adecuada gestión de la información generada, mediante herramientas scada y de big-data respectivamente. Aunque los costes energéticos representan entre un 5% y un 10% de los costes totales de la actividad portuaria, según tipología de mercancías, sus implicaciones ambientales, por ser una actividad energética intensiva, deben ser gestionados de manera eficiente y responsable, reduciendo la huella de carbono en la que incurre la actividad hasta su optimización. Dicha optimización solo se podrá alcanzar en los próximos años mediante la reducción de la incertidumbre y la mejora de la fiabilidad de la información energético-ambiental como apoyo en el proceso de toma de decisiones. La década de experiencia exitosa en la mejora energética de nuestra comunidad asegura una base sólida para alcanzar dicho reto y continuar así con la mejorar de su competitividad.

Víctor Cloquell Ballester
Doctor por la Universidad Politécnica de Valencia
Profesor de Proyectos de Ingeniería y experto en eficiencia energética en entornos portuarios.

EDITORIAL

PORT ENERGY EVOLUTION AND NEW CHALLENGES

Almost a decade ago, UNE 216301: Energy Management Systems (November 2007) was published in Spain. This standard led to its counterpart European standards UNE-EN 16001 (February 2010) and UNE-EN-ISO 50001 (November 2011), became "popular" as a result of Directive 2012/27 (October 2012) and was recently included in our legislation in February 2016 through Spanish Royal Decree 56/2016. In our port community the implementation of these energy management systems has gone hand-in-hand with the energy projects conducted since 2008. In chronological order, the following terminals and concession companies that are currently certified are: Friopuerto, Urbamar-Sertego, Saggas, the Port Authority of Valencia, Noatum Terminal Valencia, Intersagunto and Noatum Terminal Sagunto. The outcomes they have all achieved have both reduced energy consumption (by around 15% on average) and improved their energy intensity (on average by 20%) using 2008 as the base year. Hence, even the most optimistic expectations at the start of the first energy projects carried out in the Sagunto, Valencia and Gandia port facilities in 2008 have been met and even surpassed. This is down to straightforward and direct initial saving measures, driving good energy practices and sustained implementation of an energy culture appropriate for responsible organisations which rationally and efficiently use the energy involved in their processes. However, while we have been effective in energy management up until now by adapting and certifying international management standards, there is still a long way to go before we achieve efficiency in all energy-using processes, including ones involved in operational decision-making. An essential requirement for further progress along the path of energy efficiency is that operational decision-making centres should have the necessary and sufficient information for appropriate planning and allocation of the best resources to optimise the cost of energy use. This means they must also be able to plan port activity in energy terms in line with expected traffic. The challenge lies in communication with energy-using equipment in real time and in proper management of the information generated using SCADA and big data tools respectively. Although energy costs only account for between 5% and 10% of the total costs of port activity depending on the type of goods, the latter's environmental implications as an energy-intensive activity need to be efficiently and responsibly managed to reduce its carbon footprint until it is optimised. This optimisation can only be achieved in the coming years by reducing uncertainty and improving the reliability of energy and environmental information to support the decision-making process. The ten years of successful experience in the energy enhancement of our community are a solid foundation for meeting this challenge and hence continuing to add to the community's competitiveness.

Víctor Cloquell Ballester
PhD from the Universidad Politécnica de Valencia
Lecturer in Engineering Projects and expert in energy efficiency in port environments

COLABORACIONES**MEDIDAS CONTRA LA DEGRADACIÓN AMBIENTAL EN LAS CIUDADES**

El cambio climático es una realidad, los niveles de contaminación de las grandes ciudades cada vez son mayores, las cuales sobrepasan en muchos casos los límites del índice de calidad del aire. Esto provoca un deterioro de la salud de los habitantes que afecta negativamente la esperanza de vida convirtiéndose en un problema de salud pública. Las partículas en suspensión invaden las ciudades con componentes tóxicos como ha sucedido recientemente en Madrid y Barcelona.

Si la tendencia sigue como hasta ahora, dentro de poco tiempo veremos casos de ciudades españolas como lo que sucede en China, en donde la población debe recurrir al uso de mascarillas, para reducir el impacto negativo de los contaminantes sobre la salud.

Ante esta emergencia, no solo debemos esperar a que las autoridades sanitarias decidan tomar medidas a corto plazo para combatir esta crisis ambiental, sino que debemos ser los ciudadanos quienes tomemos la iniciativa exigiéndole a nuestros políticos acciones concretas que vayan en beneficio de la población y, por tanto, de nuestra salud.

