

NEWS

BOLETÍN AMBIENTAL

2018
N55

BOLETÍN INFORMATIVO VALENCIAPORT
Valencia, noviembre 2018

EDITORIAL

El reto energético en los puertos

Los puertos marítimos son grandes consumidores de energía. Esta demanda de energía existente en los puertos actualmente se cubre utilizando principalmente combustibles fósiles y electricidad procedente de la red.

Si hablamos de la energía eléctrica únicamente, podemos afirmar que la demanda energética en los puertos se produce en su mayor parte en las terminales de mercancías y pasajeros, ya que estas terminales, sobre todo las dedicadas a la manipulación de mercancía en contenedor, tienen un alto nivel de electrificación en su maquinaria (grúas Ship-to-Shore, conexiones para contenedores refrigerados (Reefers), etc.). Aunque también existen en el puerto otros consumidores de energía eléctrica como son las zonas comunes de los puertos (viales, muelles públicos, etc.).

Con el crecimiento de los tráficos, el tamaño de los buques y la búsqueda de la mayor efectividad coste-beneficio, los puertos tienden a incrementar su nivel de automatización y electrificación de las terminales de contenedores, lo que traerá consigo el correspondiente aumento de la demanda energética en los próximos años.

Fruto de los diversos proyectos en los que tanto la Autoridad Portuaria de Valencia, como la Fundación Valenciaport, han estado trabajando en los últimos años, y en concreto, los proyectos Eficon, Climeport y Greenport, se han podido identificar los principales consumidores energéticos en el puerto a fin de poder tomar las acciones encaminadas a incrementar la eficiencia energética y reducir la dependencia de combustibles derivados del petróleo.

Así, del proyecto Eficon, se obtuvo que casi un 75% de los consumos eléctricos de las terminales de contenedores se producían en las grúas Ship-to-Shore y en las conexiones eléctricas de los Reefers. Asimismo, de la Memoria de verificación de GEI del puerto de Valencia, año 2016, se ha obtenido que cerca del 98% del total de la energía consumida en el puerto de Valencia corresponde al Alcance 3 del cálculo de la huella de carbono, esto es, los consumos energéticos de las terminales, el transporte terrestre y los buques en su estancia en puerto.

Pero es que, además de lo anterior, la energía eléctrica procedente de la red supone un 10% del total consumido en el puerto, siendo el resto de energía consumida, procedente de combustibles fósiles. Siendo, por tanto, este 90% restante el que mayores réditos nos ofrece en la reducción de la huella de carbono si actuamos convenientemente.

Todo esto nos hace pensar que debemos actuar para reducir esa dependencia de los combustibles derivados del petróleo, que son los que, en principio, generan más cantidad de sustancias nocivas a la atmósfera, no solo en forma de óxidos de azufre y nitrógeno, sino en forma de partículas y otros contaminantes. Las líneas de actuación que se están ejecutando en el puerto de Valencia, son las siguientes:

1. Mejora de la eficiencia energética
2. Transición a fuentes de energía bajas en carbono
3. Promoción de las energías renovables

En el primer caso, tanto la APV como otras empresas de la comunidad portuaria, han ido progresivamente implantando sistemas de gestión energética en sus instalaciones certificados conforme al estándar ISO 50001. La APV lo implantó en el año 2015.

Adicionalmente, y en la segunda línea de trabajo, la Directiva 2014/94/EU sobre la implantación de infraestructura para combustibles alternativos en el transporte fija un marco común de medidas para la implantación infraestructuras para los combustibles alternativos en la Unión Europea con el fin de minimizar la dependencia de los transportes respecto del petróleo y mitigar el impacto medioambiental del transporte.

Así, establece requisitos mínimos para la creación infraestructuras para los combustibles alternativos, incluyendo puntos de recarga para vehículos eléctricos y puntos de repostaje de gas natural y de hidrógeno, que se habrán de aplicar mediante los marcos de acción nacionales, así como mediante las especificaciones técnicas comunes sobre dichos puntos de recarga y de repostaje, y los requisitos de información a los usuarios.

Los proyectos CORE LNG AS HIVE, GAINN4MOS y GAINN4SHIP son la materialización de esta Directiva, además de otras alternativas que se están actualmente estudiando, tales como el hidrógeno.

Para finalizar, en la tercera línea de actuación se están llevando a cabo estudios de viabilidad para instalar en el puerto plantas generadoras de energía eólica y solar. En este sentido, cabe destacar que la ampliación norte del puerto de Valencia y la oportunidad de construcción de nuevos espacios puede beneficiar la implantación de este tipo de tecnologías, así como otras relacionadas con otras fuentes de energía marinas que puedan eventualmente implementarse.

La competitividad futura de los puertos vendrá muy ligada a la disponibilidad de energía para abastecer todos los servicios que demanden los clientes en el futuro. Para ello debemos explorar las mejores tecnologías disponibles de manera que los puertos sean cada vez más autosuficientes energéticamente, y en esta tarea las energías renovables tienen un papel importante.

