

### EDITORIAL

#### Mejora del desempeño ambiental portuario: Nuevos requisitos, necesidades y retos.

La nueva versión de la ISO 14001:2015 se publicó el pasado septiembre del año 15 y ya se han agotado dos tercios del período de adaptación a la citada normativa, siendo el próximo 15 de julio de 2018 el último plazo para completar, por parte de las empresas ya certificadas, su transición. En nuestra comunidad portuaria el 66,6% de las empresas que forman parte de ECOPORT están certificadas y de éstas ya han realizado el proceso de adaptación a la nueva norma el 58,6%, teniendo prevista su transición el resto de terminales/concesionarias en el próximo ejercicio antes de la fecha indicada.

##### Adaptación en el sector portuario:

ISO 14001:2015 presenta el reto de adaptarse a una nueva manera de gestionar ambientalmente una terminal o concesionaria. Esto es debido a las nuevas cláusulas que incorpora la norma y especialmente a las relativas con el estudio del contexto de la organización, lo que permite una mejor comprensión de las cuestiones relativas a sus responsabilidades ambientales con impactos positivos y/o negativos en el entorno en el que opera. Es en este apartado donde las terminales/concesionarias deben realizar un esfuerzo para definir las necesidades y expectativas de las partes interesadas, para evaluar a posteriori, si dichas cuestiones serán de obligado cumplimiento para la empresa, es decir, si son pertinentes o no para su sistema de planificación ambiental. Esto llevará a realizar una evaluación de riesgos asociados a las amenazas y oportunidades que de la definición de su contexto se hayan identificado. Como es lógico, de la correcta y coherente definición de las partes interesadas dependerá el alcance del sistema y su capacidad de incorporar la gestión estratégica ambiental en sus procesos de negocio. A modo de ejemplo las partes interesadas para una terminal y/o concesionaria serán, entre otros, los siguientes: la Autoridad Portuaria, el personal portuario, los clientes, los accionistas, la administración, los sindicatos, el personal propio de la empresa, los proveedores, la competencia, los vecinos, las asociaciones de transportistas, Anesco, la Aduana, la asociación naviera, así como, el entorno físico y climatológico, el entorno político y el económico-financiero.

##### Necesidades y nuevos retos:

De cada una de las partes interesadas identificadas es necesario establecer sus necesidades y expectativas. Es importante aclarar que estas necesidades y/o expectativas son aquellas que las partes interesadas tienen sobre la terminal/concesionaria y no a la inversa (aquellas que la empresa "cree o piensa"). Por ello, se plantea la necesidad de establecer un sistema de obtención de dicha información que pasa por mejorar los sistemas de comunicación ambiental que las partes interesadas demandan de la terminal/concesionaria. Una de las vías que ha demostrado en nuestra comunidad portuaria una comunicación fluida en el ámbito ambiental ha sido el Proyecto ECOPORT, el cual deberá servir para cubrir estas nuevas necesidades de información, siendo éste uno de los nuevos retos para el proyecto ECOPORT en los próximos años, ayudando así a la mejora del desempeño ambiental de las terminales/concesionarias sitas en nuestros puertos de Sagunto, Valencia y Gandía.

Victor Cloquell Ballester  
Doctor por la Universidad Politécnica de Valencia  
Profesor de Proyectos de ingeniería y experto en eficiencia energético-ambiental en entornos portuarios

### EDITORIAL

#### Improvement of port environmental performance: New requirements, needs and challenges.

The new version of ISO 14001:2015 was published September 2015 and two thirds of the period to adapt to its regulations have already passed. 15 July 2018 will be the last deadline for the certified companies to complete their transition. In our port community, 66.6% of the companies that are part of ECOPORT are certified and have already completed 58.6% of the process to adapt to the new standard, with the rest of the terminals/concessionaires expected to transition in the coming year, prior to the deadline.

##### Adaptation of the port sector:

ISO 14001:2015 presents the challenge of adapting to a new method of environmentally managing a terminal or concessionaire. This is due to the new clauses included in the standard, especially those related to the study of the context of the organization, which allows better understanding of the issues related to their environmental responsibilities with positive and/or negative impacts on the environment in which they operate. In this section, the terminals/concessionaires must make an effort to define the needs and expectations of the interested parties, to later evaluate if said issues will be obligatory for the company, that is, if they are pertinent or not for their environmental planning system. This will lead to an assessment of the risks associated with the threats and opportunities that have been identified when defining their context. Logically, the scope of the system and their ability to incorporate environmental strategic management into their business processes will depend on the proper and

coherent definition of the stakeholders. As an example, the stakeholders for a terminal and/or concessionaire will include the following (among others): the Port Authority, port personnel, the clients, the shareholders, the administration, the unions, the company's own personnel, the suppliers, the competition, the neighbours, the transport associations, Anesco, Customs, the shipping association, as well as the physical and climatological environment, the political environment and the financial-economic environment.

##### Needs and new challenges:

The needs and expectations must be established for each of the identified stakeholders. It is important to clarify that these needs and/or expectations are those of the stakeholders concerning the terminal/concessionaire, and not the other way around (things that the company "thinks or believes"). Therefore, we need to establish a system to obtain such information to improve the environmental management systems demanded by the terminal/concessionaire. One of the ways our port community has shown fluid communication in the environmental area has been the ECOPORT Project, which should cover these new information needs, this being one of the new challenges of the ECOPORT Project in coming years, helping to improve the environmental performance of the terminals/concessionaires located in our ports of Sagunto, Valencia and Gandía.