Estas medidas paliativas pueden ser muy sencillas:

- Brindar servicio gratuito en toda la red del metro en días en donde los parámetros de contaminación sean altos.
- Fomentar el uso del transporte público por medio de tarifas subsidiadas que incentiven dejar el coche en casa.
- Fomentar el uso de bicicletas, inclusive de bicicletas eléctricas a través de planes Estatales que permitan la financiación de estos medios de transporte.
- Reducir el consumo de tabaco apoyando a los fumadores con terapias psicológicas para lograr deshacerse de este hábito.
- Fomentar la siembra de plantas, jardines y alimentos orgánicos en las azoteas de las comunidades de propietarios
- Impulsar planes provinciales para la instalación de paneles solares y sistemas comunales de almacenamiento energético
- Promover la renovación de calderas y sistemas de iluminación más eficientes desde el punto de vista energético.

Por otro lado hay ciertas acciones que uno puede realizar desde la cotidianidad. Por ello comparto con vosotros sencillas formas de reducir la contaminación desde vuestro hogar:

- Mantener los motores de los automóviles sincronizados
- Evitar quemar hojas, hierba seca o cualquier otro desperdicio como basura
- Reducir la quema de pólvora así como el uso de cohetes artificiales
- Evitar comprar artículos desechables y plásticos que no sean biodegradables.
- Reciclar la basura
- Usar racionalmente los plaguicidas en el mantenimiento de los jardines
- Consumir alimentos orgánicos o al menos aquellos no hayan sido sometidos a un uso tan intensivo de agroquímicos.
- Evitar el uso de pinturas, aceites y solventes en días de alta concentración de ozono.
- Aplicar el principio de las 3 Erres: Reduce-Reutiliza-Recicla. Un menor consumo redundará en menor contaminación atmosférica de todo tipo.

A lo largo del año, diferentes Instituciones públicas tanto Europeas como Nacionales y Autonómicas convocan programas de ayudas para reducir el impacto de la contaminación ambiental sobre el entorno.

Por ejemplo en la Comunidad Valenciana el IVACE convoca varios programas como el de energías renovables y bio-carburantes, ahorro y eficiencia energética en la industria, y ahorro y eficiencia energética en el sector terciario. A nivel Nacional instituciones como el CDTI y la Agencia IDEA convocan ayudas que impulsan la utilización de energía solar fotovoltaica y la rehabilitación energética de edificios. Por último a nivel Europeo existen múltiples programas como el de economía verde, naturaleza y biodiversidad, medioambiente y eficiencia en el uso de los recursos y ayudas para el desarrollo de vehículos verdes entre otros.

Aunque no son ayudas de fácil gestión existen consultoras, como tufinanzacion.com, que simplifican el proceso. Además, en tufinanzacion.com, podrás estar al día de las distintas convocatorias que vayan realizando los diferentes organismos.

Quedamos a tu disposición para cualquier tipo de consulta que requieras.

CONTRIBUTIONS**MEASURES TO COUNTER ENVIRONMENTAL DEGRADATION IN CITIES****TUFINANZACION**

Climate change is a reality. Levels of pollution in the major cities are increasing constantly and many exceed air quality index limits. This leads to poorer health for the

inhabitants of these cities, negatively impacting on life expectancy, and causing public health issues. Airborne particles fill cities with toxic components, as occurred recently in Madrid and Barcelona.

If this trend continues, some Spanish cities will start to resemble China, where the population has to wear masks to reduce the negative impact of pollutants on public health.

In the light of this emergency, although we should look to the health authorities to take short-term measures to counter the negative impact of this environmental phenomenon, as citizens, we must take the lead in this area and demand specific actions from the authorities to alleviate the situation, therefore improving our health.

There are many simple measures that governments could implement to help matters:

- Provide free travel on the underground on days when pollution levels are high.
- Encourage the use of public transport by offering travellers subsidised fares so they have an incentive to leave their cars at home.
- Promote the use of bicycles, including electrical bicycles, through state plans to fund this means of transport.
- Reduce tobacco consumption by offering psychological support to smokers that will help them give up.
- Encourage property owners to plant gardens, plants and organic produce on the roof of their apartment blocks.
- Encourage plans at provincial level to fit solar panels and install communal energy storage systems.
- Encourage the replacement of boilers and the use of more efficient lighting systems.

There are also some measures that we can take as individuals. The following are some simple ways to reduce pollution at home:

- Make sure car engines are synchronised.
- Do not burn leaves, dry grass or other rubbish.
- Reduce the use of gunpowder and fireworks.
- Do not buy disposable and non-biodegradable plastic items.
- Recycle rubbish.
- Make rational use of pesticides in gardens.
- Consume organic produce or produce that has not been treated with an excessive amount of agrochemicals.
- Do not use paint, oil and solvents on days when there are high ozone concentrations.
- Apply the principle of the three Rs: Reduce, Reuse and Recycle. Reduced consumption will lead to less air pollution.

