

EDITORIAL

La certificación ambiental, herramienta de mejora en los puertos

La preocupación por el medio ambiente ocupa un lugar destacado entre las prioridades de las empresas y de los puertos marítimos en particular. La Autoridad Portuaria de Valencia (APV) es un claro exponente de esta inquietud, habiendo implantado un sistema de gestión ambiental que basa buena parte de su estrategia en tratar de influir en las mejores prácticas de las empresas que operan en sus puertos.

La certificación y verificación, siempre que se aborde por tercero independiente y con el suficiente reconocimiento, es un impulso para las políticas ambientales correctas. AENOR, la entidad líder en certificación, ha concedido más de 12.000 certificados y verificaciones ambientales que apoyan el compromiso con el entorno de las empresas.

Existen diversos modelos para la mejora del comportamiento ambiental. Destacaría la Guía de Buenas Prácticas Ambientales de Puertos del Estado, que define una serie de contenidos técnicos básicos a partir de la estructura de ISO-14001 y constituye el marco para que las Autoridades Portuarias establezcan Convenios de Buenas Prácticas Ambientales con los operadores, lo que permite a éstos acogerse a una reducción de la tasa de actividad, conforme a la Ley 33/2010. AENOR, mediante un proceso de auditoría, verifica que el operador cumple los requisitos del convenio, así como la

AENOR

veracidad de la Memoria Ambiental que deben elaborar los operadores. AENOR ha efectuado ya varias verificaciones de este tipo para operadores portuarios en España y en particular en convenios con la APV.

Un requisito previo para poder suscribir un convenio es estar inscrito en el registro EMAS o estar certificado según la norma ISO 14001. Por otro lado, el sistema de gestión de la energía según ISO 50001 facilita la reducción de los consumos energéticos de las empresas y las emisiones de CO₂, con un impacto positivo en la cuenta de resultados. Asimismo, varios certificados de la Huella de Carbono permiten calcular y compensar las emisiones de CO₂ de organizaciones, eventos, servicios o productos.

Salvador Ibáñez
Director de AENOR en la Comunidad Valenciana

EDITORIAL

Environmental certification - an improvement tool for ports

The environment is a high priority issue for companies in general and seaports in particular. The Valencia Port Authority (VPA) is a clear exponent of this concern having implemented an environmental management system with the strategic aim of encouraging best practice in the companies operating in its ports.

Certification and verification promote good environmental policy, in so far as this is organised by independent third parties of a suitable stature. The leading certification body AENOR has conceded more than 12,000 environmental certificates and verifications in support of the business community's commitment to the environment.

There are several models for improving environmental performance. I would like to highlight the Good Environmental Practice Guide of Puertos del Estado, which defines a series of basic technical aspects based on ISO 14001 and provides the framework with which Port Authorities establish Good Environmental Practice Agreements with operators thereby allowing them to obtain a reduction in port dues in accordance with Law 33/2010.

Through an auditing process, AENOR verifies operators are in fulfilment of requirements, as well as the veracity of the Environmental Statements, which have to be prepared by operators. AENOR has already carried out verifications of this kind for port operators in Spain and particularly in relation to agreements with the VPA.

One preliminary requirement in order to subscribe to an agreement is that companies must previously be inscribed in the EMAS register or certified in accordance with ISO 14001. Another issue is that the energy management system, in accordance with ISO 50001, facilitates a reduction in energy consumption in companies and in CO₂ emissions therefore having a positive impact on the company accounts. Similarly, several certificates relating to Carbon Footprints allow the CO₂ emissions of organisations, events, services and products to be calculated and offset.

Salvador Ibáñez
Managing Director of AENOR in the Valencia Region.

