



OBJETIVO 2030





Gobierno
de España

Ministerio
de Transportes,
Movilidad
y Agenda Urbana

Puertos del Estado



Puertos sostenibles al servicio de los ciudadanos



Autopistas del Mar



Energías alternativas
y ahorro energético



Operaciones portuarias
más respetuosas con el entorno



Economía circular



Mares más limpios



www.puertos.es

T +34 915245500
Avda. del Partenón, 10
28042 Madrid - Spain

Staff



Editor
Carlos Vicedo Alenda



Directora
Cristina Saiz Soriano



Comunicación
Marta Penide Bastida



Redactora
Nuria Vicedo Miralles



Community Manager
Sandra Saiz Soriano



Diseño/Maquetación
Pilar Sanz Albuixech



Administración
Cristina Estrada Vicente



Administración
Rosa Cabello López

DISTRIBUCIÓN: José Vicente Más
Manuel Romero Freire

EDITA: Valenmar S.L.

VALENCIA

C/ Dr. J.J. Dómine, 5-1ª
46011 VALENCIA • Tel.: 96 316 45 15
Fax: 96 367 85 55

ALICANTE

Móvil: 620 938 108 • Fax: 96 367 85 55

BARCELONA

Móvil: 649 933 941

E-mail: valenmar@veintepies.com
forointernacional@veintepies.com
veintepies@veintepies.com

Imprime: Mediterráneo Proceso Gráfico,
S.L.

C/ Ciudad de Sevilla, 25 - 46988
Pol. Ind. Fte. del Jarro, Paterna (Valencia)
Tel. 96 134 05 02

www.veintepies.com

DEPÓSITO LEGAL: V-487-1982
ISSN: 1697-6851

Todos los derechos reservados
Los contenidos de esta publicación no podrán ser reproducidos, distribuidos, ni comunicados públicamente sin la previa autorización por escrito de la sociedad editora VALENMAR S.L.



Un objetivo de todos

2019 fue el año más caluroso que se ha registrado jamás. Los niveles de dióxido de carbono y de otros gases de efecto invernadero en la atmósfera aumentaron hasta niveles récord y el cambio climático se ha materializado en la subida del nivel del mar y en fenómenos meteorológicos que día tras día golpean al planeta.

En este contexto, las restricciones de movimiento resultantes del COVID-19 han delatado la alarmante situación y han puesto aún más de manifiesto la urgencia de conciliar crecimiento y sostenibilidad, así como la necesidad de diseñar políticas que garanticen la prosperidad y el bienestar del entorno y las personas.

Es tiempo de realizar inversiones que aceleren la descarbonización de todos los aspectos de nuestra economía y favorecer la generación de empleo verde y crecimiento sostenible e inclusivo. Es el momento de buscar soluciones que consigan pueblos y sociedades más resilientes y el de invertir en soluciones sostenibles y energías limpias. Es justo ahora cuando se deben afrontar los riesgos climáticos y hacerlo desde la cooperación.

Por ello, la Organización de las Naciones Unidas lidera un total de 17 objetivos que se inscriben en el llamado Objetivo 2030, en el que se implican gobiernos, empresas, instituciones y ciudadanos. Y aunque a veces da la sensación de que la propuesta avanza de forma lenta, lo

cierto es que la mayoría de organizaciones han ganado en responsabilidad y han empezado a diseñar e implementar sus propios planes de sostenibilidad.

El transporte en todos sus modos no se queda atrás y lidera muchas de las acciones dirigidas a alcanzar estos ambiciosos objetivos. Los puertos españoles apuestan por las energías renovables y la electricidad, por minimizar la contaminación acústica, por los combustibles limpios y por la completa integración con sus ciudades. El Marco Estratégico del sistema portuario español se marca como prioridad la sostenibilidad y la plantea como la única manera de mantener competitividad y garantizar el crecimiento. El transporte por carretera se reinventa y empiezan a salir las principales unidades de camiones cien por cien eléctricos en España y el ferrocarril se presenta como un eje vertebrador de la movilidad sostenible, responsable de sólo el 0,5% de las emisiones de CO2 a la atmósfera.

La acción tiene que venir desde todos los ángulos. Acción a nivel mundial, con soluciones inteligentes y consensuadas; acción a nivel local, con la inclusión de acciones efectivas en las políticas y presupuestos; y acción por parte de las personas, buscando el necesario compromiso de toda la sociedad. La sostenibilidad es, tiene que ser, el objetivo.

OBJETIVO 2030

Los puertos canalizan el 75% de las importaciones y exportaciones de la Unión Europea y el 37% de los intercambios interior. En el caso de España, dan tránsito al 85% de las importaciones y al 60% de las exportaciones. Con estas credenciales. Las expectativas de la Comisión Europea apuntan a que para 2030 el volumen de mercancías gestionado por los puertos de la Unión será un 50% mayor que en el arranque de siglo.

En este contexto, se impone el desarrollo de estrategias dirigidas a evitar el incremento en las necesidades de transporte esté acompañado de un aumento equivalente de los impactos que el transporte y las infraestructuras producen en su entorno. Por este motivo, Puertos del Estado ha puesto en marcha una Estrategia de Transporte Sostenible en Puertos, articulada en torno a varias líneas de actuación, como el impulso de autopistas del mar y del transporte ferroportuario, la mejora de la movilidad de vehículos pesados en el entorno portuario, el impulso a las energías alternativas en el transporte o la mejora de la eficiencia energética y la apuesta por energías renovables el control de emisiones en la manipulación de graneles.

Estas actuaciones se enmarcan en diversos planes nacionales de carácter medioambiental: el Plan Nacional de Calidad del Aire, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, la Estrategia Española de Economía Circular, así como en las Estrategias Marinas y Planes Hidrológicos ligados a la mejora de los ecosistemas acuáticos marinos y costeros. Así, se muestra el compromiso de los puertos españoles con el desarrollo de un modelo de transporte sostenible con capacidad para impulsar la actividad comercial del país sin poner en riesgo los servicios que ofrece el entorno natural.



IMPULSO AL DESARROLLO DE AUTOPISTAS DEL MAR

El objetivo es reducir las emisiones generadas por la congestión de tráfico pesado en los pasos fronterizos entre España y Francia, promoviendo el uso del transporte marítimo entre empresas de transporte por carretera.

Con este fin se promueven acciones en materia de infraestructuras, como la adecuación de rampas y superficies ro-ro y otras de tipo económico, como la reducción en las tasas al buque y la mercancía.





IMPULSO A LAS ENERGÍAS ALTERNATIVAS EN EL TRANSPORTE

Se trata de reducir las emisiones de CO₂ o PM₁₀, entre otras, procedentes de buques en ruta o atracado mediante el despliegue de una infraestructuras para proporcionar combustibles alternativos, con un impulso especial al uso del Gas Natural Licuado en el transporte marítimo y en servicios portuarios, así como al uso de conexiones eléctricas a buque en estancia en puerto.

Las iniciativas impulsadas desde Puertos del Estado y el sistema portuario serán desarrolladas a través de proyectos como CoreLNGas, promovidos por Enagas y Puertos del Estado, GAINN 4 SHIP INNOVATION, promovido por la Fundación Valenciaport, GAINN 4 MOS, promovido por la Fundación Valenciaport, y el proyecto Cleanport, promovido por Gas Natural-Fenosa.



MEJORA DE LA MOVILIDAD DE VEHÍCULOS PESADOS

La entrada y salida de mercancías a los puertos por redes urbanas genera emisiones directas ligadas al tránsito urbano y emisiones indirectas asociadas a problemas de congestión causados por estos vehículos. En este sentido, la conexión directa de puertos con redes de carreteras de alta capacidad es esencial y para fomentarla los puertos españoles abordan iniciativas desde el punto de vista de las infraestructuras y también de la operativa, informatizando la gestión documental (a través de la ventanilla única) y con el levante sin papeles, que agiliza el tránsito de camiones.

Las terminales automatizadas y las medidas dirigidas a la gestión de la movilidad en las horas punta son algunas de las actuaciones que se ciñen a este objetivo de mejora.

IMPULSO DEL TRANSPORTE FERROVIARIO CON ORIGEN Y DESTINO EN PUERTOS

Es prioritario reducir las emisiones a la atmósfera ligadas al transporte terrestre con origen y destino en puertos, promoviendo el empleo del ferrocarril como alternativa a la carretera. Mientras que la carretera genera 136,3 g de CO₂ por tonelada movida y kilómetro recorrido, el ferrocarril genera 28,8.

MARCO ESTRATÉGICO

La estrategia de los puertos verdes

El nuevo Marco Estratégico apuesta por puertos competitivos, seguros, implicados con la sociedad; que apuesten por la digitalización y por la innovación y que sean referentes en sostenibilidad medioambiental



Participantes en la reunión de Santander (Foto OPPE)

El sistema portuario español de interés general dio en Santander luz verde a su Marco Estratégico para los próximos diez años. Entre otras cuestiones, el nuevo Marco Estratégico aboga por liderar la protección medioambiental en los puertos como clave de su sostenibilidad para favorecer el crecimiento económico y la creación de puestos de trabajo con el horizonte de 2030.