During the year, different regional, national and European public bodies run aid programmes to reduce the impact of pollution on the environment.

For example, in the Valencian Region, the IVACE runs several subsidy programmes to encourage the use of renewable energy and bio-fuels, and to promote energy efficiency and savings in industry, and energy efficiency and savings in the service sector. At national level, bodies such as the CDTI and the IDEA Agency run programmes to subsidise the installation of photovoltaic solar energy and energy renovation in buildings. Finally, at European level, there are many programmes, such as the green economy, nature and biodiversity programme, and the environment and efficiency in the use of resources initiative, as well as financial incentives to develop green vehicles.

Although these subsidies are not easy to apply for, there are consultancy firms such as tufinanzacion.com, which can help simplify the process. In addition, tufinanzacion.com can keep you up to date with the different governmental programmes in force.

Do not hesitate to contact us should you have any queries.

OPINIÓN COMUNIDAD PORTUARIA

**Intersagunto Terminales S.A. y Noatum Terminal Polivalente, S.L.U.:
Nuevas certificaciones ISO 50.001 en el Puerto de Sagunto.**

El pasado mes de noviembre las terminales sitas en el Puerto de Sagunto, Intersagunto Terminales S.A. y Noatum Terminal Polivalente Sagunto, S.L.U. superaron con éxito las auditorías de certificación de sus sistemas de gestión de la energía según ISO 50.001, que entre otras motivaciones, les ha permitido dar cumplimiento legal al Real Decreto 56/2016 de Eficiencia Energética.

Los responsables de la implantación de los sistemas, Víctor Calatayud (IST) y José David Cuenca (NTPS) destacaron las bondades que este tipo de sistemas de gestión energética ha aportado a la gestión de sus terminales, siendo estas las siguientes:

La mejora en la información de consumos de todos los equipos consumidores de energía.

La desagregación de consumos por tipos de energía y equipo/maquinaria. La evaluación de los usos energéticos significativos, lo que les ha permitido priorizar las acciones de mejora e inversiones a realizar para la reducción de consumos.

La mejora en la gestión del mantenimiento al establecer gráficos de control (con sus respectivas desviaciones típicas asociadas) por familia de maquinaria y equipo.

Según Víctor Calatayud (IST): "El control de consumos de gasoil en las Reach Stacker nos permitió descubrir un problema oculto con el cambio automático que estaba roto ya que su consumo estaba por encima del límite superior de su familia. Además, la monitorización de consumo eléctricos de toda la terminal también nos ha permitido hacer un uso

racional de la energía y conocer los consumos individualizados de las STS, lo que redundará en un mejor control de los costes asociados a la operación y la una mejora en la eficiencia en la asignación de maquinaria a las manos".

Del mismo modo, José David Cuenca (NTPS) destaca: "Con la implantación de este tipo de sistemas podemos plantearnos proyectos de mejora de la eficiencia energética como por ejemplo el estudio de las mejores tecnologías en iluminación de toda la terminal, el estudio y mejora por tipo de mercancía (al ser polivalente) de la intensidad energética asociada al tráfico, así como la desagregación de consumos por equipos como indicador de apoyo a las labores de mantenimiento preventivo y predictivo.

Ambas terminales también destacan que la determinación de su huella de carbono les permitirá realizar el seguimiento adecuado de sus emisiones de gases de efecto invernadero y establecer medidas para su reducción y gestión responsable. Más allá del cumplimiento legal del Real Decreto 56/2016, concluyen que la implantación de la ISO 50001 permite la optimización de los usos energéticos en su operativa apoyando la mejora continua en la gestión de la terminal y por ende, de su competitividad.

Víctor Cloquell Ballester

Doctor por la Universidad Politécnica de Valencia

Profesor de Proyectos de Ingeniería y experto en eficiencia energética en entornos portuarios.



PORT COMMUNITY OPINION

Intersagunto Terminales S.A. and Noatum Terminal Polivalente, S.L.U.: new ISO 50001 certifications at the Port of Sagunto

Last November, the terminals, Intersagunto Terminales S.A. and Noatum Terminal Polivalente Sagunto S.L.U., located in the Port of Sagunto, successfully came through their ISO 50001 energy management system certification audits. One of the reasons for earning this certification is to comply with Spanish Royal Decree 56/2016 on Energy Efficiency.

The system implementation managers, Víctor Calatayud at IST and José David Cuenca at NTPS, underlined the benefits that this type of energy management system has brought to the operation of their terminals. They include:

Enhanced information about the energy consumption made by the different types of equipment.

A breakdown of consumption by types of energy and equipment/machinery

Assessment of significant energy consumption, enabling them to prioritise improvement measures and investment to reduce it.

Enhanced maintenance management by introducing control charts with their respective associated standard deviations by types of machinery and equipment.