COLABORACIONES

“El Proyecto GREENCRANES Desarrollará Proyectos Piloto para Reducir la Emisiones de GEI en Terminales Portuarias de Contenedores”

GREENCRANES es el acrónimo del proyecto Tecnologías Eco-Eficientes para Maquinaria y Operaciones de Terminales Portuarias de Contenedores (TPCs), proyecto co-financiado por la Comisión Europea a través de la Trans European Transport Network Executive Agency (TEN-T EA). GREENCRANES tiene como misión principal favorecer la sustitución de los combustibles actualmente utilizados en el sector portuario por fuentes de energía alternativas como la energía eléctrica o el gas natural licuado (GNL), que reduce en un 25% las emisiones de CO₂ y elimina prácticamente las emisiones de compuestos nitrogenados y partículas en suspensión. Para ello, se espera demostrar la viabilidad de adoptar diversas tecnologías eco-eficientes que facilitarían la evolución de las operaciones de manipulación de contenedores hacia un modelo de bajas emisiones. De esta forma GREENCRANES pretende contribuir a incrementar la competitividad de las TPCs (reduciendo sus costes energéticos) y a mitigar su impacto ambiental (disminuyendo las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero).

GREENCRANES consta de tres actividades técnicas orientadas a la consecución de este objetivo. La primera de ellas consiste en un diagnóstico detallado de los consumos energéticos que tienen lugar en las TPCs participantes en el proyecto. Con esta información es posible asimismo calcular la huella de carbono generada, obteniendo de esta manera un importante indicador del impacto ambiental.

La segunda actividad pretende evaluar la viabilidad de diversas alternativas eco-eficientes que permitirían, en caso de resultar aplicables, un considerable ahorro energético y una disminución significativa de emisiones de GEI. Entre otras alternativas, se evaluará la sustitución de las cabezas tractoras encargadas del transporte horizontal de contenedores, actualmente propulsadas con combustible diesel, por otras propulsadas con gas natural licuado (GNL).

Finalmente, la tercera actividad de GREENCRANES consistirá en la ejecución de pruebas piloto de aquellas soluciones que hayan resultado viables en los estudios previos efectuados en la Actividad 2. Estas pruebas constituyen una relevante apuesta por la innovación claramente orientada a la industria portuaria. GREENCRANES cuenta con una duración de 22 meses (Agosto 2012 - Mayo 2014) y participan en el proyecto las siguientes entidades y empresas: Fundación Valenciaport, Autoridad Portuaria de Valencia, Noatum Ports, Konecranes, ABB, Puerto de Koper y el Ministerio Italiano de Infraestructuras y Transporte (actúan como entidades implementadoras la Autoridad Portuaria de Livorno, RINA S.p.A., Global Service S.r.l. y la Escuela Superior Sant’Anna – Laboratorio de Robótica Perceptual).

José Andrés Giménez
Jefe de Proyectos I+D+i
Fundación Valenciaport



CONTRIBUTIONS

“The GREENCRANES project will carry out pilot projects to reduce GHG emissions in Port Container Terminals.”

GREENCRANES is the acronym for the project Eco-efficient Technologies for Machinery and Operations in Port Container Terminals (PCTs), which is co-funded by the European Commission via the Trans European Transport Network Executive Agency (TEN-T EA). The principal aim of GREENCRANES is to encourage the substitution of fuels currently used in the port sector for alternative energy sources such as electric energy or liquid natural gas (LNG), which reduces CO₂ emissions by 25% and practically eliminates the emission of nitrogen oxides and suspended particulates. For this reason, the project hopes to demonstrate the viability of adopting various eco-efficient technologies, which would allow container-handling operations to move towards a low emissions model. In this way, GREENCRANES aims to help increase competitiveness between PCTs (by reducing energy costs) and mitigate their environmental impact (by reducing the emission of polluting and greenhouse gases).

GREENCRANES involves three technical actions in order to achieve this objective. The first consists of making a detailed diagnosis of energy consumption levels in the PCTs taking part in the project. This information will then allow an estimation to be made of the resulting carbon footprint and will consequently provide a good indication of the environmental impact.

The second action aims to assess the viability of various eco-efficient alternatives that would allow, where applicable, considerable energy savings to be made as well as a significant reduction in GHG emissions. Among other alternatives, the substitution of tractor heads used in the horizontal movement of containers and which currently run on diesel fuel, for alternatives run on liquid natural gas (LNG) will be evaluated.

Finally, the third task of GREENCRANES will involve carrying out pilot projects on the solutions found to be feasible in Task 2. These tests will exhibit the deep commitment to innovation clearly aimed at port industry.