Victor Cloquell Ballester  
Doctorate from the Universidad Politécnica de Valencia  
Professor of Engineering Projects and Expert in energy-environmental efficiency in port environments



**COLABORACIONES**

**Proyecto SUMPORT Sustainable Urban Mobility in MED PORT cities**

Las ciudades portuarias del Mediterráneo se enfrentan a desafíos comunes debido a sus características sociales, económicas y geográficas. En el territorio MED habita casi un cuarto de la población europea y sus ciudades son los destinos más populares de Europa, gozando las ciudades costeras de un gran atractivo turístico. Por tanto, para las ciudades portuarias, es crucial planificar estratégicamente su sistema de movilidad mediante la adopción de soluciones sostenibles e innovadoras que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos y contribuyan al atractivo de la ciudad para los turistas.

En este contexto, **SUMPORT-Sustainable Urban Mobility in MED PORT cities-**, cofinanciado por la Comisión Europea a través del programa Interreg Med, se diseñó con el objetivo de aumentar la capacidad de planificación de las ciudades portuarias sobre movilidad sostenible a través del intercambio de experiencias, acciones piloto y actividades de formación. De esta manera,

SUMPORT permitirá a las ciudades portuarias participantes elaborar o actualizar tanto su Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), como otros documentos de estrategia más a largo plazo. Con ello se conseguirá que para el desarrollo futuro de la ciudad que puedan abordar eficazmente los problemas de transporte.

El proyecto cuenta con un presupuesto global de 2,3 millones de euros y en él participan 10 socios repartidos a lo largo de 6 ciudades portuarias: Valencia, Koper, Kotor, Durres, Limasol, Igoumenitsa. Este proyecto dio comienzo en febrero de 2017 y finalizará en julio de 2019. En el caso de Valencia, la Fundación Valenciaport y Las Naves son socios del proyecto mientras la Autoridad Portuaria de Valencia es uno de los organismos asociados.

Los objetivos del proyecto SUMPORT son:

- Mejorar la capacidad de planificación en estrategias de movilidad sostenible mediante la formación de funcionarios públicos, que se beneficiarán de la experiencia y la preparación de las ciudades portuarias participantes.
- Probar o simular acciones piloto en cada una de las ciudades participantes para promover la movilidad sostenible.
- Elaborar, actualizar o armonizar PMUS en las ciudades participantes portuarias de la región MED.
- Desarrollar una plataforma de aprendizaje electrónico, en la que se detallarán cada una de las fases necesarias para redactar un PMUS e incorporará consejos para la implementación de acciones relacionadas con la movilidad sostenible.
- Compartir la experiencia de SUMPORT y asegurar que se replique en otros contextos similares.

Las ciudades participantes implementarán y simularán acciones piloto entre las que se incluyen: bicicletas de uso compartido, realización o ampliación de carriles bici, simulación del transporte marítimo, infomovilidad para promover el transporte público y sistemas de carpooling.

Este proyecto, permitirá la actualización del Plan de Movilidad Sostenible del Puerto de Valencia así como la puesta en marcha de dos pilotos: El primero pondrá a disposición de los cruceristas un sistema de alquiler de bicicletas eléctricas y el segundo promocionará el uso compartido de los vehículos de los trabajadores del Puerto.

Carolina Navarro Correcher  
Jefe de proyectos I+D+i  
Eduardo Olmeda Noguera  
Técnico Proyectos I+D+i

**CONTRIBUTIONS**

**SUMPORT Project: Sustainable Urban Mobility in MED PORT cities**



Port cities in the Mediterranean face common challenges due to their social, economic and geographical characteristics. Almost a quarter of the European population lives in the Mediterranean area and its cities are the most popular destinations

in Europe. Its coastal cities are great tourist attractions. It is therefore crucial for port cities to strategically plan their urban mobility system by adopting sustainable and innovative solutions that improve the quality of life of their residents and contribute to the attractiveness of the city for tourists.

In this context, **SUMPORT-Sustainable Urban Mobility in MED PORT cities-**, cofinanced by the European Commission through the Interreg Med programme, was designed to increase the planning capacity for sustainable mobility in the port

cities through the exchange of experiences, pilot actions and training activities. Through SUMPORT, port cities will be able to develop or update both their Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) and other long-term strategy documents. This will ensure that the cities can effectively address transport problems in their future development.

The project has a total budget of 2.3 million euros and has 10 partners spread over 6 port cities: Valencia, Koper, Kotor, Durres, Limasol, Igoumenitsa. This project began in February 2017 and will end in July 2019. In Valencia, the Valenciaport Foundation and Las Naves are project partners while the Port Authority of Valencia is one of the partner organisations.

The SUMPORT Project's goals include:

- Improve planning capacity in sustainable mobility strategies through the training of public officials, who will benefit from the experience and the preparation of the participating port cities.
- Test or simulate pilot actions in each of the participating cities to promote sustainable mobility.
- Develop, update or harmonize SUMP in the participating MED region port cities.
- Develop an electronic learning platform, which will detail each of the phases necessary to draft a SUMP and include advice for the implementation of actions related to sustainable mobility.
- Share the SUMPORT experience and ensure that it spreads to other similar concepts.