Ya existen experiencias de mayor o menor éxito en la instalación de turbinas eólicas en puertos, tanto en España (Bilbao, Gran Canaria) como en Europa (Hamburgo), por lo tanto, debemos pensar en que los puertos son excelentes plataformas para la implantación de este tipo de tecnologías. Pero es que, además, si se tuvieran en cuenta estas alternativas a la hora de diseñar los proyectos de mejora, readecuación y ampliación de los puertos, se ahorrarían costes de inversión en la instalación de estas máquinas, a la vez que se producirían ahorros en la compra de energía de la red.

Como conclusión a todo lo anterior el papel de los puertos en la transición energética a energías más limpias es esencial debido a la cantidad de recursos energéticos que en ellos se consumen, es por tanto, un reto importante que, unido al desarrollo de las infraestructuras, marcará en el futuro el nivel de competitividad de los mismos. Las líneas de actuación implantadas en la Autoridad Portuaria de Valencia van en esta dirección y poco a poco se van consiguiendo resultados. Esperamos poder seguir apostando por un futuro sostenible y seguir liderando el ranking de puertos tanto a nivel nacional como internacional con la implantación de iniciativas y políticas adecuadas.

EDITORIAL

The energy challenge in ports

Maritime ports are great energy consumers. This demand that exists in ports today is mainly covered by fossil fuels and electricity from the grid.

If we consider electricity exclusively, we can state that the energy demand in ports is mostly produced in freight and passenger terminals as in these terminals, above all those dedicated to handling container freight, the machinery is powered to a large extent by electricity (ship-to-shore cranes, connections for refrigerated containers (Reefers), etc.), there are also other energy consumers in the ports such as the ports' communal areas (roads, public docks, etc.).

With the growth of traffic, the size of the ships and the search for the greatest cost-benefit effectiveness, ports tend to increase the level of automation and electrification of their container terminals, which will mean an increase in electricity demand in the next few years.

As a result of various projects in which both the Port Authority of Valencia and the Valenciaport Foundation have been working on in recent years and, specifically, the Eficon, Climeport and Greenport projects, it has been possible to identify the port's main energy consumers with the aim of taking action to increase energy efficiency and reduce dependency on petroleum derived fuels.

Thus, from the Eficon project it was seen that almost 75% of electricity consumption at the container terminals was produced by Ship-to-Shore cranes and in the electrical connections of the Reefers. Also, from the GHG Verification Report of the port of Valencia, in 2016, it was seen that close to 98% of the total energy consumed in the port of Valencia corresponds to Scope 3 of the calculation of the carbon footprint, i.e., electricity consumed in the terminals, land transport and ships during their stay at the port. Yet, aside from the above, electricity from the grid accounts for 10% of the total consumed in the port; the rest of the energy consumed is from fossil fuels. Thus this remaining 90% offers us the greatest potential yield in reducing our carbon footprints if we act accordingly.

All of this leads us to think that we must take action to reduce this dependency on petroleum derived fuels that, in principle, generate the greatest amounts of harmful substances in the atmosphere; not only sulphur and nitrogen oxides but also particles and other pollutants. The steps being taken in the port of Valencia are:

1. Improvement of energy efficiency
2. Transition to low carbon content energy sources
3. Promotion of renewable energy sources

In the first case, both the PAV and other companies of the port community have been progressively implementing energy management systems in their facilities certified in compliance with the standard ISO 50001. The PAV implemented this in 2015.

Additionally, as a second line of action, the 2014/94/EU directive on the deployment of alternative fuel infrastructures in transportation, establishes a common set of measures for the deployment of alternative fuel infrastructures in the European Union with the aim of minimising the dependency of transport on petroleum and reducing the environmental impact of transport. Thus, it establishes minimal requirements for creating alternative fuel infrastructures, including charging points for electric vehicles and natural gas and hydrogen fueling points, which must be applied through frameworks of nationwide action, as well as through common technical specifications on said recharging and fueling points, and user information requirements.

The projects CORE LNG AS HIVE, GAINN4MOS and GAINN4SHIP are the materialisation of this Directive, in addition to other alternatives currently being studied, such as hydrogen.

Finally, for the third line of action viability studies are being carried out to install wind and solar energy plants in the port. In this sense, the northern extension of the port of Valencia and the opportunity to build new spaces could benefit the implementation of this type of technology, as well as others related to other sources of marine energy that could eventually be implemented.

The future competitiveness of the ports will be closely tied to the availability of energy to supply all the services demanded by clients in the future. For this reason we need to explore the best technologies available in order to make sure the ports are increasingly self-sufficient in their energy needs, and renewable energies play an important role in this task.

There are already experiences that have had varying degrees of success in installing wind turbines in ports, both in Spain (Bilbao and Gran Canaria) as well as in Europe (Hamburg); therefore we must consider that ports are excellent platforms for deploying this type of technology. But in addition, if these alternatives were taken into account when designing port improvement, retrofitting and expansion projects, investment costs would be saved with the installation of these machines, and at the same time there would be savings in the purchase of electricity from the grid.