GREENCRANES is due to run for 22 months (August 2012 - May 2014) with the participation of the following bodies and companies: Fundación Valenciaport, Valencia Port Authority, Noatum Ports, Konecranes, ABB, Port of Koper and the Italian Ministry of Infrastructure and Transport (represented by Livorno Port Authority, RINA S.p.A., Global Service S.r.l. and the Escuela Superior Sant’Anna – Laboratorio de Robótica Perceptual).

José Andrés Giménez
Project Manager R+D+i
Fundación Valenciaport

OPINIÓN COMUNIDAD PORTUARIA

"ECOEficiencia EN LOS BUQUES DE ACCIONA TRASMEDITERRANEA"



El head-core de Acciona es "Pioneros en Desarrollo y Sostenibilidad".

En línea con esta máxima, fueron planteados objetivos en diversos campos de actuación que se recogieron en el "Plan Director de Sostenibilidad 2010-2015". La preocupación por el ENTORNO, nos llevó a establecer para el próximo 2015 la reducción de un **15% de las emisiones de CO₂ generadas** (base 2009). Desde Trasmediterranea se tomaron varias medidas entre las que destacan: la instalación de hélices CLT y sustitución del esquema de pintado de la obra viva del buque por pinturas con fluoropolímeros.

Hélices CLT

La hélice CLT (*Contracted Loaded Tip*) se caracteriza por tener una importante carga en los extremos de las palas gracias a la instalación de unas placas de cierre que permiten que exista una diferencia apreciable entre las presiones que ejerce el agua sobre las caras de presión a popa y de succión a proa de la hélice, en las proximidades de los extremos de las palas. Además de la existencia de las placas de cierre, estas hélices se caracterizan por un diseño apropiado de la geometría de las palas y de la distribución radial de la carga.

La placa de cierre está situada en la cara de presión y posicionada de tal forma que la resistencia viscosa producida sea mínima.

El mayor rendimiento de las hélices CLT con respecto a las hélices convencionales se traduce en que, para alcanzar una determinada velocidad del buque, se requiere menor potencia propulsora y, por tanto, **el consumo de combustible es menor**. Estas hélices han sido colocadas en los Buques Sorolla y Fortuny de nuestra flota.

Pinturas Fluoropolímeros

Consiste en la sustitución del esquema de pintado de la obra viva del buque (parte sumergida en contacto con el agua) por un nuevo esquema de pintado, con pinturas cuyo grado de rugosidad es un 50-60% menor que las pinturas actuales.



Toda teoría de resistencia al avance denota que ésta es suma de la resistencia viscosa más la resistencia a la formación de olas. A su vez la resistencia viscosa es función de la resistencia a la fricción, que es directamente proporcional a la rugosidad. A mayor rugosidad, mayor es la resistencia de fricción y por ende mayor es la resistencia al avance. El bajo perfil superficial minimiza los efectos negativos sobre el rozamiento hidrodinámico, consiguiendo que el agua fluya de forma más suave sobre la superficie. De esta forma se consigue un flujo laminar menos turbulento que el que se obtiene para superficies con mayor rugosidad. Todo ello con el fin de **conseguir un ahorro de combustible, y por tanto, de emisiones de CO₂**.

Los buques Las Palmas de Gran Canaria, Zurbarán, Fortuny, Juan J. Sister y Sorolla de la flota de Trasmediterranea han sido pintados utilizando esta técnica. Nuestra Compañía, continúa estimulando el uso de las mejores técnicas disponibles, y fieles al compromiso establecido en la Política, se procura racionalizar el consumo de recursos naturales y energía con el objeto de disponer de una flota e instalaciones modernas y eficientes ecológicamente.

Departamento de Medio Ambiente de Acciona Trasmediterranea.

PORT COMMUNITY OPINION

ECO-EFFICIENCY IN ACCIONA'S TRASMEDITERRANEA VESSELS

The leading motto of Acciona is "Pioneers in Development and Sustainability". Objectives were proposed in diverse areas of action in line with this maxim and brought together in the Sustainability Master Plan 2010-2015'. Our concern for the environment led us to establish a **15% reduction in CO₂ emissions** (level set in 2009) by 2015.

