

EDITORIAL

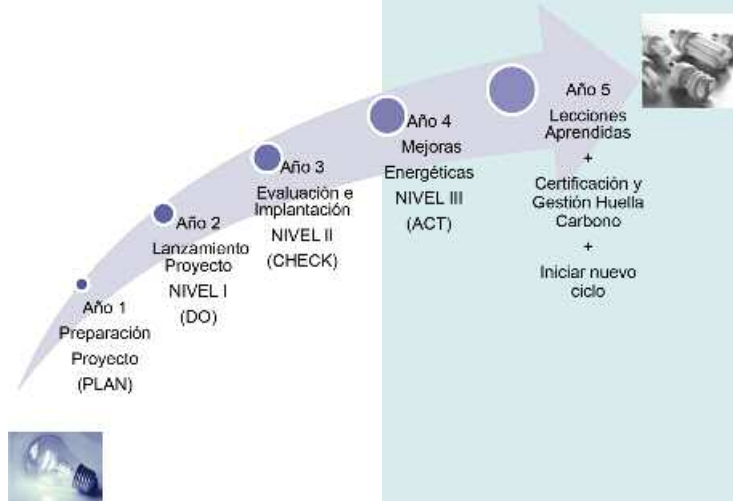
Guía E4PORT: Una referencia en eficiencia energética basada en la experiencia.

Desde su presentación el 30 de Mayo de 2012 esta herramienta de gestión ha ayudado a reducir los consumos energéticos de los operadores que la han implantado, mejorando su competitividad y sostenibilidad, mediante el ahorro y la racionalización energética de las operaciones. Las implantaciones de la Guía E4PORT, (previa a su edición), en el marco del Proyecto CLIMEPORT, (bronce en la categoría de energía y cambio climático en 2013 de los IAPH Port Environment Award), aportaron unos excelentes resultados tanto en la mejora del desempeño e intensidad energética como en la reducción de la huella de carbono de las cuatro organizaciones que participaron (APV, Saggas, Noatum y Urbamar). La APV obtuvo unos ahorros acumulados de 2008 a 2011, (fecha fin del proyecto piloto), del 23% en climatización de edificios, del 22% en consumo viales y del 11% en oficinas. Del mismo modo las mejoras en la intensidad energética (consumo/unidad de producción) de los participantes oscilaron entre el 26,05% y el 10,36%, toda una garantía de éxito para futuras implantaciones. La Guía E4PORT ha sido referencia ineludible en la certificación de los sistemas de gestión de la energía según ISO 50001 que tanto Urbamar como Saggas han obtenido en Diciembre de 2012 y Agosto de 2013 respectivamente. Con estas dos certificaciones y junto con la obtenida por Friopuerto en 2010 (tras participar en el área energética del proyecto Ecologistyport de 2008) ya son tres las empresas portuarias que han sistematizado el uso de la energía haciéndolo más eficiente. La consolidación de la Guía E4Port ha venido de la mano de los Convenios de Buenas Prácticas Ambientales que la APV ha firmado con distintos operadores, ya que el requisito de su implantación por niveles ha permitido estudiar energéticamente sus instalaciones y definir programas de ahorro, eficiencia y optimización energética, viables y amortizables a corto y medio plazo. Es corto el recorrido de la Guía E4PORT pero amplias sus aportaciones, habiéndose convertido en la mejor buena práctica para la reducción de la huella de carbono y la mejora de la intensidad energética de las empresas de los Puertos de Valencia, Sagunto y Gandía.

Víctor Cloquell Ballester
Profesor Proyectos de Ingeniería
Universitat Politècnica de València

EDITORIAL

E4PORT Guide: A benchmark in energy efficiency based on experience.