According to Víctor Calatayud (IST): "When we checked diesel fuel consumption in the reach stackers we found that there was an underlying problem with their automatic transmission, which turned out to have broken. They were using far more fuel than was normal for this

type of equipment." Plus by monitoring electricity consumption across the terminal we have been able to make more rational use of energy, learn about the individual consumption of the STS cranes and gain better cost control of operations and greater efficiency in assigning machinery to different work groups.

Likewise, José David Cuenca (NTPS) points out: "Implementing this kind of system means we can address energy efficiency improvement projects such as studying the best lighting technologies for the terminal, examining and improving traffic energy intensity by type of goods (as we are multipurpose), and breaking down use by equipment as a support indicator for preventive and predictive maintenance."

Both terminals also stress that determining their carbon footprint will enable them to properly monitor their greenhouse gas emissions and put in place measures to reduce and responsibly manage them. In addition to compliance with Royal Decree 56/2016, they say that implementing ISO 50001 will also make it possible to streamline energy use in their operations and thus support continuous improvement in managing the terminals and consequently in their competitiveness.

Víctor Cloquell Ballester

PhD from the Universidad Politécnica de Valencia

Lecturer in Engineering Projects and expert in energy efficiency in port environments

NOTICIAS

La APV renueva su sistema de recogida de residuos con la instalación de una nueva barrera anticontaminación

La Autoridad Portuaria de Valencia (APV), ha instalado una barrera anticontaminación de última generación que sustituye a la que fue instalada en 2007. Este equipamiento permite recoger diariamente los residuos flotantes procedentes del tramo del antiguo cauce comprendido entre el oceanográfico y el puente de astilleros en el que confluyen varios colectores de pluviales de la ciudad y los que llegan al cauce por el efecto del viento, evitando que alcancen el puerto o las playas adyacentes al recinto portuario de Pinedo y El Saler.

La barrera anticontaminación se enmarca dentro del plan de seguimiento de contaminación de las aguas que desarrolla el departamento de Medio Ambiente de la APV. Entre los objetivos de este plan destaca efectuar un correcto seguimiento y vigilancia de las aguas, con especial sensibilidad hacia los núcleos de población más próximos.

Este esfuerzo de la APV, que responde a su compromiso y respeto por el Medio Ambiente, se concreta en la vigilancia y seguimiento diario de las aguas, y en la posterior retirada, gracias a la barrera anticontaminación, de los residuos flotantes acumulados. Gracias a su coordinación con la embarcación Limpiamar, la APV realiza una recogida de residuos más eficiente y efectiva. Los desechos retirados son almacenados en contenedores específicos y trasladados posteriormente a una planta de gestión de residuos autorizada por el órgano ambiental competente.

El estudio y seguimiento de la calidad de las aguas está integrado en el Sistema de Gestión Ambiental de la APV. Se trata de una serie de instrumentos orientados a mantener el equilibrio entre el incremento de la actividad portuaria y la protección del entorno natural que han convertido a Valencia en un referente portuario por su compromiso medioambiental.

Por lo que respecta a la calidad de las aguas, la APV realiza un seguimiento mensual de su calidad a partir de una red de control que consta de 17 puntos repartidos entre los tres puertos. Diariamente la APV realiza labores de recogida de residuos flotantes sólidos, por medio de su embarcación Limpiamar, y de su barrera anticontaminación. Asimismo, para mitigar posibles efectos de la contaminación de las aguas, la APV dispone de otros medios materiales distribuidos por sus tres puertos, como barreras flotantes, bombas de aspiración, skimmers o depósitos móviles.



The PAV renews its waste collection system with the installation of a new anti-pollution barrier.

The Port Authority of Valencia (PAV) has installed an avant-garde anti-pollution barrier to replace the previous barrier installed in 2007. This device enables the collection of floating waste which accumulates in the section of the former river bed between the Oceanográfico aquarium and the Astilleros bridge, in which several of the city's drains are concentrated, and of waste which is blown into the river bed. The barrier prevents this waste from reaching the port and the neighbouring beaches of Pinedo and El Saler.

The anti-pollution barrier is part of the water pollution monitoring plan, implemented by the PAV's Environment Department. The objectives of this plan include correct water monitoring and surveillance, paying special attention to the closest population centres.

The work carried out by the PAV, which responds to its commitment to and respect for the environment, centres on daily water monitoring and surveillance and the subsequent collection of the floating waste accumulated, thanks to the anti-pollution barrier. This, in conjunction with the work carried out by the Limpiamar, enables the PAV to collect waste more efficiently and effectively. The waste collected is stored in specific containers and subsequently transferred to an authorised waste management plant.