Several measures have been taken by Trasmediterranea including: the installation of CLT propellers and changing the painting technique of vessel bottoms to using fluoropolymer paint

CLT Propellers

The CLT propeller (*Contracted Loaded Tip*) is characterized by having significant load at the blade tips due to the fitting of end plates allowing an appreciable difference between the water pressure on the pressure plates at the stern, and the suction plates at the bow, in the proximity of the blade tip. In addition to the end plates, these propellers are characterised by an appropriate design of the blade geometry and the radial load distribution.

The end plate is located on the pressure side of the blade and positioned so that the viscous resistance will be minimal.

The greatest benefit of CLT propellers over conventional ones is that less propulsion is required in order to achieve a specific speed and therefore **fuel consumption is lower**.

These propellers have been installed on the vessels Sorolla and Fortuny in our fleet.

Fluoropolymer paint

This involves a change in the approach to painting vessel bottoms (the submerged part in contact with the water) to a new technique using paint that is 50-60% less rough.

Every theory of ship resistance denotes this as the sum of viscous resistance added to wave-making resistance. At the same time, viscous resistance depends on friction resistance, which is directly proportionate to roughness. The greater the roughness, the greater the friction resistance and therefore the greater the ship resistance. The low superficial profile minimises the negative effects on hydrodynamic friction, allowing water to flow over the surface more easily. This permits a laminar flow that is less turbulent than in the case of rougher surfaces.

The purpose of all this is to **achieve savings in fuel and therefore also in CO₂ emissions**.

The vessels Las Palmas de Gran Canaria, Zurbarán, Fortuny, Juan J. Sister and Sorolla of the Trasmediterranea fleet have been painted using this technique.

Our company continues to promote the use of the best techniques available, and true to the commitment established in our policy, we try to rationalise the consumption of natural resources and energy with the objective of having a fleet of vessels and modern facilities that are ecologically efficient.

The Environment Department of Acciona Trasmediterranea.

NOTICIAS**La APV, AVEN y el ITE han presentado el manual metodológico CLIMEPORT para contribuir a reducir los efectos del cambio climático**

La Autoridad Portuaria de Valencia, la Agencia Valenciana de la Energía y el Instituto Tecnológico de la Energía de la Comunidad Valenciana presentaron el pasado 3 de noviembre el Manual Metodológico CLIMEPORT. Este manual recoge los resultados del proyecto medioambiental CLIMEPORT centrado en la contribución de los puertos del Mediterráneo en la lucha contra el cambio climático. El acto contó con la presencia de Ramón Gómez-Ferrer, director general de la APV; Alfredo Quijano, director del ITE; y Antonio Cejalvo, director general de Energía de la Generalitat Valenciana.

CLIMEPORT, financiado por la Unión Europea bajo el programa MED, es un proyecto liderado y coordinado por la APV que ha contado con la participación de las autoridades portuarias de Bahía de Algeciras, Marsella-Fos (Francia), Koper (Eslovenia), Pireo (Grecia) y Livorno (Italia). En el proyecto también han participado entidades tecnológicas expertas en gestión de la eficiencia energética y energías renovables como el Instituto Tecnológico de la Energía de la Comunidad Valenciana (ITE), la Agencia Valenciana de la Energía (AVEN) y la Agencia de la Energía de la Región Goriska (GOLEA) de Eslovenia.

Durante 3 años, los participantes del programa CLIMEPORT han desarrollado un conjunto de acciones orientadas a reducir los niveles de emisión de “gases de efecto invernadero” (GEI) identificación de buenas prácticas y diseño de planes de acción basados en la innovación, know-how y transferencia de conocimientos adquiridos en el proyecto. Como resultados, se ha desarrollado una metodología para la evaluación de las actividades portuarias en términos de GEI así como el cálculo de la Huella de Carbono y se ha identificado treinta buenas prácticas diferentes las cuales han sido validadas en los seis puertos participantes, actuaciones orientadas a reducir los niveles de emisiones derivados de la actividad portuaria.

Además, se han diseñado planes de acción comunes para los seis puertos participantes, así como planes específicos atendiendo a las características particulares de cada puerto. Estos planes de acción están relacionados con la mejor gestión energética, promoción de la investigación y el desarrollo de actuaciones de eficiencia energética, mejora del control y monitorización del consumo energético en puertos, suministro eléctrico a buques en puerto e instalación de energías renovables.