The participating cities will implement and simulate pilot actions including: shared bicycles, the development or expansion of bicycle lanes, simulations of maritime transport, infomobility to promote public transport and carpooling systems.

This project will help to update the Port of Valencia Sustainability Mobility Plan and implement two pilot actions: The first will make an electric-bicycle renting service available to cruise passengers and the second will promote carpooling among the Port workers.

Carolina Navarro Correcher  
R&D Project Manager  
Eduardo Olmeda Noguera  
R&D Project Technician



## OPINIÓN COMUNIDAD PORTUARIA

### GO GREEN APM TERMINALS VALENCIA

Un sector estratégico y de gran envergadura como la estiba está en la obligación de encabezar la lucha contra el cambio climático, entre otras cosas porque la innovación tecnológica y organizativa que exige tal proeza contribuye al crecimiento sostenible de los negocios portuarios y a una mejora del servicio que reciben las compañías importadoras y exportadoras.

Con esta motivación acabamos de celebrar la campaña mundial Go Green, de la que APM Terminals es una de sus principales impulsoras. Esta cita anual es una ocasión idónea para hacer balance de las políticas medioambientales que aplican las terminales portuarias e identificar puntos de mejora.

En esta ocasión, el foco ha sido la reducción y el tratamiento de residuos generados por nuestras terminales, la disminución de emisiones de gases contaminantes y el desarrollo de planes de emergencia para responder a situaciones de riesgo como vertidos de sustancias contaminantes.

Durante la campaña, APM Terminals Valencia ha organizado sesiones de formación energética incluyendo un tour ambiental para conocer puntos de mejora en la gestión sostenible, así como un juego de colocación de residuos, entre otras actividades. También la terminal de Castellón se ha sumado al Go Green con un taller de mantenimiento y de segregación y recogida en el área de inspección de contenedores vacíos.

El resto de terminales españolas de APM Terminals ha participado en las jornadas con planes de reciclaje de envases para fines sociales, proyección de vídeos, simulacros de vertidos peligrosos y la apertura de un buzón de ideas y sugerencias.

Más allá del valor simbólico y de concienciación que pueda tener una campaña como Go Green, consideramos interesantes iniciativas como esta por su capacidad de hacer visibles los retos que tiene la comunidad portuaria en su conjunto y generar cohesión entre los diferentes actores implicados en la gestión medioambiental.

En este sentido, Go Green refleja hasta qué punto una organización y una plantilla están comprometidas en la protección del entorno. Esta alineación es un elemento esencial para que la gestión medioambiental tenga éxito. Por eso consideramos prioritario que todos los actores de nuestra comunidad se sientan partícipes de las acciones que llevamos a cabo en defensa de la sostenibilidad.

La estrategia de APM Terminals siempre ha pasado porque la defensa del medio ambiente impregne todos y cada uno de los proyectos que iniciamos junto a nuestros colaboradores y clientes.

Dpto de Medioambiente APM TERMINALS Valencia



## PORT COMMUNITY OPINION

### GO GREEN APM TERMINALS VALENCIA

A strategic and large-scale sector such as stevedoring is obliged to lead the fight against climate change, in part because the technological and organisational innovation required for such a feat contributes to the sustainable growth of port businesses and improves the services that import and export companies receive. With this goal, we have just celebrated the Go Green global campaign, with APM as one of its leaders. This annual meeting is an ideal opportunity to take stock of the environmental policies implemented by port terminals and identify areas for improvement.

This year, the focus has been on reducing and treating the waste generated by our terminals, reducing pollutant gas emissions and developing emergency plans to respond to risk situations, such as discharges of polluting substances.

During the campaign, APM Terminals Valencia has organised energy training sessions including an environmental tour to learn about areas for improvement in our sustainable management, as well as waste collection game, among other activities. The Castellón terminal has joined Go Green with a maintenance and segregation and collection workshop in the empty container inspection area.

The rest of the Spanish APM terminals have participated in the event with various presentations: Plans to recycle containers for social purposes, showing videos, holding hazardous spillage drills and opening a suggestion box.

Beyond the symbolic value and awareness that a campaign like this could generate, we also discuss interesting initiatives such as this for its ability to make visible the challenges faced by the port community as a whole and to generate cohesion between the different participants involved in environmental management. In this sense, Go Green reflects the extent to which an organisation and staff are committed to protecting the environment. This alignment is an essential element for successful environmental management. This is why we consider it a priority that our whole community feels involved in our sustainability work.

The APM Terminals strategy has always strived to protect the environment. This work permeates each and every one of the projects that we have undertaken with our collaborators and clients.

APM TERMINALS Valencia, Environmental Department

**NOTICIAS**

**Valenciaport promueve la mejora continua de las empresas portuarias en materia medioambiental**

Federico Torres, Jefe de Seguridad, Medio Ambiente e Instalaciones de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) ha participado en la 1ª Setmana de la Responsabilitat Social a la Comunitat Valenciana que se celebró del 24 al 27 de octubre de 2017 en Valencia. En su ponencia, "La reducción de emisiones de CO2 en el Puerto de Valencia", Torres ha explicado la evolución y la apuesta que ha realizado la Autoridad Portuaria de Valencia en materia medioambiental.