To conclude all of the above, the role played by ports in the transition to cleaner energy is essential due to the amount of energy resources that are consumed in them. Therefore it is a great challenge that, together with the development of the infrastructures, will set the standard for future levels of port competitiveness. The lines of action implemented in the Port Authority of Valencia are headed in this direction and little by little, results are being achieved. We hope to continue searching for a sustainable future and continue our leadership in national and international port rankings with adequate initiatives and policies.

Raúl Cascajo
Head of Environmental Policies

COLABORACIONES

CONTRIBUTIONS



VALENCIAPORT: UN DESTINO SOSTENIBLE PARA LOS CRUCEROS

El número de turistas a nivel mundial que optan por embarcarse en un crucero ha aumentado notablemente en las últimas décadas y la tendencia es que lo siga haciendo en los próximos años, debido entre otros factores, a una mayor diversificación de la oferta, a la adaptación del producto-crucero a las demandas del mercado y a la cada vez mayor capacidad de los buques.

La ciudad de Valencia no ha permanecido ajena a este crecimiento de la industria de cruceros y ha pasado de recibir una docena de escalas en el año 1999, año en el que Valencia recibió su primer crucero, a más de doscientas en el 2017.

Con objeto de arrojar luz sobre cuáles son las consecuencias tanto económicas como ambientales que este tráfico supone para el puerto y la ciudad de Valencia, surge la participación en el Proyecto Europeo CO-EVOLVE.

En el marco de este Proyecto, la Autoridad Portuaria de Valencia y la Fundación Valenciaport están llevando a cabo una acción piloto que busca propiciar la comunicación y el diálogo entre los diferentes agentes que intervienen en la cadena de valor del turismo de cruceros, poniendo en marcha un proceso participativo que contribuya a orientar las políticas y estrategias sostenibles a adoptar en el futuro en relación con este tipo de turismo en la ciudad de Valencia.

En el marco de esta iniciativa la Autoridad Portuaria de Valencia junto con la Fundación Valenciaport están llevando a cabo un estudio del impacto económico que genera el turismo de cruceros en la ciudad de Valencia y también un análisis de los principales aspectos ambientales asociados a esta actividad.

En este sentido, el estudio persigue identificar en primer lugar cuáles son los aspectos ambientales más significativos, cuantificarlos en la medida de lo posible, y definir una serie de indicadores ambientales que permitan en el futuro realizar el seguimiento de los mismos, identificando tendencias y posibilitando la formulación de objetivos y metas en el corto, medio y largo plazo. Todas estas acciones permitirán definir una herramienta denominada ECO-CRUISE que considerará los principales aspectos ambientales siendo éstos las emisiones a la atmósfera (a través del cálculo de la huella de carbono), el ruido, la gestión de los residuos y la movilidad de los cruceristas en la ciudad entre otros. Dicha herramienta permitirá el seguimiento de los aspectos ambientales vinculados al tráfico de cruceros con el objetivo de facilitar la estrategia ambiental.

CO-EVOLVE es un proyecto trienal financiado por el Programa Interreg MED, en el que participan socios de diferentes países del Mediterráneo, que pretende promover la co-evolución de las actividades humanas y de los sistemas naturales en zonas turísticas costeras, considerando los principales retos relacionados con la sostenibilidad del turismo (estacionalidad de la demanda, transporte y accesibilidad, uso sostenible de los recursos, calidad de vida de las comunidades locales, así como la conservación del patrimonio natural y cultural).

VALENCIAPORT: A SUSTAINABLE DESTINATION FOR CRUISE SHIPS

The number of tourists worldwide who choose to embark on a cruise has increased markedly in recent decades and the trend is that it will continue to do so in the coming years due, among other factors, to a greater diversification of supply, the adaptation of the cruise-product to market demands and increasing vessel capacity.

The city of Valencia has not remained oblivious to this growth of the cruise industry and has gone from receiving a dozen of stopovers in 1999, the year in which Valencia received its first cruise ship, to over two hundred in 2017.

In order to shed light on both the economic and environmental consequences of this traffic for the port and city of Valencia, participation in the European Project CO-EVOLVE arises.

Within the framework of this project, the Port Authority of Valencia and the Valenciaport Foundation are conducting a pilot initiative that seeks to foster communication and dialogue between the different actors involved in the value chain of cruise tourism, setting a participatory process in motion to help guide the sustainable policies and strategies to be adopted in the future in connection with this type of tourism in the city of Valencia.

Within the framework of this initiative, the Port Authority of Valencia and the Valenciaport Foundation are conducting a study of the economic impact generated by cruise tourism in the city of Valencia as well as an analysis of the main environmental aspects associated with this activity. In this sense, the study seeks to first identify the most significant environmental aspects, quantify them as far as possible, and to define a series of environmental indicators that will allow them to be monitored in the future, identifying trends and enabling the formulation of objectives and goals in the short, medium and long term. All these actions will enable the definition of a tool called ECO-CRUISE that will consider the main environmental aspects, such as atmospheric emissions, through the calculation of the carbon footprint, noise, waste management and the impact of the mobility of cruise passengers in the city, among others. This tool will allow the monitoring of environmental aspects related to cruise ship traffic with the objective of facilitating the environmental strategy.