Since its presentation on 30th May 2012, this management tool has helped to reduce the energy consumption of operators who have implemented it, improving their competitiveness, and sustainability by saving and rationalizing the energy used in operations. Implementations of the E4PORT Guide (prior to publication) within the framework of the CLIMEPORT Project (Bronze Award in the energy and climate change category in 2013 of the IAPH Environment Award), provided excellent results both in energy performance and intensity as well as in reducing the carbon footprint of the four organisations taking part (VPA, Saggas, Noatum and Urbamar). The VPA obtained savings from 2008 to 2011, (completion date of the pilot project). It obtained 23% savings in air conditioning buildings, 22% in roads and 11% in offices. Similarly, the improvements in energy intensity (consumption/production unit) of those taking part ranged from 26,05% to 10,36%, a guarantee for the success of any future implementations. The E4PORT Guide has proved to be an unquestionable benchmark in the certification of energy management systems in accordance with ISO 50001 which both Urbamar and Saggas achieved in December 2012 and August 2013 respectively. These two certifications and the certification obtained by Friopuerto in 2010 (after taking part in the energy area of the Ecologistyport project in 2008) mean three port companies have systemized energy use making this more efficient. The consolidation of the E4Port Guide has arrived with the Good Practice Environmental Agreements which the VPA signed with different operators, since the requirement to implement the E4Port Guide through levels has allowed a study to be carried out of energy use in operators' facilities as well as savings, efficiency and energy optimization plans to be determined which are financially viable in the short to medium term. The E4PORT Guide may still be in its infancy but its contributions are many, having become the best good practice for reducing the carbon footprint and improving energy intensity in companies of the Ports of Valencia, Sagunto and Gandía.

Víctor Cloquell Ballester
Lecturer in Engineering Projects
Universitat Politècnica de València

COLABORACIONES

GREENBERTH, Promotion of Port Communities SMEs role in Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations

Proyecto financiado por los fondos ERDF a través del programa MED. El proyecto está liderado por la Autoridad Portuaria de Valencia junto con otros 8 socios de 6 países del mediterráneo. Entre los socios, participan 6 Autoridades Portuarias y 3

organizaciones de estudios de investigación. Las Autoridades Portuarias de Valencia, Marsella (FR), Livorno (IT), Venecia (IT), Koper (Eslovenia), Rijeka (Croacia) y los socios tecnológicos Universidad de Cádiz, Centro para la investigación y Tecnologías en el sector del transporte - Hellenic Institute (Grecia), FEPORTS (Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana)

Aparte del consocio del proyecto, existe un Comité Externo, con una participación activa formado por EUROPHAR, ANAVE, y NOATUM.

El principal objetivo del proyecto GREENBERTH es fomentar el acceso de las SMEs a las oportunidades que ofrece el sector portuario hacia la implantación de soluciones de mejora de la gestión energética y la implantación de energías renovables. 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 (energía, agua, etc).

Como antecedentes, señalar que en base a los resultados obtenidos en el proyecto CLIMEPORT (Contribución de los puertos del Mediterráneo en la lucha ante el cambio climático), proyecto coordinado por la APValencia y que finaliza este próximo 30 de abril, se ha obtenido una información muy interesante y que hasta ahora no se conocía de forma tan precisa, como son los impactos de las actividades portuarias en términos de emisiones de gases de efecto invernadero. Siguiendo con estos estudios, se han planteado soluciones de gran envergadura como la implantación de energía eólica tanto en tierra como en mar, soluciones de suministro eléctrico a buques (on shore power supply) que reducen las emisiones de gases nocivos, la instalación de otras soluciones como energía mareomotriz, biomasa, fotovoltaica, etc pero muchas veces una vez se han identificado los impactos/problemas y las grandes soluciones, se ha caído en la cuenta de que hacen falta expertos no solo en energía si no también en el ámbito portuario ya que este tiene particularidades propias muy específicas que pueden provocar el fracaso de las soluciones a adoptar.

Es aquí donde el proyecto GREENBERTH, tiene su mayor interés, es decir, las Autoridades Portuarias promueven a sus empresas la implantación de medidas y soluciones de gestión energética e implantación de energías renovables que van siendo identificadas en el proyecto. Estas empresas portuarias, a su vez necesitan expertos que lleven a cabo la puesta en marcha de estas iniciativas. Por tanto, la participación de las SMEs durante toda la ejecución del proyecto les da la oportunidad de conocer bien bien cuales son las necesidades y limitaciones de los puertos pudiendo llevar a cabo la puesta en marcha de soluciones.

Para asegurar el cumplimiento de los objetivos, el working plan plantea dos componentes técnicos, (C3) una sobre la eficiencia energética en el que se estudiará la situación actual del sector portuario así como el diseño de planes energéticos identificando cual debe ser el papel de las SMES y la creación de una network y otro (C4) sobre implantación y transferencia de tecnología que contempla tres proyectos pilotos a implantar en dos puertos cada uno. También se prevee un importante acción de divulgación y capitalización a través de seminarios, conferencias, visitas, jornadas de formación, herramientas on line, etc.