Studying and monitoring water quality is part and parcel of the PAV's Environmental Management System. This consists of a series of tools that maintain the balance between an increase in port activities and protection of the environment. These tools have made Valencia a benchmark in terms of its environmental commitment.

The PAV carries out regular monthly monitoring of water quality through a control network made up of 17 sampling devices distributed in the three ports. The Limpiamar and the port's anti-pollution barrier are used to collect solid floating waste on a daily basis. In addition, to mitigate the possible effects of water pollution, the PAV uses other material resources in its three ports, such as floating barriers, suction pumps, skimmers and mobile tanks.

La APV y la Fundación Valenciaport desarrollarán un máster en logística portuaria para la Universidad de Cartagena de Indias

La Autoridad Portuaria de Valencia y la Fundación Valenciaport están diseñando un máster especializado en logística portuaria para la Universidad de Cartagena de Indias. El máster, que se está desarrollando conjuntamente con la Universitat Politècnica de València, comenzará a impartirse en el 2017 y contará con una titulación oficial expedida por la propia UPV.

El desarrollo de este nuevo máster nace de una petición de la propia Universidad de Cartagena de Indias que busca dar respuesta a las necesidades académicas y profesionales del sector portuario colombiano. En este sentido, el programa previsto enlazará materias tratadas en los Máster en Ingeniería Avanzada de la Producción Logística y Cadena de Suministro de la UPV y en el Máster en Gestión Portuaria de la Fundación Valenciaport. El máster, que compaginará formación online y presencial, tendrá dos tipologías diferenciadas: una dirigida a los profesionales del sector, de un año de duración, y otra destinada a la obtención de un doctorado, de dos años de duración. Asimismo, está previsto que los alumnos inscritos en el máster viajen a Valencia para conocer de primera mano la actividad desarrollada en el puerto de Valencia.



The PAV and the Valenciaport Foundation set to develop a port logistics Master's degree for the University of Cartagena de Indias

The PAV and the Valenciaport Foundation are designing a Master's degree specialising in port logistics for the University of Cartagena de Indias. The Master's degree, which is being developed in conjunction with the Universitat Politècnica de València, will start in 2017 and will be an officially recognised UPV degree.

The creation of this new Master's degree comes as a result of a request made by the University of Cartagena de Indias as part of its aim to respond to the

academic and professional requirements of the Colombian port sector. Along these lines, the content of the course is expected to combine subjects included in the UPV Master's Degree in Advanced Engineering in Production, Logistics and Supply Chain Management and the Valenciaport Foundation Master's degree in Port Management. There will be two different options available in this blended Master: the first aimed at industry professionals, lasting one year, and a second option, aimed at obtaining a doctorate, lasting two years. In addition, the idea is for the students on the Master's degree to visit Valencia to get first-hand knowledge of the activities carried out at the Port of Valencia.

La Universidad de Cartagena de Indias toma a Valenciaport como referente internacional de gestión portuaria

Federico Torres, jefe de seguridad y medio ambiente de la APV ha participado en la convención científica organizada por la Universidad de Cartagena de Indias los días 20 y 21 de octubre titulada "Una construcción de desarrollo económico de la ciencia, tecnología e innovación", un campus universitario que ha tomado a Valencia como modelo de éxito internacional en la implantación de una cadena logística sólida y un modelo de gestión portuaria de éxito. Con esta convención, la Universidad de Cartagena de Indias busca sentar las bases para desarrollar un modelo que promueva el desarrollo económico de la región a partir del impulso de la logística portuaria, entre otros factores.

Según Federico Torres, "esta convención es una muestra más de que Valencia y, en concreto, el trabajo desarrollado por la Autoridad Portuaria de Valencia está considerado como un referente de éxito a nivel internacional en sistemas de planificación y gestión portuaria, que quiere ser replicado por otras ciudades portuarias del mundo".

La convención – en la que también participaron la Fundación Valenciaport y la Universitat Politècnica de València - incluye una jornada específica que analiza los desafíos y estrategias de desarrollo sostenible del sector portuario. En concreto, Federico Torres impartió una conferencia titulada "Claves del éxito del sistema portuario y logístico de Valencia en el contexto europeo. Las palancas del cambio de Valenciaport" en la que analizaron aspectos claves del modelo de gestión de la APV como la apuesta por la innovación a través las tecnologías de la información y su política de desarrollo sostenible y seguridad en la cadena logística.

The University of Cartagena de Indias takes Valenciaport as its international benchmark for port management

On 20th and 21st October, Federico Torres, the PAV's Safety and Environment Director, took part in the scientific convention entitled "Constructing the economic development of science, technology and innovation", organised by the University of Cartagena de Indias, a university which has taken Valencia as its international benchmark for the implementation of a solid logistics chain and successful port management model. Through this convention, the University of Cartagena de Indias aims to lay the foundations to deploy a model that fosters the economic development of the region by promoting port logistics, amongst other factors.