Federico Torres ha explicado durante su ponencia que "la mayoría de los puertos españoles somos puertos artificiales ya que hemos sido creados de la mano del ser humano para genera actividad industrial y generamos un impacto, por tanto, queremos ser coherentes con esta situación y con la sociedad con la que nos relacionamos". En este sentido, Torres ha recordado que la APV firmó su primera Política Ambiental en el año 2000 y, desde entonces, el compromiso de la institución ha sido intentar alcanzar los máximos estándares en cuanto a las normativas específicas ambientales.

Durante su ponencia Torres ha incidido en el esfuerzo que la APV está realizando para integrar las variables ambientales y evolutivas del entorno como la reducción de las emisiones, "un concepto que da una muy clara perspectiva de cuál es el funcionamiento de una organización en cuanto a la minimización de los efectos que generamos porque no hay que olvidar que cualquier actividad genera un impacto. Por ello, es importante conocerlo, medirlo, cuantificarlo y así poder tomar medidas de mejora y de reducción de ese impacto".

En este sentido, Torres ha recordado que el puerto de Valencia está alineado con los objetivos que en materia medioambiental ha establecido la Unión Europea y, en concreto, con el conocido como Triple 20 que se centra en la reducción de las emisiones, el uso de las energías renovables y el aumento de la eficiencia energética. En este contexto, se enmarca la modificación de la política ambiental de la institución que fue aprobada el año pasado y que incorporó estos conceptos sobre eficiencia energética.

"Desde la APV se llegó a la concreción –ha continuado Federico Torres- de que para ser coherentes con estos objetivos europeos, debíamos analizar el efecto de nuestra huella de carbono, un valor medible y representativo de la actividad portuaria, que nos debía servir de guía para impulsar acciones de mejora". Torres ha recordado que Valencia fue el primer puerto del mundo en verificar su Huella de Carbono bajo la norma ISO 14064-1:2012 que incluye tanto las emisiones de la propia APV como de las empresas concesionarias, los buques y el transporte terrestre producidas en el interior del recinto portuario de Valencia. En seis años, la APV ha logrado reducir su Huella de Carbono de 3,12 a 2,58 kgCO2 equivalente por tonelada movida, periodo en el que la actividad portuaria se ha incrementado en un 14%.

Torres también ha resaltado que para llegar a estos datos fue necesario realizar un análisis previo de cuáles eran las actividades que se realizan en los entornos portuarios, los procesos, consumos y usos de maquinaria. Todo este estudio se realizó en el año 2008, a través del proyecto europeo Climeport en el que, además de Valencia, participaron también los puertos de Livorno (Italia), Koper (Eslovenia), El Pireo (Grecia), Marsella (Francia) y Algeciras. "Este proyecto además de servir para iniciar la medición de la huella de carbono también nos permitió realizar un estudio sobre cuál es la realidad del entorno portuario. Este estudio constató que, en el caso del puerto de Valencia, el 45% de los efectos de gases de CO2 proceden de los buques, el 25% de la maquinaria portuaria, el 12% del tráfico rodado y sólo el 1% de la actividad de la propia Autoridad Portuaria. De ahí que fuera importante la colaboración e implicación activa de toda la comunidad portuaria para reducir emisiones".

Para lograr la colaboración de todo el entorno portuario, la APV dispone de cuatro líneas de acción principales: el proyecto Ecoport II que ha permitido que 23 empresas portuarias cuenten con estándares ISO 14001 y 6 con el certificado europeo de gestión y auditoría medioambiental EMAS; las memorias medioambientales, las guías específicas sobre medioambiente y los convenios de buenas prácticas. Asimismo, Federico Torres ha recordado que "la APV bonifica a las empresas portuarias por su adopción de medidas medioambientales, pero, al mismo tiempo, les obligamos a que una parte de esa bonificación la destinen a introducir nuevas medidas medioambientales de modo que promovemos la mejora continua de las empresas que se encuentran en el recinto portuario en el ámbito medioambiental. De hecho, de los 6 millones de euros que hemos bonificado, más de 4 millones se han reinvertido ya en mejoras medioambientales".

En esta línea, Federico Torres también ha resaltado que "desde la APV hemos dado acceso a las empresas a proyectos ambientales que redundan en mejora de la maquinaria, sustitución de equipos antiguos, reducción de consumos, uso de iluminación dinámica, entre otros, lo que ha permitido aumentar la eficiencia energética del recinto en un 25%".

Torres ha finalizado indicando que "Nuestro compromiso con la mejora ambiental y dentro del concepto de la RSC nos ha llevado a dar este paso cualitativo que ha sido un proceso que llevamos años trabajando para dar el mejor contenido posible



**NEWS**

**Valenciaport promotes the continuous improvement of port companies in environmental matters**

Federico Torres, Head of Safety, Security, Environment and Facilities of the Port of Valencia (PAV) participated in the 1st Social Responsibility Week of the Valencian Community held from October 24th to the 27th, 2017, in Valencia. In his speech, "Reducing CO2 emissions at the Port of Valencia", Torres explained the progress and commitment made by the Port Authority of Valencia in environmental matters.