El presidente de Puertos del Estado, Francisco Toledo, resaltó que “tenemos claro que queremos unos puertos competitivos, unos puertos seguros y unos puertos que estén implicados con la sociedad, que apuesten por la digitalización, por la innovación

y, sobre todo, que estén en la vanguardia mundial del respeto medioambiental”.

“El acuerdo adoptado es una apuesta de madurez de toda la comunidad portuaria, que ha sabido dotarse, con total consenso, de las herramientas para adaptarse a los cambios de la logística mundial y a los imponderables como la Covid-19, desde el análisis, la racionalidad y el pragmatismo”. Las 28 Autoridades Portuarias han destacado la necesidad de colaborar en múltiples facetas tanto para ahorrar costes como para competir mejor en un mercado mundial.

“En la decisión de qué puertos queremos para 2030 nos jugamos el creci-



Instantánea de la reunión (Foto OPPE)

miento económico y la creación de puestos de trabajo en nuestro país”,

apuntó Toledo. En este sentido, hubo un gran consenso de los máximos res-

ponsables de las 28 Autoridades Portuarias con el documento presentado y

se destacó la necesidad de que el sistema portuario español de interés general se ponga a la vanguardia mundial de la protección medioambiental. “Queremos que los puertos españoles sean de los más verdes del mundo”, expresó el presidente de Puertos del Estado.

Además, se avanzó que el modelo de desarrollo estratégico tiene que ser sostenible en su triple dimensión: medioambiental, económica y social. En ese sentido, todas las líneas estratégicas estarán ligadas con los 17 ODS, los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU. El presidente de Puertos del Estado ha destacado que “esta década tiene que ser la de la digitalización, la sincromodalidad y el compromiso medioambiental”. Así mismo, se constató la necesidad de que las infraestructuras portuarias estén orientadas a la demanda y sean fiables, conectadas y sostenibles.

Los presidentes y presidentas y los directores y directoras que analizaron el borrador de Marco Estratégico redactado por Puertos del Estado han acordado desarrollar el concepto de ‘puertos verdes’ para ser un referente mundial en la materia. Así, se impulsarán las conexiones ferroviarias, la electrificación de los muelles para dar energía eléctrica a los buques durante su estancia en puerto, la autosuficiencia energética con energías renovables, la mejora en la eficiencia energética y la disminución de la huella de carbono.

El documento

El documento 'Propuesta de contenidos básicos del Marco Estratégico del sistema portuario de interés general', que ha servido de base para el cierre del debate y alcanzar las conclusiones finales entre las 28 Autoridades Portuarias y Puertos del Estado,



Francisco Toledo con el presidente del Puerto de Santander (Foto OPPE)

constaba de 139 páginas con 16 líneas estratégicas y 56 objetivos generales de gestión.

Cada uno de los objetivos tiene indicadores para seguir su evolución, porque “lo que no se evalúa, se devalúa”, afirma el presidente Toledo.

Dichos objetivos del nuevo Marco Estratégico

responden a siete criterios de actuación: eficiencia, conectividad, digitalización, innovación, sostenibilidad, seguridad y transparencia. El anterior Marco Estratégico, que entró en vigor en 1998, llega así a su fin.

Para su debate en el 'Seminario de análisis del modelo de desarrollo

estratégico' que ha tenido lugar estos días 22 y 23 de julio en el Palacio de la Magdalena de Santander, se ha dividido en cuatro bloques de trabajo: Resultados de las encuestas a empresas y sindicatos; Dimensión económica; Innovación y dimensión ambiental; Dimensión social.

FUNDACIÓN VALENCIAPORT

El Centro de conocimiento del clúster portuario líder del Mediterráneo

- Mercado marítimo portuario
- Planificación y gestión portuaria
- Logística portuaria
- Transformación digital
- Integración puerto-ciudad
- Seguridad y protección
- Sostenibilidad y transición energética

Innovación, Investigación aplicada, Formación, Responsabilidad Social, Cooperación, Intercambio de Conocimiento

www.fundacion.valenciaport.com



Valenciaport, el puerto eléctrico

Recientemente la Comisión Europea ha aprobado la concesión de ayudas a dos proyectos del Puerto de València que facilitarán y acelerarán la posibilidad de conectar los buques a la red eléctrica. Un espaldarazo que, unido a la subestación eléctrica que tendrá capacidad para producir el 10% de la energía que consume el Puerto de València, convierte a estas instalaciones en unas de las más avanzadas en cuanto a sostenibilidad e impulsan su transición hacia una energía más limpia de los servicios de transporte marítimo prestados en las zonas portuarias.

La decisión del Comité del Mecanismo Conectar Europa (Connecting Europe Facility) de la Comisión Europea de otorgar ayudas a dos proyectos del Puerto de València (estudiados y redactados por la Autoridad Portuaria de València APV y la Fundación ValenciaPort) ha supuesto un fuerte espaldarazo de Bruselas al camino que inició hace años ValenciaPort hacia la sostenibilidad y refuerza aún más la apuesta de estas instalaciones por el medioambiente. Estas ayudas se materializarán en el apoyo a iniciativas que redundan en la mejora de la electrificación de las terminales del Puerto de València y por tanto en la posibilidad de conectar los buques a la red eléctrica.

El primero de los proyectos, bautizado como EALING (European flagship Action for cold ironing in ports), es un estudio para la coordinación de trabajos de puertos europeos electrificados. Responde a la necesidad de acelerar los esfuerzos para hacer frente al cambio climático,

mejorar la seguridad y el rendimiento de los puertos, contribuir a la transición hacia una energía más limpia de los servicios de transporte marítimo prestados en las zonas portuarias y cumplir las nuevas condiciones derivadas de la interrupción tecnológica hacia la electrificación. El proyecto se centrará en la realización de los estudios necesarios para satisfacer la necesidad de construir nuevas infraestructuras OPS (Onshore Power Supply) o de mejorar las existentes en los puertos participantes. Este proyecto se adapta totalmente a la Directiva Europea que recoge que el suministro de electricidad en tierra se instalará con carácter prioritario en los puertos de la Red Central de la RTE-T, y en otros puertos, como tarde el 31 de diciembre de 2025, a menos que no haya demanda y los costes sean desproporcionados en relación con los beneficios, incluidos los beneficios ambientales. El objetivo del estudio EALING sigue pues esta línea de aplicar el uso de la electricidad en tierra en los puertos de la red central de la RTE-T y en otros puertos para finales de 2025, y en la preparación de la documentación final para las licitaciones, con el fin de que los trabajos comiencen tras la finalización de los estudios necesarios para cada puerto participante.

El segundo de los proyectos se presenta bajo el nombre de EALINGWorks Valenciaport; "Preparation of the electrical grid of the Port of Valencia for Onshore Power Supply" y permitirá cofinanciar la subestación eléctrica del Puerto de Valencia, que cuenta con el visto bueno de la Generali-



tat. Su objetivo es preparar la red eléctrica del Puerto para el suministro de OPS a los portacontenedores, transbordadores y cruceros en las nuevas terminales del Puerto de València, tanto en la nueva terminal de contenedores como en la nueva terminal de pasajeros.

Actualmente, el puerto de València recibe electricidad de media tensión (20kV) de tres subestaciones eléctricas diferentes de alta y media tensión: ST LA PUNTA, ST GRAO y ST ALAMEDA. Sin embargo, debido a los requisitos de seguridad de suministro en los puertos, la cantidad

> LA SUBESTACIÓN ELÉCTRICA RECIBIRÁ UNA SUBVENCIÓN DE 1,6 MILLONES DE EUROS

La parte superior del silo de automóviles de Grimaldi en el Puerto de València, que cuenta con una superficie del 40.000 m², contará con una central fotovoltaica que generará el 10% de la energía total que consume anualmente el Puerto de València y recibirá una subvención del 20% de su presupuesto, es decir, 1,6 millones de euros. La subestación es clave para el objetivo "Valenciaport 2030, cero emisiones" y, que persigue alcanzar la autosuficiencia energética entre 2025 y 2030. Un proyecto que cuenta con el visto bueno de la Conselleria de

Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica, un paso decisivo para activar una diversidad de planes y de inversiones en materia energética que permitirán a Valenciaport adelantar su objetivo de cero emisiones y su compromiso con la descarbonización y la suficiencia energética, anticipándose a la hoja de los puertos europeos fijada en 2050- y que consolida al puerto de Valencia como referente a nivel mundial en materia de sostenibilidad y medioambiente.

máxima de energía a demandar de la red general para usos no instantáneos no debe exceder los 13MW. Dado que los buques atracados presentan una demanda de electricidad bastante elevada, la instalación de OPS en un puerto requiere la mejora de toda la red eléctrica: una estimación conservadora de la demanda de energía para un portacontenedor es de aproximadamente 2 MW, 1 MW para

un transbordador y más de 10 MW para los cruceros. Así pues, la demanda total de energía de los consumidores simultáneos en el puerto de Valencia superaría los 20 MW con mucha frecuencia (por ejemplo, 4 portacontenedores, 2 transbordadores y 1 crucero), muy por encima de la potencia máxima alcanzable actual.