According to Federico Torres, "this convention is further recognition that Valencia and, more specifically, the work carried out by the Port Authority of Valencia, is considered to be a successful benchmark at international level in planning systems and port management, and one which is being replicated by other port cities in other parts of the world".

The convention, in which the Valenciaport Foundation and the Universitat Politècnica de València also took part, included a specific conference analysing the sustainable development strategies and challenges facing the port sector. Federico Torres gave a conference entitled "The keys to success in Valencia's logistics and port system in the European context. Leverage for change in Valenciaport", in which key aspects of the PAV's management model, such as its commitment to innovation through information technology and its sustainable development and safety policy in the logistics chain, were analysed.



Valenciaport y Noatum Terminal ya son un referente por su eficiencia energética

Valencia, 20 de diciembre de 2016.- El director general de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), Francesc Sánchez; y el director de Noatum Container Terminal Valencia (Noatum CTV) han recibido de manos de Jorge Aldegunde, director general del Grupo Lloyd's Register España la certificación del cumplimiento de ambas empresas de la norma UNE-ISO 50001 de sistemas de gestión de eficiencia energética. Esta norma establece las pautas de gestión, criterios, objetivos e indicadores que las grandes empresas que obtienen este reconocimiento se auto-exigen en materia medio ambiental. Con esta certificación, Noatum CTV y la APV garantizan que cumplen todas las disposiciones legales en materia energética mediante el control de sus fuentes de energía y la reducción de emisiones directas e indirectas de efecto invernadero, una de las principales causas del cambio climático. Pero además, se obligan a revisiones anuales de sus resultados y de sus sistemas de gestión, cuando podrían optar a realizar estas mediciones cada cuatro años; el mínimo legal que la ley exige para empresas como la APV y Noatum CTV.



Valenciaport and Noatum Terminal are now benchmarks in their energy efficiency

Valencia, 20th December 2016.- The General Manager of the Port Authority of Valencia (PAV), Francesc Sánchez; and the Director of Noatum Container Terminal Valencia (Noatum CTV) were given certification of both organisations' compliance with ISO 50001 on energy efficiency management systems by Jorge Aldegunde, the Managing Director of the Lloyd's Register Group in Spain. This standard sets out the management guidelines, criteria, objectives and indicators set by the major companies that obtain this recognition in terms of environmental issues.

With this certification, Noatum CTV and the PAV ensure that they comply with all the legal provisions on energy issues by monitoring their energy sources and reducing direct and indirect emissions of greenhouse gases, one of the main causes of climate change. In addition, they commit to annual reviews of their results and management systems, instead of four yearly reviews, which is the legal minimum for companies like the PAV and Noatum CTV.



La APV acoge una nueva reunión del Comité Ambiental de Ecoport II

La Autoridad Portuaria de Valencia reunió el pasado 14 de diciembre para analizar la situación actual y las actividades desarrolladas durante este año. Son 11 convenios de buenas prácticas ambientales en vigor y uno en proceso.

Por otro lado, la APV participa en los proyectos Gainn4Mos, Gainn4Ship Innovation y CoreLNGas HIVE. La APV ha implantado y certificado su sistema de gestión de la energía según la ISO 50001: 2011 y prosigue con el registro de la Huella de Carbono.

Durante el año, se han realizado los consejos mensuales, cuadernillos de formación y una Guía para el cálculo y gestión de la huella de carbono en instalaciones portuarias por niveles.

The PAV hosts another Ecoport II Environmental Committee meeting

On 14th December, the Port Authority of Valencia met to analyse the current situation and the activities carried out during the year. There are 11 environmental practice agreements currently in force and another is being drafted.

In addition, the PAV participated in the Gainn4Mos, Gainn4Ship Innovation and CoreLNGas HIVE projects during 2016. The PAV also implemented and certified its energy management system under ISO 50001: 2011 and continued to register its carbon footprint.

During the year, monthly environmental tips were sent out, and training documents and a guide to calculating and managing the carbon footprint in port facilities in stages were drawn up.

La Autoridad Portuaria de Valencia participa en el grupo de trabajo para la elaboración de una guía para el cálculo de la huella de carbono en puertos

El pasado 23 de noviembre, Puertos del Estado organizó una jornada para la presentación del borrador de la "Guía metodológica para el cálculo de la huella de carbono en puertos" elaborada por el CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas). En dicha reunión participaron representantes de las Autoridades portuarias de Valencia, Barcelona, Vigo, Huelva, A Coruña y Gijón así como de otras organizaciones como el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, CEDEX, Lloyd's Register y la Fundación Valenciaport.