CO-EVOLVE is a three-year project funded by the Interreg MED programme, involving partners from different countries of the Mediterranean, which aims to promote the co-evolution of human activities and natural systems in coastal tourist areas, considering the main challenges related to the sustainability of tourism (seasonality of demand, transportation and accessibility, sustainable use of resources, quality of life of local communities, as well as the conservation of natural and cultural heritage).

OPINIÓN COMUNIDAD PORTUARIA

El futuro del GNL en el transporte marítimo

El gas natural está considerado como el combustible fósil de menor impacto ambiental ya que, por sus características, permite una combustión eficiente, contribuyendo a la mejora de la calidad del aire, con bajas emisiones de NO_x, y prácticamente nulas SO₂ y partículas sólidas. Estas características le han permitido postularse como un combustible alternativo clave en el proceso de descarbonización progresiva de la economía.

Los tratados internacionales, como el *Acuerdo de París*, nos están marcando el camino hacia un nuevo modelo energético sostenible y bajo en emisiones. En este contexto, el sector marítimo, responsable último del 90% del transporte de mercancías que se realiza en la Unión Europea, debe afrontar una importante transformación. En 2020 el límite de contenido de azufre en el combustible usado a bordo de los buques que operen fuera de las zonas de control de emisiones designadas será de 0,50 % masa/masa, en virtud del anexo V MARPOL y la *Directiva europea 2016/802 relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos*. Actualmente ya existe un límite más estricto de 0,10% masa/masa en las zonas de control de emisiones, designadas por la OMI. De esta forma se reducirá significativamente la cantidad de óxidos de azufre que emanan de los buques, lo que debería tener grandes beneficios tanto para la salud como para el medio ambiente a nivel global, especialmente para las poblaciones que viven cerca de los puertos y costas.

Tal y como recoge la Comisión Europea en el documento sobre *Estrategia en materia de combustibles alternativos* el GNL se erige como la mejor opción para que el transporte marítimo pueda adaptarse a las nuevas exigencias. Las ventajas medioambientales del uso del GNL como combustible en el transporte marítimo son notorias al lograr una importante reducción de emisiones contaminantes para generar la misma cantidad de energía. En los últimos años los buques propulsados con GNL han incrementado su tamaño y su uso se ha consolidado en el transporte de pasajeros. En el caso del transporte de mercancías se están dando los primeros pasos para implementar de forma efectiva este tipo de combustible más sostenible.

Esta progresiva transformación de los buques afectará también al suministro del combustible. Nuestro país, que dispone de una situación privilegiada en el sector del gas natural licuado con seis plantas de regasificación, está



sentando las bases para que el bunkering de GNL sea una realidad. En concreto, España está liderando el proyecto europeo CORE LNGas Hive que tiene por objetivo desarrollar una cadena logística integrada, segura y eficiente para el suministro del GNL, en aplicación de la *Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos*.

Saggas participa en este proyecto con la realización de los estudios de compatibilidad y adaptación del muelle para servicios de bunkering y small scale. La planta de regasificación de Sagunto es una infraestructura energética clave por su ubicación estratégica en el arco mediterráneo y por su proximidad a países productores de GNL en África y Oriente Medio. Junto a la producción energética, Saggas centra su gestión en el compromiso medioambiental y recientemente ha registrado su huella de carbono referente al periodo 2013-2016 en la Oficina Española de Cambio Climático.

Inés Picazo Díaz
Jefa de Medio Ambiente y Sostenibilidad
SAGGAS



PORT COMMUNITY OPINION

The future of LNG in maritime transport

Natural gas is considered to be the most environmentally friendly fossil fuel as, due to its characteristics, it allows efficient combustion, contributing to the improvement of air quality, with low NO_x emissions and practically no SO₂ and solid particles. These characteristics have allowed it to become a key alternative fuel in the economy's progressive decarbonisation process. International treaties, such as the Paris Agreement, are paving the way for a new sustainable, low-emission energy model. In this context, the maritime sector, which is ultimately responsible for 90% of freight transport in the European Union, has to undergo a major transformation. By 2020, the sulphur content limit for fuel used on board ships operating outside the designated emission control areas will be 0.50% mass/mass in accordance with MARPOL Annex V and European Directive 2016/802 on the reduction of the sulphur content of certain liquid fuels. A stricter limit of 0.10% mass/mass already exists in the emission control areas designated by the IMO. This will significantly reduce the amount of sulphur oxides emitted by ships, which should have major benefits on both human health and the global environment, especially for populations living near ports and coasts. As stated by the European Commission in the Alternative Fuels Strategy document, LNG is the best option for maritime transport in order to adapt to the new requirements. The environmental advantages of using LNG as a fuel in maritime transport are known to achieve a significant reduction in pollutant emissions in order to generate the same amount of energy. In recent years, LNG-powered ships have increased in scale and their use has

been consolidated in passenger transport. With regard to freight transport, the first steps are being taken to effectively implement this more sustainable type of fuel.