Federico Torres explained that "most of the Spanish ports are artificial ports since we have created them by hand to generate industrial activity and we have generated an environmental impact. Therefore, we want to be consistent with our history and with the society with which we relate". In this regard, Torres recalled that the PAV signed its first Environmental Policy in 2000 and since then, its commitment has been to try to reach the highest standards in terms of specific environmental regulations.

During his speech, Torres focused on the PAV's effort to integrate the environmental and evolutionary variables of the environment, such as the reduction of greenhouse gas emissions, "a concept that provides a very clear perspective of the organisation's operations in terms of minimizing our effects, because we must not forget that any activity has an impact. Therefore, we must know, measure, quantify and thus take measures to improve and reduce that impact".

Torres noted that the port of Valencia is aligned with the environmental objectives set by the European Union and, in particular, the so-called "Triple 20", which focus on reducing emissions, the use of renewable energies and increasing energy efficiency. In this context, he referred to the modification of the institution's environmental policy, approved last year, which

incorporated these concepts on energy efficiency.

"It became clear to the Port that, in order to be consistent with these European objectives, we had to analyse the effect of our carbon footprint, a measurable and representative value of port activity, which should serve as a guide to promoting improvement actions". Torres noted that Valencia was the first port in the world to verify its carbon footprint under ISO 14064-1:2012, which includes both the emissions of the PAV itself and those from concession companies, ships and land transport produced in the country within the Valencia port area. In just six years, the PAV has been able to reduce its Carbon Footprint from 3.12 to 2.58 kg of CO2 equivalent per tonne moved, during a period in which port activity increased by 14%

Torres also pointed out that in order to get this data, the Port had to analyse which activities were carried out in port environments: the processes, consumption and machinery usage. This study was carried out in 2008, through the European Climeport project, which also included the participation of the ports of Livorno (Italy), Koper (Slovenia), Piraeus (Greece), Marseille (France) and Algeciras. "This project, in addition to measuring the carbon footprint, also allowed us to study the reality of the port environment. This study found that, in the case of the Port of Valencia, 45% of the CO2 emissions came from ships, 25% from port machinery, 12% from road traffic and only 1% from the Port's own activity. Hence, it was important to collaborate with and actively involve the whole port community to reduce emissions".

To successfully collaborate with the whole port environment, the PAV has four main lines of action: the Ecoport II project, which has allowed 23 port companies with ISO 14001 and 6 standards to have the European EMAS environmental management and audit system certificate; environmental reports, specific guidelines on the environment and good practice agreements. Federico Torres also noted that "the PAV subsidizes port companies for their adoption of environmental measures, but at the same time, we require them to allocate part of that subsidy to new environmental measures so that we can promote the environmental improvement of the companies in the port area. In fact, of the 6 million euros that we have paid in subsidies, more than 4 million have already been re-invested in environmental improvements".

In this line, Federico Torres also pointed out that "the PAV has provided companies with access to environmental projects intended to improve machinery, replace old equipment, reduce consumption, the use of dynamic lighting, among others, which has made it possible to increase site energy efficiency by 25%".

Torres concluded by stating that "our commitment to environmental improvements within the concept of the CSR has led us to take this qualitative step that has been years in the making, to provide the best possible content regarding environmental aspects within our sector".

## 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, ha renovado la certificación EMAS III y se ha validado su declaración ambiental correspondiente al periodo 2016.

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

Following the Lloyd's Register Quality Assurance audit, the Port Authority of Valencia (PAV) continues to maintain its certification in accordance with the ISO 14001 Environmental Management System Standard applicable to "Management of Services and Infrastructures in the ports of Valencia, Sagunto and Gandía". The PAV was ISO 14001 certified for the first time in 2006, with this certification being renewable every three years, after successfully completing the mandatory audit. In addition, the PAV has once again renewed its EMAS III certification and its 2016 environmental statement has been validated.

## Futura instalación fotovoltaica en el parking D Operaciones Mostaganem

La Autoridad Portuaria de Valencia se encuentra inmersa en un proceso de mejora continua de la gestión energética, por la UNE-EN ISO 50001:2011. Debido a esta mejora, que abarca el compromiso con el medioambiente a través de la reducción de emisiones de CO2 a la atmosfera, ha decidido proceder a la sustitución de la instalación existente en las marquesinas por una que disponga de una fuente de electricidad 100% de origen renovable. Dicha instalación, que cubrirá el periodo nocturno completo, va a estar compuesto por 12 placas solares de 150W de energía fotovoltaica, y una acumulación de energía por baterías de 150Ah, que junto a un sistema de control y protección con interruptor por fotocélula cubrirán la necesidad descrita.



Las luminarias a instalar son de tecnología LED 12Vcc, lo que permiten alimentarlas directamente desde el generador fotovoltaico en corriente continua sin necesidad de inversores y transformadores, resultando así una instalación más eficiente, de menor coste, y con mayor vida útil. El consumo anual del alumbrado de este aparcamiento disminuirá en un 100% dado que será provisto de energía renovable. Esta inversión en sostenibilidad, que como se ha indicado, cuenta con un tiempo de retorno ó payback, mucho menor a la vida útil de la instalación.