Más info www.greenberth.eu

Rafael Company Peris
Jefe de Proyectos. FEPORTS

CONTRIBUTIONS

The GREENBERTH project, Promotion of the role of SMEs in Port Communities in terms of Energy Efficiency and GREEN technologies for BERTHING operations



Is financed with ERDF funds via the MED programme. The project is led by the Valencia Port Authority with with the participation of a further 8 partners from 6 Mediterranean countries. The partners include 6 Port Authorities and 3 research

organisations. The Port Authorities of Valencia, Marseilles (FR), Livorno (IT), Venice (IT), Koper (Slovenia), Rijeka (Croatia) and the technological partners University of Cádiz, Centre for Research and Technologies in the transport sector - Hellenic Institute (Greece), FEPORTS (Port Institute for Studies and Cooperation of the Valencia Community).

Apart from the project consortium there is also an External Committee, involving the active participation of EUROPHAR, ANAVE, and NOATUM.

The main aim of the GREENBERTH project is to promote the access of SMEs to opportunities offered by the port sector for the implementation of improvement opportunities in energy management and renewable energies. Ports are significant consumers of energy and as such, port companies make considerable efforts both in human capital and in economic terms to implement innovative solutions in order to improve their competitiveness and become more efficient both in their operations and in managing the resources they consume (energy, water, etc).

The background to the project lies in the findings of the CLIMEPORT project (Contribution of Mediterranean ports to combating climate change), which is coordinated by the VPA and will conclude on 30th April next year. The project findings have been of great interest, bringing results that had previously not been determined in such precise detail, such as the impact of port activity in terms of greenhouse gases.

Following these studies, solutions have been proposed with far-reaching consequences such as the implementation of wind power both on land and in the sea, cold ironing solutions (on shore power supply) which reduce harmful gas emissions, the introduction of other solutions such as tidal power, biomass, solar power, etc. but often after identifying impacts/problems and well-intended solutions it became obvious that experts were needed not only in energy but also in ports since they present very specific individual which could result in the failure of the solutions adopted.

This is where the GREENBERTH project comes in, that is, where Port Authorities encourage their companies to implement measures and solutions in energy management and in the use of renewable energies being identified within the project. These port companies, in turn, require experts to implement these initiatives. So the involvement of SMEs throughout the project enables them to understand the needs and limitations of ports better by helping them to implement solutions.

In order to ensure the objectives are reached, the working plan proposes two technical components, (C3) one on energy efficiency involving a study of the current situation in the port sector and energy plans will be drawn up indicating the role SMEs should play and the creation of a network, and another (C4) on the implementation and transfer of technology involving three pilot projects which would each be implemented in two ports. Significant efforts to disseminate and capitalize on the results are also planned in the form of seminars, visits, training workshops, online tools etc.

Further information at: www.greenberth.eu

Rafael Company Peris
Project Manager
FEPORTS

OPINIÓN COMUNIDAD PORTUARIA

Urbamar



El Convenio Marpol y Urbamar Levante

El 17 de Febrero de 1978 y al amparo de la OMI (Organización Marítima Internacional) surge el Convenio Internacional Marpol para la prevención de la contaminación marítima originada por los accidentes y la operación de los buques.

Este convenio, que a lo largo de los años ha sufrido varias enmiendas, ha sido ratificado por más de 140 países y es de aplicación para al menos un 97% de los buques que navegan por todo el globo. En él se clasifican los residuos generados a bordo de los buques y se establecen las obligaciones que tienen éstos y las condiciones que deben cumplir las instalaciones receptoras de estos residuos. En él también se establece el obligado cumplimiento por parte de las Autoridades Portuarias de disponer de instalaciones adecuadas para la recogida (y en su caso tratamiento) de los residuos generados a bordo de los buques.

De todos estos residuos aquellos que más preocupan debido a su potencial poder de contaminación en el ámbito marítimo son los hidrocarburos. Esta familia de compuestos procedentes principalmente del petróleo tiene una más que conocida distribución global. Todos recordamos accidentes como los del Prestige, Exxon Valdez o la plataforma de BP en el golfo de Mejico. Es por ello que el Convenio Marpol en su primer Anexo se dedica ampliamente a evitar este tipo de contaminación.

De este modo nace en 1996 URBAMAR LEVANTE, como empresa dedicada

a la recogida y el tratamiento de residuos incluidos dentro del convenio Marpol en su Anexo I: prevención de la contaminación por Hidrocarburos.