This progressive transformation of ships will also affect the supply of fuel. Our country, which boasts a privileged situation in the liquefied natural gas sector, with six regasification plants, is laying the foundations for LNG bunkering to become a reality. In particular, Spain is leading the European project CORE LNGas Hive, which aims to develop an integrated, safe and efficient logistics chain for the supply of LNG, in accordance with Directive 2014/94/EU relating to the implementation of an infrastructure for alternative fuels.

Saggas participates in this project by carrying out compatibility and adaptation studies on docks for bunkering and small scale services. The Sagunto regasification plant is a key energy infrastructure due to its strategic location in the Mediterranean arch and its proximity to LNG producing countries in Africa and the Middle East.

Along with energy production, Saggas focuses its efforts on environmental commitment and has recently registered its carbon footprint for the 2013-2016 period with the Spanish Office for Climate Change.

Inés Picazo Díaz
Head of Environment and Sustainability
SAGGAS

NOTICIAS

La Autoridad Portuaria de Valencia renueva por cuarta vez su certificado PERS, avalado por la European Seaports Association (ESPO) y Lloyds Register

Fruto de la apuesta y el compromiso firme que mantiene la APV desde hace años por integrar la protección ambiental con el fin de alcanzar el desarrollo sostenible de sus actividades y en línea con su Política Ambiental y Energética, este mes de junio de 2018 la APV ha obtenido la renovación de la certificación PERS (Port Environmental Review System), cuya primera certificación data ya del año 2013.

PERS es una certificación ambiental específica para puertos auspiciada por ESPO (European Sea Ports Association) y avalada por el Lloyd's Register Quality Assurance, que consiste en un sistema de gestión ambiental que abarca la totalidad de la comunidad portuaria.



Las empresas del proyecto Ecoport II elevan el cumplimiento de los objetivos ambientales

El grupo de empresas que conforman el proyecto Ecoport II de la Autoridad Portuaria de Valencia celebró el pasado 26 de julio de 2018 un nuevo encuentro en el que, entre otras cuestiones, se revisó el programa de gestión y seguimiento ambiental. Durante la reunión quedó de manifiesto el elevado índice de cumplimiento de los compromisos adquiridos por cada una de las empresas participantes en los diferentes objetivos del proyecto.

En relación a los programas europeos, la APV está implicada en el desarrollo de diversos proyectos, como es el caso del GAINN4MOS, que ha propiciado la elaboración de estudios y planos de ingeniería para la construcción de una gabarra de suministro de GNL a buques. Asimismo, en el marco del programa CORE LNGas HIVE, que pretende dotar a España y Portugal de una infraestructura adecuada y un marco operativo para el despliegue de una red de suministro mundial de gas natural licuado (LNG) para utilizarlo en el transporte en el contexto de la red formada por los corredores Mediterráneo y Atlántico, y la zona de conexión a través del Estrecho de Gibraltar, se han elaborado diversos estudios y se ha desarrollado la primera operación de "bunkering" con GNL truck-to-ship. También se ha presentado el proyecto para la instalación de una "gasinería" en el puerto de Valencia. Para 2019 está prevista la edición de la guía Ecoport III para la implantación de proyectos de mejora de gestión energético-ambiental en instalaciones portuarias por niveles, así como el repositorio de contenidos para evaluación de aspectos y actividades ambientales. Finalmente, en un plazo de dos a cinco años, los esfuerzos se centrarán en la nueva subestación eléctrica, el suministro eléctrico a buques y el estudio de las energías renovables.

NEWS

The Port Authority of Valencia renews its PERS certificate for the fourth time, endorsed by the European Seaports Association (ESPO) and Lloyds Register

As a result of the focus and the firm commitment to integrating environmental protection that the PAV has maintained for years in order to achieve the sustainable development of its activities and in line with its Environmental and Energy Policy, in June 2018 the PAV has obtained the renewal of the PERS certification (Port Environmental Review System), for which it was first certified in 2013.

PERS is a specific environmental certification for ports sponsored by the ESPO (European Sea Ports Association) and endorsed by Lloyd's Register Quality Assurance, which consists of an environmental management system covering the whole of the port community.

The companies of the Ecoport II project raise compliance with environmental targets

The group of companies that make up the Ecoport II project of the Port Authority of Valencia held a new meeting on 26 July 2018 in which, among other issues, the environmental management and monitoring programme was revised. During the meeting the high rate of compliance with the commitments made by each of the companies participating in the different project objectives was made clear.

In relation to the European programmes, the PAV is involved in the implementation of various projects, as is the case of GAINN4MOS, which has led to the preparation of studies and engineering drawings for the construction of a barge for supplying liquefied natural gas (LNG) to ships. Furthermore, in the framework of the programme CORE LNGas HIVE, which aims to provide Spain and Portugal with adequate infrastructure and an operating framework for the deployment of a global LNG supply network for use in transport in the context of the network formed by the Mediterranean and Atlantic corridors, and the connection area through the Strait of Gibraltar, various studies have been drafted and the first truck-to-ship "bunkering" operation with LNG has been developed. The project for the installation of a "gas station" at the port of Valencia was also presented.