## Future photovoltaic installation in the Mostaganem Operations D Parking lot

The Port Authority of Valencia is immersed in a process of continuous improvement of its energy management by UNE-EN ISO 50001:2011. Due to this improvement, which encompasses the commitment to the environment through the reduction of CO2 emissions to the atmosphere, the PAV has decided to replace the current canopy facilities with one that provides a 100% renewable energy source. This lighting installation, which will cover the full night period, will be composed of 12 solar panels of 150W of photovoltaic energy, storing energy in 150 Ah batteries, which, together with a photovoltaic switch protection and

control system, will cover the described needs. The lights to be installed are 12Vcc LED technology, which lets them be fed directly from the photovoltaic generator in direct current without needing inverters or transformers, resulting in a more efficient installation, with lower costs and a greater useful life. The annual lighting consumption in this car park will decrease by 100% since it will be provided entirely with renewable energy. This investment in sustainability has a payback time much lower than the lifetime of the installation itself.

## Nuevo contenedor en el antiguo cauce del río

La interfase puerto-ciudad es una zona sensible, donde confluyen los usuarios que desarrollan sus actividades en el recinto portuario y los ciudadanos del municipio, por lo tanto hay que prestar una especial atención para conseguir un medioambiente más saludable y por tanto una mejor calidad de vida. La APV ha adquirido e instalado en julio de 2017, un contenedor de 20 pies con objeto de guardar los medios disponibles (salabres, ganchos para elementos más voluminosos etc..) para hacer frente a la limpieza del antiguo cauce del río Turia asegurando un tiempo de respuesta casi inmediato.



## New container in the old river bed

The port-city interface is a sensitive area where users who work in the port area and the citizens of the city come together. Special attention must be paid to creating a healthier environment and better quality of life. In July 2017, the PAV acquired and installed a 20-foot container to save the necessary resources (nets, hooks for bulky items, etc.) used to clean the old Turia river bed, ensuring an almost immediate response time.

## Gestiona Radio emite un programa sobre desarrollo sostenible en Valenciaport

El pasado 26 de julio de 2017 se emitió en Gestiona Radio un programa bajo el título "Desarrollo Sostenible. Sostenibilidad en el puerto de Valencia." El programa contó con la participación de representantes de la Autoridad Portuaria de Valencia y también de empresas del sector marítimo portuario. El objetivo fue dar a conocer las acciones individuales y en conjunto que se están realizando, tanto desde la parte pública como privada, garantizando el crecimiento sostenible, esto es, no renunciando al crecimiento y el desarrollo, pero garantizando el respeto al entorno. Esta iniciativa analizó la incidencia en el desarrollo sostenible de los grandes puertos de mercancías y en la sostenibilidad como emblema de calidad en el puerto de Valencia.

## Gestiona Radio broadcasts a programme on sustainable development at Valenciaport

On July 26, 2017, a programme called "Sustainable Development: Sustainability at the Port of Valencia" was broadcast on Gestiona Radio. Representatives of the Port Authority of Valencia and companies in the port maritime sector participated in the programme. The objective was to publicize the individual and joint actions being taken, both publicly and privately, to guarantee sustainable growth, that is, not renouncing growth and development, but ensuring respect for the environment. This initiative analysed the impact on sustainable development of large freight ports and on sustainability as a quality emblem in the port of Valencia.

## Valenciaport se suma contra las talas ilegales de árboles

Valencia y el Puerto de Valencia se han sumado desde el 24 de octubre de 2017 a la lista de capitales y de instituciones del mundo que ofrecen su experiencia, instalaciones y proyección internacional para encontrar la fórmula definitiva que permita acabar con las talas ilegales de árboles en cualquier continente y su posterior comercialización. Se trata de una de las amenazas que padecen algunos países en desarrollo cuyas consecuencias ambientales, sociales y económicas acaban generando problemas en todo el planeta.

Para constatar cómo actúa la inspección fitosanitaria, la aduana y la autoridad portuaria en el control del comercio de la madera, esta mañana se han citado en el puerto de Valencia representantes de las administraciones públicas de Estados Unidos, Australia y de diversos países de la Unión Europea, todos ellos miembros de TREE; el grupo de autoridades encargadas de hacer cumplir las leyes relacionadas con la regulación del comercio de la madera (en inglés, Timber Regulation Enforcement Exchange).

Raúl Cascajo, en representación de la Autoridad Portuaria de Valencia; Marta Catalán, de la Aduana y Javier Collado, de la Inspección de Sanidad Vegetal han expuesto a la nutrida representación internacional cómo actúa Valenciaport en materia medioambiental, y en todo lo relativo a la inspección documental, fiscal y sanitaria de las importaciones y exportaciones de madera.

Los representantes de TREE visitaron la inspección fito sanitaria de Valenciaport y pudieron visionar diversos contenedores cargados con muestras de diferentes tipos de maderas en el puesto de inspección de Noatum Terminal.

“El puerto de Valencia” – han explicado diversos representantes internacionales – es de gran importancia por sus dimensiones, por las dimensiones de sus tráfico y por el alcance de su actividad comercial. También por su compromiso medioambiental y por la profesionalidad de sus inspecciones. Nos ha resultado de mucha utilidad ver y poder tocar los contenedores, los embalajes, la documentación real a pie de grúa, ... y poder comprobar sobre la realidad, cuándo se cumplen y cuándo no se cumplen las indicaciones que se escriben en los documentos de importación y de exportación”.