La instalación de una nueva subestación eléctrica cambiará el panorama

por completo. En este caso, el puerto recibirá electricidad a 132 KV, lo que permitirá una mayor demanda de energía. Como resultado, las obras incluidas en el proyecto EALINGWorks Valenciaport permitirán la adopción de OPS y, por consiguiente, importantes reducciones de las emisiones y los costos operacionales de los buques que hagan escala en el puerto de Valencia.

www.as-naviera-vlc.com

Puerto de Valencia. Economía, rapidez y servicio.



100 años
1902-2002

**ASOCIACIÓN
NAVIERA VALENCIANA**
FUNDADA EN 1902

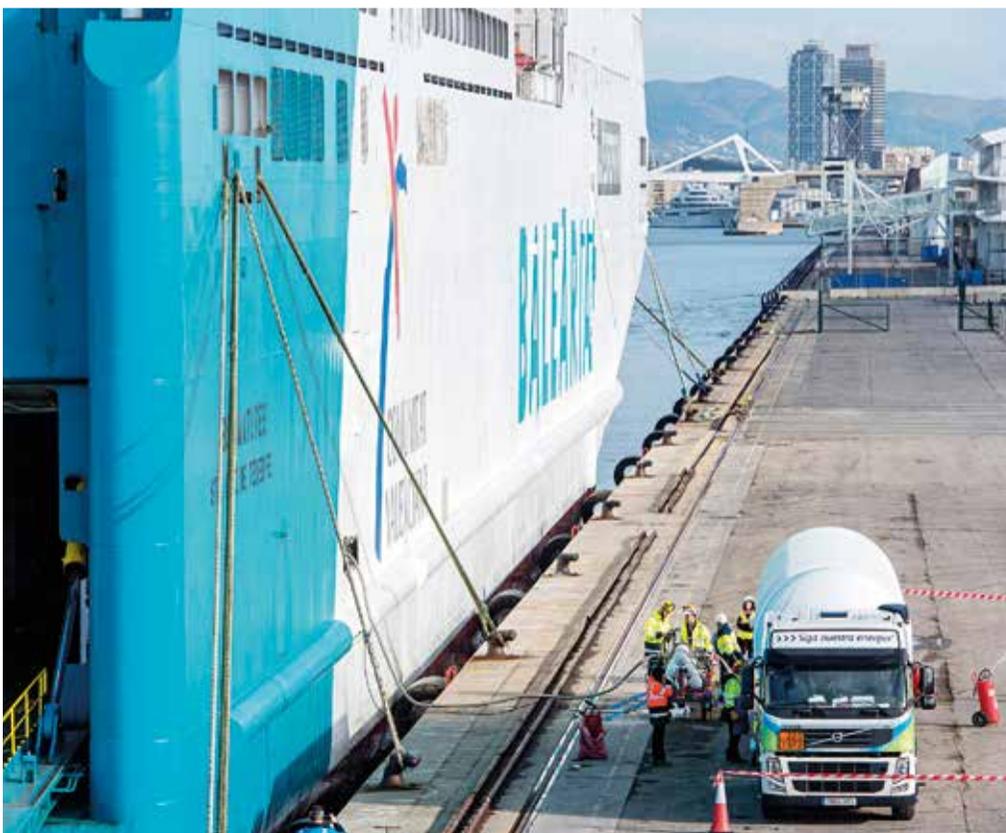
Asociación de Empresas
del Tráfico Marítimo

**NAVIERAS
CONSIGNATARIAS
ESTIBADORAS**

Asociación Naviera Valenciana - Dr. Lluch, 2-2º, 46011 Valencia
Tels.: 96 324 50 84 | Fax: 96324 50 83 | Red Corporativa: 11450 / 11451 | e-mail: anv@as-naviera-vlc.com

La sostenibilidad, eje estratégico del Port de Barcelona

El Port de Barcelona está desarrollando diferentes actuaciones, como la generación de energías renovables y la electrificación de muelles, para minimizar el impacto de su actividad en el entorno



La difícil situación económica generada por el COVID-19 ha constatado la importancia de que las principales infraestructuras, como es el Port de Barcelona, sigan prestando sus servicios a la ciudadanía y a las empresas. Mientras que por un lado ha puesto en marcha medidas para ayudar a las empresas de la Comunidad Portuaria y al tejido productivo a superar la crisis, el puerto ha mantenido intacto su compromiso con la sostenibilidad.

La sostenibilidad, el crecimiento y la competitividad son los ejes estratégicos del Port de Barcelona para afrontar los retos de futuro. Consciente del impacto ambiental de las

actividades comerciales que se desarrollan en el recinto portuario, lleva más de dos décadas trabajando para minimizarlo con actuaciones concretas para mejorar la calidad del aire, del agua y del suelo. Entre las iniciativas realizadas hasta ahora destaca el Plan de Mejora de la Calidad del Aire del Port de Barcelona que se aplica desde 2016 y que reúne un total de 53 acciones concretas y específicas.

En consecuencia, el Port de Barcelona se ha comprometido a cumplir con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 que se han fijado la UE y las Naciones Unidas, derivados de los acuerdos de

París, para la reducción de emisiones en el horizonte de 2030 y 2050. El Port ha suscrito plenamente estos ODS, que han pasado a integrarse en su estrategia y en sus proyectos de desarrollo.

Entre las actuaciones para reducir las emisiones contaminantes de gases y partículas en suspensión, el Port de Barcelona ha tomado la decisión de electrificar progresivamente los muelles para permitir la conexión eléctrica de los buques a muelle y así evitar las emisiones de los motores auxiliares durante la escala. Se estima que la conexión eléctrica permitirá reducir un 51% las emisiones contaminantes en óxidos de nitrógeno y un 25% las de partículas en suspensión en el escenario de 2030, en relación con las emisiones de 2017. La inversión supera los 60 millones de euros en un plazo de 8 años.

Con el mismo objetivo, el Port está trabajando en el proceso de transición energética para lograr un modelo basado en la generación de energía eléctrica renovable en la zona portuaria, en instalaciones de la propia Autoridad Portuaria de Barcelona o en instalaciones de las terminales u operadores. El potencial generador en renovables -fotovoltaica y eólica- de la zona portuaria se estima que es superior a los 100MWp de potencia pico, un valor que podría dar respuesta a la demanda de electricidad de los buques que hacen escala en nuestro puerto y que superaría claramente la demanda pico del funcionamiento de todas las terminales e instalaciones portuarias.

La promoción de nuevos combustibles de cero emisiones de carbono para buques, vehículos pesados y maquinaria de terminal también se ha convertido en un eje clave para lograr avanzar en el proceso de descarbonización y para cumplir los objetivos de reducción de emisiones. La implantación del



Gas Natural Licuado (GNL) como combustible más limpio avanza a buen ritmo en el Port, donde ya está en funcionamiento una gasinera para el suministro de GNL y se han adaptado ya un buen número de camiones que pueden funcionar con este combustible. También han empezado a operar regularmente en Barcelona ferris y cruceros impulsados con GNL y que realizan su repostaje aquí mediante gabarra. Y para impulsar este combustible más limpio, el Port de Barcelona ha implantado una bonificación propia adicional del 30% sobre las tasas a las naves que dispongan de motores principales o auxiliares que funcionen con GNL.

Otras iniciativas puestas en marcha por los operadores también se alinean con los objetivos medioambientales del Port de Barcelona. Así, por ejemplo, la naviera Grimaldi Lines ha realizado una profunda renovación de sus ferris que cubren diariamente la línea Barcelona - Porto Torres - Civitavecchia, el Cruise Roma y el Cruise Barcelona. Ambas naves han

> CONSULTORÍA DE SOSTENIBILIDAD

Con el objetivo de potenciar las opciones de transporte más sostenible, el Port de Barcelona ha puesto en marcha un Servicio de Consultoría para la Sostenibilidad gratuito para sus clientes finales con el objetivo de que puedan conocer las emisiones de sus cadenas logísticas y facilitar la toma de decisiones que contribuyan a reducir el impacto ambiental. Esta iniciativa, pionera en el ámbito del transporte marítimo, se basa en una metodología propia que toma como fuente principal la metodología de cálculo de la Agencia Europea de Medio Ambiente específica para emisiones de cadenas logísticas, denominada EMEP/CORINAIR. Esta permite calcular la cantidad y características de las emisiones de cada modo de transporte en base a datos cuantificables, como es el consumo de combustible. La metodología específica del Port

de Barcelona ha sido certificada por TÜV Rheinland, compañía especializada en certificaciones industriales y ambientales, basada en estándares europeos y homologable internacionalmente.