For 2019 the Ecoport III guide for the implementation of projects to improve energy-environmental management in port facilities by levels will be published, as well as the content repository for evaluation of environmental aspects and activities.

Finally, within a period of two to five years, efforts will focus on the new electrical substation, the electrical supply to ships and the study of renewable energies.

Puerto pionero mundial en la verificación de su huella de carbono

En 2010, y como resultado del proyecto Climeport, la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) calculó, de acuerdo a una metodología pionera en entornos portuarios, la huella de carbono del Puerto de Valencia. Posteriormente, en 2012 la APV, con la asistencia técnica de la Universitat Politècnica de València, verificó la Huella de Carbono del Puerto de Valencia según la norma ISO 14064-1:2012 de Gases de efecto invernadero, siendo el primer puerto del mundo en verificar su huella bajo este referencial.

Actualmente, la APV, tiene verificadas por Lloyd's Register Quality Assurance las huellas de carbono de 2008, 2010, 2012, 2014, 2015 y 2016 con una mejora de la misma del 17% (de 3,12 a 2,58 kg CO₂ equivalente por tonelada movida) en ese periodo. Además, la APV tiene inscrita la huella de carbono del puerto de Valencia en el Registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de CO₂ del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para los alcances 1, 2 y 3.

Nuevo servicio de bicicletas eléctricas para cruceristas en el Puerto de Valencia

En el marco del proyecto europeo "SUMPORT - Sustainable Urban Mobility in MED PORT cities", cofinanciado por el programa Interreg MED, la Fundación Valenciaport, con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) y las Naves, lidera una prueba piloto denominada "E-Bike Sharing System at the Port of Valencia".

Este piloto, consiste en la puesta en marcha de un servicio de alquiler de bici eléctricas para cruceristas del Puerto de Valencia. Consta de 10 bicicletas eléctricas – marca KYMCO – y un parking automático donde las bici se recargarán con energía solar. El parking de bicicletas está ubicado en las inmediaciones de la terminal de pasajeros de Trasmediterránea y supone un nuevo nexo de unión del puerto con el centro de la ciudad. Los cruceristas podrán alquilar durante un día las bicicletas para desplazarse por la ciudad. Este servicio estará disponible desde hoy y hasta que finalicen los 5 meses de duración del piloto.



Valenciaport acogió la edición europea del congreso GreenPort Cruise & Congress

La Autoridad Portuaria de Valencia acogió del 16 al 19 de octubre la edición europea del GreenPort Cruise & Congress. El Congreso GreenPort Europe ofreció a los profesionales del sector portuario un lugar de encuentro para compartir y debatir los últimos avances en desarrollo sostenible y prácticas medioambientales dentro de los puertos, terminales y en toda la cadena logística. El Congreso se centró en temas como la calidad del aire, el consumo de energía, la huella de carbono y las relaciones entre las comunidades. Las sesiones incluyeron presentaciones interactivas, paneles de discusión, case studies y networking.

Durante la última década, el congreso GreenPort Cruise & Congress se ha celebrado en diversas ciudades europeas como Hamburgo, Barcelona, Copenhague, Venecia o Ámsterdam, convirtiéndose en un evento cada vez más internacional con asistencia de delegados de más de 30 países.

Para más información de la conferencia: www.greenport.com/congress.



Valencia 2018
GREENPORT
Cruise & Congress

Trailblazing global port in checking its carbon footprint

In 2010, and as a result of the Climeport project, the Port Authority of Valencia (PAV) calculated the carbon footprint of the Port of Valencia according to a pioneering methodology in port environments. Subsequently, in 2012 the PAV, with technical assistance from the Universitat Politècnica de València, checked the Carbon Footprint of the Port of Valencia according to the standard ISO 14064-1:2012 on greenhouse gases, being the first port in the world to check its footprint under this reference standard.

Currently, the PAV has verified carbon footprints for 2008, 2010, 2012, 2014, 2015 and 2016 by Lloyd's Register Quality Assurance with an improvement of 17% (from 3.12 to 2.58 kg CO₂ equivalent per tonne moved) in this period. In addition, the PAV has recorded the carbon footprint of the Port of Valencia in the Register of carbon footprint, compensation and CO₂ absorption projects of the Ministry of Agriculture, Food and Environment for scopes 1, 2 and 3.

New electric bicycle service for cruise passengers in the Port of Valencia

In the framework of the European project "SUMPORT - Sustainable Urban Mobility in MED PORT cities", co-financed by the Interreg MED programme, the Valenciaport Foundation, in collaboration with the Port Authority of Valencia (PAV) and ships, is leading a pilot test called "E-Bike Sharing System at the Port of Valencia".

This pilot consists of setting up a bicycle rental service for cruise passengers at the Port of Valencia. It consists of 10 electric bicycles - of the KYMCO brand - and an automatic parking area where the bikes will be recharged with solar energy.

The bicycle parking is located near the passenger terminal of Trasmediterránea and represents a new link from the port to the city centre. Cruise passengers can rent bikes for a day to get around the city. This service will be available from today until the end of the 5 months of the pilot.