URBAMAR LEVANTE es licenciataria de la recogida de residuos Marpol Anexo I en las Autoridades Portuarias de Castellón, Valencia y Alicante, además de estar autorizada en los puertos pertenecientes a la Generalitat Valenciana. Cuenta a su vez con una Planta de Tratamiento Integral de Residuos Oleosos procedentes de sentinas de buques, situada en el Puerto de Valencia. Su construcción se ha llevado a cabo atendiendo a las exigencias europeas en materia de control y seguridad medioambiental en los recintos portuarios, que prevé la existencia de este tipo de instalaciones, según lo estipulado en el Convenio Marpol. Esta planta permite que los residuos de hidrocarburo puedan volver a ser reintroducidos en el entramado productivo de nuestro país valorizándose como compuestos energéticos y evitando que afecten al medio marino o a nuestras costas.

URBAMAR LEVANTE posee los certificados ISO 9.000, ISO 14.000 e ISO 50.000 y se encuentra encuadrada dentro de SERTEGO SERVICIOS MEDIAMBIENTALES, primer especialista del mercado español en la gestión y tratamiento de residuos industriales, resultado de la concentración de todas las actividades del Grupo URBASER en este área.

Juan Antonio Cuevas.
Jefe de explotación de Urbamar Levante.

PORT COMMUNITY OPINION

The Marpol Convention and Urbamar Levante

The International Marpol Convention for the prevention of maritime pollution from accident and ship operations appeared on 17th February 1978, under the auspices of the IMO (International Maritime Organisation).

This convention, which has been subject to various amendments over the years, has been ratified by more than 140 countries and is applicable to at least 97% of the vessels navigating the globe. It includes a classification of wastes generated on board vessels and establishes the requirements concerning these wastes and the conditions that must be fulfilled by waste reception facilities. It also establishes the requirement of Port Authorities to provide adequate facilities for the collection (and also treatment where required) of vessel-generated waste.

Of all these wastes, hydrocarbons cause the greatest concern, due to their potential for causing marine pollution. This family of compounds proceeds mainly from oil and its worldwide distribution is more than well known. We all remember accidents such as the Prestige, Exxon Valdez or the BP oil platform in the Gulf of Mexico. It is for this reason that the first Annex of the Marpol Convention deals is dedicated to avoiding this type of pollution.

It was into this scenario that URBAMAR LEVANTE came into being in 1996, as a company dedicated to the collection and treatment of wastes included in

the Annex 1 of the Marpol Convention: the prevention of pollution by oil.

URBAMAR LEVANTE is an authorised handler of Marpol Annex I wastes in the Port Authorities of Castellón, Valencia, and Alicante, besides being authorised in ports belonging to the Generalitat Valenciana. It also has a Plant for the Integral Treatment of Oily Wastes from ballast, situated in the Port of Valencia. It was built in accordance with European requirements regarding environmental control and safety in port areas, which envisages the presence of this type of facility, as stipulated in the Marpol Convention.

The plant allows oily waste to be reintroduced into the productive system of our country as energy compounds, preventing them from affecting the marine environment or our coasts.

URBAMAR LEVANTE holds ISO 9.000, ISO 14.000 and ISO 50.000 and comes within the framework of SERTEGO SERVICIOS MEDIAMBIENTALES, leading specialist in the Spanish market in the handling and treatment of industrial wastes, as a consequence of concentrating all the activities of the URBASER Group in this area.

Juan Antonio Cuevas.
Operations Manager of Urbamar Levante.



La Autoridad Portuaria de Valencia reúne a las empresas del proyecto Ecoport II

El pasado viernes 28 de junio se reunieron las empresas que forman parte del proyecto Ecoport II junto con la Autoridad Portuaria de Valencia para hacer balance de dicho proyecto. En la actualidad, son 39 empresas adheridas y 23 certificadas por ISO 14001 (de estas seis son EMAS). Sobre los proyectos en los que participa la APV hay que mencionar el Greenberth, que tiene como objetivo 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 energía renovables con especial atención en las operaciones puerto –buque. También se comentó el plan de movilidad y se propusieron las acciones para el año 2013 y 2014, que incluye la creación de un foro de movilidad. Así como, la creación de una aplicación web para compartir coche y el portal ecoport.

Se explicaron las acciones ejecutadas como el cuadernillo de formación de aspectos ambientales de aguas y de recursos naturales y los videos correspondientes. También se realizó en mayo una jornada de Emas Easy y está prevista para septiembre una jornada de Eficiencia energética. Para septiembre-octubre se publicará unas fichas de iniciativas ambientales de residuos, eficiencia energética y aguas.

Lanzamiento del Portal Ecoport de la APV

La Autoridad Portuaria de Valencia ha puesto en marcha el portal Ecoport que tiene como objetivo proporcionar información y servicios a las empresas participantes en el proyecto y al propio departamento de la APV. Ofrece a las empresas de la Comunidad Portuaria un servicio de asesoramiento en materia medioambiental y eficiencia energética orientada a la reducción en el consumo energético, costes asociados y emisiones.

Dicho portal contiene una parte pública y privada. Se pueden consultar las publicaciones editadas en el departamento de medio ambiente de la APV y los proyectos en los que ha participado y está participando el puerto de Valencia. Además, en la parte privada, existen más herramientas a disposición de los usuarios para evaluar el desempeño energético de sus instalaciones.

The Valencia Port Authority brings together Ecoport II companies

On 28th June, companies forming part of the Ecoport II project came together and met with the Valencia Port Authority to assess the project's development. There are currently 39 affiliates, 23 with ISO 14001 certification (6 of which are EMS).

The VPA is currently taking part in the Greenberth Project with the aim of SMEs to access opportunities offered by the port sector in terms of improved energy management and the use of renewable fuels, with a particular emphasis on port-vessel operations. The mobility plan was also discussed and actions proposed for 2013 and 2014, including the creation of a mobility forum as well as a web application for car sharing and the Ecoport web portal.

An explanation was given of initiatives such as the training booklet on environmental aspects concerning water and natural resources along with their corresponding videos. A workshop was held in May on Emas Easy and a workshop on Energy Efficiency is planned for September. September-October will see the publication of information sheets on environmental waste initiatives, energy efficiency and water.

Launch of the Ecoport Web Portal of the VPA

The Valencia Port Authority has launched its Ecoport Web Portal with the aim of providing information and services to companies taking part in the project as well as to the VPA department itself. It provides a consultancy service on environmental issues and energy efficiency aimed at reducing energy consumption, associated costs and emissions.

The web portal will have some open areas and other areas where access is restricted. The publications released by the environmental department of the VPA can be consulted here as well as projects the Port of Valencia has taken part in and is currently taking part in. The restricted area also provides other tools for users to assess the energy performance of their facilities.

I Edición Green Energy Ports Congress

Los días 11 y 12 de julio se celebró en Vigo la primera edición del Green Energy Ports Congress.

El objetivo de esta Conferencia fue el mostrar y debatir sobre las últimas tendencias tanto regulativas como tecnológicas para reducir el impacto de las actividades portuarias en el medio ambiente. Asimismo, se aprovechó la ocasión para mostrar el desarrollo del proyecto TEFLES, financiado por la UE a través de su 7º Programa Marco y que tiene como objetivo la reducción de emisiones en las autopistas del mar mediante la



búsqueda de soluciones para la reducción de emisiones de NOx, SOx, partículas... en tres escenarios: mar, aproximación y amarre.

Entre los asistentes al congreso había representantes institucionales, entre otros, ESPO, EMSA, ECSA, Puertos del Estado, diversas Autoridades Portuarias, entre las que se encontraba la de Valencia, representantes de operadores portuarios, especialistas europeos en energías verdes e instituciones que defienden la importancia de una gestión ambiental activa en los puertos. Además, también tuvieron presencia en estas jornadas empresas energéticas que trasladaron sus experiencias en energías renovables, gas natural, licuado o suministro eléctrico a buques, como iniciativas principales alternativas a las actuales.

The first Green Energy Ports Congress

The first Green Energy Ports Congress was held on 11th and 12th July in Vigo.

The aim of the Conference was to present and discuss the latest legal and technological developments for reducing the impact of port activity on the environment. Similarly, the event served to showcase the development of the TEFLES project, which is financed by the EU via their 7th Framework Programme to reduce emissions in motorways of the sea by seeking solutions to reduce NOx, SOx, particle emissions, in three settings: at sea, on approach and during berthing.

Congress delegates included institutional representatives from, ESPO, EMSA, ECSA, Puertos del Estado, several Port Authorities including Valencia, port operators, European specialists in green energies and institutions, which advocate the importance of active environmental management in ports. Also present at these workshops were companies from the energy sector, which shared their knowledge in renewable energies, natural or liquefied gas, cold ironing, as the main alternatives to fuels currently in use.

La Autoridad Portuaria de Valencia presente en ECOCITY 2013

Del 25 al 27 de septiembre se celebró en Nantes, Francia la cumbre mundial de la ciudad sostenible Ecocity.

Se desarrollaron cinco temáticas principales: Reducir la huella ecológica, recoger los desafíos energéticos de la ciudad, reforzar la solidaridad, organizar la ciudad sostenible, movilizar y reunir las condiciones de cambio.

Federico Torres Monfort, Subdirector General de Servicios Generales de la APV, realizó una ponencia en una Sesión Especial bajo el título "El puerto, socio y motor de la ciudad sostenible", cuyo título versó sobre la Ecoeficiencia en la gestión de la Autoridad Portuaria de Valencia, haciendo un repaso de los principales hitos desarrollados, con el objetivo de reducir el impacto que la actividad portuaria ejerce sobre la huella de carbono.



The Valencia Port Authority takes part in ECOCITY 2013

The World Summit on Sustainable Cities was held in Nantes in France from 25th to 27th September.

The event focused on five main topics: reducing the carbon footprint, addressing the energy challenges of the city, strengthening solidarity, organizing the sustainable city and mobilizing enabling factors.

Federico Torres Monfort, Assistant Manager for General Services of the VPA gave a presentation during a Special Session on 'The port as partner and driver of the sustainable city', focusing on eco-efficiency in the management of the Valencia Port Authority. The presentation detailed the principle milestones covered in order to reduce the impact of port activity on the carbon footprint.

Valencia pionera en realizar la primera prueba piloto pública de cabezas tractoras GNL frente a Diesel Tier4

El proyecto "GREENCRANES" (www.greencranes.eu) ha permitido poner en marcha con éxito la primera prueba piloto que ha enfrentado a una cabeza tractora homologada de gas natural licuado (GNL) con una diesel de última generación.

GREENCRANES se inició en agosto de 2012 bajo el impulso de la Fundación Valenciaport y el amparo de la Unión Europea que otorgó financiación al proyecto a través de la Trans-European Transport Network (TEN-T), incluyendo como factor diferencial pruebas piloto que demuestren la viabilidad de las tecnologías estudiadas en el proyecto. GREENCRANES ha involucrado a tres Estados miembro europeos: España, Italia y Eslovenia, y ha unido a administraciones públicas, terminales de contenedores, proveedores industriales y centros de innovación con el objetivo de facilitar la transición del sector portuario hacia un modelo operativo de bajas emisiones.

El proyecto busca analizar y ensayar en entornos reales las diferentes alternativas tecnológicas eco-eficientes que permitan reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), sin menoscabar su productividad ni rentabilidad. El consorcio está formado por la Fundación Valenciaport, la Autoridad Portuaria de Valencia, Noatum, el Ministerio Italiano de Infraestructuras y Transporte, el Puerto de Koper, Konecranes y ABB. Actúan como implementing bodies del Ministerio Italiano de Infraestructuras y Transporte la Autoridad Portuaria de Livorno, Global Service, RINA SpA y la Scuola Superiore Sant'Anna.

Noatum está llevando a cabo en su terminal de Valencia una prueba piloto sin precedentes en Europa durante los meses de octubre y noviembre. El pasado mes de marzo Noatum, mediante concurso público, adjudicó al consorcio Alfaland-Terberg el desarrollo de dos cabezas tractoras, una propulsada con gas natural licuado (GNL) y otra propulsada con combustible diesel y equipada con las mejores tecnologías disponibles en control de emisiones. Durante al menos dos meses y gracias a Gas Natural Fenosa, una de las mayores empresas energéticas del mundo que suministrará el GNL en la prueba, se realizarán pruebas de campo dentro de la actividad de la terminal.

La empresa Terberg por su parte ha sido la encargada del diseño y fabricación de las cabezas tractoras para la prueba piloto: una cabeza tractora Diesel última generación con catalizador selectivo SRC y aditivo AdBlue (urea) y otra, más novedosa, equipada con un motor de gas y catalizador de tres vías. Este tractor ha sido diseñado específicamente para funcionar con GNL, por lo que ha habido que realizar un chasis más largo y recolocar los diversos dispositivos de la máquina para darle cabida al tanque de combustible, de mayor tamaño que un tanque diésel habitual. Asimismo se ha buscado que la cabeza tractora GNL tuviera la misma capacidad de arrastre, para lo que se ha seleccionado un motor Cummins ISLG 8.9 específicamente desarrollado para funcionar con GNL por Cummins Wesport, la filial del fabricante estadounidense para motores de gas. En las pruebas realizadas en la fábrica de Terberg este segundo tractor ha demostrado su capacidad de arrastre con una autonomía idéntica o superior a su homólogo diésel.