La metodología del Port de Barcelona permite realizar cálculos muy precisos sobre las emisiones de buques, ferrocarril eléctrico, transporte por carretera (en base a las diferentes motorizaciones y tonelajes) y externalidades asociadas a estos tres modos de transporte (accidentalidad, ruidos, impacto en las infraestructuras, etc.). La información generada durante el proceso de certificación aporta valor añadido a las empresas y las ayuda a conocer mejor el funcionamiento de sus cadenas logísticas, permitiendo detectar aspectos sobre los que mejorar.

incorporado una planta de mega baterías de litio, con una capacidad de 5 MWh, potencia suficiente para alimentar el barco durante su estancia a puerto. La batería de litio se carga durante la navegación y evita el uso de generadores auxiliares diésel mientras los ferris están atracados, hecho que los convierte de naves cero emisiones en puerto. La solución que aportan las baterías de litio evita la emisión de unas 106 toneladas anuales de óxidos de nitró-

geno (No), cifra que representa cerca del 4% de las emisiones de todos los barcos durante su estancia a puerto.

En el ámbito internacional, el Port de Barcelona también trabaja activamente para acelerar la descarbonización de la actividad portuaria y del transporte marítimo. Prueba de ello es la adhesión, en 2018, al World Ports Climate Action Plan (WPCAP), iniciativa en la que, además de Barcelona, también participan los

puertos de Vancouver, Los Ángeles, Long Beach, Nueva York, Hamburgo, Amberes, Rotterdam, Gotemburgo y Busan. Barcelona lidera el grupo de trabajo Power-to-Ship para fomentar la electrificación de muelles en los puertos de todo el mundo. Además, participa en otro de los grupos de trabajo del WPCAP enfocado a fomentar el desarrollo de combustibles de cero o bajo contenido en carbono, es decir, combustibles limpios.

CIMALSA diseña su Agenda de Acción Climática



> CIMALSA INVIERTE EN AUTOSUFICIENCIA ENERGÉTICA Y PUNTO DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

En su apuesta por las nuevas fuentes de energía, CIMALSA tiene previsto en una primera fase la inversión de más de 100.000 euros en la instalación de placas fotovoltaicas en la CIM El Camp, destinada al autoconsumo eléctrico del edificio de control, y e la instalaciones de puntos de recarga para vehículos eléctricos en el aparcamiento de Castellar del Vallés, la CIM el

Camp, CIM Vallés y CIM la Selva. Las obras que se realizan en la CIM el Camp constan de la instalación de puntos recarga para vehículos eléctricos que estarán en funcionamiento en las próximas fechas y la reanudación de las obras de las placas fotovoltaicas para autoconsumo eléctrico del edificio de control de la instalaciones, con una capacidad de 6.16 KW.

El pasado mes de junio el Consejo de Administración de CIMALSA aprobó la Agenda de Acción Climática 2020-2025, un pilar fundamental de la estrategia de la entidad, que apuesta en firme por la multimodalidad.

Con esta iniciativa, CIMALSA quiere trascender sus límites y trabajar a favor de la sociedad. Para ello, se ha alineado en los 17 objetivos de desarrollo sostenible definidos por Naciones Unidas y ha estructurado sus acciones en siete líneas estratégicas.

- 1. Sostenibilidad y Eficiencia Energética.** Con el objetivo de implantar un modelo energético basado en fuentes renovables y de autoconsumo.
- 2. Calidad del Aire.** El fin es mejorar los parámetros de calidad del aire de acuerdo con los valores recomendados por la OMS.
- 3. Movilidad sosteni-**

ble. Se trata de definir el mecanismo de evaluación para obtener las series de indicadores para el seguimiento de las medidas tomadas y del progreso de la movilidad. Aquí se enmarca también la multimodalidad de las mercancías, priorizando la instalación de empresas que aboguen por esta estrategia, como por ejemplo la nueva plataforma multimodal del puerto de Barcelona.

4. Ahorro y recuperación de aguas. CIMALSA se ha marcado el objetivo de aprovechar las aguas limpias de lluvia para usos admisibles, favoreciendo la reducción del consumo de agua potable.

5. Aguas limpias. Las aguas de lluvia en los centros logísticos no tienen tratamiento ni aprovechamiento y



CIMALSA quiere cambiar esta tendencia.

6. Residuo 0. La entidad quiere centrar sus esfuerzos en valorizar los residuos que genera su actividad y sobre los que ejerce un con-

trol directo de gestión. **7. Biodiversidad.** Una línea dirigida a mejorar el entorno físico del espacio en común que tienen los centros de trabajo, mediante la introducción de vege-

tación y fauna, aumentando la calidad de vida de las personas que trabajan.

Para CIMALSA el logro de estos objetivos sólo será posible si el entorno (desde proveedo-

res, empresas instaladas en los centros logísticos, personal de las empresas, ciudadanos, etc.) toma conciencia y se compromete con la sostenibilidad. En este sentido, CIMALSA quiere ser un

agente activo que promueva iniciativas de sostenibilidad con las partes interesadas más relevantes, como la implantación de un modelo de compra responsable a la organización.

Ecco logistics 360°

GREEN EARTH GREEN LOGISTICS

BY **EccoFreight** ENVIRONMENTAL LOGISTICS

SOMOS PARTE DE LA SOLUCIÓN

<p>MADRID</p> <p>C/ Orense 70, 7º izq 28020, Madrid +34 912 049 565</p>	<p>VALENCIA</p> <p>C/ J.J. Dómine 1, 6º 3 46011, Valencia +34 963 328 235</p>	<p>SEVILLA</p> <p>C/ Balbino Marrón 6-8 Edif. Viapol 4pl of 17 41018, Sevilla +34 955 673 561</p>
--	--	--

EccoFreight ENVIRONMENTAL LOGISTICS



En este sentido, las actuaciones en materia de sostenibilidad se afrontan desde dos ámbitos. Por un lado, la mejora de las infraestructuras y la toma de medidas operativas que redunden en la disminución del impacto ambiental de la actividad portuaria y, por otro, la utilización de la innovación al servicio de la sostenibilidad.

En concreto, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz ha licitado el pasado mes de enero las obras para la ejecución de

Cádiz implementa un plan para garantizar la sostenibilidad

La sostenibilidad ambiental, junto con la digitalización y la búsqueda de nuevas líneas de negocio, son tres objetivos estratégicos prioritarios para afrontar el futuro con garantías para la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

las pantallas de protección durante la manipulación y acopio de graneles y otras medidas para la mejorar medioambiental de la dársena de La Cabezuela-Puerto Real, donde se concentra el tráfico de graneles.

El presupuesto asciende a casi 2 millones de euros y un plazo de ejecución de 5 meses y permitirá reducir el impacto del tráfico de graneles en el entorno.

La principal intervención será la ejecución de



nuevas pantallas de protección durante las labores de manipulación de graneles en la carga y descarga de los buques con un diseño eficiente que limite la propagación del polvo en suspensión. La zona protegida se va a ampliar de los 75 metros actuales, a 233 metros lineales y la altura de las mismas ascenderá a los 14 metros.

Las pantallas se colocarán a 72 metros del cantil con alineación en forma de corchete (I). La barrera obtenida estará formada por 58 módulos de pantallas de 4 metros de longitud, de las que 42 se ubicarán paralelas al muelle y 16, perpendiculares a él, en dos alineaciones de 8 módulos cada una.

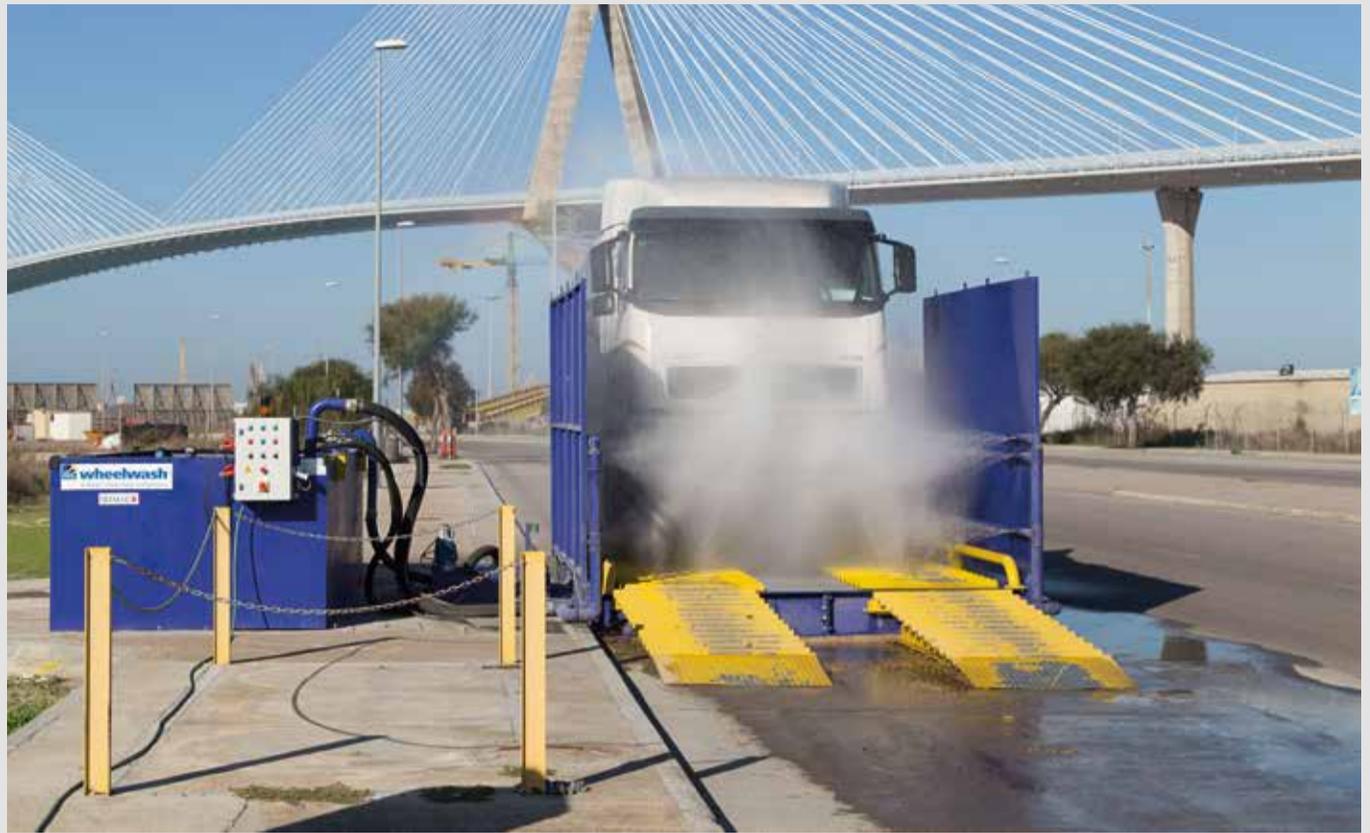
Las pantallas serán de estructura metálica galvanizada en caliente, con cimentación de hormigón armado y barrera textil. La parte superior tendrá una inclinación de 42° para mejorar su eficiencia.