Las talas ilegales de árboles son las responsables de problemas de deforestación, del calentamiento del planeta y de numerosos incendios. Detrás de esta práctica ilegal surgen grupos de delincuencia organizada, sobornos, conflictos entre países y guerras civiles, según viene denunciando el Parlamento Europeo desde 2005.

Para acabar con esta lacra social y medioambiental la Unión Europea viene trabajando con diversas medidas desde el año 2003, a través del Plan de Acción de la UE para la Aplicación de Leyes, Gobernanza y Comercio Forestales (FLEGT, por sus siglas en inglés) y de las normas EUTR (European Union Timber Regulation).

Se conocen como reglamentos FLEGT los Reglamentos (CE) n.º 2173/2005 y n.º 1024/2008, establecen un sistema de licencias FLEGT para las importaciones de madera y algunos productos derivados procedentes de aquellos países con los que previamente se ha firmado un Acuerdo Voluntario de Asociación (AVA). El objetivo de estos acuerdos es asegurar que toda la madera exportada cumple con los requisitos de legalidad del país donde es aprovechada, mejorando al mismo tiempo la gobernanza forestal de estos países.

En cambio, por EUTR: se identifica el desarrollado por Reglamento (UE) n.º 995/2010, por el que se establecen obligaciones a los agentes que comercializan madera y productos de la madera en el mercado comunitario, de aplicación directa a partir del 3 de marzo de 2013. Esta norma prohíbe comerciar en la Unión Europea la madera aprovechada ilegalmente y de sus productos derivados.

Los representantes de TREE estudiaron durante los tres días que permanecieron en Valencia las posibilidades de introducir en los procedimientos habituales de los puertos (aduanas, inspección fitosanitaria, hacienda, etc) los controles o los identificadores que permitan luchar contra la lacra del comercio maderas y sus derivados provenientes de talas ilegales.

## Valenciaport joins the fight against illegal logging

On 24 October 2017, Valencia and the Port of Valencia joined the list of world capitals and institutions that offer their experience, facilities and international planning to eliminate illegal logging of trees on any continent and their subsequent commercialization. This is one of the threats facing some developing countries whose environmental, social and economic consequences end up causing problems all over the planet.

In order to determine how phytosanitary inspections, customs and port authorities can better control the timber trade, this morning at the Port of Valencia with the representatives of the public administrations of the United States, Australia and several European Union countries, all members of TREE: the Timber Regulation Enforcement Exchange, the group of authorities entrusted with enforcing laws related to the regulation of the timber trade.

Raúl Cascajo, representing the Port Authority of Valencia; Marta Catalán, from Customs; and Javier Collado, from the Plant Protection Inspectorate, have discussed with this international group how

Valenciaport is acting in environmental matters and in all matters related to the documentary, fiscal and phytosanitary inspection of wood imports and exports.

The TREE representatives visited the Valenciaport phytosanitary inspection station and were able to view several containers loaded with samples of different types of wood at the Noatum Terminal inspection post.

“The Port of Valencia” – as several international representatives have explained – “is important due to its size, the size of its traffic and the scope of its commercial activity. Also for its environmental commitment and the professionalism of its inspections. It has been very useful to see and be able to touch the containers, the packaging, the actual documentation at the foot of the crane... and to be able to check on the reality, when the indications written on the import and export documents are complied with and not complied with”.

Illegal tree felling is responsible for deforestation, global warming and numerous fires. This illegal practice leads to organized crime, bribery, conflicts between countries, even wars, as denounced by the European Parliament since 2005.

In order to end this social and environmental scourge, the European Union has been working with various measures since 2003, through the EU Action Plan for Forest Law Enforcement, Governance and Trade (FLEGT) and the EUTR standards (European Union Timber Regulation).

EC Regulations 2173/2005 and 1024/2008 are known as FLEGT regulations, establishing a FLEGT licensing system for imports of wood and certain derivative products from countries that have previously signed a Voluntary Partnership Agreement (AVA). The purpose of these agreements is to ensure that all exported timber meets the legal requirements of the country where it was harvested, while at the same time improving the forest governance of these countries.

The EUTR, on the other hand, is developed by EU Regulation no. 995/2010, which imposes obligations on agents marketing timber and timber by-products on the community market, directly applicable starting 3 March 2013. This rule prohibits trading illegally harvested wood or its by-products in the European Union.

The TREE representatives spent three days in Valencia studying the possibilities for introducing controls or identifiers into the usual port procedures (customs, phytosanitary inspection, treasury, etc.) to combat the scourge of the timber trade derived from illegal logging.



## NOVEDADES LEGISLATIVAS

## LEGISLATION UPDATE



### El nuevo RD 773/2017 modifica varios Reales Decretos en materia de productos y emisiones industriales

El pasado 31 de agosto el Boletín Oficial del estado (BOE) publicó el Real Decreto 773/2017, de 28 de julio, por el que se modifican cinco Reales Decretos que regulan diferentes aspectos en materia de productos y emisiones industriales para mejorar la articulación del sistema de aplicación de tales normas y modificar aspectos puntuales de su regulación. Por ello, este RD se estructura en cinco artículos de modificación de otras normas reglamentarias en materia de productos y emisiones industriales.