El objetivo de la prueba piloto que se está realizando en Noatum Container Terminal Valencia servirá para verificar la capacidad, autonomía y consumo en condiciones reales de trabajo en el duro entorno de una terminal portuaria de contenedores, con turnos intensivos de trabajo a máxima carga.

El resultado de la prueba piloto se conocerá a finales del año 2013 y ofrecerá a Noatum información relevante para poder decidir sobre su estrategia global en materia de ahorro de costes energéticos y reducción de la huella de CO2 en sus operaciones portuarias. El día 2 de diciembre se realizará una demostración pública en la terminal de Noatum Container Terminal Valencia, donde se expondrán los resultados de los dos pilotos que se están realizando en la terminal (además del piloto GNL se realizará una demostración con una grúa eco-RTG optimizada para minimizar su consumo y emisiones) a la comunidad portuaria mundial y a la población en general. En dicho evento los asistentes podrán comprobar en tiempo real las prestaciones de las máquinas, su diseño y su rentabilidad.



Valencia carries out the first public pilot project comparing LNG tractor heads to Diesel Phase 4

The "GREENCRANES" project (www.greencranes.eu) has successfully launched the first pilot test to compare a tractor head that has been adapted to run on liquefied natural gas (LNG) with one powered by a last generation diesel fuel engine.

GREENCRANES kicked off in August 2012 under the impetus of Fundación Valenciaport and under the auspices of the European Union, which financed the project via the Trans-European Transport Network (TEN-T) and included pilot tests to demonstrate the viability of the technologies assessed in the project as a differentiating factor. GREENCRANES involves three European member States: Spain, Italy and Slovenia, and has brought together public administrations,

container terminals, industrial providers, and centres of innovation to facilitate the transition of the port sector towards a low-emissions operational model.

The project seeks to analyse and test the different eco-efficient alternative technologies in real environments with a view to reducing greenhouse gas emissions (GHG) without undermining productivity and profitability. The consortium is made up of Fundación Valenciaport, the Valencia Port Authority, Noatum, the Italian Ministry of Infrastructure and Transport, the Port of Koper, Konecranes and ABB. Acting as implementing bodies of the Italian Ministry of Infrastructure and Transport are the Livorno Port Authority, Global Service, RINA SpA and the Scuola Superiore Sant'Anna.

Noatum is carrying out a pilot test at its Valencia terminal during the months of October and November, which is a European first. In March of this year Noatum awarded Alfaland-Terberg the contract to develop two tractor heads by public tender, one powered by liquefied natural gas (LNG) and the other by diesel fuel using the best technologies available for controlling emissions. For at least two months field tests will be carried out on terminal operations with the collaboration of Gas Natural Fenosa, one of the largest energy companies in the world, which will supply the LNG for the test.

The company Terberg has been responsible for designing and manufacturing the yard tractor heads for the pilot test: one last generation Diesel tractor head fitted with a 3-way SRC catalytic converter and the additive AdBlue (urea), and another cutting edge alternative which is equipped with a gas engine and 3-way catalytic converter. This tractor has been specifically designed to run on LNG, which involved building a longer chassis and relocating the other engine components to accommodate the fuel tank, which is larger in size than a regular diesel fuel tank. A Cummins ISLG 8.9 engine was specifically designed to run on LNG by Cummins Wesport, subsidiary of the US manufacturer of gas engines, to ensure the LNG tractor head had the same pulling capacity. During test trials carried out at the Terberg Factory, the second tractor performed identically or in excess of its diesel-run counterpart in terms of pulling capacity.

The aim of the pilot test taking place in the Noatum Container Terminal Valencia will serve to verify the capacity, autonomy and consumption in real working conditions in the difficult environment of a port container terminal, with intensive work shifts operating at full capacity.

The pilot test results will be known by the end of 2013 and will provide Noatum with useful information that can be used for determining its global strategy in terms of savings in energy costs and the reduction of the carbon footprint from its port operations.

A public demonstration will be given on 2nd December at the Noatum Container Terminal Valencia, to demonstrate the results of the two pilot tests (as well as the LNG pilot test, a demonstration will be made using an eco-RTG which is optimized to minimise consumption and emissions) to the world port community and the general public. This will give those present the opportunity to observe the features of the equipment in real time as well as their design and economic performance.

NOVEDADES LEGISLATIVAS

LEGISLATION UPDATE

Nuevo Reglamento de emisiones de gases de efecto invernadero

El 21 de mayo de 2013 se publicó el Reglamento 525/3013 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la notificación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático, y por el que se deroga la Decisión n o 280/2004/CE.

New Regulation on greenhouse gas emissions

On 21st May 2013, Regulation 525/3013 of the European Parliament and the Council was published regarding a mechanism for monitoring and notifying greenhouse gas emissions and the notification of any other relevant information for climate change at a national and EU level, by which decision n° 280/2004EC is repealed.

Publicada la Ley 5/2013 modifica la IPPC y la ley de residuos y suelos contaminados

El 12 de junio de 2013, se publicó en el BOE N° 140, la Ley 5/2013, de 11 de junio, por la que se modifican la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación y la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

Entre las modificaciones más importantes en la Ley 16/2002, se encuentran las siguientes:

- Se modifica ligeramente el actual ámbito de aplicación del anexo I relativo a las actividades.
- Se reduce el plazo del procedimiento de otorgamiento de la autorización ambiental integrada de 10 a 9 meses.
- Se suprime la necesidad de aportar documentos en los procedimientos de revisión y actualización de la autorización, cuando ya hubiesen sido aportados con motivo de la solicitud de autorización original.
- Se suprime el deber de renovación de la autorización.
- Se establece como disposición transitoria un procedimiento de actualización de las autorizaciones ya otorgadas.
- En relación con la protección del suelo y de las aguas subterráneas se incorpora la presentación de un «informe base» o «informe de la situación de partida».

Además, esta Ley modifica a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, el plazo de vigencia de las autorizaciones de residuos incluidas en el artículo 27, en lo que se refiere a instalaciones incluidas en el ámbito de aplicación de la Ley 16/2002.

Law 5/2013 is published which modifies the IPPC and the Law on waste and soil pollution

On 12th June 2013, Law 5/2013 of 11th June was published in BOE N°140 (Official State Journal), in modification of Law 16/2002, of 1st July on integrated pollution prevention and control and Law 22/2011, of 28th July, on waste and polluted soil.

The most important modifications to Law 16/2002 include:

- A slight modification the current sphere of application of Annex 1 in relation to activities.
- The procedural period for obtaining integrated environmental authorisation has been reduced from 10 to 9 months.
- It is no longer necessary to provide documents in support of revision procedures or authorisation renewals when these documents were provided with the initial authorisation request.
- Renewing authorisations is no longer obligatory.
- A transitional provision has been established whereby a procedure for renewing authorizations has been established.
- A 'baseline report' must now be presented in relation to soil protection and ground water.

This law also modifies Law 22/2011, of 28th July, on waste and soil pollution. The modification affects the authorisation period for wastes included in article 27, which refers to the facilities included in the sphere of application of Law 16/2002.

Acuerdos Internacionales

Información referente a la entrada en vigor del Protocolo para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo del Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo.

El Protocolo para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación resultante de la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y de su subsuelo del Convenio para la Protección del Medio Marino y de la Región Costera del Mediterráneo, adoptado en Madrid el 14 de octubre de 1994, entró en vigor, en virtud del artículo 32, apartado 4, del Protocolo, el 29 de marzo de 2013.

International Agreements

Information regarding the entry into force of the Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution Resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf, Seabed and its Subsoil of the Convention for the Protection of the Marine Environment and Coastal Regions of the Mediterranean.

The Protocol for the Protection of the Mediterranean Sea against Pollution Resulting from Exploration and Exploitation of the Continental Shelf, Seabed and its Subsoil of the Convention for the Protection of the Marine Environment and Coastal Regions of the Mediterranean, adopted in Madrid on 14th October 1994, came into force by virtue of article 32, section 4, of the Protocol, on 29th March 2013.

AGENDA - AGENDA



PORTS AND THE ENVIROMENT

5th International Seminar 2013
26th November, Amsterdam, the Netherlands

GREENCRANES PUBLIC DEMONSTRATION DAY – LNG TERMINAL TRACTOR PROTOTYPE

2 de Diciembre 2013, Noatum Container Terminal Valencia

VI JORNADAS SOBRE ENERGIAS RENOVABLES

3 Diciembre, Valencia, Universidad Politécnica de Valencia

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



Impreso en papel 100%
libre de cloro.