Asimismo, se instalarán cuatro cañones móviles de pulverización de agua, con objeto de complementar la protección de determinadas posiciones de manipulación de los graneles y perfeccionar la acción protectora de las barreras en determinadas condiciones meteorológicas. Los cañones se podrán disponer en 6 ubicaciones diferentes.

De igual modo, para evitar la acumulación de material en oquedades y facilitar la limpieza de los muelles, se procederá a la mejora de la pavimentación en las zonas de acopio y viales de salida.

Con el objetivo de maximizar la ordenación del tráfico de vehículos pesados y controlar de forma eficiente la limpieza de las zonas de circulación de dicho vehículos, se procederá también a mejorar la señalización de los viales de conexión interior del puerto, fundamentalmente entre la zona de carga y descarga y acopio en muelle, y el acceso portuario.

Finalmente, la Autoridad Portuaria establecerá un sistema independiente



de medición de la velocidad y dirección del viento, que informe al operador y a la vigilancia portuaria de la necesidad de implementar las medidas de pulverización de agua cuando se superen los valores umbrales predefinidos o incluso de la parada de la actividad a partir de un cierto valor para determinadas direcciones.

Estaciones de medición

Paralelamente, la Autoridad Portuaria en colaboración con la Junta de Andalucía ha instalado dos estaciones de medición de última generación junto a la estación de servicio situada en la salida del puente en Puerto Real y en el entorno de Viento de Levante, en Cádiz, y con las que se controlará la eficacia de las mejoras ambientales implementadas, además de conocer al detalle las emisiones en ambas zonas en tiempo real.

Ambos organismos trabajan desde hace meses con el objetivo de establecer una metodología de vigilancia de la posible emisión de partículas debida a las manipulaciones realizadas en el muelle de La Cabezuela-Puerto Real, así como del resto de actividades industriales del



entorno.

Para ello, en las próximas semanas, se pondrá en marcha un nuevo sistema de control, avalado por la Universidad de Huelva, que consistirá en la medición de los niveles de PM10 y un estudio de contribución de fuentes para determinar el origen de posibles impactos, cuando se produzcan.

Este proyecto conlleva la instalación de dos estaciones de medida en las que se alojarán los equipos captadores junto con la tecnología y herramientas necesarias para desarrollar las mediciones.

Los resultados que arrojen estas torres de control permitirán a las administraciones competentes ir tomando medidas con el objetivo de minimizar el impacto de la activi-

dad portuaria en el entorno.

Medidas medioambientales en el Plan Especial

De cara a desarrollos futuros, cabe destacar también, que el Plan Especial del Puerto de Cádiz, cuyo borrador se ha remitido recientemente para su aprobación, promueve el uso de energías renovables y limpias, y fomenta la eficiencia, definiendo programas específicos de ahorro energético inteligente en las nuevas instalaciones y edificaciones a proyectar.

En este sentido, incorpora medidas para la reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero, con la proyección de zonas verdes, por ejemplo, o con medidas como la limitación de la velocidad

dentro del muelle Reina Sofía a los 30 km/h.

También, medidas para prevenir y corregir efectos de contaminación lumínica y acústica y para reducir el consumo de recursos, potenciando el uso de energías renovables y minimizando el consumo energético y de agua.

Finalmente, adquieren también especial relevancia en la implementación del plan la tecnología aplicada a la sostenibilidad, medioambiente y eficiencia energética, con la identificación de proyectos que van a repercutir en la mejora de la calidad del agua, mediciones medioambientales y eficiencia energética, entre otros. Asimismo, se priorizarán los proyectos relacionados con la seguridad y la operativa portuaria.



Nuestro futuro común



Hace ahora treinta y tres años apareció por primera vez el concepto 'sostenibilidad' en el famoso informe 'Nuestro futuro común' encabezado por la doctora de origen noruego, Gro Harlem Brundtland. Este manifiesto acuñaba el concepto 'desarrollo sostenible' y abogaba para limitar el impacto humano sobre el entorno y dibujar un desarrollo que satisficiera las necesidades presentes sin comprometer la posibilidad que las generaciones futuras pudieran satisfacer las suyas propias.

Y es precisamente, volviendo al espíritu y a la letra primigenia de este llamamiento de hace 33 años, que el Port de Tarra-

gona hizo suyo este objetivo con la presentación el pasado 9 de julio del Plan de Sostenibilidad - Agenda 2030. Se trata de un plan ambicioso con 23 objetivos finalistas que se despliegan en 82 acciones muy concretas. Un plan pensado para materializarse y no para ser guardado en un cajón. El Plan es una potente hoja de ruta para los próximos 10 años que arrecia el compromiso del Port con la sostenibilidad, con el equilibrio entre actividad económica y entorno, y con la lucha contra el cambio climático.

¿Y cuándo decimos compromiso, de qué hablamos? Hablamos de 3 bloques temáticos Soste-



nibilidad ambiental, Crecimiento sostenible y Compromiso social desde dónde hemos analizado cada una de las fortalezas, del Port, para adoptar y dar respuesta al desarrollo sostenible de los ODS de la Agenda 2030 establecida por las Naciones Unidas para luchar contra el cambio climático. Hablamos de resultados cuantificables y con visión realista para dar cumplimiento a un gran reto que marcará la próxima década, ya que para nosotros la sostenibilidad es un objetivo consustancial de la actividad económica global y queremos que forme parte de nuestro 'business core' y del sector logístico y por-



tuario, en general.

Pero sobre todo hablamos de reducir nuestra huella de carbono un 96% el próximo año y un 99% en el horizonte 2030. Un objetivo que las Naciones Unidas han fijado en un 55% de reducción para el 2030 y que nosotros queremos cumplir antes al 100%, como Autoridad Portuaria, para poder sumar después al resto de nuestra comunidad portuaria.

Sólo en los primeros años, invertiremos más de cuatro millones de euros para implementar las acciones y objetivos del Plan, concretamente más de un millón este año y más de tres el próximo año. Quiero destacar, por ejemplo, en el ámbito del crecimiento sostenible que tenemos como objetivo la contratación del 100% del suministro energético con certificado verde, la electrificación de los muelles de cruceros y de la flota terrestre del Port, la

extensión de plantas fotovoltaicas en el recinto y el fomento del transporte ferroviario.

A estas acciones hay que sumarle las acciones para lograr otro de los grandes retos del sistema portuario de la península: la digitalización de los procesos y el impulso de infraestructuras que favorezcan la mejora de la eficiencia, la competitividad y la conectividad.

El Plan, además de ayudar en la programación de las acciones para luchar contra el cambio climático, añade la transparencia y el rendimiento de cuentas entre sus compromisos, en un ejercicio de comunicación abierta con las personas, las organizaciones y la sociedad, en general.

El Port de Tarragona que actúa como motor económico del país, actúa también como un agente activo más en pro de una economía basada en el crecimiento sostenible y el equilibrio con el entor-

no y con el objetivo de contribuir a la prosperidad en el presente y asegurarla en el futuro.

**Josep M. Cruset
i Domènech**
President del Port de
Tarragona

CIMALSA
Logística i mobilitat

La red multimodal y logística de CATALUÑA

Gestionamos infraestructuras logísticas y de movilidad para dinamizar la economía con criterios de sostenibilidad. Siempre al servicio de las personas y de las empresas.