Valenciaport hosted the European edition of the GreenPort Cruise & Congress

From the 16th to the 19th of October the Port Authority of Valencia hosted the European edition of the GreenPort Cruise & Congress. The GreenPort Europe Congress offered port sector professionals a meeting place to share and discuss the latest advances in sustainable development and environmental practices within ports, terminals and throughout the logistics chain. The Congress focused on topics such as air quality, energy consumption, the carbon footprint and relations between communities. The sessions included interactive presentations, discussion panels, case studies and networking.

During the last decade, the GreenPort Cruise & Congress has been held in various European cities such as Hamburg, Barcelona, Copenhagen, Venice or Amsterdam, becoming an increasingly international event with the assistance of delegates from over 30 countries. For more information about the conference: www.greenport.com/congress.

16 OCT 2018 | Valencia
to 19 Spain
Port of Valencia



El Gas Natural Liquefado (GNL) comienza a sustituir al petróleo en el Puerto de Valencia

GAS NATURAL FENOSA y Baleària concluyeron el pasado mes de junio con éxito la primera carga de gas natural licuado llevada a cabo en Valencia para el ferry Abel Matutes. Ambas empresas han desarrollado un proyecto pionero en España consistente en la instalación de un generador a gas natural así como un tanque de gas natural licuado (GNL) en el citado buque con el objetivo de reducir las emisiones y mejorar la calidad del aire. Se ha realizado la primera carga de esta energía limpia en el muelle Turia, del puerto de Valencia, sede de la terminal de Baleària.

Se trata de la primera operación de estas características que se realiza en un puerto valenciano; y supone un paso más en la hoja de ruta trazada de reducción constante de emisiones, de ecoeficiencia y de sustitución de combustibles fósiles por energías ecológicas de Valenciaport.

La primera carga en Valencia supone un hito destacado porque este buque operará con el motor auxiliar de gas natural y la consecuente reducción de emisiones en las maniobras del ferry, tanto en el entorno portuario de Valencia como en el de Mallorca, ciudades que conectará este ferry de Baleària durante el verano.

La aplicación de esta tecnología en el buque se traducirá en una reducción de emisiones y un ahorro anual de cerca de 4.000 toneladas de dióxido de carbono (CO₂), más de 60 toneladas de óxido de nitrógeno (NO_x) y 6 toneladas de óxido de azufre (SO_x).

Para Federico Torres, director de Seguridad, Medioambiente e Instalaciones de la Autoridad Portuaria de Valencia, "estamos ante la demostración de un éxito y de una muestra de la decisión de Valenciaport de recortar emisiones; pues todas estas actuaciones, en las cuales Valenciaport participa de forma activa, tienen como objetivo la reducción de contaminantes procedentes de las actividades portuarias, como lo demuestra la reducción de partículas, óxidos de azufre y óxidos de nitrógeno que se produce por la sustitución de los combustibles tradicionales por el GNL".

DNV GL Business Assurance España, S.L.U. renueva las certificaciones ambientales ISO 14001 y EMAS de la Autoridad Portuaria de Valencia

Tras la correspondiente Auditoría de DNV GL Business Assurance España, S.L.U., la Autoridad Portuaria de Valencia (APV) sigue manteniendo su certificación de acuerdo con la Norma del Sistema de Gestión Medioambiental ISO 14001 aplicable a "Gestión de Servicios e Infraestructuras en los puertos de Valencia, Sagunto y Gandía". La APV se certificó por primera vez en la ISO 14001 en 2006, siendo esta certificación renovable cada tres años, tras superar la preceptiva auditoría. Por otro lado, un año más, se ha renovado la certificación EMAS III y se ha validado su declaración ambiental correspondiente al periodo 2017.

Liquefied Natural Gas (LNG) starts to replace oil in the Port of Valencia

In June GAS NATURAL FENOSA and Baleària successfully completed the first loading of liquefied natural gas carried out in Valencia for the Abel Matutes ferry. Both companies have developed a pioneering project in Spain consisting of the installation of a natural gas generator as well as a tank of liquefied natural gas (LNG) in the vessel mentioned above with the aim of reducing emissions and improving air quality. This clean energy was first loaded in the Turia dock, of the port of Valencia, the location of the Baleària terminal.

This is the first of these operations that has taken place in a Valencian port ; and it represents one more step in the roadmap of ongoing emission reduction, eco-efficiency and replacement of fossil fuels with Valenciaport's green energies.

The first loading in Valencia is a major milestone because this vessel will operate with the auxiliary natural gas engine and due to the consequent reduction of emissions from the ferry's manoeuvres, both in the port environment of Valencia and that of Mallorca, cities that will be connected by this Baleària ferry during the summer.

The application of this technology in the vessel will result in a reduction of emissions and an annual savings of close to 4,000 tonnes of carbon dioxide (CO₂), over 60 tonnes of nitrogen oxide (NO_x) and 6 tonnes of sulphur oxide (SO_x).