Asimismo, CLIMEPORT ha permitido la ejecución de tres proyectos piloto. En concreto, Valenciaport y Bahía de Algeciras han implementado Sistemas de Gestión Energética en empresas portuarias basados en la norma ISO 50001; los puertos de Pireo y Koper han incluido criterios de eficiencia energética en los pliegos de concesión y contratación de proveedores y suministradores; y los recintos de Livorno y Marsella han desarrollado un software de cálculo, control y seguimiento de la huella de carbono denominado Ecoabacus.

Fruto de la cooperación de los puertos más importantes del Mediterráneo en el marco del proyecto CLIMEPORT, se ha elaborado una metodología multi-nivel que permite evaluar el impacto de emisiones de GEI y buenas prácticas con el objetivo de facilitar a todos los puertos un manual de referencia que les permita contribuir en la lucha ante el cambio climático.

**NEWS****The VPA, AVEN and ITE have presented the CLIMEPORT methodology manual to help mitigate the effects of climate change**

The Valencia Port Authority, the Valencia Energy Institute and the Technology Institute for Energy of the Valencia Region presented the CLIMEPORT Methodology Manual on 3rd November. The manual collates all the results of the environmental project CLIMEPORT on the contribution of Mediterranean ports to combating the effects of climate change. The event was attended by Ramón Gómez-Ferrer, General Manager of VPA; Alfredo Quijano, Director of ITE; and Antonio Cejalvo, General Director for Energy of the Valencia Region Government.

CLIMEPORT, financed by the European Union within the MED programme, is headed and coordinated by the VPA with the participation of the ports authorities of Bahía de Algeciras, Marseille-Fos (France), Koper (Slovenia), Piraeus (Greece) and Livorno (Italy). Technological experts in energy efficiency and renewable energies also took part in the project such as the Technology Institute for Energy of the Valencia Region (ITE), the Valencia Energy Agency (AVEN) and the Energy Agency of the Goriska Region (GOLEA) of Slovenia.

Over a 3-year period, participants in the CLIMEPORT programme carried out joint actions aimed at reducing emission levels of 'greenhouse gases' (GHG), identifying good practice and designing action plans based on innovation, know-how and the transfer of knowledge acquired during the project. The outcome has been the development of a methodology to assess port activity in terms of GHG, the calculation of the Carbon Footprint and the identification of thirty different good practices aimed at reducing emission levels from the port and which have been validated in the six ports taking part.

In addition, action plans common to the six participating ports have been designed as well as individual action plans tailored to the specific characteristics of each port. These action plans relate to better energy management, the promotion of research and the development of energy efficient actions, improved monitoring of energy consumption in ports, cold ironing and the introduction of renewable energies.

CLIMEPORT has also enabled three pilot projects to be carried out. In particular, Valenciaport and Bahía de Algeciras have implemented energy management systems in port companies based on the ISO 50001 standard; the ports of Piraeus and Koper have introduced energy efficient criteria into the specifications for concessions and contractual processes regarding service providers and suppliers; and the ports of Livorno and Marseille have developed software for calculating, controlling and monitoring carbon footprints known as Ecoabacus.

As a result of this cooperation between the leading Mediterranean ports within the framework of the CLIMEPORT project has been the creation of multi-tier methodology allowing the impact of GHG emissions and good practices to be assessed with the aim of providing all ports with a reference manual to enable them to take part in the struggle against climate change.



Reunion anual del comité ambiental de Ecoport II

El Comité ambiental del proyecto Ecoport II de la Autoridad Portuaria de Valencia, celebró el pasado 20 de diciembre de 2012 su reunión anual presidida por Federico Torres Monfort, Subdirector General de Servicios Generales de la APV.

En dicho encuentro, se revisó la situación actual del proyecto y se recordó que hay un total de 40 empresas adheridas al proyecto, de las cuales 24 están certificadas por ISO 14001 y 5 por EMAS. También se analizó los proyectos como el Climeport, el Plan de movilidad y el Portal Ecoport.

Finalmente, la APV expuso las acciones futuras entre las que hay que destacar la elaboración de cuadernillos de formación de aspectos ambientales, video de buenas prácticas, la celebración de una jornada de eficiencia energética y diversas cuestiones de concienciación e información ambiental.

Annual Meeting of the Ecoport II environmental committee

The Environmental Committee of Ecoport II of the Valencia Port Authority held its annual meeting on 20th December 2012, chaired by Federico Torres Monfort, Deputy Director for General Services of the VPA.

The meeting served to make an assessment of the project to date and remind the participants that a total of 40 companies have now joined the project, of which 24 are certified by ISO 14001 and 5 by EMAS. Projects such as Climeport, the Mobility Plan, and the Ecoport Portal were also examined.

Lastly, the VPA outlined actions planned for the future including the preparation of training workbooks on the environment, a video on good practice, the organisation of an event focusing on energy efficiency, and various awareness and informative actions relating to the environment.

La APV lidera un proyecto de gestión energética

El proyecto Greenberth (Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations) dentro de los fondos regionales MED fue aprobado en diciembre de 2012 y finaliza en mayo de 2015. Está dotado de un presupuesto de 1.616.115 € con una subvención del 75%.

Los puertos son grandes consumidores de energía y en este sentido, las empresas portuarias dedican grandes esfuerzos tanto humanos como económicos en la implantación de soluciones innovadoras que les haga mejorar su competitividad y tener una mayor eficiencia tanto de sus operaciones como de gestión de los recursos que consumen. El proyecto va dirigido a la implantación de mejoras de consumos energéticos con el apoyo de las PYMES en la propuesta de soluciones, implantación, control, seguimiento y mantenimiento de las mismas.

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

Los socios del proyecto son las Autoridades Portuarias: de Valencia, Marsella, Livorno, Venecia, Koper, Rijeka. Como socios tecnológicos la Universidad de Cádiz, Centro para la investigación y Tecnologías en el sector del transporte, Hellenic Institute de Grecia y FEPORTS (Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana). Como Comité Externo, hay que destacar Europhar, Anave y Noatum.

The VPA leads a project on energy management

The Greenberth project (Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations) in receipt of regional funding via the MED programme was approved in December 2012 and will conclude in May 2015. It has a budget of 1.616.115 €, and will be funded to the tune of 75%.

Ports are high energy consumers and for this reason port companies devote considerable human and financial resources to the implementation of innovative solutions that will improve their competitiveness and lead to the more efficient management of operations and resources. The aim of the project is to introduce improvements in energy consumption with the support of small and medium-sized companies in the proposal of solutions, their implementation, control, monitoring and maintenance.

The main aim is to provide small and medium-sized companies with access to opportunities offered by the port sector in the application of solutions for improving energy management and the introduction of renewable energies with a special emphasis on port-vessel operations.

The project partners are the Port Authorities of Valencia, Marseilles, Livorno, Venice, Koper and Rijeka. The technological partners are the University of Cádiz, the Centre for Research and Technologies in the transport sector, Hellenic Institute of Greece and FEPORTS (Port Institute for Studies and Cooperation of the Valencia Community). External partners include Europhar, Anave and Noatum.

La APV fomenta, de la mano de Carbon Proof, la compensación voluntaria de emisiones de CO₂

La Autoridad Portuaria de Valencia, motivada por su arraigado compromiso proteccionista con el medio ambiente, encuentra en Carbon Proof una interesante iniciativa para canalizar las políticas de Responsabilidad Social Corporativa de las empresas que componen la Comunidad Portuaria.

Basándose en los principios de Informar, Minimizar y Reparar, la asociación sin ánimo de lucro Carbon Proof, presenta una fórmula de compromiso medioambiental a través del cual compensar las emisiones de CO₂ asociadas a la actividad de la empresa.

Si bien hay emisiones que no podemos reducir por ser inherentes a la propia actividad, sí podemos reparar ese daño causado.

De manera voluntaria, las organizaciones pueden neutralizar su Huella de Carbono emprendiendo proyectos de reforestación en los diferentes Parques Naturales de la Comunidad Valenciana.

La preocupación de la APV por la Huella de Carbono del conjunto de la Comunidad Portuaria, ya ha sido manifestada en sus diferentes proyectos. Resaltaremos CLIMEPPORT, donde encontramos entre sus objetivos la determinación de la Huella de Carbono y la implantación de medidas para su reducción. La relación entre CLIMEPPORT y la propuesta de compensación de emisiones de Carbon Proof es clara y directa, pues la Reparación, requiere previamente Información y Minimización de las emisiones de CO₂.

www.carbonproof.org



The VPA promotes voluntary compensation for CO₂ emissions in collaboration with Carbon Proof.