Oficinas centrales de CIMALSA:
Córsega, 273 · 08008 Barcelona · Tel. +34 933634960
www.cimalsa.cat
@cimalsacat

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat

Gandía, primer puerto de la APV con autosuficiencia energética



El puerto de Gandía es el recinto elegido por la APV para desarrollar su proyecto de eficiencia energética con placas solares. El departamento de Federico Torres desarrolla el proyecto que también se implantará en los puertos de Valencia y Sagunto, en fases sucesivas. Además, en Gandía se experimentará el almacenamiento de energía.

El puerto de Gandía será el primero de los tres recintos que gestiona la Autoridad Portuaria de Valencia en lograr la autosuficiencia energética, una de las prioridades marcadas por Valenciaport en su hoja de ruta para los próximos años.

Valenciaport, según explica Federico Torres, director de Seguridad, Medio Ambiente e Instalaciones, ultima el estudio tanto de necesidades de consumo del puerto de Gandía como de las obras de instalación y mantenimiento de las placas foto-

voltaicas necesarias para desarrollar este plan energético.

La zona elegida para la instalación de las placas fotovoltaicas en el puerto de Gandía se ubica en el tinglado contiguo a la playa de Venecia, con una extensión aproximada de entre 600 y 700 metros cuadrados.

“Además de lograr la autosuficiencia energética, que es una de las líneas de acción principales del puerto de Valencia, en Gandía vamos a implantar un sistema propio de almacenamiento de energía”, añade Torres.

Eficiencia

La decisión de la APV de iniciar la instalación de placas fotovoltaicas en Gandía responde, en primer lugar, a la menor necesidad de consumo eléctrico que precisa el recinto. “En segundo lugar, porque a pesar de que no buscamos rentabilidad, sino eficiencia

energética, queremos conocer antes de trasladar el plan al puerto de Valencia el funcionamiento de las placas solares en los diques y los procesos de mantenimiento que requieren estos materiales. Gandía, en este sentido, es el piloto de todo el proyecto que también se implantará en el puerto de Sagunto”.

Como adelantó este diario, en el informe que redacta la APV, ya se detallan los puntos elegidos para la instalación de placas fotovoltaicas en el puerto valenciano. La prueba piloto se realizará en 300 metros del dique colindante al Muelle Príncipe Felipe “para comprobar la producción”, agrega el responsable de Medio Ambiente.

La Autoridad Portuaria ha alcanzado un acuerdo con Valencia Terminal Europa para aprovechar el silo, exactamente el último piso, como destino de las placas solares”.



Port de Barcelona

Tu socio en el Mediterráneo

Barcelona le da acceso a un mercado de 400 millones de personas en menos de 48 horas. Escoger nuestro puerto le permite un importante ahorro en costes de distribución y en huella de carbono. Con las terminales más eficientes, Barcelona es la mejor opción para llegar a los mercados europeo, mediterráneo y norteafricano.

Port de Barcelona, el *hub* logístico del sur de Europa



www.portdebarcelona.cat

El puerto de Huelva un referente en materia ambiental



Pilar Miranda, Presidenta del Puerto de Huelva

El puerto de Huelva es uno de los principales puertos del sistema portuario español, consolidándose como tractor económico de su entorno y primer enclave industrial de Andalucía.

Para la dársena onubense, el desarrollo de su actividad portuaria se encuentra estrechamente vinculado a sus líneas estratégicas, como son la consolidación y la diversificación, la competitividad, la relación con el entorno y la integración con el medioambiente. Este equilibrio sostenible es la base sobre la que la Autoridad Portuaria de Huelva desarrolla su actividad, lo que supone no solo un reto y un compromiso, sino una de sus señas de identidad, algo que lo distingue frente al resto de puertos del sistema portuario español.

Además de ser el más

extenso de España, con 1.700 hectáreas de zona de servicio, el Puerto de Huelva se encuentra rodeado de 16.000 hectáreas de espacios naturales, conformadas, entre otros, por los parajes naturales de Marismas del Odiel y del estero Domingo Rubio, así como las reservas naturales de Isla de Enmedio y la Marisma del Burro, donde gestiona un total de 560 hectáreas que se incluyen en la zona de servicio del Puerto. Así, el Puerto de Huelva aspira a convertirse en un referente medioambiental mediante el desarrollo de importantes proyectos de mejora de la calidad ambiental de su entorno.

Actuaciones dentro de la actividad portuaria

Desde el punto de vista del negocio, el Puerto ha

incorporado a su propia actividad portuaria las mejores técnicas disponibles en materia ambiental, tanto a nivel del desarrollo de sus infraestructuras, como de sus operaciones portuarias. En ese sentido, tiene un sistema de gestión medioambiental con certificación ISO 14000, impulsa convenios de buenas prácticas ambientales con toda la comunidad portuaria y, dentro de los proyectos en marcha, podemos destacar el impulso al uso del Gas Natural Licuado como combustible más respetuoso con el medio ambiente, sus programas de vigilancia ambiental y actuaciones vinculadas a la calidad del agua y a la calidad del aire en el entorno portuario.

Uno de los hitos importantes en materia medioambiental ha sido la

celebración en 2019 de las I Jornadas de Sostenibilidad Ambiental y Gestión Portuaria, las primeras jornadas que se organizan a nivel nacional sobre sostenibilidad ambiental en puertos con participación y proyección internacional, organizadas a iniciativa del Puerto de Huelva, con la colaboración de Puertos del Estado y de la Asociación Técnica de Puertos y Costas. Un evento que supone situar al Puerto de Huelva como referente en su sector en lo que a gestión medioambiental se refiere.

Esta apuesta inequívoca del Puerto de Huelva con la sostenibilidad se materializa con la previsión de una inversión en los próximos años de 40 millones de euros en acciones como el plan de mejora de la calidad del aire, el plan de eficiencia energética o la regeneración de suelos para usos logísticos, entre otras.

Actuaciones Puerto-Ciudad

El Puerto de Huelva ha recibido también diferentes reconocimientos en materia de actuaciones urbanísticas y medioambientales en los últimos meses, como el reconocimiento por parte del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y la Fundación Caminos sobre el "Proyecto de recuperación paisajística y ambiental de la margen izquierda de la ría del Odiel", donde el proyecto onubense quedó finalista del Premio Ciudad y Territorio Albert Serratos en la categoría de actuaciones de carácter de gran escala.

La integración puerto-ciudad es para la Autoridad Portuaria de Huelva una pieza básica para su actividad y su estrategia medioambiental, económica, social e institucional. Es por ello por lo que el Puerto de Huelva ha llevado a cabo proyectos como

la recuperación de los espacios naturales en el puerto y la mejora del entorno en su zona de servicio.

Actuaciones como la recuperación paisajística de la margen izquierda de la Ría, así como de la estabilización y restauración de las marismas, con su consiguiente mejora y diversificación, complementada con la construcción de una infraestructura adyacente que, además, conecta puerto y ciudad, han supuesto una aportación fundamental al desarrollo transversal y la imagen turística de la ciudad de Huelva, consiguiendo unos resultados enormemente satisfactorios, tanto en el aspecto medioambiental -las marismas bajas, medias y altas, zonas de duna y playa-, como en el territorio y la sociedad Onubense.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Huelva, Pilar Miranda, considera que "estas

actuaciones de carácter ambiental se han complementado con la construcción de un paseo a lo largo de un kilómetro de la Ría del Odiel junto al Muelle de Riotinto, así como de la senda peatonal de 4 kilómetros, que conecta el paseo de la Ría con la Punta del Sebo, por lo que ha sido posible poner a disposición de los ciudadanos una superficie de recreo que está desarrollando una importante función social". Asimismo, Pilar Miranda ha remarcado que este proyecto es "un ejemplo" de cómo el Puerto "ha ayudado a restaurar un espacio de gran calidad ecológica para la ciudad".

La importancia y relevancia del proyecto ha llegado a tal punto que la Red Mundial de Ciudades Portuarias lo ha tomado como referencia en su guía de buenas prácticas Hacer la Ciudad con el Puerto. Igualmente, este proyecto ha sido presentado en

diferentes encuentros y congresos internacionales, además de ser finalista en los premios anuales de la Organización Europea de Puertos Marítimos por tratarse un proyecto innovador de mejora medioambiental en entornos portuarios que ha fomentado la integración Puerto-Ciudad.

Otro de los reconocimientos otorgados al Puerto de Huelva por este proyecto en materia medioambiental ha sido su selección a los Premios de Sostenibilidad 2020 por parte de la Asociación Internacional de Puertos y Costas (IAPH) en la modalidad de 'diálogo puerto ciudad y relación con la comunidad' (Community outreach and port city dialogue), donde ha resultado finalista, y que se suma a anteriores galardones como el Premio Andalucía de Urbanismo 2017 de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación de Territorio.



Puerto de Huelva

Referente en Sostenibilidad



Puerto de Alicante: oportunidad, crecimiento y sostenibilidad

El puerto de Alicante es, sin duda, la opción ideal para empresas logísticas que estén preocupadas por la sostenibilidad y por la responsabilidad social corporativa



estructuras mucho más saturadas.