El principal objetivo de la jornada fue analizar la metodología y factores utilizados en la elaboración de la Guía de la huella de carbono en puertos, elaborada por CEDEX. En este sentido, tras la apertura de Álvaro Rodríguez, Director Técnico de Puertos del Estado, se llevaron a cabo diversas presentaciones de los puertos en las que se expusieron las experiencias, iniciativas y oportunidades que ofrece el cálculo de la huella de carbono en la planificación de acciones de reducción de emisiones y ahorro de energía en los puertos.

Por parte de la Autoridad Portuaria de Valencia, Federico Torres Monfort, Director de Seguridad, Medio Ambiente e Instalaciones, fue el encargado de presentar las últimas novedades en relación al cálculo de la huella de carbono en el puerto de Valencia, la inscripción de las huellas de carbono en el Registro creado por la Oficina Española de Cambio Climático y la obtención de los sellos "calculo" correspondientes a los años 2008, 2010, 2012 y 2014. Además, explicó la motivación que llevó a la Autoridad Portuaria de Valencia a emprender esta iniciativa y los resultados que se esperan de ella. La Autoridad Portuaria de Valencia, fue socio líder del proyecto CLIMEPORT en 2008, proyecto financiado por el programa MED de la Comisión Europea y del que se obtuvo como resultado el cálculo de la huella de carbono del puerto de Valencia en 2008 de acuerdo a una metodología específica para entornos portuarios.

La jornada finalizó con una mesa redonda en la que los participantes expusieron sus comentarios sobre la Guía, la metodología empleada y el alcance de la misma. Actualmente, la guía está bajo revisión, considerando los comentarios tratados en la reunión y se espera poder tener una versión más consolidada hacia principios de 2017.

The Port Authority of Valencia takes part in a working group to draw up a guide to calculating the carbon footprint in ports

On 23rd November, the State-owned Ports Body organised a conference to present the draft of the "Guide to calculating the carbon footprint in ports", drawn up by the Public Works Studies and Experimentation Centre (CEDEX). The meeting was attended by representatives from the port authorities of Valencia, Barcelona, Vigo, Huelva, Corunna and Gijon as well as from other organisations such as the Spanish Ministry of Agriculture, Fisheries, Food and the Environment, CEDEX, Lloyd's Register and the Valenciaport Foundation.

The main objective of the conference was to analyse the method and factors used to draw up the Carbon Footprint in Ports Guide, devised by CEDEX. The conference was opened by Álvaro Rodríguez, Technical Director of the State-owned Ports Body. This was followed by several presentations given by the different ports in which they explained their experiences, initiatives and the opportunities that are to be had from calculating the carbon footprint in planning actions to reduce emissions and save energy in ports.

The Port Authority of Valencia was represented by Federico Torres Monfort, the organisation's Safety, Environment and Facilities Director, who presented the latest developments on carbon footprint calculations at the Port of Valencia, including registration of this carbon footprint in the Spanish Climate Change Office's register and obtaining the "Calculation" seal for 2008, 2010, 2012 and 2014. He also explained the reasons behind the Port Authority of Valencia's decision to implement this initiative and the results it expects to obtain. The Port Authority of Valencia was a leading partner in the 2008 CLIMEPORT project, funded by the European Commission's MED Programme, which resulted in the calculation of the Port of Valencia's carbon footprint for 2008, based on a method specifically designed for port environments.

The conference ended with a round table in which the participants gave their comments on the Guide, the method used and its scope. The Guide is currently at the review stage, and will be taking into account the comments made at the meeting. A more robust version is expected for the beginning of 2017.

NOVEDADES LEGISLATIVAS

Se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación

Se ha publicado el 31 de diciembre 2016 el 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.

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan al presente texto refundido de la Ley de Prevención y Control Integrados de la Contaminación, y en particular la Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control Integrados de la Contaminación. La Unión Europea para la aplicación del principio de prevención en el funcionamiento de las instalaciones industriales más contaminantes aprobó la Directiva 96/61/CE, del Consejo, de 24 de septiembre,

La incorporación al Ordenamiento interno español de la mencionada Directiva 96/61/CE se llevó a cabo, con carácter básico, mediante la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación, que ahora se refunde en este Real Decreto Legislativo 1/2016.

La citada directiva fue posteriormente derogada por la Directiva 2008/1/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero, relativa a la prevención y control de la contaminación, y ésta, a su vez, por la vigente Directiva 2010/75/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre, sobre las emisiones industriales, dando lugar a modificaciones de la normativa interna de transposición por medio de la Ley 5/2013, de 11 de junio, que ahora se recogen en este texto refundido.

Nuevo Real Decreto sobre los vehículos al final de su vida útil

El 21 de enero de 2017, se publicó el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil.