- Artículo primero. Modificación del Decreto 833/1975, de 6 de febrero, que desarrolla la Ley 38/1972, de 22 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico.
- Artículo segundo. Modificación del Real Decreto 363/1995, de 10 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento sobre notificación de sustancias nuevas y clasificación, envasado y etiquetado de sustancias peligrosas.
- Artículo tercero. Modificación del Real Decreto 508/2007, de 20 de abril, por el que se regula el suministro de información sobre emisiones del Reglamento E-PRTR y de las autorizaciones ambientales integradas.
- Artículo cuarto. Modificación del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, de mejora de la calidad del aire.
- Artículo quinto. Modificación del Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.

Cabe destacar que este RD crea la Comisión de Cooperación en materia de calidad ambiental, con competencias en materia de sustancias y mezclas químicas, medio ambiente industrial y calidad del aire. Esta comisión tiene como objetivo la cooperación técnica y colaboración entre las administraciones competentes en todas estas cuestiones, siguiendo un modelo similar a la Comisión de Coordinación en Materia de Residuos.

### Modificación del Reglamento EMAS

Se publicó el 29 de agosto de 2017 en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) el nuevo 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).

Las empresas deben adaptar su sistema de gestión EMAS antes del 14 de septiembre de 2018, coincidiendo con la fecha límite de adaptación de los sistemas de gestión ambiental a la ISO 14001:2015.

El Reglamento 1505/2017 consta de 3 artículos y un anexo que contiene los anexos I, II y III del Reglamento 1221/2009 revisados y adaptados según los requisitos de la ISO 14001:2015.

Los cambios más relevantes que incorpora son:

- Anexo I "Análisis ambiental": aborda las siguientes áreas: el contexto de la organización, identificación de las partes interesadas pertinentes y determinación de sus necesidades y expectativas pertinentes, determinación de riesgos y oportunidades y documentación correspondiente.
- Anexo II "Requisitos del sistema de gestión": se incluyen los aspectos adicionales para organizaciones que aplican EMAS.
- Anexo III "Auditoría ambiental interna": se incluye el Programa, actividades y periodicidad de las auditorías, así como la comunicación de los resultados y sus conclusiones.

### The new Spanish Royal Decree 773/2017 modifies several Royal Decrees on industrial products and emissions

On August 31, the Official State Gazette (BOE) published Royal Decree 773/2017, of 28th July, modifying five Royal Decrees that regulate different aspects in terms of industrial products and emissions to improve the system to apply such standards and to modify specific aspects of its regulation. For this reason, this RD is structured into five articles which modify other regulatory rules on industrial products and emissions.

- First article. Modification of Decree 833/1975, of 6th February, which developed Law 38/1972, of 22nd December, on the protection of the atmospheric environment.
- Second article. Modification of Decree 363/1995, of 10th March, which approves the Regulation on the notification of new substances and the classification, packaging and labelling of hazardous substances.
- Third article. Modification of Royal Decree 508/2007, of 20th April, regulating the supply of information on emissions of the E-PRTR Regulation and integrated environmental authorisations.
- Fourth article. Modification of Royal Decree 102/2011, of 28th January, on improving air quality.
- Fifth article. Modification of Royal Decree 815/2013, of 18th October, which approves the Regulation of industrial emission and develops Law 16/2002, of 1st July, on integrated pollution prevention and control.

It should be noted that this RD creates the Cooperation Commission on environmental quality, with competence in substances and chemical mixtures, industrial environment and air quality. This Commission is intended to foment technical cooperation and collaboration between competent administrations on all these issues, following a model similar to the Waste Coordination Commission.

### Modification of the EMAS Regulation

On 29 August 2017, the Official Journal of the European Union (OJEU) published the new EU Commission Regulation 2017/1505, of 28th August, which modified annexes I, II and III of EC Regulation no. 1221/2009 of the European Parliament and the Council on the voluntary participation of organisations in a community Eco-Management and Audit Scheme (EMAS).

The companies must adapt their EMAS management system before 14 September 2018, coinciding with the deadline for adapting environmental management systems to ISO 14001:2015.

Regulation 1505/2017 consists of 3 articles and one annex containing Annexes I, II and III of Regulation 1221/2009, revised and adapted according to the requirements of ISO 14001:2015.

The most significant changes are the following:

- Annex I "Environmental analysis": addresses the following areas: organisation context, identification of the relevant stakeholders and determination of their relevant needs and expectations, identification of risks and opportunities and related documentation.
- Annex II "Management system requirements": includes additional aspects for organisations that apply EMAS.
- Annex III "Internal environmental audit": includes the Programme, activities and schedule of the audits, as well as the communication of their results and conclusions.

# AGENDA · AGENDA



## CONAMA LOCAL VALENCIA 2017

Valencia, del 27 al 29 de noviembre de 2017

## FERIA INTERNACIONAL DE LAS SOLUCIONES MEDIOAMBIENTALES, ECOFIRA

Valencia, 28, 29 y 30 noviembre 2017

## GENERA 2017 FERIA INTERNACIONAL DE ENERGÍA Y MEDIO AMBIENTE

Madrid, del 13 al 15 junio de 2018

### 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](mailto:bambiental@valenciaport.com)



**ECOPOINTS**  
PERSCERTIFIED

Impreso en papel 100% libre de cloro.