According to Federico Torres, Director of Security, Environment and Facilities of the Port Authority of Valencia, "this is a real success and an example of Valenciaport's decision to cut emissions; all these actions, in which Valenciaport is actively involved, are aimed towards the reduction of pollutants from port activities, as evidenced by the reduction of particulate matter, sulphur oxides and nitrogen oxides resulting from the replacement of traditional fuels with LNG".

DNV GL Business Assurance Spain, S.L.U. renews the environmental certifications ISO 14001 and EMAS of the Port Authority of Valencia

After the corresponding audit by DNV GL Business Assurance España, S.L.U., the Port Authority of Valencia (PAV) continues to hold its certification under the Environmental Management System Standard ISO 14001 applicable to "Management of Services and Infrastructures in the ports of Valencia, Sagunto and Gandia". The PAV was certified with the ISO 14001 for the first time in 2006. This certification is renewable every three years, after passing the mandatory audit. On the other hand, the EMAS III certification has been renewed for another year and its environmental declaration for the 2017 period has been validated.

NOVEDADES LEGISLATIVAS**LEGISLATION UPDATE****Última normativa publicada en materia ambiental**

- Real Decreto 957/2018, de 27 de julio, por el que se modifica el anexo I de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino (BOE nº 213, de 03/09/2018).
- Orden PCI/824/2018, de 31 de julio, por la que se modifica el anexo I del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil (BOE nº 186, de 02/08/2018).
- Real Decreto 902/2018, de 20 de julio, por el que se modifican el Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano, y las especificaciones de los métodos de análisis del Real Decreto 1798/2010, de 30 de diciembre, por el que se regula la explotación y comercialización de aguas minerales naturales y aguas de manantial envasadas para consumo humano, y del Real Decreto 1799/2010, de 30 de diciembre, por el que se regula el proceso de elaboración y comercialización de aguas preparadas envasadas para el consumo humano (BOE nº 185, de 01/08/2018).
- Ley 7/2018, de 20 de julio, de modificación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (BOE nº 176, de 21/07/2018).
- Real Decreto 818/2018, de 6 de julio, sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos (BOE nº 164, de 07/07/2018).
- Real Decreto 699/2018, de 29 de junio, por el que se declara Área Marina Protegida el Corredor de migración de cetáceos del Mediterráneo, se aprueba un régimen de protección preventiva y se propone su inclusión en la Lista de Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (Lista ZEPIM) en el marco del Convenio de Barcelona (BOE nº 158, de 30/06/2018).
- Ley 14/2018, de 5 de junio, de gestión, modernización y promoción de las áreas industriales de la Comunitat Valenciana (BOE nº 157, de 29/06/2018).

Latest environmental regulations published

- Spanish Royal Decree 957/2018, of 27 July, amending Annex I to Spanish Law 41/2010, of 29 December, on the protection of the marine environment (Official State Gazette no. 213, of 03/09/2018).
- Order PCI/824/2018, of 31 July, amending Annex I to Spanish Royal Decree 20/2017, of 20 January, on end-of-life vehicles (Official State Gazette no. 186, of 02/08/2018).
- Spanish Royal Decree 902/2018, of 20 July, amending Spanish Royal Decree 140/2003, of 7 February, laying down the health criteria of the quality of water for human consumption, and the specifications of the analysis methods of Spanish Royal Decree 1798/2010, of 30 December, regulating the exploitation and marketing of natural mineral waters and spring waters packaged for human consumption, and Spanish Royal Decree 1799/2010, of 30 December, which regulates the process of processing and marketing of prepared waters packaged for human consumption (Official State Gazette no. 185, of 01/08/2018).
- Spanish Law 7/2018, of 20 July, amending Spanish Law 42/2007, of 13 December, on Natural Heritage and Biodiversity (Official State Gazette no. 176, of 21/07/2018).
- Spanish Royal Decree 818/2018, of 6 July, on measures for the reduction of national emissions of certain atmospheric pollutants (Official State Gazette no. 164, of 07/07/2018).
- Spanish Royal Decree 699/2018, of 29 June, which declares the Migration corridor of Mediterranean cetaceans as a Protected Marine Area, adopts a preventive protection regime and proposes its inclusion in the list of Specially Protected Areas of Mediterranean Importance (SPAMI LIST) in the framework of the Barcelona Convention (Official State Gazette no. 158, of 30/06/2018).
- Spanish Law 14/2018, of 5 June, on the management, modernisation and promotion of the industrial areas of the Valencian Region (Official State Gazette no. 157, of 29/06/2018).

AGENDA · AGENDA

FERIA INTERNACIONAL DE LAS SOLUCIONES MEDIOAMBIENTALES, ECOFIRA

Valencia, 6 al 8 de noviembre 2018

ECOMONDO, FERIA INTERNACIONAL DE LA RECUPERACIÓN DE MATERIAL Y ENERGÍA Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Rimini, Italia, del 6 al 9 de noviembre de 2018

CONAMA 2018 CONGRESO NACIONAL DE MEDIO AMBIENTE

Madrid, 26 al 29 de noviembre 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



EMAS
Gestión
ambiental
verificada

REG.NO. ES-CV-000023



ECOPORTS
PERS CERTIFIED

Impreso en papel 100% libre de cloro.