Motivated by its firm commitment to protecting the environment, the Valencia Port Authority has found an interesting initiative in Carbon Proof to channel Corporate Social Responsibility policies in companies comprising the Port Community.

Based on the principles of Informing, Minimising and Repair, the not-for profit association Carbon Proof offers a formula of environmental commitment through which the CO₂ emissions associated with a company's activity can be offset.

While there are emissions that cannot be reduced as they are inherent to the nature of port operations, what we can do is repair the damage.

Organisations can voluntarily neutralize their Carbon Footprint by embarking on reforestation projects in the different National Parks of the Valencia Region. The concern of the VPA in relation to the Carbon Footprint of the Port Community as a whole has already manifested itself in different projects. CLIMEPPORT is one such example with the determination of the Carbon Footprint and the implementation of measures to reduce it among its objectives. The relationship between CLIMEPPORT and the Carbon Proof's proposal to compensate emissions is clear and direct as repairing the damage involves previously informing on and minimising CO₂ emissions.

www.carbonproof.org



NOVEDADES LEGISLATIVAS

LEGISLATION UPDATE

Aprobación de los objetivos ambientales de las estrategias marinas españolas

El 2 de noviembre de 2012 el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, ha aprobado los objetivos ambientales correspondientes a las estrategias marinas de las cinco demarcaciones marinas españolas.

Los objetivos ambientales de las demarcaciones marinas noratlántica, sudatlántica, del Estrecho y Alborán, levantino-balear y canaria se encuentran en el anexo al presente acuerdo.

Dicho anexo, en el que se enumeran y detallan los objetivos ambientales de las estrategias marinas, figura en la página Web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en la siguiente dirección: <http://www.magrama.gob.es/es/costas/temas/estrategias-marinas>.

Approval of the environmental objectives of Spanish marine strategy.

On 2nd November 2012, the Council of Ministers, on the proposal of the Ministry of Agriculture, Food and the Environment, approved the objectives corresponding to the marine strategy of the five Spanish sea areas.

The environmental objectives of the sea areas North Atlantic, South Atlantic, the Strait and the Alborán Sea, East and Balears Area and Canaries are to be found in the annex of the current agreement.

This annex, which numbers and details the environmental objectives of marine strategy, appears on the web page of the Ministry of Agriculture, Food and the Environment at: <http://www.magrama.gob.es/es/costas/temas/estrategias-marinas>.

Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina

El pasado 15 de enero de 2013, se aprobó el Real Decreto 1695/2012, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Sistema Nacional de Respuesta ante la contaminación marina.

Dicho Real Decreto será de aplicación a todos aquellos casos de contaminación marina accidental o deliberada, cualquiera que sea su origen o naturaleza, que efecto o pueda afectar tanto a las aguas marítimas sobre las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción como a las costas españolas.

National Response System to marine pollution

On 15th January 2013, Royal Decree 1695/2012, of 21st December was passed, in approval of the National Response System to Marine Pollution.

This Royal Decree will be applicable to incidences of accidental or intentional marine pollution, whatever its source or nature, whatever its effects, or whether it affects maritime waters over which Spain has sovereignty, sovereign rights or jurisdiction, or the Spanish coastline.



AGENDA - AGENDA



SEGUIMIENTO Y VIGILANCIA AMBIENTAL

Instituto Superior de Medio Ambiente , Madrid, curso online, abril 2013

NUEVO MARCO DE GESTION DE RESIDUOS URBANOS

Instituto Superior de Medio Ambiente , Madrid, curso online, abril 2013

EUROPEAN MARITIME DAY CONFERENCE 2013

Malta, 21 y 22 de mayo de 2013

SISTEMAS INTEGRADOS DE GESTION

Instituto Superior de Medio Ambiente, Madrid, mayo 2013

FERIA DEL MEDIO AMBIENTE Y ENERGIA

Feria Valencia, del 13 al 15 de noviembre de 2013

INFORMACIÓN INFORMATION

Pilar Sánchez Hurtado

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