Renovables

La Autoridad Portuaria de Alicante ha adjudicado el suministro de energía eléctrica, para sus instalaciones y los faros de la provincia, a la empresa Naturgy Energy Group S.A., al proponer la oferta más competitiva, de las presentadas al anuncio de licitación publicado en el mes de mayo.

La evolución a la baja de los precios, producida este último año por la cotización del gas y los carburantes, unida a la finalización de contrato, que podía haberse prorrogado seis meses más, han sido las razones que han propiciado la puesta en marcha de la nueva licitación, tras el resultado de un profundo análisis de mercado realizado por técnicos del puerto.

De igual forma que en anteriores licitaciones, una de las principales prescripciones en las que incide el nuevo contrato es la procedencia de la energía suministrada, que en su totalidad ha de ser de fuentes renovables, con certificación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC).

Así el puerto de Alicante continúa su apuesta por la energía limpia, por ello, dentro de la adjudicación del contrato, también se ha contemplado una nueva instalación fotovoltaica para autoconsumo.

En la actualidad, las placas solares de la instalación existente proporcionan el 30 % de las necesidades de energía de la sede, esperando aumentar esa cifra hasta el 45 % una vez esté

El éxito de la gestión no depende, exclusiva ni fundamentalmente, del resultado económico. La crisis

climática ha conseguido que cambien las prioridades, situando la protección del medioambiente y el

fomento de la responsabilidad social y ambiental, como referentes para las empresas y las instituciones y el puerto de Alicante es muy consciente de esta realidad.

Para contribuir a salvaguardar el singular entorno en el que se ubica, el puerto de Alicante ha venido promoviendo, en los últimos años, una estrategia empresarial que sitúa el respeto al medio ambiente como una prioridad.

Durante años ha puesto en práctica muchas medidas correctoras, que han situado al puerto de Alicante como ejemplo nacional en el tratamiento de los movimientos de graneles sólidos y ha impulsado proyectos como el de una nave cerrada, totalmente automatizada, de utilización pública, para concentrar ese tipo de actividad, gestionada por el grupo Eiffage.

Pero la apuesta a favor del medio ambiente por parte del puerto de Alicante, no se reduce a los gra-

neles, sino que también se ha trabajado por mejorar las líneas de transporte intermodal de contenedores, sumando una moderna terminal TECO (tren expreso de contenedores). La línea ferroviaria, reactivada hace tres años, se aumentó el pasado año al doble de capacidad, incrementando la frecuencia de las líneas y las longitudes de los convoyes. Gracias al uso del ferrocarril, se evita la producción de miles de toneladas de CO2, al tiempo que reduce considerablemente a las empresas los gastos de transporte de las mercancías.

Con todo, el puerto de Alicante es, sin duda, la opción ideal para empresas logísticas que estén preocupadas por la sostenibilidad y por la responsabilidad social corporativa, a las que ofrecemos muchas las opciones, aún disponibles, para todo tipo de operaciones, con el valor añadido de una atención personalizada, difícil de conseguir en infraes-



Puerto Eficiente + Puerto Sostenible = Puerto Limpio

El Puerto de Alicante, estratégicamente situado en el Mediterráneo, está a disposición de agentes y operadores logísticos, como plataforma intermodal, eficientemente conectada por ferrocarril y autopistas con el resto de la península y Europa.

Además, cuenta con una terminal de contenedores de última generación, muelles y espacios disponibles para cualquier tipo de operación logística. Somos el puerto que necesitas en tu cadena logística en el Mediterráneo.



ALICANTE PORT
Autoridad Portuaria de Alicante

comercial.apa@puertoalicante.com - www.puertoalicante.com

Dos proyectos coordinados por la Fundación Valenciaport, galardonados por su impulso a la Sostenibilidad

Green C Ports y LOOP-Ports son los dos proyectos europeos que han obtenido los galardones en las categorías de "Infraestructura Resiliente" y "Clima y Energía" respectivamente

Los proyectos europeos GREEN C PORTS y LOOP-PORTS, coordinados por la Fundación Valenciaport y en los que participa la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), han sido galardonados en los Premios Mundiales de Sostenibilidad Portuaria 2020 de la International Association of Ports and Harbors (IAPH) - en las categorías de "Infraestructura Resiliente" y "Clima y Energía" respectivamente.

La ceremonia de entrega de premios, prevista inicialmente para celebrarse en el mes de marzo en Amberes, en el marco de Conferencia Mundial de Puertos 2020 de la IAPH, y cancelada posteriormente a causa del COVID-19, se celebró finalmente, de manera virtual, a través de un webinar que contó con la participación del Director General de la IAPH, Patrick Verhoeven y de representantes de la Fundación Valenciaport y de la APV, así como del resto de entidades premiadas.

Antonio Torregrosa, director general de la Fundación Valenciaport fue el encargado de recoger virtualmente el galardón del proyecto GREEN C

PORTS, una iniciativa cofinanciada por el Programa CEF de la Comisión Europea cuyo objetivo final es reducir el impacto ambiental de las operaciones portuarias en las ciudades y controlar las emisiones en los principales puertos europeos.

Según Torregrosa "GREEN C PORTS permitirá la instalación de una red de sensores ambientales y meteorológicos, el desarrollo piloto de una plataforma de rendimiento ambiental portuario y la modelización de algoritmos de inteligencia artificial para informar a los usuarios y clientes de los puertos y a los ciudadanos sobre los principales parámetros ambientales derivados de las actividades portuarias".

Además, se ensayarán soluciones innovadoras para reducir la congestión del tráfico, mejorar la calidad del aire, reducir los niveles de ruido, prever la productividad de las grúas y medir las emisiones en tiempo real en los puertos de Venecia, El Pireo, Bremerhaven, Wilhelmshaven y Valencia.

Por otra parte, Federico Torres, Director de Seguri-



Antonio Torregrosa y Federico Torres

dad, Medio Ambiente e Instalaciones de la APV, recibió, en representación del consorcio del proyecto, el galardón del proyecto LOOP-Ports. Torres destacó la gran relevancia que tiene este premio para los puertos participantes en el proyecto porque "significa el reconocimiento del trabajo realizado en relación con el fomento de la economía circular como estrategia de futuro en los puertos", y, particularizando en el puerto de Valencia. Torres añade que esta iniciativa "nos ha ayudado, entre otras cosas, a establecer nuevos objetivos a cumplir en el marco de

nuestra estrategia interna de sostenibilidad."

LOOP-Ports es un proyecto financiado por EIT Climate-KIC cuyo objetivo es facilitar la transición a una economía más circular en el sector portuario mediante la creación de una Red de Puertos en esta materia que proporcionará un ecosistema de innovación en torno a la actividad portuaria y estimulará la difusión de iniciativas de economía circular. Un total de 44 entidades de 14 países, principalmente Autoridades Portuarias y asociaciones de puertos a nivel europeo forman parte de esta Red de Puertos.

Los Galardones

Los Premios Mundiales de Sostenibilidad Portuaria fueron creados para reconocer los mejores proyectos registrados en el Programa Mundial de Sostenibilidad Portuaria (WPSP) de la IAPH, creado en mayo de 2017 con el objetivo de coordinar los futuros esfuerzos de sostenibilidad de los puertos en todo el mundo y fomentar la cooperación internacional con los socios de la cadena de suministro, siempre guiados por los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDG) de las Naciones Unidas.



Sevilla, un ejemplo de compromiso con el entorno



Para la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) el compromiso con la sostenibilidad del entorno es sólido y, por ello, promueve en su Plan Estratégico 2025 la 'Excelencia ambiental' como factor clave para mejorar el posicionamiento del puerto. En esta línea, la Institución trabaja para conocer el entorno, establecer pautas que integren la actividad del Puerto en

dicho entorno y potenciar los modos de transporte sostenibles que mitiguen los efectos del cambio climático.

Es nuestra responsabilidad promover un crecimiento sostenible y aspiramos a ser un puerto cien por cien verde. El éxito de su actividad no está basado exclusivamente en aspectos económicos (por ejemplo, en los 1.100 millo-

nes de euros de impacto en el PIB que generamos); sino también en el aspecto social (con más de 23.000 empleos); y, fundamentalmente, en el medioambiental. Así, en los últimos años han impulsado numerosas medidas medioambientales que nos han permitido mejorar nuestro desempeño, conocer en profundidad el estuario del Guadalquivir y trabajar de la mano de la

naturaleza para asumir los retos de la actividad portuaria.

En primer lugar, para la Autoridad Portuaria el conocimiento del estuario es una línea de investigación prioritaria, ya que su actividad no se desarrolla en un entorno aislado. Se encuentra ubicado en un incomparable marco natural, de gran importancia histórica y ambiental, en el

que convive con diversos actores. Es por ello que, junto a las universidades de Sevilla, Huelva, Málaga, Cádiz y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), estudiamos el funcionamiento del estuario del Guadalquivir, cómo se comportan las mareas, de dónde viene la turbidez y cómo evoluciona el tapón salino y el estado biológico de la ría. Además, a las universidades andaluzas les han encomendado el seguimiento científico del dragado de mantenimiento y con el CSIC, el puerto de Sevilla ha diseñado pautas de gestión para favorecer la cría de aves.