Este real decreto tiene por objeto establecer medidas destinadas a la prevención de la generación de residuos procedentes de vehículos y a la recogida, a la preparación para la reutilización, al reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil, incluidos sus componentes, para así reducir la eliminación de residuos y mejorar la eficacia en la protección de la salud humana y del medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos.

Queda derogado el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.

Modificación del Real Decreto de Calidad del aire

El Real Decreto 39/2017, de 27 de enero, que modifica el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire (BOE nº 24, de 28/01/2017), tiene por objeto incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva comunitaria sobre la calidad del aire y, de acuerdo por lo prescrito por ésta, clarificar y completar los criterios para garantizar una adecuada evaluación de la calidad del aire.

Para ello se modifican los criterios de ubicación de los puntos de medición y los métodos de referencia para la medición de los contaminantes, y se actualizan los objetivos de calidad de los datos medidos para garantizar que sean representativos de las diversas condiciones estacionales y de origen humano.

Asimismo, se unifican los diferentes flujos de información de calidad del aire existentes en España hasta ahora, para su tratamiento automático y su remisión en tiempo real a los órganos de la Comisión europea.

Por otra parte, el Real Decreto prevé la elaboración de un Índice Nacional de Calidad del Aire, en coordinación con las Comunidades Autónomas, que permita informar a la ciudadanía en general, de una manera clara y homogénea en toda España, sobre la calidad del aire ambiente que está respirando en cada momento, lo que ayudará a la toma de decisiones en materia de calidad del aire.

Este índice se basará en el Índice de Calidad del Aire Europeo actualmente en elaboración.

LEGISLATION UPDATE

The recast text of the Integrated Pollution Prevention and Control Law is approved

On 31st December 2016, Spanish Royal Legislative Decree 1/2016, of 16th December, approving the recast text of the Integrated Pollution Prevention and Control Law, was published.

All provisions with the same or lower status which conflict with this recast text of the Integrated Pollution Prevention and Control Law, and in particular the Integrated Pollution Prevention and Control Law 16/2002, of 1st July, have been repealed.

The European Union approved Council Directive 96/61/EC, of 24th September, in order to apply the principle of prevention in the operation of the most polluting industrial facilities.

The abovementioned Directive 96/61/EC was essentially implemented in Spanish legislation by the Integrated Pollution Prevention and Control Law 16/2002, of 1st July, which is now recast in this Royal Legislative Decree 1/2016.

The Directive was subsequently repealed by Directive 2008/1/EC of the European Parliament and of the Council, of 15th January, concerning integrated pollution prevention and control, and the latter in turn by the current Directive 2010/75/EU of the European Parliament and of the Council, of 24th November, on industrial emissions. This resulted in amendments to the national implementing provision by means of Law 5/2013, of 11th June, which are now included in this recast text.

New Royal Decree on end-of-life vehicles

On 21st January 2017, Spanish Royal Decree 20/2017, of 20th January, on end-of-life vehicles was published.

The purpose of this Royal Decree is to establish measures to prevent the generation of waste from vehicles and to collect and prepare end-of-life vehicles, including their components, for reuse, recycling and other forms of recovery in order to reduce waste disposal and improve efficiency in the protection of human health and the environment throughout the vehicles' life cycle.

Royal Decree 1383/2002, of 20th December, on the management of end-of-life vehicles has been repealed.

Amendment of the Royal Decree on Air Quality

The purpose of Spanish Royal Decree 39/2017, of 27th January, amending Royal Decree 102/2011, of 28th January, on improving air quality (Spanish Official State Gazette No. 24 of 28/01/2017) is to implement in Spanish legislation the EU Directive on air quality and, as required by the latter, to clarify and complete the criteria to ensure adequate assessment of air quality.

It does this by amending the location criteria for measuring points and reference methods for measuring pollutants and by updating the quality objectives of the measured data to ensure that they are representative of the various seasonal and human-origin conditions.

It also unifies the assorted flows of air quality information in Spain for automatic processing and real-time referral to European Commission bodies.

Furthermore, the Royal Decree provides for drawing up a National Air Quality Index in coordination with the Spanish Autonomous Regions to inform the general public in a clear and uniform way right across Spain about the quality of the air that people are breathing at all times, which will help with air quality decision-making.

This Index will be based on the European Air Quality Index currently under development.

AGENDA - AGENDA



GENERA 2017 FERIA INTERNACIONAL DE ENERGÍA Y MEDIO AMBIENTE

Madrid, del 28 de febrero al 3 de marzo de 2017

IX CONEIA- CONGRESO NACIONAL DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Zaragoza 29, 30 y 31 de marzo de 2017.

FERIA INTERNACIONAL DE LAS SOLUCIONES MEDIOAMBIENTALES, ECOFIRA

Valencia, 29 y 30 noviembre 2017

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



Impreso en papel 100% libre de cloro.