En materia de innovación ambiental, participamos junto a 28 socios de toda Europa en el proyecto de cooperación BluePorts. Esta iniciativa pionera consiste en el desarrollo de un protocolo de tratamiento de las aguas de lastre que podrá aplicarse a otros puertos marítimos de inte-



ruidos para establecer pautas en la operativa. De igual modo, están implementando estaciones de muestreo en la dársena para medir la calidad de las aguas y hemos renovado la certificación ISO 14001 que integra el medio ambiente en la gestión de la Autoridad Portuaria.

También, promueven entre la comunidad portuaria las buenas prácticas medioambientales y hemos contribuido a regenerar las playas de Sanlúcar de

Barrameda con las arenas procedentes de los dragados de mantenimiento. En la campaña de 2019 ha vertido 112.340 m³ de arenas.

Respecto a la lucha contra el cambio climático, el puerto está impulsando las cadenas de transporte que combinen el barco y el tren. Nuestra intención se centra en establecer un corredor multimodal entre Madrid, Sevilla y las Islas Canarias que sea ejemplo de sostenibilidad ambiental

en el ámbito portuario nacional.

Igualmente, estamos promoviendo los tráficos ligados a actividades sostenibles y las energías limpias, como es el caso de las torres eólicas marinas o la biomasa; y la economía circular en las cadenas logísticas

Por último, me gustaría destacar la nueva filosofía de trabajo en la que estamos inmersos: Working with nature (Trabajar con la naturaleza). Este innova-

dor concepto radicado en la estrategia ambiental del Puerto de Sevilla supera la idea tradicional de respeto al medio ambiente. Es una forma de acometer los retos que tienen, no solo minimizando los impactos en el entorno o adoptando correcciones sobre estos impactos, sino también favoreciendo el desarrollo ambiental y mejorando la naturaleza en aras de alcanzar un beneficio mutuo entre el Puerto y el entorno del Guadalquivir.

rior.

En el ámbito de gestión ambiental, han elaborado un mapa estratégico de



Puerto de Sevilla

Puerto de Sevilla, el mar en el corazón de Andalucía

ESPAÑA

Localizado en el centro
generador de carga del sur

Motor del principal clúster
logístico e industrial

Plataforma multimodal

Sevilla








comercial@apsevilla.com

Eccofreight abre el camino a la sostenibilidad

EccoFreight Transport Services lanza la plataforma digital EccoLogistics 360, que en palabras de su CEO Fernando Giménez-Guervós "estará plenamente

operativa en el mercado a partir de Septiembre, aunque ya está en funcionamiento para los clientes propios de EccoFreight".

EccoLogistics integra

las avanzadas herramientas de manejo y control de carga con EccoPrint, el software de desarrollo propio de EccoFreight, con el que desde su fundación han

calculado para sus clientes más de 200.000 Tons de emisiones de Co2

La plataforma tecnológica incorpora el cálculo de reducción de emisiones de Co2 a través de la búsqueda y comparación de las diferentes alternativas de transporte para una misma ruta, ofreciéndole al usuario la posibilidad de elegir la más eficiente y sostenible entre aquellas que se adaptan a sus necesidades, obteniendo más de un 10% de reducciones.

EccoLogistics está dirigida tanto a empresas propietarias de la mercancía transportada, pudiendo implementarla en su departamento de logística, como a otros operadores logísticos que quieran aportar la sostenibilidad como valor añadido a sus clientes.

Giménez-Guervós, afirma: "Nuestra idea es compartir esta herramienta de forma abierta porque pensamos que es algo que va a contribuir con un impacto positivo en el mercado en términos de conciencia medioambiental, no sólo va a favorecer los intereses de clientes finales dotando de valor sostenible a sus productos, sino que a nosotros los Forwarders nos da un mayor valor como prescriptores de sostenibilidad en el transporte" y añade,

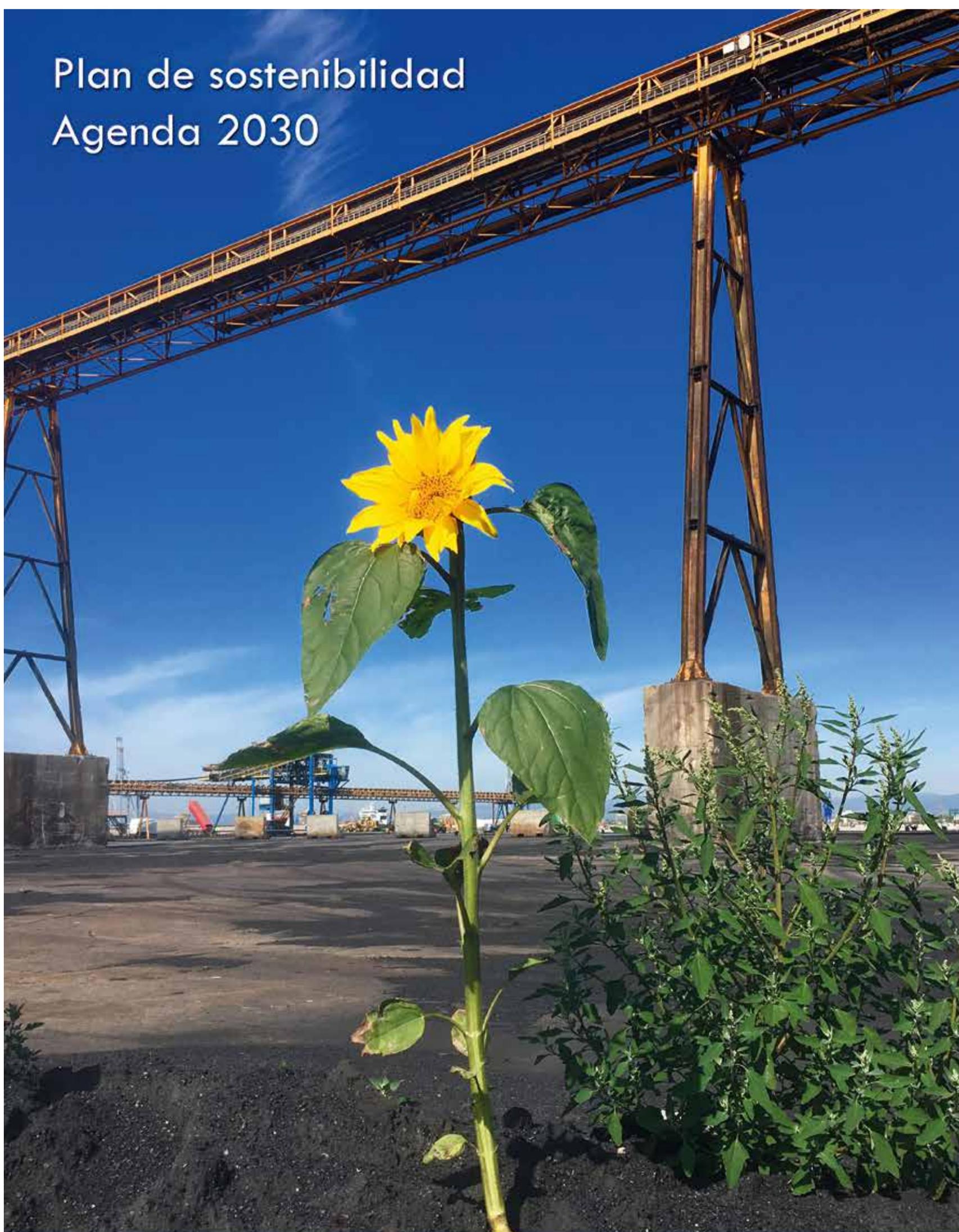
"No tiene sentido mantener algo que es positivo para todos como algo exclusivo, si realmente defendemos que podemos contribuir a mejorar la eficiencia sostenible del

transporte. El transitario tiene una posición de confianza que le permite recomendar medios y optimizar la logística de sus clientes, si todos tuviéramos esta orientación hacia la logística sostenible muchos proveedores de transporte no tendrían mas remedio que mejorar la eficiencia de sus medios, o de lo contrario quedarían fuera de nuestro ámbito de colaboración, esto es algo sobre lo que tomaremos conciencia gradualmente y motivará al transitario hacia la sostenibilidad". El Director General de la firma, Germán Artagaveytia, comenta: "EccoLogistics 360 fomenta la colaboración entre transitarios y abre un nuevo campo de servicios en el Cálculo, reducción y planes de compensación de emisiones de CO2, certificados por protocolos internacionales.

Actualmente la compañía tiene más de 3.000 rutas abiertas y es un servicio que lejos de incrementar costes, hace más competitivos los servicios de un Forwarder por el enorme valor añadido que aporta tanto al transporte como al producto transportado".

El forwarder EccoFreight, que emplea a un total de treinta y cinco personas en sus oficinas de Madrid, Valencia y Sevilla y es pionero en implementar la sostenibilidad en el transporte, prevé cerrar este ejercicio con un incremento de facturación en torno al 20%,

Plan de sostenibilidad Agenda 2030





Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort

